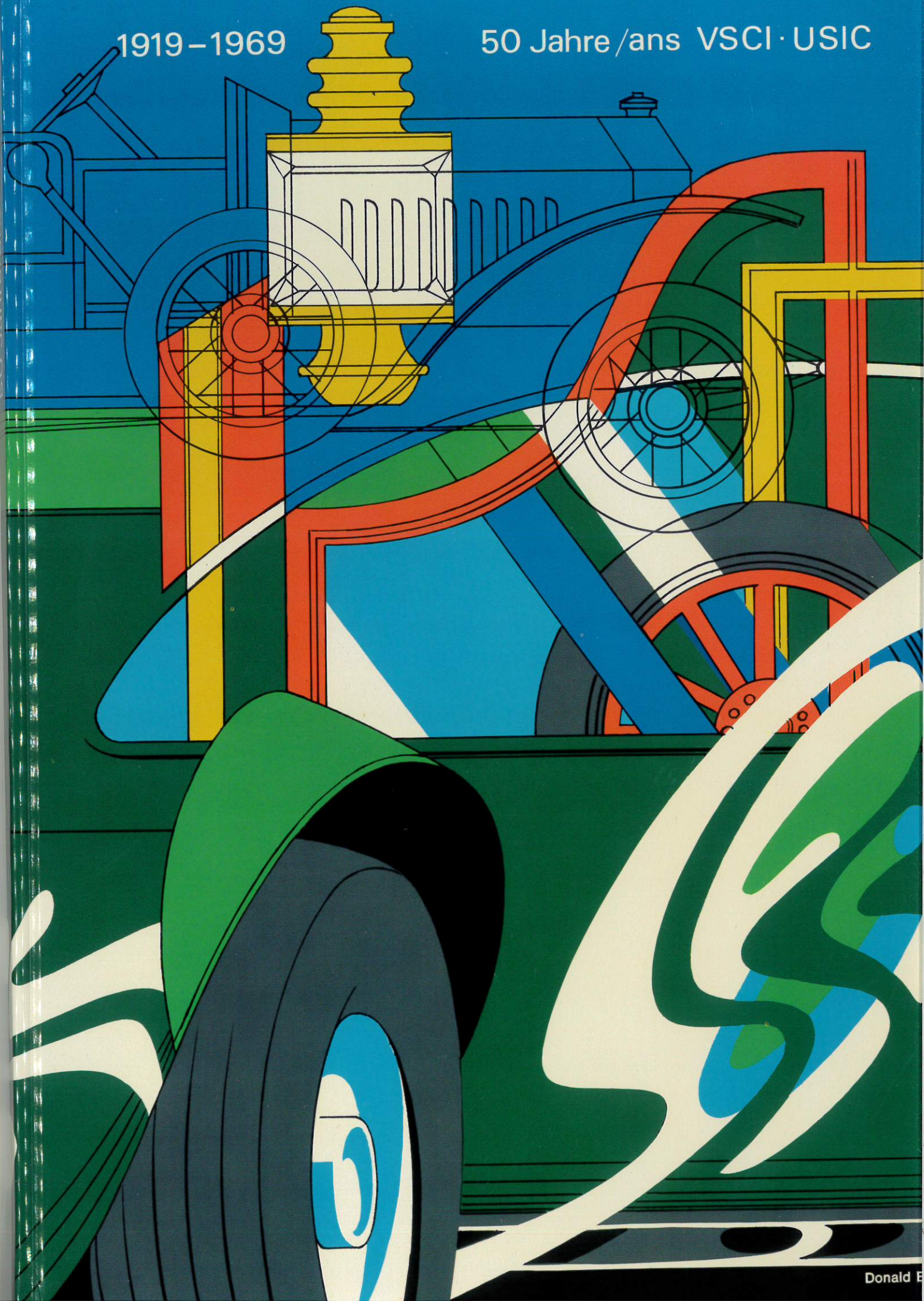
1919–1969

50 Jahre/ans VSCI·USIC



Donald B

CARROSSERIE
VSCI
VERTRAUENSFIRMA

50 Jahre Verband der Schweizerischen Carrosserie-Industrie 1919-1969

Zum Geleit

In dem halben Jahrhundert, das seit der Gründung des Verbandes der Schweizerischen Carrosserie-Industrie verflossen ist, hat sich vieles gewandelt. Damals war das Automobil noch im Kommen — heute ist es da, und zwar in so grosser Zahl, dass es weitgehend unser Leben beherrscht. Damals teilten sich der Chassisbauer und der Karossier in die Herstellung des Automobils. Sehr bald bemächtigten sich industrielle Produktionsmethoden des Chassis, also jenes Teils, der das Fahrgestell mit den Rädern, den Motor und das Getriebe umfasst, während sich der eigentliche Wagenbauer, der Karossier, immer noch darum bemühte, mit Hilfe von Edelholz und Stahlblech dem Auto ein individuelles Gesicht zu geben. Dann erfolgte die grosse Umwälzung im Wagenbau; statt einem Wagen, der aus einem Chassis und einer darauf montierten Kutsche bestand, gab es nun das wie aus einem Guss karossierte Automobil, eine Entwicklung, die durch die Serien- und Laufbandfabrikation immer selbstverständlicher wurde. Heute lassen sich die Personenwagen, die in unserem Land handwerklich karossiert werden, um einen anspruchsvollen Liebhaber zu erfreuen, jährlich in einer zweistelligen Zahl ausdrücken. Der Karosseriespengler, der Karosseriesattler und der Wagenlackierer kommen nur noch bei Reparaturarbeiten zum Zuge; an solchen fehlt es bei der grossen Zahl von Unfällen freilich nicht.

Ganz anders steht es mit den Nutzfahrzeugen und Anhängern. Ihnen hat der Karosserietechniker seine ganze Aufmerksamkeit zugewandt. Die Nutzfahrzeuge vom Postauto zum Gesellschaftswagen, vom Lieferwagen bis zum fahrenden Ladenbus und die Anhänger für verschiedenste Zwecke stellen an alle im Karosseriegewerbe vereinigten Berufssparten, die Zeichner, Schlosser, Spengler, Sattler, Wagner, Schreiner, Elektriker und Konstruktionsschlosser, besondere Aufgaben, die den Berufsstolz jedes einzelnen herausfordern.

Das sind die nach aussen sichtbaren Wandlungen der Aufgaben unseres Verbandes, von denen diese Jubiläumsschrift meldet. Die inneren Wandlungen sind nicht weniger bedeutsam. Anfänglich hatte sich der VSCI für eine bessere Markt- und Preisordnung eingesetzt, um den Mitgliedern im Existenzkampf beizustehen; später wurde er der Sprecher einer ganzen Industrie in der kriegswirtschaftlichen Zwangsorganisation des zweiten Weltkrieges. Daraus ergab sich seine ständige Mitarbeit an der Gesetzgebung und am Bildungswesen seines Berufsnachwuchses. Heute vertritt er die Interessen seiner Mitglieder gegenüber der Automobilwirtschaft, der Transportwirtschaft überhaupt, gegenüber anderen Wirtschaftsgruppen, vor allem den Gewerkschaften, gegenüber den Behörden und der Oeffentlichkeit.

Innerlich und äusserlich im Bewusstsein einer wichtigen volkswirtschaftlichen Aufgabe gefestigt, tritt er in ein neues Lebensjahrzehnt ein und hofft, auch in der Zukunft allen seinen Mitgliedern und Mitkämpfern für eine gesunde Wirtschaft und für eine gesunde Politik nützlich zu sein.

Bern, im März 1969

Otto Pfister, Präsident

Ein Wirtschaftsverband gibt Rechenschaft – 50 Jahre VSCI

Mit dem Aufkommen der industriellen Manufakturen im 18. und 19. Jahrhundert und im Zuge der Französischen Revolution brach das Zunftwesen, das schon stark verknöchert und degeneriert war, zusammen. An seine Stelle trat der gesellschaftliche und wirtschaftliche Liberalismus des 19. Jahrhunderts, der totale Freiheit forderte, jede gruppenweise Zusammenfassung und Organisation der Wirtschaft und jede Art staatlicher wie privatrechtlicher Eingriffe in das wirschaftliche Geschehen ablehnte und bekämpfte. Der menschliche Trieb zur Vereinigung erwies sich aber in der Folge als stärker. In der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts, und nachdem durch die Bundesverfassung von 1848 und die Revisionen 1874 ein **gesamtschweizerisches Wirtschaftsgebiet** geschaffen war, entstanden die ersten Verbände und Gruppenzusammenschlüsse, so z. B. 1870 der Schweizerische Handels- und Industrie-Verein; 1873 der erste schweizerische Arbeiterbund; 1879 der Schweizerische Gewerbe-Verein; 1897 der Schweizerische Bauernverband. Im Gegensatz zu den Zünften von einst beruhten alle diese neuen Zusammenschlüsse auf den Grundsätzen der Freiwilligkeit und des Vereinsrechtes, d. h.: auf der absoluten Koalitionsfreiheit.

In unseren Ausführungen zur 50jährigen Verbandsgeschichte der Schweizerischen Carrosserie-Industrie möchten wir so vorgehen, dass wir chronologisch über die Präsidialzeiten unserer Verbandspräsidenten berichten und denselben einen kurzen Ueberblick über die politischen und wirtschaftlichen Geschehnisse in unserem Lande voransetzen.

Gründungszeit und Präsidialzeit Heinrich Eckert 1919—1923

Politisch waren die Jahre 1919—1923, nach dem Scheitern des **Landesstreikes** vom November 1918, dadurch gekennzeichnet, dass verschiedene Forderungen der sozialistischen Minderheit auf dem Wege der Gesetzgebung verwirklicht wurden. Wir erinnern an die Einführung der 48-Stunden-Woche, die eidgenössische Arbeitslosenfürsorge, die Proporzwahl des Nationalrates und die Schaffung des eidgenössischen Arbeitsamtes. Trotz diesen Zugeständnissen hielt die sozialistische Partei in ihrem revidierten Parteiprogramm am Grundsatz der «Diktatur des Proletariats» fest, was der Verhandlungsbereitschaft des Bürgertums sehr abträglich war.

Bald zeichnete sich die erste Wirtschaftskrise ab: ansteigende ausländische Konkurrenz, Zerfall fremder Währungen und dadurch bedingte Arbeitslosigkeit in der Schweiz. Die Zahl der Arbeitslosen stieg in unserem Lande von 64 000 Ende 1920 auf 146 000 im Februar 1922. Auch die Landwirtschaft erlitt einen heftigen Rückschlag, nicht zuletzt durch die Maul- und Klauenseuche. Es war deshalb nicht verwunderlich, dass sich verschiedene Volksgruppen zusammenschlossen und vom Staate die Lösung ihrer Probleme verlangten. Das dem Staate zur Verfügung stehende Instrumentarium der Konjunkturbeeinflussung, wie Einfuhrbeschränkungen, Arbeitsbeschaffung, Subventionen, Schutzzölle, Arbeitszeitregelungen usw., versprach rasche und durchgreifende Hilfe. Der Liberalismus sah sich gezwungen, dem neuen Etatismus, wenn auch widerwillig genug, manche Konzession zu machen.

Die Wagenbauer. Am 17. Mai 1891 war in Olten der «Schweizerische Schmiede- und Wagnermeister-Verband» (SSWV) gegründet worden. In der Abhandlung «75 Jahre SSWV» (Bulletin SSWV Nr. 11 vom 2. Juni 1966) werden als verbandsbildende Impulse u. a. angeführt: mangelnde Kontakte und deshalb grosser Konkurrenzneid, verworrene Preisgestaltung, Absinken des fachlichen Könnens, ungenügende Nachwuchsschulung und Abwandern der tüchtigsten Gesellen in die Fabriken. Dem SSWV, der sich im Verlaufe der nächsten Jahrzehnte in jeder Hinsicht gut entwickelte, waren auch diejenigen Fahrzeugbauer angeschlossen, die ihre Tätigkeit immer mehr dem aufkommenden Automobil zuwandten. Im Jahre 1910 wurde erstmals die Bildung einer Fachgruppe Autowagner und Carrosserie innerhalb des SSWV geprüft. Aus uns unbekannten Gründen wurde dieser Idee indessen keine Folge gegeben.

Die verheerenden wirtschaftlichen und sozialpolitischen Wirkungen des 1918 beendigten ersten Weltkrieges veranlassten den Basler Wagenbauer Julius Kölz, seine ortsansässigen Berufsangehörigen (Otto Dietrich, Adolf Egli, Otto Heimburger und Alfred Köng) auf den 27. Oktober 1918 zu einer Aussprache in das Zunfthaus zu Safran in Basel einzuladen. Dort wies er auf die Wichtigkeit gegenseitigen Vertrauens und auf die Notwendigkeit des beruflichen Zusammenschlusses auf gesamtschweizerischem Boden hin. Die übrigen vier Befragten vertraten indessen die Auffassung, dass vorerst auf Basler Boden Ordnung erzielt werden müsse.

Nachdem die Basler Gruppe einen Preistarif aufgestellt und gutgeheissen hatte, berief der SSWV auf Betreiben von Julius Kölz eine Sitzung der schweizerischen Autowagner auf Sonntag, den 24. November 1918, nach Aarau ein. Von den 21 Geladenen kamen nur 13 Autowagner, und zwar aus Basel, Lausanne, Lugano, St. Gallen und Zürich, die übrigen acht liessen sich entschuldigen.

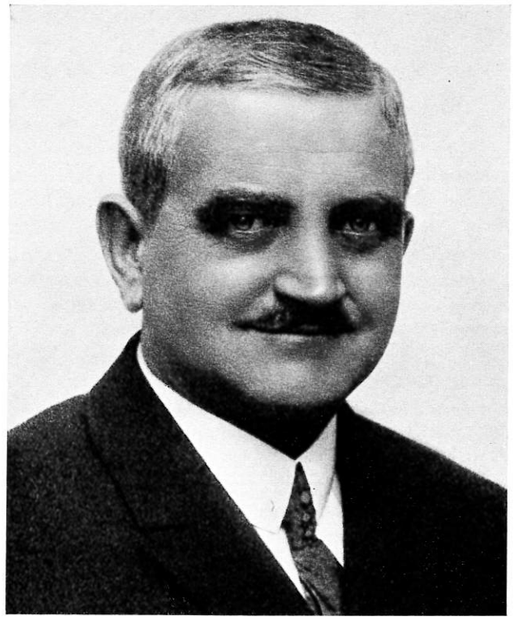
In dieser Sitzung wurde beschlossen, die Bildung eines schweizerischen Berufsverbandes der Autowagner anzustreben, und zwar im Anschluss an eine bereits bestehende Organisation. Als provisorische Kommission unter Julius Kölz als Präsident wurden die folgenden 8 Carrossiers gewählt: Egli Adolf, Basel; Heimburger Otto, Basel; Geissberger, Zürich; Gygax Jean, Biel; Eggli Jean, Lausanne; Höhener Ulrich, St. Gallen; Chiattoné, Lugano; Oertig Louis, Genf; und als Ersatzmänner: Dolder A., Wagenbauer, Luzern; Gangloff SA, Carrosserie, Genf, und Moser Ernst, Wagenbauer, Bern. Diese Kommission erhielt den Auftrag, die Statuten und einen Preistarif, beides zuhanden der später einzuberufenden konstituierenden Mitgliederversammlung, auszuarbeiten und die Frage der Schaffung eines Landesarbeitstarifes zu prüfen.

Die **konstituierende Generalversammlung fand Mittwoch, den 22. Januar 1919, im Hotel Aarhof in Olten statt.** Sie war von 22 Interessenten aus der ganzen Schweiz besucht. Auch Vizepräsident G. Kunz und Sekretär G. Aeppli vom SSWV und Sekretär J. Bolliger vom Schweizerischen Wagenmalerverband aus Biel nahmen daran teil. Im Vordergrund der Beratungen stand der von der provisorischen Kommission aufgestellte Preistarif. Die Versammlung genehmigte den nachfolgend wiedergegebenen Minimal-Preistarif, beschloss dessen Drucklegung zuhanden aller Mitglieder und setzte ihn in Kraft.

	Fr.
Pos. 1 Offener Zweiplätzer, einfache Form	4 300.—
Pos. 2 Offener Zweiplätzer, runde Form	4 600.—
Pos. 3 Phaeton-Vierplätzer, gewöhnliche Ausführung bis 140 cm Länge hinter den beiden Rückwänden gemessen	5 500.—
Pos. 4 Phaeton-Sechsplätzer mit zwei Notsitzen zum Vorwärtssitzen	6 300.—
Diese Preise verstehen sich für eine einfache Ausführung; bei besserer Ausführung sollen 10 % mehr berechnet werden. Für gerade, glatte Kotflügel stellt sich der festgesetzte Preis um je Fr. 100.— niedriger.	
Pos. 5 Zweiplätzer-Landaulet mit Innensteuerung, für Aerzte, Türglacen versenkbar, Führerklasse einfache Ausführung	5 800.—
Pos. 6 Zweiplätzer-Landaulet mit Innensteuerung, gleiche Ausführung wie Nr. 5, jedoch mit Spitzglacen	6 000.—
Pos. 7 Zweiplätzer-Coupé mit Innensteuerung, eckige Form, Holzkonstruktion	5 600.—
Pos. 8 Zweiplätzer-Coupé mit Innensteuerung, eckige Form, gleiche Ausführung wie Nr. 7, jedoch mit Spitzglacen	5 800.—
Pos. 9 Limousine 4plätzig, mit festem Vordach, eckige Form, alles in Holzausführung, Stoffgarnitur	8 800.—
Pos. 10 Limousine 6plätzig, mit festem Vordach, eckige Form, Holzausführung, gleich wie Nr. 9	9 600.—
Pos. 11 Limousine 6plätzig, mit rundem Dach, Rückwand aus Blech	9 600.—
Zuschlag bei Nr. 9 bis 11 für Conduit intérieur je	400.—
Pos. 12 Landaulet-Limousine 4plätzig, mit festem Vordach, Karosserie ganz in Blech, Stoffgarnitur	9 700.—
Mit Notsitz zum Rückwärtssitzen	10 000.—
Pos. 13 Landaulet-Limousine 6plätzig, gleiche Ausführung wie Nr. 1	10 300.—
Pos. 14 Limousine démontable 4plätzig, Ledergarnitur mit Sommerverdeck, Türen 2teilig, Glacen nicht versenkbar, Karosserie ganz in Blech	9 800.—
Pos. 15 Limousine démontable 6-Plätzer, sonst gleiche Ausführung wie Nr. 14	10 400.—
Pos. 14 bis 15 Supplément für Conduit intérieur démontable	500.—
Supplément zwei Wintertüren mit versenkbaren Glacen	700.—
Sofern nur drei Türen angebracht werden müssen pro Türe	350.—
Wenn keine Glace zwischen Führersitz und Intérieur, beträgt der Preis Fr. 200.— weniger.	
Pos. 16 Phaeton-Landaulet 4-Plätzer, alles in Blech, Ledergarnitur	11 400.—
Pos. 17 Phaeton-Landault 6-Plätzer, sonst gleiche Ausführung wie Nr. 16	12 000.—
Pos. 18 Phaeton-Landaulet 4-Plätzer, mit Conduit intérieur, Karosserie ganz in Blech, Garnitur Leder	12 200.—
Pos. 19 Phaeton-Landaulet 6-Plätzer, mit Conduit intérieur, sonst gleiche Ausführung wie Nr. 18	13 000.—

Offenbar waren alle Anwesenden überzeugt, dass diese Minimalpreise angemessen seien, und versprachen sich bei deren Einhaltung einen erfreulichen Auftrieb. Anschliessend wurden der vorliegende Statutenentwurf und der Name «Verband der Schweizerischen Carrosserie-Industrie» («Union suisse des industriels en Carrosserie») gutgeheissen und drei weitere Mitglieder aus St. Gallen in die Mitgliedschaft aufgenommen.

Damit war der VSCI gegründet, und die konstituierende Generalversammlung wählte den Vorstand: Hans Meyer, Wagnermeister in Zürich, als Präsidenten, und als Mitglieder die Carrossiers: Geissberger, Zürich; Egli Adolf, Basel; Höhener



Heinrich Eckert, Zürich

Ulrich, St. Gallen; Gygax Jean, Biel; Eggli Jean, Lausanne; Dolder A., Luzern; Gangloff SA, Genève; Heber, Genève. Ferner als Ersatzmitglied Kölz Julius, Wagenbauer, Basel; und als Revisoren: Heimburger Otto, Carrossier, Basel; Moser Ernst, Wagenbauer, Bern.

Die Gründungsversammlung beauftragte den Vorstand mit nachfolgenden Vorarbeiten: Schaffung eines Regulativs für Arbeiterfragen und eines solchen für den Preistarif mit Rabattfestlegungen bei Serienbestellungen; Ueberprüfung des gegenwärtigen Zolltarifs; Regelung der Händlerprovisionen; Freigabe des damals aus wirtschaftlichen Gründen gesperrten Benzinverkaufes. Die an der konstituierenden Versammlung bereinigte und voller Zuversicht einstimmig genehmigte Minimalpreisliste führte in der Folgezeit zu zahlreichen Auseinandersetzungen im Kreise der Mitglieder. So wurde z. B. verlangt: Eine genauere Umschreibung der einzelnen Karosserietypen; eine Herabsetzung der vereinbarten Preise für im Rohbau bereits vorhandene Karosserien; die Befreiung von den eingegangenen Preisbindungen, solange sich der oder die Konkurrenten X, Y und Z dem VSCI nicht angeschlossen und dessen Minimalpreise einzuhalten verpflichtet hätten. Es zeigte sich, dass die preisgestaltenden Grundsätze von Angebot und Nachfrage nicht durch eine blosse Preisliste zu regeln waren, besonders bei einem fabrikatorisch derart komplizierten Produkt, wie es die Autokarosserie ist.

So mussten in der 2. Mitgliederversammlung des VSCI vom 4. Mai 1919 verschiedene Lockerungsmöglichkeiten beschlossen und in einem Regulativ zum Preistarif eingebaut werden. Wegen einer Bestreikung der Zürcher Carrossiers wurden erstmals auch Streikabwehrmassnahmen ergriffen. An dieser Versammlung musste der Vorstand bekanntgeben, dass der in der konstituierenden Mitgliederversammlung zum Präsidenten gewählte Hans Meyer dieses Amt nicht annehmen wolle. An seiner Stelle wurde **Heinrich Eckert**, Zürich, gewählt, unser erster amtierender VSCI-Präsident.

Den noch vorhandenen Verbandsakten der Jahre 1919—1923, also der Präsidialzeit Heinrich Eckerts, ist zu entnehmen, dass der VSCI, als relativ kleine Interessentengruppe, sich in dieser Zeit mehr oder weniger erfolgreich mit zahlreichen Fragen und Postulaten seiner Mitglieder befasste: Erhöhung der Import-Zollansätze für karossierte Automobile; Zusammenarbeit mit den schweizerischen Automobilwerken Martini (St-Blaise) und Pic-Pic (Genève); Verhandlungen mit dem schweizerischen Automobilhandel betreffend serienmässige Herstellung von Karosserien; Verhandlungen über Aufträge Post- und Militärbetriebe; gemeinsamer Einkauf von Rohmaterialien und Halbfabrikaten; Neuregelung der als zu hoch betrachteten SUVA-Prämien; Auslegung, Anwendung und Lockerung bestimmter Vorschriften des Bundesgesetzes vom Jahre 1914 betreffend die Arbeit in den Fabriken; erste Versuche zur Regelung der Arbeitsbedingungen und Beteiligung an der Mustermesse Basel.

Im Vordergrund der Tätigkeit standen, neben der Arbeitsbeschaffung, die Fragen der Preisgestaltung und der Bildung einer Preiskontrollstelle des VSCI. Die erste Jahresrechnung des Verbandes — der 16 Mitglieder zählte — wies Fr. 4070.05 Einnahmen und Fr. 1650.65 Ausgaben aus. Die Versammlung vom 24. April 1921 eröffnete dem Sekretär Adolf Egli einen unbeschränkten Kredit zur Anschaffung eines Aktenschrankes.

Die Marktlage war damals sehr angespannt. Industrielle Militärbetriebe suchten und erhielten zur eigenen Arbeitsbeschaffung Karosserieaufträge von der Postverwaltung und von Privaten. Der VSCI wurde bei den Bundesbehörden vorstellig, um diese seltsame Konkurrenz zu unterbinden.

Präsidialzeit Julius Kölz
1923—1931

Die Innenpolitik dieser Jahre stand weiterhin unter den Auswirkungen der sozialen Schwierigkeiten und politischen Gegensätze. Am 15. April 1923 verwarf das Schweizervolk die sozialistische Zolltarifinitiative, die eine Kontrolle der Zollpolitik durch Parlament und Volk bringen sollte. Dieses Nein war indirekt ein Ja zur Schutzzollpolitik.

Verworfen wurde 1924 auch eine Revision des Fabrikgesetzes (Einführung der 54-Stunden-Woche). Dagegen wurden die Kantone verpflichtet, öffentliche Arbeitsämter zu schaffen; ferner wurde eine Subventionierung der Arbeitslosenkassen durch den Bund beschlossen.

Die verfassungsmässigen Grundlagen für die AHV und für die spätere Einführung einer Invalidenversicherung wurden zwar vom Volk im Jahre 1925 angenommen, aber eine darauf beruhende Gesetzesvorlage wurde sechs Jahre später vom Volk verworfen. Wichtiger als die zahlreichen Abstimmungskämpfe dieser Jahre waren Ende 1929 als Folge der Proporzwahl des Nationalrates seit 1919 die Ersatzwahlen in den Bundesrat. Obgleich sich anlässlich eines sozialistischen Parteikongresses im November/Dezember 1929 in Basel eine Mehrheit zur Demokratie und zum Kampf mit demokratischen Mitteln bekannte und eine Beteiligung am Bundesrat wünschte, erfolgte die Wahl von zwei bürgerlichen Bundesräten (Dr. Albert Meyer und Rudolf Minger). Mit der Wahl des letzteren war erstmals einem standespolitischen Begehren Genüge getan.

Wirtschaftlich betrachtet setzte ab 1923 eine Erholung der schweizerischen Volkswirtschaft ein, und die Arbeitslosigkeit (40 000) beschränkte sich nunmehr auf die Stickereiindustrie in der Ostschweiz. Im Jahre 1926 trat — als Folge der Ankurbelung der deutschen Wirtschaft durch amerikanische Kredite und des Abklingens der Inflation in Deutschland — auch in unserem Lande eine weitere Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse ein, die bis gegen das Jahr 1931 anhielt, von der freilich nicht alle Teile unserer Volkswirtschaft gleichmässig profitierten. Eine gewisse Unruhe und Unstetigkeit blieb stets bestehen.

In der Mitgliederversammlung vom 22. April 1923 in Basel wurde — anstelle des zurücktretenden Heinrich Eckert — **Julius Kölz,** Basel, zum Verbandspräsidenten gewählt. Damit übernahm der Initiant des VSCI dessen Leitung und Zielsetzung.

Fürsprecher **Alfred Pezolt,** Bern, seit 1921 gelegentlicher Berater und Mitarbeiter des VSCI in Zoll- und

Julius Kölz, Basel

Einfuhrschutzfragen, wurde in der gleichen Mitgliederversammlung als ständiger nebenamtlicher Verbandssekretär gewählt. In seiner Sitzung vom 3. Juni 1923 legte der Vorstand fest, dass Alfred Pezolt nur die organisatorischen Arbeiten des Verbandes zu erledigen habe; die Betreuung der Finanzen verblieb bei Fritz Tüscher und die Behandlung der technischen Fragen beim Sekretär Adolf Egli.

Da der Weltkrieg 1914—1918 auf handelspolitischem Gebiet für unser Land tiefgreifende Veränderungen gebracht hatte, mussten überholte Handelsverträge gekündigt oder, wie der Zolltarif aus dem Jahre 1902, den veränderten Verhältnissen angepasst werden. Ueberhaupt musste man eine neue Handelsvertragspolitik schaffen.

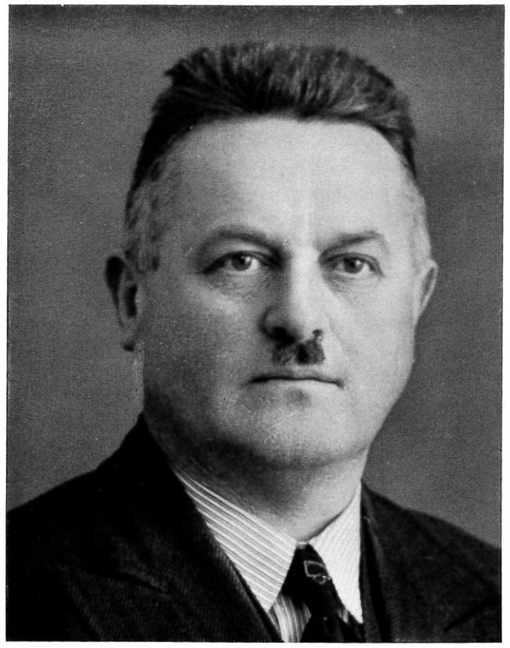
Neben den erfolgreichen Bestrebungen, von Post und Militär Aufträge zu erhalten, richtete der VSCI seine Haupttätigkeit auf Erlass der genannten Schutzmassnahmen. Denn die schweizerische Carrosserie-Industrie ist eine typische Inlandindustrie, indem ihre Produktion fast vollständig vom Inland aufgenommen wird. Infolge des ständigen Anwachsens der Automobilimporte stand und steht sie gleichzeitig im harten Konkurrenzkampf mit der ausländischen, sehr spezialisierten und mit grossen Serien arbeitenden Automobilindustrie. In den Jahren 1923—1931 fanden deshalb unzählige Sitzungen

von Verbandskommissionen unter sich oder in Verbindung mit Delegationen und Kommissionen anderer Verbände der inländischen Automobilindustrie und des Autogewerbes und -handels statt.
Da in diesen Sitzungen oft gegenteilige Interessen vertreten wurden, war es schwierig, gegenüber den entscheidenden Behörden zu einer gemeinsamen Zielsetzung zu gelangen. Das Volkswirtschaftsdepartement und die Oberzolldirektion waren zwar grundsätzlich der Auffassung, dass der schweizerischen Carrosserie-Industrie geholfen werden müsse, aber leider waren diese Behörden in ihren Entscheidungen zufolge landesvertraglicher Bindungen nicht frei.
Als Frucht dieser Bemühungen des VSCI konnte erreicht werden, dass der Bundesrat am 25. August 1931 eine Zollrückvergütung von 40 % für alle in die Schweiz importierten und in der Schweiz karossierten Chassis beschloss. Ferner konnte erreicht werden, dass der Import von Karosserien für Chassis schweizerischer Produktion verhindert wurde und dass im Lauf der Jahre Zollerleichterungen für den Import notwendiger Karosseriebestandteile und Rohwaren gewährt wurden.
Als weitere Folge der Bestrebungen des VSCI darf auch der Bundesratsbeschluss vom 15. Dezember 1933 angeführt werden, der eine Beschränkung und Kontingentierung der Einfuhr von Automobilen, Chassis, Karosserien und Elektrokarren brachte. Währungskrisen ausländischer Staaten und dadurch bedingte Warenüberschwemmungen der Schweiz zwangen unsere Behörden auch auf anderen Gebieten zu solchen Abwehraktionen. Damals wurden in der Schweiz gegen 100 Karosseriewerke mit rund 2000 Angestellten und Arbeitern gezählt. Als Vertreter einer arbeitsintensiven Produktionsgruppe bemühte sich der Verband in dieser Zeitperiode, für seine Mitglieder auch Erleichterungen betreffend die Beschäftigung ausländischer Berufsarbeiter und in Arbeitszeitfragen zu erhalten. Gleichzeitig erliess er Empfehlungen an seine Mitglieder, dem Lehrlingsnachwuchs und der Ausbildung vermehrte Aufmerksamkeit zu schenken; er entschloss sich, guten Karosserieschülern der Ecole des arts et métiers in Genf Prämien auszurichten.
Der Verband bemühte sich auch, die breite Oeffentlichkeit durch Publikationen in der Presse und durch Beteiligung an der Mustermesse Basel und am Automobilsalon Genf über die Karosseriebranche umfassend zu informieren und anderseits seinen Einfluss durch Beitritt zu andern Branchen- und Dachverbänden (Schweiz. Schmiede- und Wagnermeisterverband, Chambre syndicale de l'automobile et du cycle, Verband Schweiz. Motorlastwagenbesitzer) und durch Zusammenarbeit mit solchen (Autogewerbeverband, Verband schweizerischer Maschinenindustrieller, Zentralverband schweiz. Arbeitgeberorganisationen) zu festigen.
Die ursprünglich als verbindliche Minimalpreise gedachten Preisvereinbarungen wurden laufend durch Preisanpassungen den jeweiligen Verhältnissen angeglichen und 1928 in blosse Preiswegleitungen abgeändert. Da die **Schweizerische Oberpostdirektion** ein für uns wichtiger Auftraggeber war, bemühte sich der Verband, mit ihr möglichst gute Beziehungen zu unterhalten, und schreckte nicht davor zurück, bei seinen Mitgliedern auf strikte Einhaltung eingegangener Lieferverpflichtungen zu drängen und bei festgestellten Verletzungen Fehlbare nicht mehr zu unterstützen. Dank der einsichtsvollen Haltung der OPD konnte zwischen ihr und dem VSCI 1926 ein Submissionsabkommen abgeschlossen werden, nach welchem der VSCI für Aufträge von über Fr. 2000.— eine sogenannte Wegleitungsofferte einreichen durfte, von der nur nach eventuellen Verhandlungen und namentlich bei begründeter Kritik abgewichen werden durfte. Durch die ständigen und bedeutenden Arbeitszuweisungen und die sachlichkritische Einstellung hat sich die OPD (wie übrigens auch die KTA) wesentliche Verdienste an der Entwicklung einer leistungsfähigen schweizerischen Carrosserie-Industrie erworben. Dafür sei ihr an dieser Stelle gedankt.
Was das Verhalten des VSCI und seiner Mitglieder gegenüber den **Arbeitnehmern** betrifft, so muss gesagt werden, dass sich damals leider beide Gruppen in Kampfstellung gegenüberstanden. Wie den Aufzeichnungen zu entnehmen ist, musste sich der VSCI immer und immer wieder mit Arbeitskonflikten und Streiks befassen. Es darf aber festgehalten werden, dass schon damals im VSCI Gedanken und Pläne über den Abschluss von Gesamtarbeitsverträgen geäussert wurden. Das Vertrauen in eine wirkliche Partnerschaft war indessen noch nicht Allgemeingut; dies umso weniger, als sich die Sozialdemokratische Partei der Schweiz in ihrem 1920 revidierten Programm immer noch zur Diktatur des Proletariats bekannte und damit in grundsätzlicher Opposition zum Bürgertum stand.
Der Verband versuchte auch, seinen Mitgliedern durch statistische Lohnerhebungen zu helfen. Später, 1931, stellte er ein verbandsinternes «Regulativ über Arbeiterfragen» auf, in welchem gegen Streiks Arbeiteraussperrungen vorgesehen waren und anderseits maximale Ferien festgelegt wurden, mit der Weisung, keine Arbeitsverträge abzuschliessen.

Anlässlich seiner aus Gesundheitsgründen erfolgten Rücktrittserklärung vom Präsidium (Mitgliederversammlung vom 18. März 1931) konnte Julius Kölz mit Befriedigung darauf hinweisen, dass dem VSCI 42 Mitglieder angeschlossen und dass zahlreiche Postulate erfüllt oder auf dem Wege dahin waren. Er selbst stellte das wichtige und dringliche Postulat auf, dass der VSCI im Interesse des notwendigen Berufsnachwuchses dafür sorgen müsse, dass er im Einverständnis mit dem SSWV seine Lehrlinge künftighin selber prüfen dürfe. Er erinnerte an das Bundesgesetz über die berufliche Ausbildung vom 22. Juni 1930, das auf den 1. Januar 1933 in Kraft treten werde. Die bedeutenden Verdienste des zweiten Verbandspräsidenten Julius Kölz um die Gründung und den planmässigen Ausbau des VSCI wurden in der gleichen Mitgliederversammlung anerkennend verdankt. Die Versammlung vom 2. April 1935 ernannte dann ihn und Fritz Tüscher, Zürich, zu Ehrenmitgliedern.

Präsidialzeit Fritz Ramseier, Bern 1931—1941

Um die Jahre 1929 und 1930 war die Welt an einem politischen und wirtschaftlichen Wendepunkt. Am 24. Oktober 1929 erfolgte an der New-Yorker Börse der Aufsehen erregende grosse Kurssturz, dem in einer Kettenreaktion immer neue Zusammenbrüche folgten, so dass das Kreditwesen fast in allen Staaten zum Erliegen kam. Produktionsdrosselungen führten zu Arbeitslosigkeit, und alle Staaten ergriffen Abwehrmassnahmen. Die grosse **Weltwirtschaftskrise,** die in den zweiten Weltkrieg 1939—1945 ausmünden sollte, hatte begonnen. Sie bestimmte weitgehend die Innen- und Wirtschaftspolitik der nächsten Jahre auch in unserem Lande. Ueberproduktion bewirkte Preiszerfall, zuerst bei Fabrikaten, anschliessend bei Rohstoffen und Lebensmitteln. Bankenzusammenbrüche, steigende Konkurszahlen und Arbeitslosigkeit vervollständigten dieses Krisenbild. Die Zahl der Arbeitslosen in der Schweiz nahm vom Jahre 1928 mit 8380 sprunghaft zu:
1932: 54 366, 1935: 82 418, 1936: 124 000.
Die damalige Situation stellte an Staat und Wirtschaft neue hohe Anforderungen, um der Krise Herr zu werden oder doch ihre Folgen zu dämpfen und neue soziale Unruhen zu vermeiden. Schutzzölle, Einfuhrsperren, Kontingentierungen, kurzfristige Abkommen über den Waren- und Devisenverkehr, Einschränkung der Arbeitszeit, Lohnreduktionen, Stützungsmassnahmen zugunsten der Landwirtschaft und verschiedener Industriegruppen, Rückgang der Unternehmergewinne und entsprechende Verminderung der Steuereinnahmen von Bund, Kantonen und Gemeinden waren die Auswirkungen dieser katastrophalen Krise. Auch in der Schweiz wurde die Kluft zwischen Links und Rechts durch die Radikalisierung der Arbeiterschaft und Bildung nationaler Erneuerungsbewegungen wieder aufgerissen. 1933 erfolgte in Deutschland die Machtübernahme durch Hitler. In der Schweiz musste alles getan werden, um die Folgen der Krise zu meistern, wobei die hiefür geeigneten Mittel — Erhaltung der liberalen Wirtschaftsform oder notrechtlicher Staatsinterventionismus — im Volke stark umstritten waren. Eine völlige Trennung zwischen Staat und Wirtschaft war nicht mehr aufrechtzuerhalten.
Am 27. Januar 1935 verzichtete die sozialdemokratische Partei auf ihr Programmziel der «Diktatur des Volkes» und bekannte sich bedingt zur Landesverteidigung. Dieser Entschluss förderte erfreulicherweise die nationale Zusammengehörigkeit und die Zusammenarbeit auf den politischen und wirtschaftlichen Sektoren, obschon noch im gleichen Jahre die sogenannte «Kriseninitiative» der sozialdemokratischen Partei vom Volke verworfen wurde. Die Stimmbürger hatten dadurch allzu weitgehende staatliche Lenkungsmassnahmen eindeutig abgelehnt. Als Folge des Willens zur Zusammenarbeit darf der Abschluss des sogenannten **Friedensabkommens in der schweizerischen Metall- und Uhrenindustrie vom 19. Juli 1937** bezeichnet werden, das auf dem Gedanken der Partnerschaft beruht. Wir müssen hier auf eine Darstellung des geistigpolitischen Abwehrkampfes dieser Jahre verzichten, den der mehrheitlich demokratisch gesinnte Volksteil unseres Landes unter der wachsenden Bedrohung führen musste. Wir beschränken uns darauf, festzuhalten, dass bei Beginn des zweiten Weltkrieges, Ende August 1939, das schweizerische demokratische Staatsbewusstein in allen ideologischen Auseinandersetzungen Sieger blieb. Die Armee konnte unter General Henri Guisan mobilmachen und den Grenzschutz übernehmen, und die Zivilbevölkerung stellte sich geschlossen hinter die militärische und politische Führung. Trotz aller Dramatik des Weltgeschehens in den Jahren 1939—1945 kam es zu keiner politischen Radikalisierung.
In der Mitgliederversammlung vom 18. März 1931 wurde **Fritz Ramseier,** Bern, als Verbandspräsident gewählt. Er betreute dieses Amt bis zum 25. Mai 1941.
Trotz der labilen wirtschaftlichen Verhältnisse — Störungen im Preisgefüge, Frankenabwertung 1936,



Fritz Ramseier, Bern

Konjunkturanstieg 1937/1938 und Kriegsbeginn 1939 — gelang es dem Vorstand unter Führung seines zielbewussten Präsidenten, den VSCI in dieser Periode sogar zu festigen und auszubauen. So wurde auf dem Gebiete des Zollwesens die Aufrechterhaltung des Bundesratsbeschlusses vom 25. August 1931 erreicht, wodurch den Carrossiers im Laufe der Jahre 1931—1941 die Karossierung von 4534 Chassis mit einer 40prozentigen Zollrückvergütung ermöglicht wurde. Vorstösse, eine Erhöhung der 40 % Zollrückvergütung zu erwirken, scheiterten leider aus bundesfiskalischen Gründen. Diese Zollvergünstigung ermöglichte es den Carrossiers, ihr Können und künstlerisches Gestalten durch die Herstellung schöner und preiswerter Cabriolets unter Beweis zu stellen.

Am 28. Juli 1939 erreichte der VSCI nach längeren Bemühungen einen weiteren Bundesratsbeschluss, wonach die Carrossiers — im Interesse einer zusätzlichen Arbeitsbeschaffung — für im Inland karossierte Lieferwagen bis zu 800 kg Nutzlast 20 % des Chassiszolles zurückbekamen. Diese Vergünstigung bestand bis Ende 1953. Während des Weltkrieges verlor sie allerdings an Bedeutung, da der ganze Automobilverkehr und -import wegen Treibstoffmangels und staatlicher Preisbewirtschaftung, respektive Kontingentierung der Einfuhr, stark eingeschränkt wurde. So betrug beispielsweise der Bestand der in der Schweiz immatrikulierten Motorfahrzeuge im Jahre 1937 120 844 und sank bereits im Jahre 1941 auf 30 633 im Verkehr stehende Fahrzeuge, wovon rund 90 % dem Personentransport dienten.

Zum Schutze der inländischen Automobilindustrie — und nur sehr beschränkt zum Vorteil der Karosseriebranche — erfolgte 1933 eine länderweise Kontingentierung der Automobilimporte auf 35 bis 100 % der Importe des Jahres 1932. Sehr umstritten waren die Bundesratsbeschlüsse vom 26. Januar 1934 und 29. November 1934, wodurch die hiesige **Montage von zerlegten Chassis** (die im Rahmen der bestehenden Einfuhrkontingente zerlegt importiert wurden) mit einer 30- bis 50prozentigen Zollrückvergütung ermöglicht wurde, vorausgesetzt, dass diese Montage und Karossierung ganz oder wenigstens teilweise unter Verwendung von Zubehörteilen schweizerischer Fabrikation durch inländische Automobil- oder Maschinenfabriken erfolgte. Von dieser Gesetzesbestimmung machte anfänglich nur die AG Adolph Saurer in Arbon Gebrauch, die bis Mitte Oktober 1934 675 Personenwagen der Marke Chrysler importierte; deren Montage erfolgte in Arbon unter Verwendung von elektrischen Ausrüstungen und Batterien, pneumatischen Bereifungen und Wasserkühlern rein schweizerischer Fabrikation.

Ende 1934 erhielt die General Motor Company Biel eine gleichartige Bewilligung bis Ende 1939, immerhin mit der Auflage, dass Chassis für Lastwagen, Lieferwagen, Cars und Omnibusse keine Zollrückvergütung erhielten und dass deren Montage oder Fabrikation in der Schweiz untersagt war. Diese Regelung wurde am 3. März 1939 bis Ende 1945 in erweiterter Form verlängert, wobei die Höhe der Zollrückvergütung 30 % für zerlegt eingeführte Personenwagenchassis betrug. Je nach Montage und Karossierung und je nach zusätzlicher Verwendung von Teilen schweizerischer Herkunft durfte die OZD bis zu 20 % Zollrückvergütung gewähren. Trotz periodischer Verlängerungen dieser zum Zwecke der Arbeitsbeschaffung erlassenen Vorschriften musste in der Schweiz die Montage von Personenautomobilen infolge der abgeschnittenen Zufuhren während des Krieges bis Ende 1945 unterbleiben. Obschon die Voraussetzung für die genannten Zollbegünstigungen, nämlich die Arbeitsbeschaffung, später nicht mehr vorlag, erachtete der Bundesrat die Automobilmontage in der Schweiz als im Interesse unseres Landes liegend und förderte sie durch entsprechende Zollbegünstigungen.

Der VSCI verhielt sich zuerst ablehnend gegenüber

der Automobilmontage in der Schweiz, weil nämlich eine behördliche Zusicherung, dass ein bestimmter Prozentsatz der hier montierten Chassis zur Karossierung der hiesigen Carrosserie-Industrie reserviert bleibe, leider nicht zu erhalten war. Später kam es aber dann doch zu einer gewissen Zusammenarbeit, indem die Carrosserie Langenthal GM-Chassis mit Cabrioletaufbauten, System Alexis Kellner, versah. Die gleiche Mitgliedfirma baute nach dem zweiten Weltkrieg Schiebedächer und praktischere Kofferdeckel in GM-Automobile. Ferner wurden am Anfang der GM von Karosseriefirmen Lastwagenkabinen und Brückenaufbauten geliefert, was zum Teil noch heute geschieht.

Die jahrelang immer wieder geäusserten Anregungen zur Förderung des beruflichen Nachwuchses kamen vom Jahre 1932 an in das Stadium der Realisierung. Grundlage bildete das auf 1. Januar 1933 in Kraft getretene **Bundesgesetz über die berufliche Ausbildung vom 26. Juni 1930.** Gestützt hierauf wurden vom VSCI die nötigen Reglemente über Lehrlingsausbildung und -prüfung und später über Meisterprüfungen ausgearbeitet, bundesrechtlich genehmigt und praktisch angewendet. Um diese Realisierung haben sich neben den damaligen Vorstandsmitgliedern besonders Jakob Jenzer, Bern, Alfred Hänni, Zürich, und Arnold Werner, Zürich, verdient gemacht (siehe die anschliessende separate Darstellung). Im Jahre 1933 stimmte der VSCI dem im Rahmen der Baselstädtischen Arbeitsrappen-Gesetzgebung aufgestellten Gesamtarbeitsvertrag auf dem Platze Basel zu. Die Anregung, eine ähnliche Regelung auf schweizerischem Boden zu treffen, fand leider keine Zustimmung. Dagegen stellte der VSCI interne Weisungen zur Regelung der Arbeitsverhältnisse auf. Ab 1938 organisierte er in Winterthur Weiterausbildungskurse für Spezialarbeiter der Karosseriebranche und ab 1939 entsprechende Kurse für Arbeitslose.

Im Laufe des hier beschriebenen Zeitabschnittes wurde für das schon in der Gründungszeit des VSCI aufgestellte Postulat eines gemeinsamen und dadurch verbilligten Wareneinkaufs eine praktische Lösung gefunden. Sie bestand im Abschluss von Verträgen mit einer Auswahl leistungsfähiger schweizerischer Produzenten und Handelsfirmen von Rohstoffen, Halbfabrikaten und anderen Bestandteilen für den Karosseriebau.

Durch diese Verträge konnte für die VSCI-Mitglieder eine gewisse, den Bedürfnissen des Karosseriebaues angepasste Qualitätsregelung, Standardisierung und Normung dieser Waren und gleichzeitig deren Verbilligung in Form von Rückvergütungen erreicht werden. Den Lieferanten gestatteten diese Verträge eine Rationalisierung ihrer Produktion und Warenassortimente. So wurden bis 1941 16 solche Lieferverträge abgeschlossen betreffend Aluminium, Eisen- und Blechwaren, Beschläge, Glas, Farben, Gummiwaren, Stoffe und Teppiche, Lederwaren, Fäden und Zwirne, Elektroden, Federn und Heizungen. Diese Vertragsabschlüsse haben dem Verband zwar viel Arbeit gebracht, aber im Karosseriebau eine gewisse Normung eingeleitet und den Zusammenhalt im Verband gefördert.

In den Jahren vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges wurde die **Motorisierung der Armee,** namentlich durch die Aufstellung motorisierter Verbände, sehr stark gefördert. Ferner wurde zwecks Beschaffung einer genügend grossen Zahl privater militärtauglicher Motorfahrzeuge deren Subventionierung durch den Bund beschlossen. Auch die **Postverwaltung** baute ihren Motorfahrzeugverkehr in dieser Zeit stark aus:

1913 hat die Pferdepost total 9,7 Mill. km befahren und dabei 1,8 Mill. Personen befördert,
1938 hat die Autopost total 16 Mill. km befahren und dabei 9,2 Mill. Personen befördert, also mehr als das Fünffache.

Diese Entwicklung brachte der Carrosserie-Industrie Arbeit und Verdienst, bedingte aber laufende Verhandlungen des VSCI mit den auftraggebenden Behörden und oft auch Kämpfe zwischen der Grossindustrie und den Mitgliedern des VSCI.

Abschliessend sind als weitere Tätigkeitsgebiete in dieser Verbandsperiode zu nennen: Verhandlungen mit der SUVA bei der Ausarbeitung eines Reglementes über Farbspritzanlagen; die Beteiligung des Verbandes und einiger Mitglieder an der schweizerischen Landesausstellung 1939 in Zürich; die Mitwirkung an den Vorarbeiten für das Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr vom 15. März 1932; die Aufstellung einheitlicher Lieferungs- und Garantiebestimmungen für den Karosseriebau u. a. m.

In der Mitgliederversammlung vom 25. Mai 1941 legte Fritz Ramseier sein Amt als Präsident nieder. Seine erfolgreiche Tätigkeit verdankend, ernannte ihn die Versammlung zum Ehrenmitglied. Seinem Amtsnachfolger **Adolf Tüscher,** Zürich, konnte er einen gefestigten Verband mit 52 Mitgliedern übergeben.

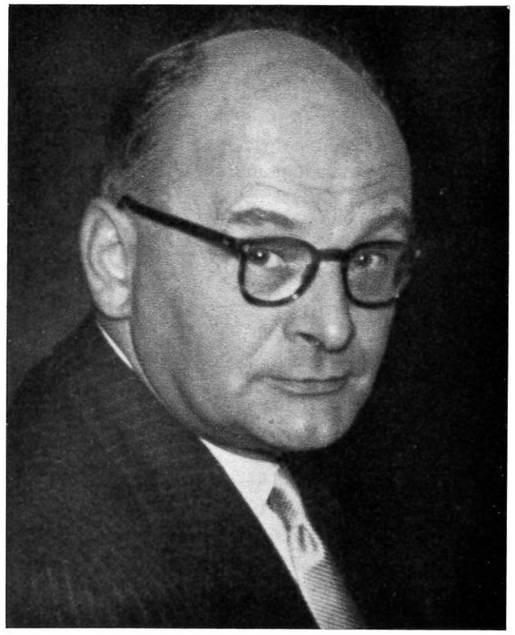
Präsidialzeit Adolf Tüscher
1941—1945

Die Jahre 1940 und 1941 brachten einen massiven moralischen Druck Hitler-Deutschlands auf unser Land, unsere Behörden und unsere Wirtschaft. Obgleich die Schweiz bei Kriegsbeginn 1939 wirtschaftlich gut vorbereitet war, kam es in den Jahren 1941 bis 1945 in unserem Lande zu einschneidenden Massnahmen aller Art: Ueberwachung der Ein- und Ausfuhr; Preiskontrolle; Rationierung oder Kontingentierung der knapp werdenden Rohstoffe und Güter aller Art, auch der Lebensmittel; Mietzinsstopp; Einführung der allgemeinen Arbeitsdienstpflicht; Mehranbau im Sinne des Wahlenplans; Arbeitsbeschaffung u. a. m. Mit dem Eintritt der USA in den Krieg im Jahre 1942 und der prekär gewordenen Versorgung Deutschlands trat eine weitere Verschlechterung unserer Wirtschaftslage ein, und unser neutrales Land wurde von beiden Kriegführenden immer mehr in die Zange genommen. Trotzdem gelang es der Schweiz, ihre wirtschaftliche und politische Bewegungsfreiheit im wesentlichen zu erhalten.

Unter den kriegsbedingten Einschränkungen aller Art war es für unseren Präsidenten Adolf Tüscher kein leichtes, die Verbandsgeschicke zu meistern. Als zielbewusster Unternehmer mit Gerechtigkeitssinn und kollegialem Verständnis hielt er das Steuer des Verbandes fest in der Hand.

Im Vordergrund der Verbandstätigkeit standen damals die **Beschaffung der benötigten Rohmaterialien** und die Sicherung von Arbeitsmöglichkeiten. Die ständig zunehmende Verknappung von Blech, Eisen und Gummi lastete schwer auf der Carrosserie-Industrie. Gestützt auf Erhebungen bei allen Mitgliedern konnte Präsident Tüscher in Verhandlungen mit den zuständigen kriegswirtschaftlichen Aemtern erreichen, dass unsere Mitglieder diese Rohmaterialien — allerdings stark kontingentiert — wieder bekamen.

Gleichzeitig konnte der VSCI seinen Mitgliedern — unter Delcredere-Uebernahme des Verbandes — direkte Blechbezugsmöglichkeiten aus Deutschland und später aus den USA sicherstellen. Für Aluminium, Aluman, Peraluman und Anticorodal bestand eine interne Kontingentierung. Auch die Benzinversorgung wurde schlechter und brachte neue drakonische Restriktionen im Fahrverkehr. Die Pneuknappheit nahm wesentlich zu, und anstelle von Benzin traten Holzgas und Azetylen. Aber die Herstellung des letzteren stiess wegen Kohlenmangels auf Schwierigkeiten.



Adolf Tüscher, Zürich

Alle diese Versorgungsprobleme konnten nur durch Zusammenarbeit der staatlichen Aemter mit den Wirtschaftsverbänden einigermassen befriedigend gelöst werden. Die Rohstoffbewirtschaftung endete erst am 6. Dezember 1945.

Ebenso wichtig wie die Versorgung mit Rohstoffen war die **Arbeitsbeschaffung.** Der Vorstand ermöglichte den Mitgliedern eine Beteiligung an der sogenannten Motorfahrzeug-Reparaturaktion des Eidg. Militärdepartementes vom 24. Oktober 1941. Gemeinsam mit dem Autogewerbeverband der Schweiz gelang es dem VSCI in Verhandlungen mit Deutschland, 2000 Automobile zum Einbau von Generatorenanlagen und für kleinere Karosseriearbeiten nach der Schweiz zu bringen.

Um Arbeit zu schaffen und die Arbeitslosigkeit zu verringern und dadurch soziale Spannungen zu vermeiden, bemühte sich die staatliche Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung, auch der Carrosserie-Industrie staatliche Arbeitsaufträge zu vermitteln. Durch Aufträge der PTT, SBB, KTA und Armee erhielten unsere Mitglieder eine Reihe von Neukarossierungs- und Reparaturarbeiten.

Ein neues Arbeitsgebiet entstand durch sogenannte Umbauaktionen von motorisierten Strassenfahrzeugen aller Art, aber auch von Traktoren und Kleinmaschinen der Landwirtschaft, durch Einbau von Holzkohletriebwerken. Alle diese Arbeitszuweisungen erforderten eine enge Zusammenarbeit zwischen den staatlichen Auftraggebern und den Verbandsorganen. Dank dem beidseitig guten Willen gelang es, grössere Arbeitslosigkeit zu vermeiden. So machte sich ein in unserem Lande sonst nicht gekannter autoritärer Zug im ganzen Wirtschaftsleben bemerkbar, der anderseits zu verständnisvollem Zusammenhalten veranlasste.

Mit Kriegsbeginn 1939 fielen alle Preisvereinbarungen dahin. Es bestand nur noch eine Verpflichtung, Offertanfragen für Neukarossierungen beim Sekretariat anzumelden; dadurch sollte erreicht werden, dass sich alle für den gleichen Auftrag angefragten Mitglieder untereinander über den Preis verständigen. Bei Grossaufträgen erfolgte eine Kalkulation durch den Verband in Form von Richtpreisen. Nur für Offertstellungen an Bundesbehörden, Kantons- und Gemeindeorgane bestanden besondere Verbandskommissionen. Auch die Eidg. Preiskontrollstelle übte einen gewissen Einfluss auf die Preisgestaltung aus.

Zur Regelung der **Arbeitsverhältnisse** führte der VSCI eine Lohn- und Ferienstatistik und empfahl seinen Mitgliedern jeweils die Ausrichtung von Teuerungszulagen, wobei er sich den Vorschlägen der lohnbegutachtenden Kommission des Eidg. Volkswirtschaftsdepartementes anschloss. Durch besondere Zulagen wurden kinderreiche Arbeiterfamilien begünstigt. Auch auf die Möglichkeit einer Allgemeinverbindlicherklärung von Gesamtarbeitsverträgen wurde hingewiesen und die Frage des Abschlusse eines eigenen GAV diskutiert, der anstelle von bestehenden regionalen oder von Firmen-Arbeitsverträgen treten sollte. In der Mitgliederversammlung vom 15. Juli 1945 wurde gemäss dem Antrag des Vorstandes beschlossen, Verhandlungen mit den zuständigen Gewerkschaften, vorab mit dem SMUV, über den Abschluss eines GAV aufzunehmen. Zu dieser Beschlussfassung hat Adolf Tüscher wesentlich beigetragen, nachdem seine eigene Firma, als Mitglied des Arbeitgeberverbandes schweizerischer Maschinen- und Metall-Industrieller, die guten Auswirkungen des «Friedensabkommens» vom 19. Juli 1937 hatte feststellen können.

In der Mitgliederversammlung vom 15. Juli 1945 legte Adolf Tüscher sein Präsidialamt nieder, und sein Nachfolger, **Walter Köng,** Basel, dankte ihm im Namen aller 59 Mitglieder des VSCI für seine stets korrekte und mustergültige Geschäftsführung.

Präsidialzeit Walter Köng
1945—1953

Am 8. Mai 1945 war der zweite Weltkrieg in Europa zu Ende gegangen, und Atombomben brachten im August des gleichen Jahres den Krieg in Asien zum Erliegen. Der Krisenjahre nach dem ersten Weltkrieg gedenkend und auf Voraussagen prominenter Wirtschaftsprofessoren hörend, hatten die Behörden vorsorgliche Vorkehrungen zur Abwehr einer Nachkriegskrise und Arbeitslosigkeit getroffen. Dank der militärischen und wirtschaftlichen Hilfe der USA gelang es, in Westeuropa ein soziales Chaos zu verhindern und die Wirtschaft wieder aufzubauen. Die Isolierung und Bedrohung unseres Landes hatte unser Volk schon zu Kriegszeiten zu einer Verständigungspolitik geführt, und dieser Wille zur Zusammenarbeit hielt auch in den Nachkriegsjahren an. Unser Land lehnte den Beitritt zu den «Vereinten Nationen» (UNO) ab und hielt unbedingt an seiner Neutralität fest, entschloss sich aber gleichzeitig zur aktiven Mitarbeit in verschiedenen internationalen Organisationen wirtschaftlicher, humanitärer, technischer und kultureller Natur und leistete so seinen Beitrag an die Wiederaufrichtung der freien Welt.

Auf innenpolitischem Gebiet kam es im Zeichen einer wieder ansteigenden Konjunktur am 6. Juli 1947 zur Annahme der **Wirtschaftsartikel** der Bundesverfassung und des Gesetzes über die **Alters- und Hinterlassenenversicherung.** Die Wirtschaftsartikel, als Frucht der bewährten Zusammenarbeit zwischen Staat und Verbänden in der Kriegszeit, hielten zwar am Grundsatz der Handels- und Gewerbefreiheit fest, erlaubten aber in gewissen Fällen, z. B. bei Gefährdung ganzer Berufskreise, davon abzuweichen. Durch das Bundesgesetz über die Alters- und Hinterlassenenversicherung vom 20. Dezember 1946 wurde ein bedeutendes Werk der sozialen Fürsorge geschaffen.

Ein anderes Werk des guten Willens ist die Ueberführung der auf den ausserordentlichen Kriegsvollmachten des Bundesrates erlassenen Lohnersatzordnung vom Jahre 1939 ins ordentliche Bundesrecht durch das Bundesgesetz über die **Erwerbsersatzordnung** vom 25. September 1952. Auch die Neuregelung der Arbeitslosenversicherung durch das Bundesgesetz vom 22. Juni 1951 darf hier noch genannt werden. Als erste Folge der Wirtschaftsartikel entstand am 3. Oktober 1951 das Landwirtschaftsgesetz, worin der Solidaritätswille des Schweizervolkes deutlich zum Ausdruck kam. Trotz der Verkoppelung von Politik und Wirtschaft vergass

der Stimmbürger die Grundsätze der Handels- und Gewerbefreiheit nicht, was in verschiedenen Volksabstimmungen deutlich zum Ausdruck kam. Wir denken da z. B. an die Verwerfung der sogenannten Autotransportordnung am 25. Februar 1951, die eine Verkehrsteilung zwischen Schiene und Strasse vorgeschrieben hätte. Erwähnt sei noch, dass der Schweizerische Gewerkschaftsbund 1949 aus dem kommunistisch gewordenen Weltgewerkschaftsbund austrat.

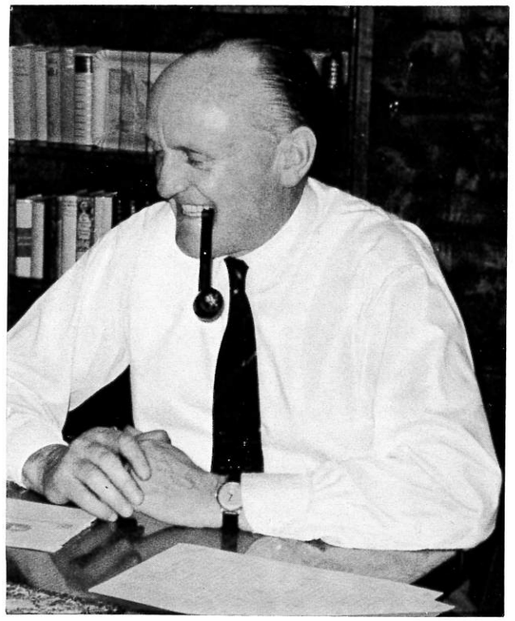
So konnte Präsident **Walter Köng,** Basel, im Juli 1945 die Führung des Verbandes in einer Periode des Wiederaufbaus und der internationalen Zusammenarbeit übernehmen.

Die wichtigsten anno 1944/45 geführten Verhandlungen des Verbandes mit den Organen des SMUV galten dem Abschluss eines **Landes-Gesamtarbeitsvertrages** für die schweizerische Carrosserie-Industrie. Letztere bevollmächtigte in der denkwürdigen a. o. Mitgliederversammlung vom 21. Dezember 1945 den Vorstand zur Unterzeichnung des vorgelegten Vertrages. Damit hatten sich VSCI und SMUV zum Grundsatz der Erhaltung des Arbeitsfriedens und zur Schlichtung von Meinungsverschiedenheiten auf dem Verhandlungswege nach Treu und Glauben bekannt. Im Jahre 1950 wurde auch der Christliche Metallarbeiterverband (CMV) Vertragspartner.

Nach längeren Bemühungen und auf Grund eines gemeinsamen Gesuches des VSCI, des SMUV und des CMV wurde unser Gesamtarbeitsvertrag am 14. November 1951 durch den Bundesrat, vorerst bis Ende 1952, allgemeinverbindlich erklärt. Es waren ihm 305 Carrosseriebetriebe mit 1423 Arbeitern unterstellt.

Da der Index der Lebenshaltungskosten in der Zeit von Ende 1945 bis Ende 1953 von 150 auf 170 % kletterte, mussten in diesen Jahren, gestützt auf den bestehenden GAV, zu verschiedenen Malen Verhandlungen zwischen den Vertragspartnern über die Anpassung der Arbeitsbedingungen und Löhne stattfinden (siehe die separaten Ausführungen zur Arbeitgeberpolitik des VSCI).

Hier sei nur daran erinnert, dass sich in den zufolge Deckung des sogenannten Nachholbedarfes erspriesslichen Geschäftsjahren 1946—1950 ein Mangel an gelernten Mitarbeitern geltend machte, was ein unerwünschtes Wegengagieren von Arbeitnehmern aus andern Carrosseriebetrieben, später das Anstellen ausländischer Berufsarbeiter aus Deutschland und besonders aber aus Italien zur Folge hatte. Der VSCI forderte seine Mitglieder immer wieder auf, bei Betriebserweiterungen eine vernünftige Selbstbeschränkung zu üben und dem Berufsnachwuchs vermehrte Aufmerksamkeit zu schenken. Ein ab Ende 1951 sehr deutlich spürbares Nachlassen der Arbeitsaufträge rechtfertigte später diese Aufforderungen und ebenso die Bestrebungen des Verbandes auf Förderung des inländischen Berufsnachwuchses.



Walter Köng, Basel

In Fragen der **Preisgestaltung** vertrat der Vorstand unter Präsident Köng die Auffassung, dass eine starre, die Mitglieder verpflichtende Normierung der Preise nicht angezeigt sei. So blieb es für Neukarossierungen bei der sogenannten Meldepflicht aller Interessierten gegenüber dem Sekretariat und bei der Aufstellung von Richtpreisen innerhalb der Fachgruppe Anhänger-Fabrikanten. Im Rahmen der damaligen Teuerungsbekämpfung musste sich die Eidg. Preiskontrollstelle ab 1945 auch zu Fragen der Preisgestaltung der Carrosserie-Industrie einschalten. Um zu vermeiden, dass sich jedes einzelne Mitglied mit dieser Amtsstelle auseinandersetzen müsse, entschloss sich der VSCI, bei allen Mitgliedern eine Erhebung durch eine private Treuhandstelle auf Verbandskosten durchführen zu lassen. Auf Grund dieser Ergebnisse und nach langwierigen Verhandlungen mit der Preiskontrollstelle erreichte der VSCI, dass die Verfügung 366 A/48 vom 29. Januar 1948 über Höchstpreise in der eisen- und metallverarbeitenden Industrie auch für die gesamte

Carrosserie-Industrie galt. Inwieweit diese preisdämpfende Verfügung der PKSt befolgt wurde, wissen wir nicht. Auf jeden Fall können weder staatliche noch verbandliche Preisvorschriften die jeweils gegebenen Markt- und Preisverhältnisse auf die Dauer ändern.

Trotz aller Massnahmen der PKSt und der Behörden und Spitzenverbände zugunsten der Zurückhaltung in der Preis- und Lohnfrage steigerten sich die Kosten der Lebenshaltung beharrlich bis Ende 1953 zum Indexstand von 170 (1939 = 100). Ende 1952 fiel die staatliche Preisüberwachung des bundesrätlichen Vollmachtenregimes schliesslich dahin und machte einer sehr beschränkten Preiskontrolle Platz (Verfassungsabstimmung vom 23. November 1952). Dadurch wurde der staatliche Einfluss auf die Preisgestaltung insofern befristet und beschränkt, als er Miet- und Pachtzinsen und Waren für das Inland betraf, deren Preisbildung der Bund durch Einfuhrbeschränkungen, Zollzuschläge und anderes hatte beeinflussen können.

Für die Carrosserie-Industrie bedeutete dies Freiheit in der Preisgestaltung, wobei Präsident Köng immer und immer wieder auf die Wichtigkeit seriöser Kalkulationen hinwies. Aufrechterhalten und ausgebaut wurden 23 Lieferverträge mit ausgewählten Schweizer Firmen. Auch der Arbeitsbeschaffung durch Reparaturaktionen für die Armee und durch Uebernahme von PTT- und Gemeindeaufträgen widmete sich der VSCI sehr intensiv, ebenso der gemeinsamen Werbung durch Herausgabe einer Carrosseriefibel. Schliesslich bemühte er sich in Zusammenarbeit mit dem Verband schweizerischer konzessionierter Automobilgesellschaften, eine Normalisierung und Standardisierung von Omnibussen, Trolleybussen und Cars zu erreichen. So kam man schrittweise zu einer gewissen Normung und Preisverbilligung, obschon verschiedene Auftraggeber eine solche Normung anfänglich abgelehnt hatten.

Im Zeichen der internationalen Beruhigung empfing unser Verband anlässlich des Autosalons 1946 in Genf Delegationen französischer und italienischer Carrossiers, die uns zum Besuch ihrer Autosalons 1947 in Paris, Colmar, Turin und Mailand einluden und sich bereit erklärten, gegenseitige Betriebsbesichtigungen zu ermöglichen. Präsident Köng führte im gleichen Jahr entsprechende Verhandlungen in Belgien und 1948 in England.

In der Vorstandssitzung vom 24. April 1947 teilte Edouard Fischer mit, dass die französischen Carrossiers den Plan hätten, eine Europäische Union der Carrosseriebetriebe zu gründen. Ihn delegierte der Vorstand zu diesen Verhandlungen vom 10. bis

Edouard Fischer, Genf

12. Mai nach Lyon. Der Vorstand behandelte in seiner Sitzung vom 12. Dezember 1947 erneut die Frage eines europäischen Branchenzusammenschlusses, und zwar gestützt auf eingehende Darlegungen der Herren Edouard Fischer und Alfred Heimburger. Grundsätzlich erklärte er sich mit einem solchen losen Zusammenschluss einverstanden, lehnte aber die Schaffung eines ständigen Verbandssekretariats mit Sitz in der Schweiz ab. Gleichzeitig lud er die europäischen Carrosserieverbände zu einer gemeinsamen Aussprache anlässlich des Autosalons nach Genf ein. So trafen sich am 15. März 1948 über 60 Delegierte aus Belgien, England, Frankreich, Holland und Italien unter dem Vorsitz von Präsident Walter Köng in Genf und gründeten die **Union Européenne de la Carrosserie** mit Sitz in Paris. Den Vorsitz dieser Union übernahm M. J. Scuvée, Brüssel, Président der Fédération belge de la carrosserie et des métiers connexes. Leider gingen die hohen Erwartungen in bezug auf Förderung der Chassisimporte aus den USA (Marshallplan) und Beeinflussung der Zollgestaltung zugunsten der Carrosserie-Industrie nicht in Erfüllung. Dagegen förderten die alljährlichen Zusammenkünfte an den verschiedenen Autosalons die internationale berufliche und technische Zusammenarbeit und ermöglichten auch in den folgenden Berichtsperioden einen die Weiter-

ausbildung anregenden Austausch von Technikern, Stagiaires und andern Berufsangehörigen.
Ausser Präsident Köng pflegte Edouard Fischer in der Folge den Kontakt mit der Union Européenne und vertrat den VSCI in deren Vorstand. Er hat auch stets mit Umsicht und Erfolg die Zusammenkünfte der europäischen Kollegen anlässlich des Automobilsalons in Genf, darunter mehrere Generalversammlungen, organisiert. Für die Amtsdauer 1961 bis 1963 wurde ihm das Präsidium der UEC übertragen.
Die Mitgliederversammlung vom 28. Juni 1953 in St. Gallen dankte dem zurücktretenden Präsidenten Walter Köng für seine erfolgreichen Bemühungen, den VSCI, der nun 140 Mitglieder zählte, auch auf internationaler Ebene zu einer angesehenen Organisation ausgebaut zu haben, und ernannte ihn zum Ehrenmitglied. Als neuer Präsident wurde **Fritz Ramseier,** Worblaufen, gewählt.
Gleichzeitig genehmigte die Versammlung das Rücktrittsgesuch von Fürsprecher Alfred Pezolt, der seit 1923, also 30 Jahre lang als Verbandssekretär geamtet hatte, und ernannte auch ihn zum Dank für seine guten Dienste zum Ehrenmitglied. Als seinen Nachfolger wählte sie Fürsprecher **Hans-Rudolf Kuhn,** Bern.

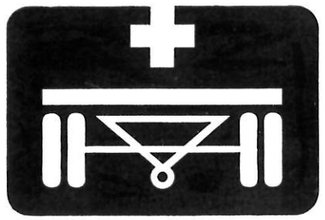
Fritz Ramseier, Worblaufen

Präsidialzeit Fritz Ramseier, Worblaufen 1953—1959

Nachdem die Kriegswirtschaft liquidiert worden war und sich die neuen Wirtschaftsartikel der Bundesverfassung als Grundlage unserer freiheitlichen Wirtschaftsordnung eingespielt hatten, folgte für unser Land eine Zeit stetig, wenn auch langsam anwachsender Prosperität, allerdings begleitet von einer fortschreitenden Teuerung. Die Zahl der Arbeitslosen nahm zusehends ab, und die einheimischen qualifizierten Kräfte wurden rar, so dass das Arbeitsvolumen nur mit Hilfe eines ständig wachsenden Kontingents von Ausländern bewältigt werden konnte. Eine Verfassungsinitiative zur Einführung der 44-Stunden-Woche wurde 1958 wuchtig verworfen. Dagegen wurde 1956 ein Bundesgesetz über die Allgemeinverbindlicherklärung von Gesamtarbeitsverträgen erlassen, wodurch die im Kriege geschaffene Möglichkeit, die Arbeitsbedingungen eines Gesamtarbeitsvertrages auf die ganze betreffende Berufsgruppe auszudehnen, ins ordentliche Recht übernommen wurde.
Um die schweizerische Wirtschaft vor nachteiligen Folgen von Massnahmen ausländischer Staaten zu schützen, wurde der aus dem Notrecht der Krisenzeit stammende Bundesbeschluss über wirtschaftliche Massnahmen gegenüber dem Ausland am 26. September 1956 erneuert, und zwar gestützt auf die einwandfreie Verfassungsgrundlage der Wirtschaftsartikel. Dieser Bundesbeschluss bildet ein wichtiges Instrument der schweizerischen Handelspolitik und bietet auch den inlandorientierten Wirtschaftszweigen gewisse Schutzmöglichkeiten. So konnte z. B. die für unsere Industrie wichtige Einfuhrbeschränkung für Grossfahrzeuge und schwere Lastwagen weitergeführt werden. Inzwischen sind allerdings sämtliche Beschränkungen dieser Art aufgehoben worden.
In diese Berichtsperiode fällt auch das 50-Jahr-Jubiläum eines der ältesten und bedeutendsten Kunden unserer Mitgliedfirmen: der **Schweizer Auto-Post,** die am 1. Juni 1906 den ersten posteigenen Kurs auf der Strecke Bern—Detligen eröffnet hatte. Als weltweit markantes Ereignis verdient der Abschuss des ersten künstlichen Erdsatelliten «Sputnik» durch die Sowjetunion am 4. Oktober 1957 erwähnt zu werden, der den bis dahin dem Reiche der Phantasie vorbehaltenen Vorstoss der Menschheit in das Weltall eingeleitet hat.

Als erste Amtshandlung musste der neue Präsident Fritz Ramseier die Kündigung des Gesamtarbeitsvertrages durch den Schweizerischen Metall- und Uhrenarbeiter-Verband entgegennehmen, der für den Fall der Weiterführung des Vertrages nebst einer Lohnerhöhung die Einführung der absoluten Schiedsgerichtsbarkeit — als Korrelat zur absoluten Friedenspflicht — forderte. Begreiflicherweise konnte sich unser Verband darauf nicht einlassen, akzeptierte sie dagegen für rein betriebliche Lohnstreitigkeiten. Dieses Schiedsgericht musste aber in den seither vergangenen 15 Jahren nie angerufen werden, indem solche Differenzen stets auf dem Verhandlungswege erledigt werden konnten. Der Gesamtarbeitsvertrag ist im Lauf der Jahre in einzelnen Punkten (Löhne, Ferien, Feiertage, Kündigungsfrist) revidiert und ausgebaut worden.
Die mit der Carrosseriefibel begonnene kollektive Werbung wurde mit einem Carrosserieschild aus wetterfestem Email fortgesetzt, das eine stilisierte Karosse zeigt und seinen Träger als Mitglied des VSCI und damit als Vertrauensfirma ausweist.

Die Anhängerfabrikanten schufen ihrerseits ein als Kollektivmarke geschütztes Signet: eine kleine Metallplatte, auf der man unter einem angedeuteten Schweizer Kreuz die wesentlichen Merkmale des Anhängers: Brücke, Räder, Kupplung, sieht. Es wird an jedem von einem Gruppenmitglied hergestellten Anhänger neben dem Firmenschild angebracht.

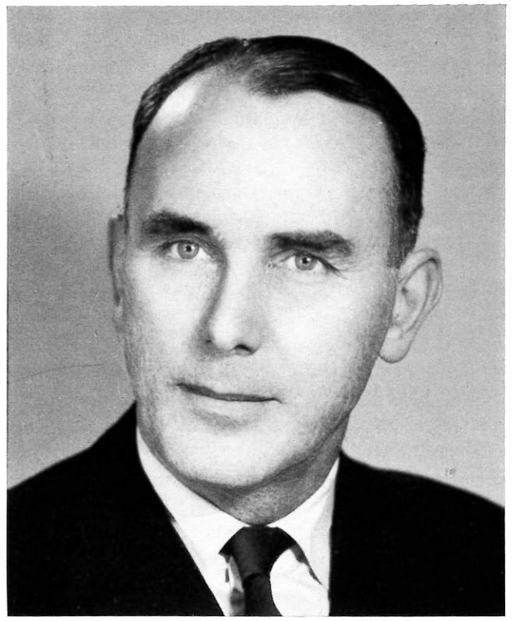


Mit dem Prospekt «Ein Zeichen rollt über die Strassen . . .» und entsprechenden Artikeln in der Fachpresse wurde das neue Signet bei der Kundschaft und in der Oeffentlichkeit bekanntgemacht. In der ganzen Werbung legt der Verband das Hauptgewicht auf die schweizerische Qualitätsarbeit und die Servicevorteile unserer Mitglieder. In diesem Sinne erwarb der VSCI 1958 auch die Mitgliedschaft bei der Zentralstelle für das Schweizerische Ursprungszeichen, und seine Mitglieder sind seither berechtigt, das ebenfalls geschützte schweizerische Armbrustzeichen zu verwenden.

Am Ende dieser Berichtsperiode betrug die Zahl unserer Verbandsmitglieder 138, wovon 20 in einer Untergruppe Anhängerfabrikanten zusammengefasst waren.
Als der Verband an der Mitgliederversammlung 1959 in Basel sein vierzigjähriges Bestehen feierte, wurde als neuer Verbandspräsident **Alfred Heimburger,** Basel, anstelle des zum Ehrenmitglied ernannten Fritz Ramseier gewählt.

Präsidialzeit Alfred Heimburger 1959—1965

Die folgenden Jahre waren in wirtschaftlicher Hinsich durch die Spaltung Westeuropas in zwei Wirtschaftsblöcke gekennzeichnet. Der Gedanke, im Rahmen der OECE in Westeuropa eine umfassende Freihandelszone zu schaffen, liess sich leider nicht verwirklichen. Bereits am 1. Januar 1958 war der ein Jahr zuvor in Rom abgeschlossene Vertrag einer europäischen Wirtschaftsgemeinschaft **(EWG)** — eine Zollunion mit weitgesteckten wirtschaftlichen und politischen Zielen zwischen Westdeutschland, Frankreich, Italien, Holland, Belgien und Luxemburg — in Kraft getreten. Als Gegenzug schlossen sich sieben andere Länder — Grossbritannien, Dänemark, Norwegen, Schweden, Oesterreich, Portugal und die Schweiz (später kam noch Finnland dazu) — zu einer kleinen Freihandelszone **(EFTA)** zusammen, um mit weniger weitgehenden Ambitionen ähnliche wirtschaftliche Ziele zu erreichen und auch eine stärkere Basis für einen späteren Zusammenschluss mit der EWG zu schaffen. Dieser ist allerdings bis heute ausgeblieben, und die beiden Blökke, innerhalb deren nun die Zölle vollständig abgebaut wurden, sind einander leider keinen Schritt



Alfred Heimburger, Basel

näher gekommen. Unser Land trat gleichzeitig dem GATT (Allgemeines Abkommen über Zölle und Handel) bei und erhielt so Zugang zu der damals von 37 Staaten getragenen weltumspannenden Handelsorganisation und zu all ihren Zollpräferenzen. Damit wurde auch der am 1. Januar 1960 in Kraft getretene neue **schweizerische Zolltarif** international anerkannt.

Einige weitere Bundesgesetze und Erlasse beeinflussten die schweizerische Wirtschaft im allgemeinen und auch unsere Branche, so besonders die folgenden vier:

— Das neue schweizerische **Strassenverkehrsgesetz** vom 19. Dezember 1958 trat ab Herbst 1959, entsprechend den Ausführungsvorschriften, schrittweise in Kraft. Es regelt Masse und Gewichte und enthält weitere Bauvorschriften für Motorfahrzeuge. Der VSCI war an den Vorarbeiten sehr intensiv beteiligt.

— Die Vollziehungsverordnung II zum Bundesgesetz über den Postverkehr **(Automobilkonzessionsverordnung)** trat am 15. Januar 1960 in Kraft und führte für das Personentransportregal eine relativ liberale Ordnung ein. Auf Intervention unseres Verbandes wurde in Art. 38 die Vorschrift aus der alten Verordnung übernommen, wonach die in der Schweiz niedergelassenen, konzessionierten Unternehmungen für ihren Betrieb Fahrzeuge und Bestandteile schweizerischer Fabrikation zu verwenden haben (leider hat der Bundesrat durch seinen Beschluss vom 25. November 1968 vor einigen Monaten diese letzte Vorschrift zum Schutz unserer einheimischen Industrie der gegenwärtigen «Liberalisierungseuphorie» geopfert).

— Das **Bundesgesetz über die Nationalstrassen** vom 8. März 1960 brachte endlich die langerwartete eidgenössische Ordnung für den Bau unserer Autobahnen, die eine Länge von rund 1800 km erhalten werden.

— Das **Bundesgesetz über Kartelle und ähnliche Organisationen** vom 20. Dezember 1962, in Kraft seit 15. Februar 1964; es soll schädliche Auswirkungen von kartellistischen Vereinbarungen bekämpfen und verbietet Vorkehren, mit welchen Dritte vom Wettbewerb ausgeschlossen oder erheblich behindert werden, es sei denn, dass diese Massnahmen durch besonders schutzwürdige Interessen (z. B. Gefährdung ganzer Wirtschaftszweige) gerechtfertigt wären. Das Gesetz ermächtigt ferner das Eidg. Volkswirtschaftsdepartement, durch die eigens dazu eingesetzte Kartellkommission Erhebungen und Sonderuntersuchungen über Stand, Entwicklung und allenfalls schädliche Auswirkungen von Kartellen durchführen zu lassen. Bereits wurden einige Zweige des Baugewerbes auf diese Weise durchleuchtet.

Alle diese neuen Gesetze tangieren naturgemäss auch die Tätigkeit unseres Verbandes und seiner Mitglieder.

Unter Präsident Alfred Heimburger führte der Verband 1960 erstmals eine umfassende Erhebung über die Beschäftigungsstruktur durch, die eine seit der Vorkriegszeit grundlegende Wandlung in der Tätigkeit unserer Mitglieder ergab. In den dreissiger Jahren wurden jährlich mehrere hundert Personenwagenchassis eingeführt und von unseren Mitgliedfirmen nach den Wünschen der Kundschaft karossiert; in der Zwischenzeit schmolz der Kreis dieser Besteller auf wenige Liebhaber ab. Die Neuarbeiten betrafen überwiegend nur Nutzfahrzeuge, d. h. Aufbauten für Grossfahrzeuge, Last- und Lieferwagen sowie Spezialfahrzeuge aller Art und den Bau von Anhängern. Der grösste Teil unserer Mitglieder war weitgehend, viele sogar fast ausschliesslich mit Reparaturen beschäftigt, die zufolge des ständig anwachsenden Motorfahrzeugbestandes stetig zunahmen.

Auf dem Gebiete des **Grossfahrzeugbaus** für den Personentransport schlossen sich sechs Firmen der Gruppe Carkonstrukteure zu einer Arbeitsgemeinschaft zusammen und entwickelten in enger Fühlungnahme mit der Technischen Kommission des Verbandes schweizerischer Gesellschaftswagenbesitzer und der Motorwagenfabrik Adolph Saurer einen eigenen schweizerischen Gesellschaftswagen Typ 3 DH. Damit wollte unsere einheimische Industrie den ausländischen, in grossen Serien hergestellten Fahrzeugen ein möglichst preisgünstiges schweizerisches Erzeugnis gegenüberstellen. Der neue Reisewagen hatte ein Fassungsvermögen von 38 bis 42 Sitzplätzen, und die Konstruktion war so geplant, dass ohne Aenderung am Grundaufbau ein Kurswagen für den Postautoverkehr gebaut werden konnte. Dieses neue Gemeinschaftswerk wurde am Automobilsalon Genf ausgestellt und fand weit über die Landesgrenzen hinaus Beachtung und Anerkennung (vgl. Bild Seite 73).

Mit dieser freiwilligen Zusammenarbeit von unabhängigen Unternehmen wurde ein echt schweizerischer Weg beschritten, der den Selbstbehauptungswillen unserer leistungsfähigen Industrie eindrücklich manifestierte. Indessen waren die wirtschaftlichen Verhältnisse stärker, und die rapid ansteigenden Kosten trieben den ursprünglich günstigen Preis dieses Fahrzeuges in die Höhe. Auch liess das anfänglich grosse Interesse der Kundschaft merkwürdig rasch nach, so dass keine genügend grossen Serien hergestellt werden konnten. Mit erheblichen Verlusten für alle beteiligten Firmen musste das vielversprechende Unternehmen liquidiert werden. Erfolgreicher gestaltete sich die Zusammenarbeit auf andern Gebieten. So entwickelte die Arbeitsgemeinschaft F B W Schlieren, Ramseier & Jenzer AG und Gangloff AG, Bern, einen schweizerischen Gelenkautobus, der sich als ein von Schiene und Oberleitung unabhängiges Fahrzeug vor allem für vielbefahrene Strecken im Vorortsverkehr der grösseren Städte sehr gut eignet. Auch die Firma Gebr. Tüscher in Zürich entwickelte, zusammen mit Saurer, Arbon, einen Gelenkautobus, der vor allem in Zürich zum Einsatz kommt.

Der VSCI setzte sich auch im **Lastwagenbau** für seine Mitglieder erfolgreich ein. Am 18. Juni 1960 hatte eine Delegation unseres Verbandes dem Chef der Kriegstechnischen Abteilung (heute Gruppe für Rüstungsdienste) unsere Dienste bei der Entwicklung neuer Prototypen für die Motorisierung der Armee angeboten. Ein Jahr darauf gelangte die KTA an unseren Verband mit dem Auftrag, eine Kabine und Brücke für einen Armeelastwagen vom Typ 2 DM Saurer zu entwickeln, der später in grossen Serien hergestellt werden sollte. Der Vorstand setzte unverzüglich eine sogenannte KTA-Kommission unter dem Präsidium von E. Flückiger, Huttwil,

Prototyp VSCI für Kabine zu 2-DM-Armeelastwagen

ein, die — in Zusammenarbeit mit den Firmen Hess AG, Bellach, Ramseier & Jenzer AG, Bern, und Eggli SA, Lausanne — drei Prototypen für ein besonders in bezug auf Reparaturen und Unterhalt einfaches und kriegsgenügendes Fahrzeug erstellten (vgl. Bild Seite 21).
Die Generalstabsabteilung entschied indessen aus Preisgründen anders und erteilte der Firma Saurer für Chassis und Kabinen den Auftrag. Der etwas günstigere Preis hatte, wie schon oft, über die Zweckmässigkeit und Kriegstauglichkeit den Sieg davongetragen. Saurer wurde vertraglich verpflichtet, die Lastwagenbrücken durch das schweizerische Carrosseriegewerbe herstellen zu lassen. Hiefür bestimmte der Vorstand die Carrosserie E. Flückiger AG in Huttwil als Generalunternehmer. In einer Arbeitsgemeinschaft von über 40 Verbandsfirmen wurden seither 1353 Lastwagenbrücken hergestellt.
Zum Zwecke der **Propaganda** rief der Verband den Automobilisten, als dem hauptsächlichen Kundenharst, die Aufgaben des Carrossiers, die sich von denjenigen der Garagisten und automechanischen Werkstätten erheblich unterscheiden, ins Bewusstsein. Dieser Absicht diente während zwei Jahren ein Informationsstand am Automobilsalon in Genf, wo die Besucher sich anhand von Prospekten, Karten und Mitgliederverzeichnissen über die Standorte der Carrossiers in ihrem Gebiet orientieren konnten. Als Werbemittel für alle Mitglieder wurde ein Prospekt mit einer abtrennbaren Unfallkarte gedruckt, der sich sehr bewährte.
An fachtechnischen Tagungen konnten sich die Mitglieder über neue Verfahren in der Anstrichtechnik, über die Verarbeitung von Kunststoffen und über die Verwendung von Aluminiumlegierungen im Fahrzeugbau orientieren.
Als besonderes Ereignis ist die **schweizerische Landesausstellung (EXPO) 1964** zu erwähnen, an welcher unser Verband einen eigenen Stand hatte, der einen Ueberblick über den 3-DH-Reisewagen bot und mit Photographien über die Tätigkeit der Karosserieberufe und mit statistischen Angaben ausgestattet war. Im Freigelände ausserhalb der Halle «Strasse und Strassenverkehr» stellte die Fachgruppe Anhängerfabrikanten einen neuen Anhänger mit hydraulischer Beladevorrichtung für den Transport von Containern aus, hergestellt von der Firma Martin Nencki AG, Langenthal.
Im Kraftfeld des **Gesamtarbeitsvertrages** tauchte als neues Problem das Begehren um Verkürzung der Arbeitszeit auf. Nach jahrelangen Verhandlungen wurde schliesslich die wöchentliche Arbeitszeit — in drei Stufen von 1959 bis 1962 — von 48 auf 45 Stunden herabgesetzt, und zwar mit entsprechendem Lohnausgleich. Als neues Werk der Vertragsgemeinschaft nahm auf 1. Januar 1964 die als Stiftung gegründete «Paritätische Krankenversicherung für das Carrosseriegewerbe» ihre Tätigkeit auf. Die Stiftung schloss ihrerseits einen Versicherungsvertrag mit der Krankenkasse des SMUV ab. Damit konnte die gesetzliche Pflicht nach Art. 335 des Schweizerischen Obligationenrechts zur Lohnzahlung im Krankheitsfall bestens geregelt werden. Das Versicherungswerk umfasst Krankengeld- und Krankenpflegeversicherung und ist seither noch ausgebaut worden.
In der Mitgliederversammlung vom 15. Mai 1965 in Zug legte Alfred Heimburger sein Präsidialmandat nieder und konnte seinem Amtsnachfolger, Direktor **Otto Pfister,** Carrosserie Gangloff AG, Bern, einen in voller Blüte stehenden Berufsverband mit 151 Mitgliedern übergeben.

Präsidialzeit Otto Pfister
seit 1965

Die vergangenen vier Jahre sind unsern Mitgliedern in politischer und wirtschaftlicher Hinsicht wie in bezug auf die Tätigkeit des VSCI noch in lebhafter Erinnerung, so dass wir uns hier kurz fassen können. Verschiedene neu in Angriff genommene Verbandsaufgaben stehen mitten in ihrem Auf- und Ausbau und werden sich noch über längere Zeit erstrecken.
Unser Land lebt heute in einer Zeit des zunehmenden staatlichen Dirigismus; anderseits aber auch im Zeichen der fortschreitenden Liberalisierung des zwischenstaatlichen Warenverkehrs. Diese beiden sich teilweise widersprechenden Tendenzen bringen unserer Wirtschaft zusätzliche Probleme.
Die Jahr für Jahr ansteigende Konjunktur drohte da und dort zu überborden und zeitigte ungesunde Erscheinungen, die staatliche Eingriffe provozierten (Beschränkung der Zahl der ausländischen Arbeiter wegen Ueberfremdungsgefahr; Personalplafonierung für sämtliche Unternehmen; Beeinflussung des Geld- und Kapitalmarktes und der Bauwirtschaft, um dem gefährlichen Expansionsdrang und der rasch ansteigenden Teuerung Einhalt zu gebieten, usw.). Fehlende Geldmittel und gebremste Bautätigkeit wirkten sich naturgemäss auch auf den Bedarf an Nutzfahrzeugen und damit auf die Beschäftigung unserer Mitglieder nachteilig aus, was wiederum die Konkurrenz verschärfte und das Preisgefüge ins Wanken brachte.

Im zwischenstaatlichen Warenverkehr beeinflussen die Zollmassnahmen der beiden Blöcke EWG und EFTA die Handelsströme bereits deutlich spürbar. Innerhalb der EFTA-Länder ist am 1. Januar 1967 der vieldiskutierte Art. 14 des EFTA-Vertrages in Kraft getreten, wonach die Mitgliedstaaten verpflichtet sind, bei öffentlichen Submissionen alle Offerten aus den Partnerländern gleich zu behandeln und dabei die einheimische Produktion in keiner Weise zu privilegieren. Dadurch wird der internationale Konkurrenzkampf ganz erheblich verschärft, und die schweizerische Industrie, die, bei allgemein kleinen Serien, auf hohe Qualitätsansprüche eingerichtet ist, steht in einem harten Preiskampf gegenüber ausländischen Grossfirmen, die in ganz anderen Dimensionen rechnen können.

Präsident Otto Pfister hat das Verbandsschiff in einer Zeit tiefgreifender Wandlungen übernommen, die an die Leitung wirtschaftlicher Organisationen hohe Anforderungen stellen und den Zusammenschluss des selbständigen Unternehmertums zu starken Verbänden immer notwendiger machen. Deshalb hat sich der VSCI vor einigen Jahren auch dem Schweizerischen Gewerbeverband angeschlossen, der sich als Spitzenorganisation tatkräftig für die Belange der kleinen und mittleren Unternehmen in unserem Lande einsetzt. Die veränderten Verhältnisse bedingen auch ein Ueberdenken der Aufgaben des VSCI und der Rolle der Verbände im Wirtschaftsleben überhaupt. Während in früheren Jahren die Preisregulierung und die Ordnung des Marktes im Zentrum der gemeinsamen Bestrebungen standen, sind es heute kollektive Aktionen, welche den Verbandsmitgliedern die Führung ihres eigenen Unternehmens und die Bewältigung von Aufgaben, die der einzelne aus eigener Kraft nicht zu lösen vermag, erleichtern.
So hat der VSCI 1968 einerseits seine Preiskonventionen aufgehoben und die Verantwortung für eine marktgerechte Preispolitik ganz seinen Mitgliedern überbunden; anderseits ist er dem vom Schweizerischen Gewerbeverband gegründeten Institut für Unternehmerschulung beigetreten, um seinen Mitgliedern den Besuch der Schulungskurse für modernes «Management» zu ermöglichen. Ferner hat er das Schweizerische Institut für gewerbliche Wirtschaft an der Hochschule St. Gallen beauftragt, bei unseren Mitgliedern eine betriebswirtschaftliche Reihenuntersuchung durchzuführen. Die meisten unserer Verbandsfirmen sind ja kleinere und mittlere Betriebe, und bei vielen steht der Inhaber noch persönlich an der Werkbank.

Otto Pfister, Bern

Eine weitere Verbandsaufgabe bilden die für mehrere Jahre geplanten Aktionen für **Nachwuchswerbung:** Tagungen für die Berufsberater; Pressefahrten; Informationen in der Fach- und Tagespresse; Berufsbild mit Lehrstellenverzeichnis; Dias und Tonbildschau usw. Für das heute dominierende Reparaturgeschäft wurde eine besondere Kommission eingesetzt, die sich tatkräftig der Probleme dieser Sparte annimmt.
Auch in der Arbeitgeber- und Gesamtarbeitsvertragspolitik bahnt sich eine Verlagerung der Schwergewichte an, denn das eidgenössische Arbeitsgesetz, das am 1. Februar 1966 in Kraft trat, schränkt den Spielraum für gesamtarbeitsvertragliche Lösungen der Arbeitsbedingungen wesentlich ein. Neue Möglichkeiten bieten sich in der beruflichen Aus- und Weiterbildung, deren Förderung im Zeitalter der raschen technischen Entwicklung immer wichtiger wird.
An der Mitgliederversammlung vom 3. Juni 1966 in Schaffhausen wurde **Edouard Fischer** zum Ehrenmitglied ernannt. Während 15 Jahren, von 1953—1968, war er Vizepräsident des VSCI. In dieser Eigenschaft

Alfred Pezolt, Bern

Hans-Rudolf Kuhn, Bern

hat er sich stets mit Erfolg dafür eingesetzt, dass unser Verband den ihm zukommenden Platz in der schweizerischen Wirtschaft einnimmt. Innerhalb des Verbandes sorgte er mit dem Temperament des Romand für die kleineren und mittleren Betriebe, die besonders auf Schutz und Förderung durch ihre Berufsorganisation angewiesen sind.

Wir dürfen wohl feststellen, dass die Tätigkeit des Verbandes in den vergangenen 50 Jahren an Umfang und Intensität sehr beachtlich und erfolgreich war. Selbst eine objektivere Würdigung, als sie den unmittelbar Beteiligten möglich ist, wird zu diesem Ergebnis kommen. Wer aber glaubt, der Verband sei nur dazu da, ihm exklusive Privilegien oder einen handfesten Profitzuwachs zu verschaffen, oder wer meint, der Sinn und Zweck eines Verbandes sei ausschliesslich die Regelung oder gar Ausschaltung der Konkurrenz, der wäre, als Folge seiner egozentrischen Einstellung, allerdings schwer enttäuscht.

Tatsächlich ist der Aufgabenkreis des VSCI viel grösser. Vor allem muss der Verband als erste Voraussetzung für eine wirksame Tätigkeit ein möglichst gutes Branchenklima schaffen und erhalten, so dass er sich stets auf das Vertrauen seiner Mitglieder stützen kann. Die in diesem Bericht gewürdigte Aktivität des Verbandes beweist wohl, dass der VSCI den rechten Weg auf dieses Ziel hin beschritt und weiterhin gehen wird. Idealzustände werden sich wohl nie verwirklichen lassen, denn nirgends existiert ein soziales Gebilde, das mit absoluter Disziplin aller Mitglieder gegenüber seinen Satzungen und Beschlüssen rechnen kann. Es wäre daher ungerecht, dem Verband als Mangel anzukreiden, was schlechthin ausserhalb seiner Möglichkeiten liegt. Abschliessend dürfen wir sagen: Voraussetzung für eine erfolgreiche Zukunft unseres Verbandes ist, dass jeder einzelne — sei er im Vorstand oder gar Präsident oder irgendein Mitglied — die Zielsetzungen, Mittel und Möglichkeiten unseres Verbandes realistisch beurteilt und anerkennt, als Mitglied seine Rechte ausübt, seine Pflichten erfüllt und seinem VSCI selbst dann, wenn er vielleicht anderer Meinung ist, das volle Vertrauen schenkt.

A. Pezolt H.-R. Kuhn

Probleme der Preis- und Sozialpolitik beim VSCI oder die Bewältigung des Misstrauens

Die meisterliche Darstellung der Geschichte unseres Verbandes durch die HH. Fürsprecher Alfred Pezolt und Hans-Rudolf Kuhn umfasst alles Wesentliche, was im gedrängten Rahmen einer Jubiläumsschrift sowohl über die vom Verband verfolgte Politik in der Gestaltung der Preise als auch über die Beziehungen der Sozialpartner zueinander zu bemerken wäre. Es erübrigt sich füglich, darüber hinaus noch ausführlicher zu berichten und durch eine ermüdende weitere Aufzählung von Begebenheiten und Entwicklungen in den vergangenen 50 Jahren die Geduld des geneigten Lesers über Gebühr zu strapazieren.

Es sei mir vielmehr gestattet, auf wenigen Seiten mit den Erfahrungen dessen, der einmal dazugehörte, aber gleichzeitig der Distanz dessen, der nicht mehr dazugehört, lediglich gewisse Aspekte etwas zu beleuchten.

Man wird, wie ich hoffe, Verständnis dafür haben und Nachsicht üben, wenn ich als «Ehemaliger» das eine oder andere Problem, so wie ich es seinerzeit aus meiner Perspektive sah und wie es vielleicht noch heute so oder ähnlich sich bemerkbar machen könnte, etwas anblende. Meine Eindrücke sind logischerweise subjektiv, wollen aber auch nicht anders verstanden werden. Die anspruchslose Form einer Plauderei wird deshalb meinen Ausführungen wohl am ehesten angemessen sein.

Ich komme also zum Thema und riskiere die nüchterne Feststellung: Am Anfang war das Misstrauen. So schroff formuliert könnte meine Behauptung allerdings leicht den Eindruck erwecken, als wollte ich mit der ungeschlachten Vehemenz des Elefanten im Porzellanladen in die gehobene Stimmung eines Jubiläums hineinplatzen. Für eine aggressive Auslegung des Wortes Misstrauen besteht nun aber kein Grund, denn ich habe keineswegs die Absicht, mich über etwaige Entgleisungen und illoyale Methoden im Konkurrenzkampf, wodurch ein solches qualifiziertes Misstrauen begründet wäre, auszulassen. Wenden wir uns also von der diffamierenden Bedeutung des Wortes ab.

Die Verbindung von Preis- und Sozialpolitik mit dem Begriff Misstrauen lässt trotzdem einen leichten Unterton von Skepsis spüren. Die im Verband geleistete grossartige und erfolgreiche Arbeit hat nun aber gerade gezeigt, wie diesem Misstrauen beizukommen ist. Es mag etwas noch so sorgfältig überlegt und gut eingefädelt sein, an Problematik wird es nie mangeln, und die Probleme werden sich spätestens dann melden, wenn es an das Realisieren von Beschlüssen geht. Besonders anfällig in dieser Hinsicht wird alles sein, was zum Beispiel mit Verkaufspreisen im Zusammenhang steht, **Preispolitik**, Preisabsprachen und dergleichen. Man ist grundsätzlich durchaus überzeugt von der im Gesamtinteresse gelegenen Notwendigkeit, gemeinsam etwas zu unternehmen, um einem im Konkurrenzkampf drohenden Preiszerfall vorzubeugen, und bemerkt dann erst an der eigenen Haut, wie es einem gegen den Strich geht, sich Verbandsregelungen unterordnen zu müssen, statt möglichst unbehindert am Wettbewerb zur Eroberung eines anvisierten Marktanteils zu partizipieren. Die Problematik beginnt aber hauptsächlich da, wo die Verbandsregelung eine über das Ziel hinausschiessende und kaum zumutbare Einschränkung schutzwürdiger Interessen bedeuten könnte. Ein persönliches Erlebnis aus meiner eigenen aktiven Tätigkeit möchte diese Problematik etwas illustrieren.

Das Erlebnis geht allerdings zurück auf die Mitte der dreissiger Jahre. Ich hatte damals der Seidenbandindustrie den Rücken gekehrt und erwarb nun voll Unternehmerfreude — oder soll man es Abenteuerlust nennen — ein momentan etwas angeschlagenes, aber durch meine Erwerbung intakt gebliebenes und trotz allem noch in Ansehen stehendes Carrosserieunternehmen, mit dem leicht zu verstehenden Willen, es wiederum zur früheren Bedeutung und Blüte zu bringen. Dies war natürlich kein sehr einfaches Unterfangen. Die Konkurrenz, in der etwas voreiligen Meinung, vielleicht das baldige Verschwinden eines Konkurrenten zu erleben, sah ihn statt dessen wieder auf der Bildfläche erscheinen, allerdings unter der Leitung eines fachlich unbestrittenermassen völlig unerfahrenen und deshalb recht verdächtigen früheren Textilmannes. Verständlicherweise bedeutete dies eine hohe Alarmstufe des Misstrauens.

Es war die Zeit, als serienmässig auf importierten Amerikaner Chassis aufgebaute Cabrioletkarosserien sich grosser Beliebtheit erfreuten. Die auf den Bau solcher Karosserien spezialisierten Firmen — zu ihnen hatte bis vor kurzem auch die meinige gehört — waren bei den als Besteller auftretenden Markenvertretern gut eingeführt, und es musste ihnen deshalb daran gelegen sein, die so zu Tarifpreisen etablierten Geschäftsverbindungen zur Wahrung ihres Besitzstandes nach Möglichkeit gegen allfällige Eindringlinge abzuschirmen. Vom rein kaufmännischen Gesichtspunkt aus entsprang ihre Absicht, die Karosseriepreise nach Seriengrösse, d. h. nach Anzahl der Karosserien abzustufen, einer sehr vernünftigen Ueberlegung. Sie bedeutete aber gleichzeitig, dass ich, als Mitinteressierter an solchen Aufträgen, der damals darauf angewiesen war,

die etwas ramponierten Beziehungen zur fraglichen Kundschaft wieder zu festigen und mich vorerst mit kleineren Serien zufrieden zu geben, die für diesen Fall geltenden verhältnismässig hohen Preise hätte verlangen müssen. Ich hätte somit ein kaum tragbares Handicap in Kauf nehmen müssen. Deshalb musste ich einfach einer Abmachung über die geplante Preisstaffelung wegen der für mich klar voraussehbaren Folgen misstrauen. Was blieb mir anderes übrig, als sie abzulehnen? Ich erregte damit freilich den Unwillen und das Misstrauen meiner Kollegen, die — sie kannten mich ja noch nicht — in mir einen einsichtslosen Preisunterbieter zu erkennen glaubten. Eben, Misstrauen hüben, Misstrauen drüben. In der Folge aber lernte man sich besser kennen und begann die Auffassung des andern zu respektieren. Man versuchte auf — wie man heute sagt — bilateraler Ebene sich über Fälle, bei denen man sich ins Gehege kam, offenherziger auszusprechen und die Chancen für einen Auftrag nach den jeweiligen Verhältnissen abzuwägen, und gelangte im allgemeinen auf diese Weise zu einer loyalen Art der Offertstellung, mit der allen Beteiligten letzten Endes am besten gedient war. Man wird nun allerdings mit Recht sagen, dieser Fall gehöre in die Steinzeit des Verbandes und könne doch wahrhaftig kaum mehr als repräsentativ für die jetzige Zeit gelten. Zugegeben — aber ist es nicht vielleicht doch so, dass auch heute noch manche Probleme auf Situationen zurückzuführen sind, die im Grunde genommen doch sehr viel Aehnlichkeit mit der geschilderten aufweisen.

Besondere Probleme bezüglich der zu befolgenden Preispolitik gab es immer wieder gegenüber den grossen staatlichen Auftraggebern. Ich greife die KTA heraus, weil besonders nach Kriegsausbruch im Jahre 1939 die Erwartungen, von dieser Stelle namhafte Aufträge, speziell für die Karossierung von Armeelastwagen zu erhalten, sehr hoch geschraubt waren. Diese Erwartungen wurden auch nicht enttäuscht. Es muss in der Tat der Behörde hoch angerechnet werden, dass sie, besonders in den für die schweizerische Carrosserie-Industrie sorgenvollen Jahren, stets den Willen bekundet und auch das Verständnis dafür bewiesen hat, ihre Grossaufträge möglichst gerecht unter die vielen Interessenten zu verteilen, wo doch eine Zuweisung an einige wenige leistungsfähige Unternehmer für sie viel einfacher gewesen wäre. Gewisse Schwierigkeiten ergaben sich des öftern bei der Festlegung des gerechten Verkaufspreises. Es existierten im Verband damals keine Preisvereinbarungen, hingegen bestand für die Mitglieder eine Verpflichtung zur Anmeldung von Offertanfragen an das Sekretariat. Der Verband sorgte dafür, dass durch eine gewissenhafte Kalkulation ein kostendeckender Preis errechnet wurde, der dann den Anmeldern als Richtpreis für ihre Offertstellung bekanntgegeben wurde.

Nun konnte es natürlich geschehen, dass der Richtpreis des Verbandes durch eine Aussenseiterfirma sehr massiv unterboten wurde, sei es als Folge einer ganz unrealistischen Kalkulation oder ganz einfach, um einen Auftrag à tout prix zu erhalten. Dies zu verhindern, lag natürlich nicht in der Macht des Verbandes. Schlimmer aber war, dass durch solche Unterangebote bei den Organen der KTA eine nur zu verständliche Unruhe und ein gewisser Verdacht entstehen musste, die Mitglieder machten es sich zu leicht im Errechnen der wirklich für den Kunden günstigen Preise. Dieser Verdacht war natürlich mehr als verständlich, aber er bestand zu Unrecht. Jeder, der sich an die Richtpreise hielt und auf dieser Basis eine Arbeit angenommen hatte, war sich klar darüber, dass diese Preise nur bei rationellster Arbeitsweise den erhofften minimalen Nutzen erbringen konnten. Der vom Verband für die Behandlung dieser Fragen eingesetzten Verhandlungskommission musste es vorbehalten bleiben, solche Unstimmigkeiten klarzustellen und allfällig noch verbleibendes Misstrauen anhand von verfügbaren Unterlagen aus der Welt zu schaffen.

Solche Probleme dürften wohl weniger zu schaffen geben, seit in neuerer Zeit staatliche Grossaufträge in vermehrtem Masse durch Einschalten eines Generalunternehmens abgewickelt werden.

Nun noch einige Worte zur **Sozialpolitik** des VSCI.

Der im Spätherbst 1918 ausgebrochene Generalstreik und die durch die Gewerkschaften versuchte Machtprobe gegenüber der staatlichen Ordnung hat mit der wenig später erfolgten Gründung des VSCI nichts zu tun und stand somit auch in keinem ursächlichen Zusammenhang mit ihr. Nichtsdestoweniger spielten aber die Beziehungen zwischen Carrossier und Gewerkschaft auch im Verbandsleben von allem Anfang an eine Rolle. Ganz allgemein stand damals das Verhältnis zwischen Unternehmerschaft und organisierter Arbeiterschaft im Zeichen des Klassenkampfes, und das sollte noch recht lange Zeit so bleiben. Mit der Zeit beschäftigte man sich vielleicht etwas mehr mit den tieferen Ursachen des Generalstreiks.

Es ist deshalb merkwürdig, dass man auf Arbeitgeberseite eigentlich noch recht lange Zeit wenig Verständnis hatte für Forderungen der andern Seite zur Verbesserung der damals ja wirklich noch nicht recht befriedigenden wirtschaftlichen Lage der Arbeiterschaft. Das darf heute ganz offen gesagt werden. Aber ebenso offen muss betont werden, dass während der gleichen Zeit die massgeblichen, noch sehr antinational eingestellten Gewerkschaften mit ihrer im Klassenkampf erstarrten Haltung unter sturer Ablehnung des kapitalistischen Wirtschaftssystems ein solches Verständnis gewiss nicht erleichtert haben.

Das alles änderte sich dann ganz auffallend in den dreissiger Jahren. Die Weltbedrohung durch den Nationalsozialismus, zusammen mit einer latenten Flaute auf unseren Absatzmärkten, haben im gewerkschaftlichen Lager Kräfte geweckt, welche nach einem Ausgleich der wirtschaftlichen und politischen Gegensätze suchten. Dieser Gesinnungswandel auf Arbeitnehmerseite brachte auch die Arbeitgeberseite zu wachsender Verständigungsbereitschaft. Man gelangte — zunächst noch unter gegenseitigem Misstrauen — nach und nach zur Erkenntnis einer doch ziemlich weitgehenden Gemeinsamkeit von Interessen, und als letzte Etappe der Entwicklung kam der Abschluss eines Gesamtarbeitsvertrages für die schweizerische Carrosserie-Industrie zustande. Damit aber hat sich das Verhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer im Zuge der — man kann sagen — sozialen Evolution unserer Epoche grundlegend geändert. Der Herr-im-Hause-Standpunkt früherer Prägung hat einem aufgeschlosseneren, menschlicheren Verhältnis Platz gemacht.

Die zunächst vielleicht paradox erscheinende, aber im Grunde doch wohlverständliche Reaktion eines ebenso populären wie beliebten Carrossiers soll hier kurz Erwähnung finden. Seine erfolgreiche Karriere hatte er als Arbeiter und strammer Gewerkschafter begonnen. Gerade er hatte anfänglich etwas Mühe, ein angeborenes Misstrauen gegen die neuen Ideen zu unterdrücken. Die Seite hatte er schon seit Jahrzehnten vertauscht, aber er nahm für sich vorerst noch die orthodoxe Alternative der alten Zeit in Anspruch, nach welcher ein Zusammengehen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer zur Verfolgung eines gemeinsamen Zieles unvorstellbar schien.

Es wäre natürlich verfehlt, zu glauben, dass es im Rahmen der Paritätischen Landeskommission, die sich für die korrekte Durchführung des Vertrages einsetzen musste und die zu präsidieren ich während vielen Jahren die Ehre hatte, nicht gelegentlich zu erheblichen Meinungsdifferenzen zwischen den Parteien gekommen sei, die sehr harte Diskussionen zur Folge hatten.

Aber die Unterbrechung einer Sitzung am gemeinsamen Mittagstisch brachte fast stets die erwünschte Beruhigung der Gemüter, um dann nachher leichter zu einer Einigung oder einem zumindest tragbaren Kompromiss zu kommen. Heute, im Zeitalter der Wohlstandsgesellschaft, dürfte es natürlich leichter sein, der Probleme zwischen den Sozialpartnern Herr zu werden. Wo sie allenfalls existieren, liegen sie wohl eher in der Gefahr einer Verflachung der Arbeitsmoral. Der Eindruck überwiegt jedoch, dass es gerade im Carrosseriegewerbe noch verhältnismässig mehr traditionsbewusste Fachleute gibt als anderswo, setzt doch schon die Art der Arbeit ein wirkliches Interesse daran voraus. Die gesamtarbeitsvertragliche Regelung des Arbeitsverhältnisses aber hat uns jahrzehntelang den Arbeitsfrieden gesichert.

Man wird es mir kaum verargen, wenn ich an dieser Stelle meiner besondern Freude über eine solche Entwicklung Ausdruck gebe, war es doch in meiner Vaterstadt Basel, wo 1937 der erste Gesamtarbeitsvertrag im Carrosseriegewerbe mit der dortigen Sektion des Schweizerischen Metall- und Uhrenarbeiterverbandes unterzeichnet wurde, also im gleichen Jahre, in dem das Friedensabkommen in der Schweizerischen Maschinen- und Metallindustrie zustande kam. Man darf füglich behaupten, dass das Bestehen dieses regional geltenden Vertrages weitgehend mitgeholfen hat, den Abschluss des schweizerischen Gesamtarbeitsvertrages im Jahre 1945 zu erleichtern.

R. A. Heusler

Die berufliche Ausbildung beim VSCI

In den vergangenen Jahrzehnten hat unser Berufsverband auch auf dem Gebiet der Berufsbildung, von der Lehrlingsausbildung bis zur Meisterprüfung, erhebliche Mittel an Geld und Arbeit eingesetzt.
Die ersten Carrosserien wurden durch die traditionellen Berufe **Schmied** und **Wagner** geschaffen. Die Anfänge der Lehrlingsausbildung dieser Berufe gehen bis in die Zunftzeiten zurück.
Mit der technischen Entwicklung der Carrosserien im Zusammenhang mit einer ausserordentlichen Verbreitung der Motorfahrzeuge ergab sich die Notwendigkeit, neue Spezialberufe für die Carrosseriebauwerkstätten zu schaffen. Luxusfahrzeuge, Cabriolets, Cars, Autobusse, Sanitätswagen, Nutzfahrzeuge und weitere Spezialfahrzeuge stellten an das handwerkliche Können und die technische Leistungsfähigkeit der Karosseriefirmen stets höhere Anforderungen. Zwecks Sicherstellung einer maximalen Leistungsfähigkeit war eine Aufteilung in Spezialberufe unumgänglich. Den Behörden gegenüber galt es vorerst die Anerkennung dieser Spezialberufe zu erwirken.
Der Vorstandssitzung vom 29. März 1930 in Bern unter dem Vorsitz von Präsident Julius Kölz, Basel, kommt mit Bezug auf diese Entwicklung historische Bedeutung zu. Angeregt durch das sich in Vorbereitung befindende **Bundesgesetz vom 26. Juni 1930 über die berufliche Ausbildung,** das den Berufsverbänden ein weitgehendes Mitsprache- und Mitbestimmungsrecht in Sachen Berufsbildung einräumte, beschloss der Vorstand, eine Berufsbildungskommission einzusetzen und die Förderung der Lehrlingsausbildung vom Verbande aus tatkräftig an die Hand zu nehmen.
In den seither vergangenen 39 Jahren haben drei Präsidenten der Berufsbildungskommission des VSCI mit grossem Erfolg und bemerkenswerter Ausdauer geamtet und den besonderen Dank unseres Verbandes erworben: Jakob Jenzer, Bern, 1930—1944, Alfred Hänni, Zürich, 1944—1953, Rupert Geser, Luzern, seit 1953.
Hier sind auch noch Ludwig Schrader, Bern, und Arnold Werner, Zürich, zu erwähnen, die sich beide seit Jahrzehnten sehr intensiv für unser berufliches Bildungswesen einsetzen und uns ihre reichen Erfahrungen und Kenntnisse laufend zur Verfügung stellen; ersterer — langjähriger Vizepräsident der BBK — als Verfasser von Lehrmitteln, Lehrplänen und Prüfungsunterlagen, letzterer vor allem bei der Ausarbeitung von Ausbildungs- und Prüfungsreglementen und der Organisation unserer Meisterprüfungen. Auch sie beide verdienen den Dank des Verbandes.
Der VSCI hat u. a. die folgenden Reglemente für die Lehrlingsausbildung und die Durchführung der Lehrabschlussprüfung ausgearbeitet und dem BIGA zur Genehmigung durch das Eidg. Volkswirtschaftsdepartement unterbreitet:

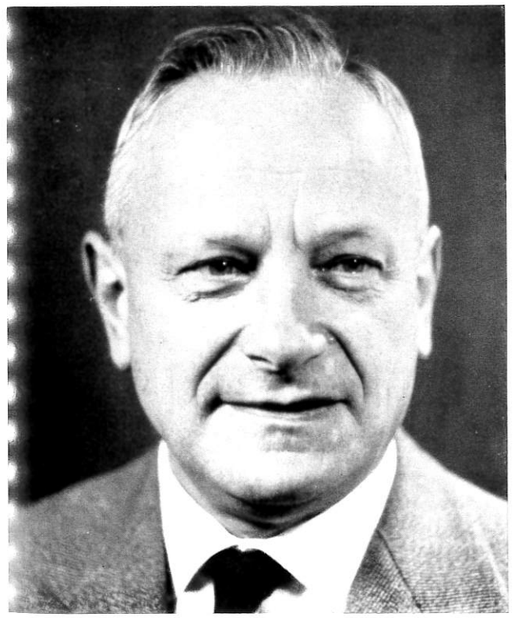
	in Kraft getreten	revidiert
Karosserieschmied/-schlosser	1936	1948
Karosseriewagner	1937	
Karosseriespengler	1936	1951 u. 1964
Karosseriesattler	1937	1952 u. 1969
Auto- und Wagenlackierer	1937	1958
Karosseriezeichner	1964	

Die Bereinigung der Reglemente für den Autolakkierer wurde in Zusammenarbeit mit dem Schweizerischen Auto- und Wagenlackierer-Verband, dasjenige für den Karosseriesattlerberuf zusammen mit dem Schweizerischen Sattler-Tapezierermeister-Verband, Gruppe Autosattler, vorgenommen.
Beteiligt waren wir ferner an der Ausarbeitung eines Reglementes für den Konstruktionsschlosserberuf, der insbesondere unsere Anhängerfabrikanten interessierte. Es handelt sich hier um einen Grundberuf

Rupert Geser, Luzern

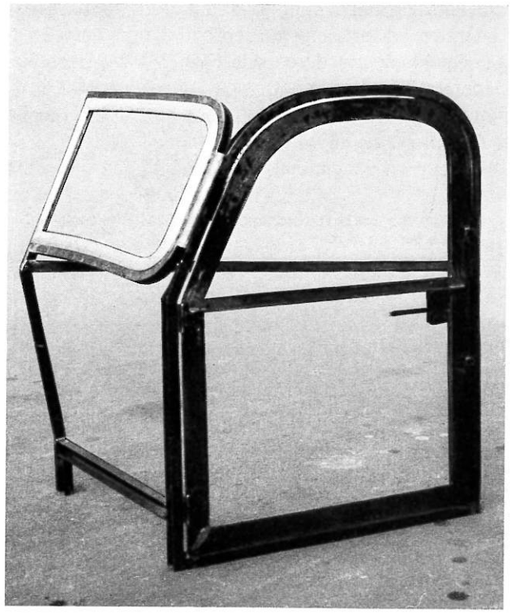
Jakob Jenzer, Bern

Alfred Hänni, Zürich



Ludwig Schrader, Bern

Arnold Werner, Zürich



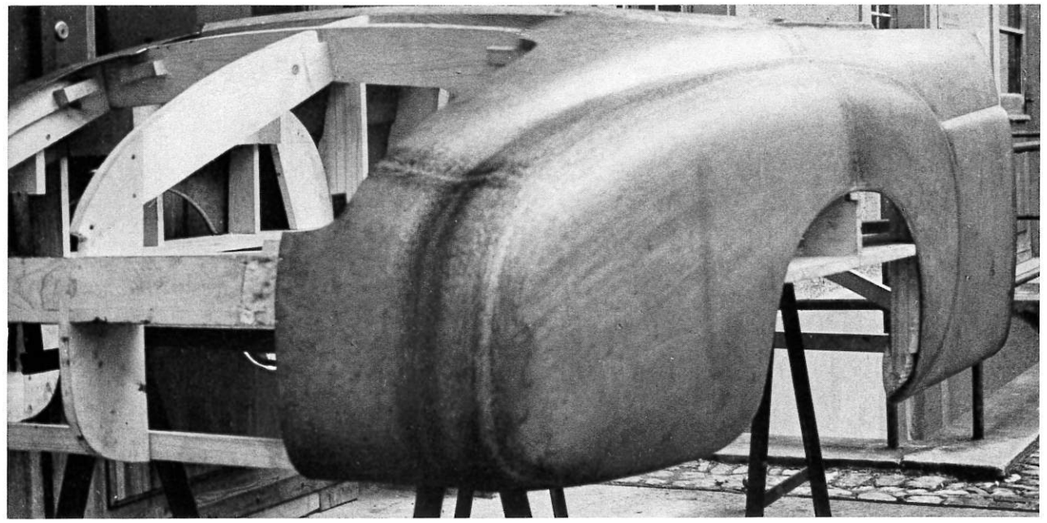
Karosserieschlosser

der Maschinenindustrie und der Eisenbau- und Konstruktionswerkstätten.
Der Schaffung umfangreicher gesetzlicher Unterlagen für die Lehrlingsausbildung entsprach ein sehr starkes Anschwellen des Bestandes an Lehrlingen, was die nachstehenden Vergleichszahlen eindrücklich beweisen.

Entwicklung der Lehrlingszahlen	1936	1968
Karosserieschmied/-schlosser	70	197
Karosseriewagner	35	—
Karosseriespengler	101	1053
Auto- und Wagenlackierer	67	481
Karosseriepolsterer	75	53
Karosseriezeichner	—	14
Total	**348**	**1798**

In den mehr als 30 Jahren hat sich unser Lehrlingsbestand also **verfünffacht,** was zu einer entsprechend stärkeren Beanspruchung unserer Berufsbildungsorgane führte. Es handelte sich vor allem darum, den Fachunterricht an den Berufsschulen zu fördern, z. B. durch Bereinigung der **Lehrpläne,** Herausgabe des **Lehrmittels** für das **Fachzeichnen,**

Planen



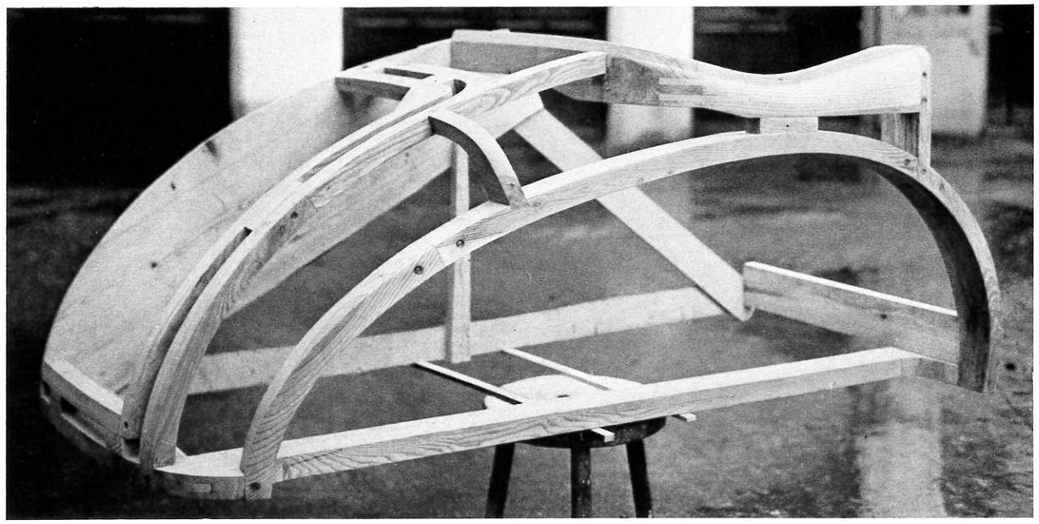
Karosseriespengler

Fachlehrerkurse u. a. m. Die fruchtbare Zusammenarbeit mit dem Schweizerischen Verband der Carrosseriefachlehrer erleichterte uns diese Aufgabe sehr. Um einheitliche Lehrabschlussprüfungen durchführen zu können, hat unser Verband mit dem BIGA zusammen im Verlauf der Jahre für die verschiedenen Berufe **Experten-Instruktionskurse** abgehalten. Als neueste Massnahme zur Förderung der Lehrlingsausbildung und Unterstützung der Lehrmeister sind die vom VSCI in der Fachschule HARD in Winterthur durchgeführten **Grundschulungskurse** zu erwähnen: In mehrwöchigen Kursen werden die Lehrlinge am Anfang ihrer Lehrzeit in die grundlegenden Arbeitstechniken der Metallverarbeitung eingeführt.

Der Mangel an genügend, wirklich geeigneten Interessenten für unsere Lehrstellen bewog die Leitung des VSCI, eine gut vorbereitete **Nachwuchswerbung** durchzuführen. Aufklärungsschriften, Bulletins, Dias, Orientierungsabende usw. werden unseren Berufen sicherlich eine vermehrte Publizität verschaffen.

Den Abschluss der Bemühungen des Berufsverbandes auf diesem Sektor bildet die Ausbildung eines tüchtigen Kaders sowie die Vorbereitung des Nachwuchses unserer Betriebsinhaber. Der VSCI hat zu diesem Zweck die folgenden **Meisterprüfungsreglemente** ausgearbeitet und durch das Eidg. Volkswirtschaftsdepartement genehmigen lassen:

Karosseriespengler



Karosseriewagner (seit 1956 nicht mehr gelehrt)

	in Kraft getreten	revidiert
Karosserieschmied/-schlosser	1938	1948/1954
Karosseriespengler	1937	1948/1957
Karosseriewagner	1938	

Hier die Resultate der bis Ende 1968 durchgeführten Meisterprüfungen.

Karosseriewagner:
4 Prüfungen mit 24 Kandidaten = 19 Diplomierte

Karosserieschlosser:
8 Prüfungen mit 58 Kandidaten = 50 Diplomierte

Karosseriespengler:
12 Prüfungen mit 110 Kandidaten = 72 Diplomierte

Total bis Ende 1968 192 Kandidaten = 141 Diplomierte

Ausserdem wurden in den andern Karosserieberufen und in Zusammenarbeit mit den zuständigen Berufsverbänden (Schweizerischer Sattler-Tapeziermeister-Verband und Schweizerischer Auto- und Wagenlackierer-Verband) geprüft:

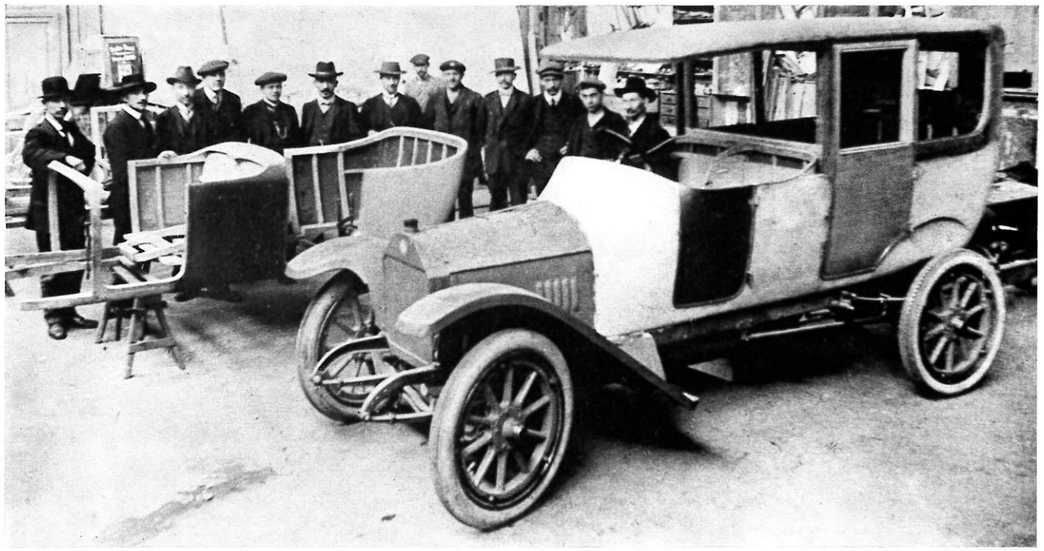
Karosseriesattler: 27 Kandidaten = 26 Diplomierte
Auto- und Wagenlackierer: 72 Kandidaten = 62 Diplomierte

Insgesamt wurden in den Karosserieberufen bisher 229 Meisterdiplome erworben.
Es ist selbstverständlich, dass ein Berufsverband das Ergebnis der höheren Fachprüfungen nicht einfach dem Zufall überlassen darf. Das Risiko eines vermeidbaren Leerlaufs und von Aerger und Verdruss ist zu gross. Der VSCI hat sich deshalb stets um die Beschaffung geeigneter Vorbereitungsmöglichkeiten bemüht und sich auch an der Organisation von Weiterbildungs- und Vorbereitungskursen beteiligt. Wir arbeiten in dieser Hinsicht eng zusammen mit den Gewerbeschulen, die Karosseriefachklassen führen. Für die Meisterprüfungen selbst stehen uns in der Fachschule HARD in Winterthur und in der Ecole professionnelle in Lausanne zwei vorzüglich ausgewiesene Institutionen zur Verfügung, die sich auch bestens bewährt haben.

Abschliessend ist darauf hinzuweisen, dass unser Verband sechs bis sieben Berufe zu betreuen hat, was unsere Aufgabe sehr erschwert. Dazu kommt, dass die technische Entwicklung im Fahrzeugbau unaufhaltsam weiterschreitet. Konstruktionen, Materialien und Arbeitsmethoden ändern innert kurzer Zeit. Dies bedingt, dass die Lehrlingsreglemente und die Meisterprüfungsreglemente bzw. diese Prüfungen selbst fortlaufend angepasst werden müssen. Dank einem treuen, einsatzfreudigen Mitarbeiterstab konnten wir die Bearbeitung all dieser Probleme, den erschwerenden Umständen zum Trotz, auf dem laufenden halten. Allen, die uns dabei geholfen haben, sei an dieser Stelle der ihnen gebührende Dank ausgesprochen.

A. Werner

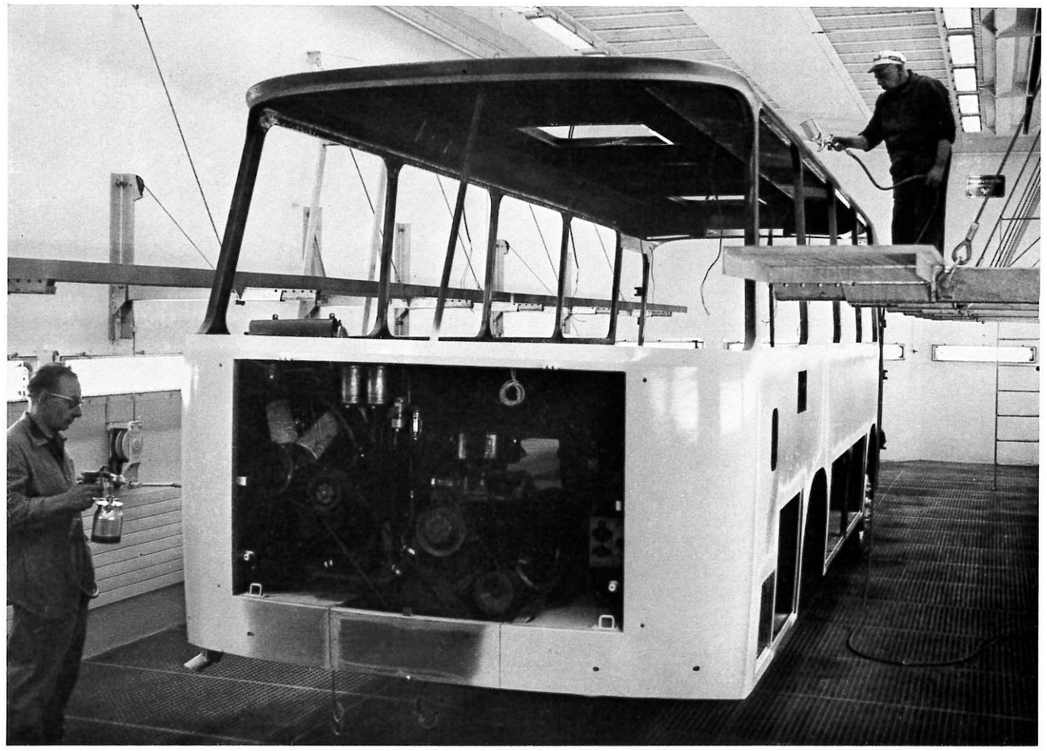
Ein Blick in verschiedene Karosseriewerkstätten



Innenansicht einer Karosseriewerkstätte aus dem Jahre 1912

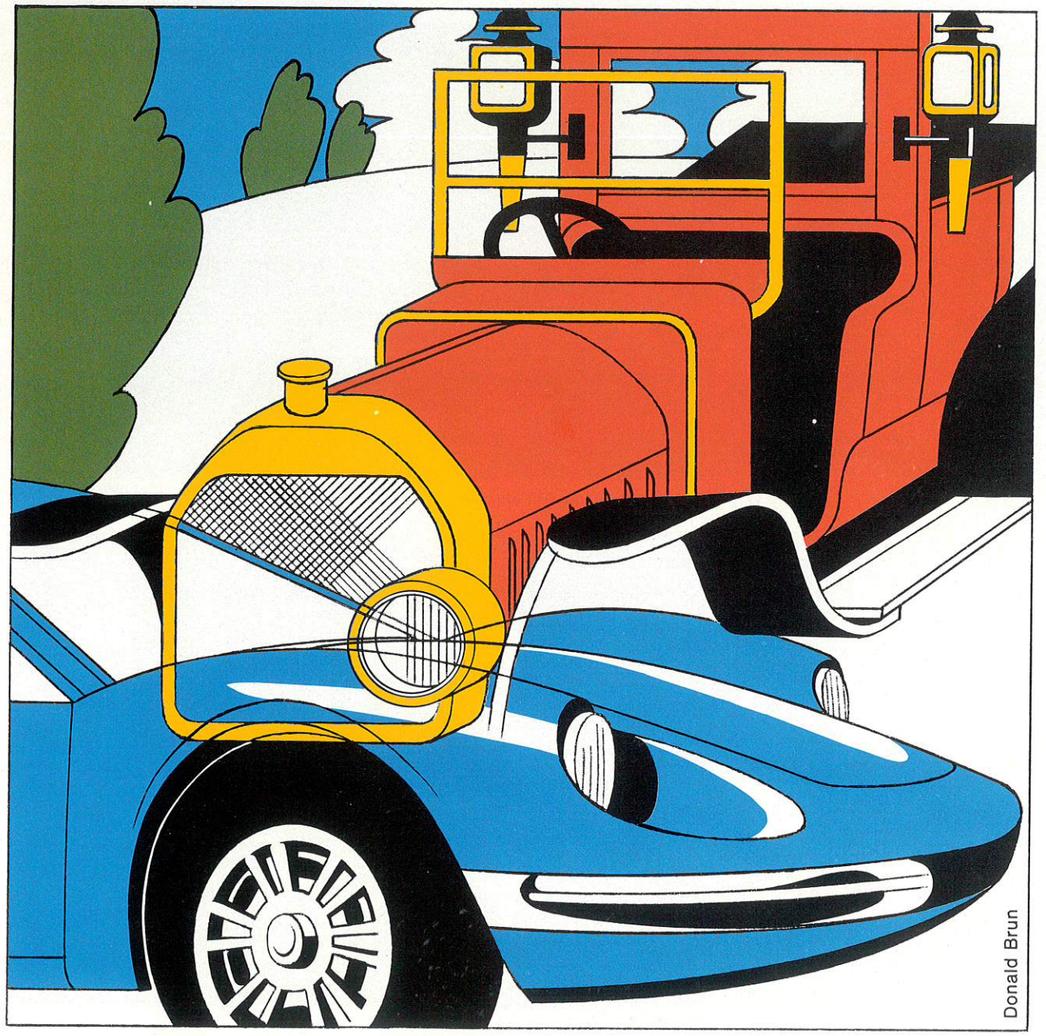
Eine Spezialkarosserie in Handbearbeitung

Innenansicht einer Karosseriewerkstätte für Omnibusse

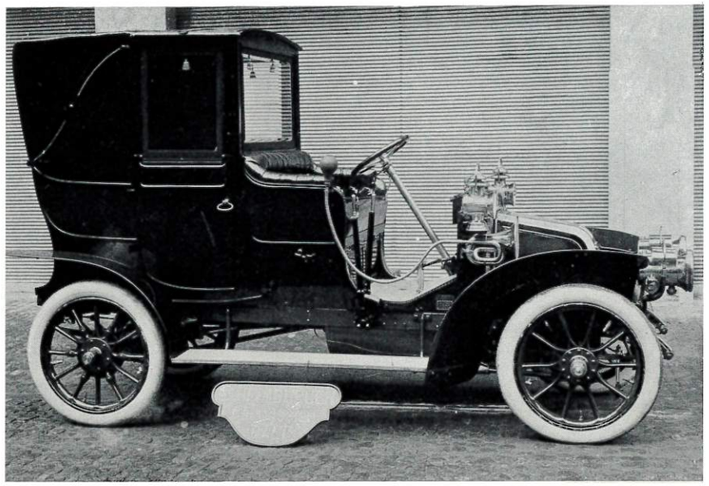


Die Bearbeitung in der Spritzkabine

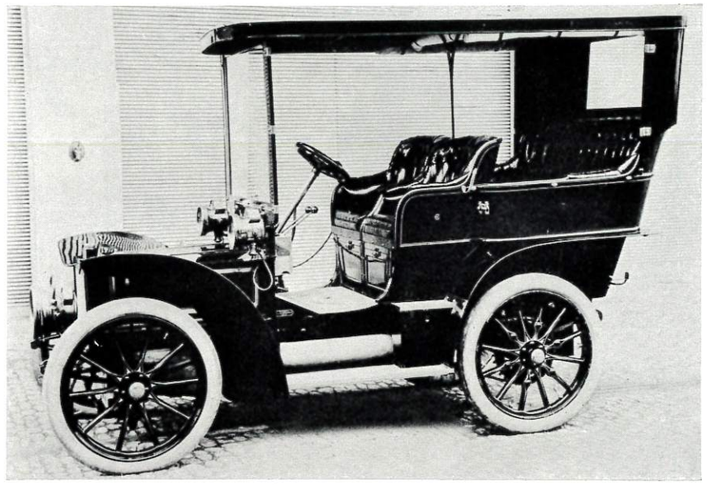
Personenwagen



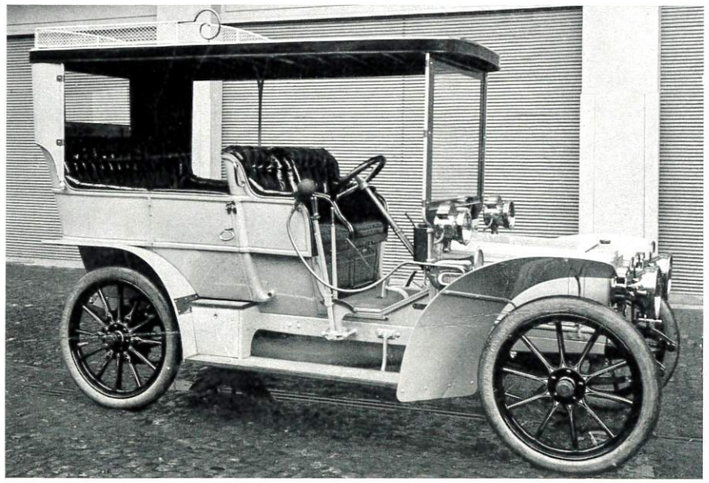
Donald Brun



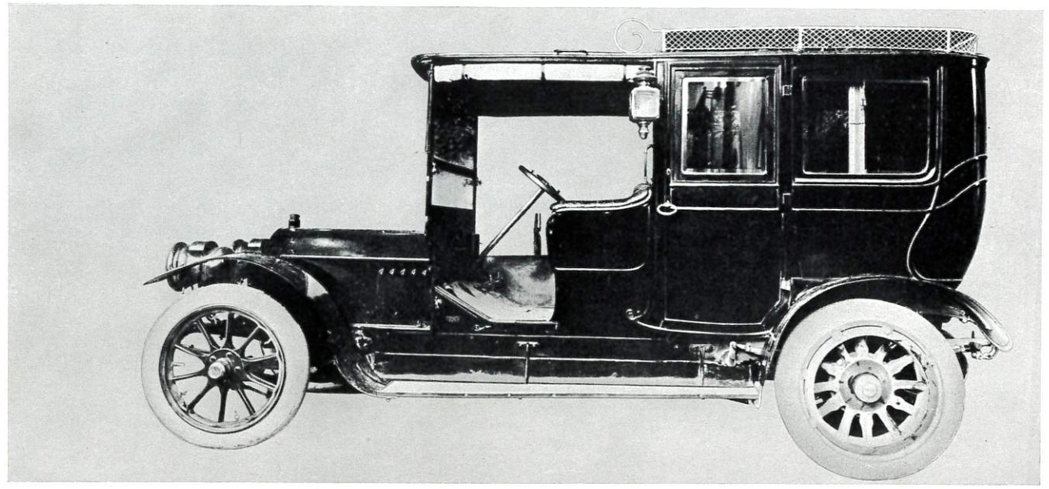
Renault 1906 Landaulet Carrosserie A. Heimburger, Basel



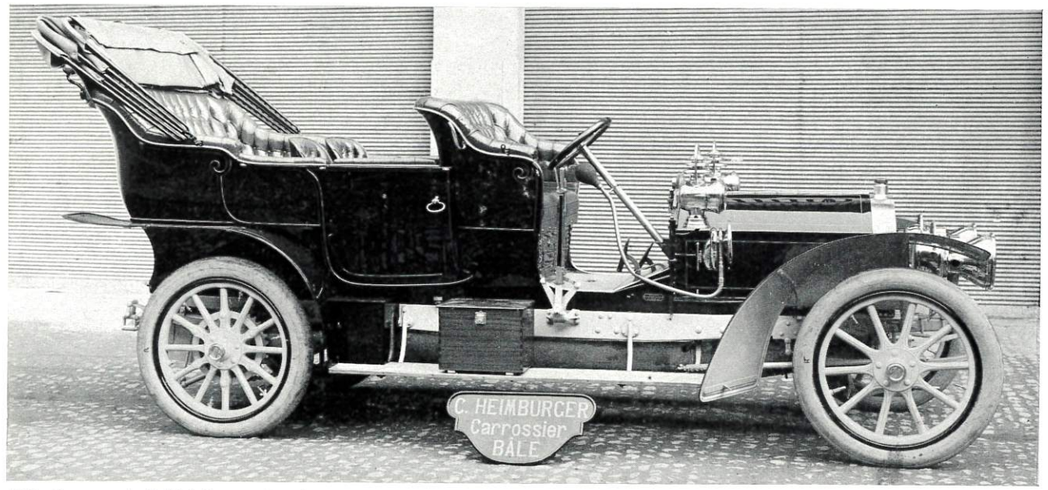
Saurer 1907 Photo PTT-Museum



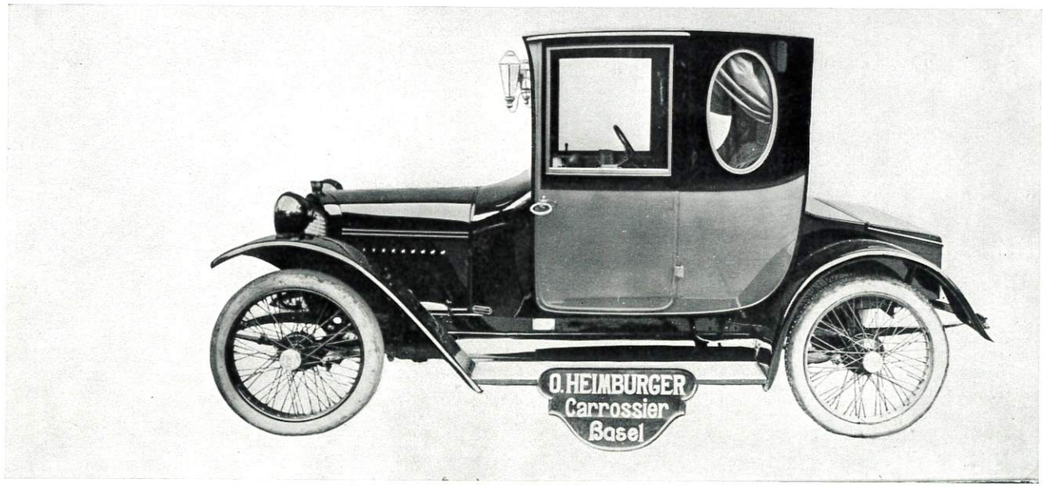
De Dion Bouton 4-Plätzer Carrosserie A. Heimburger, Basel



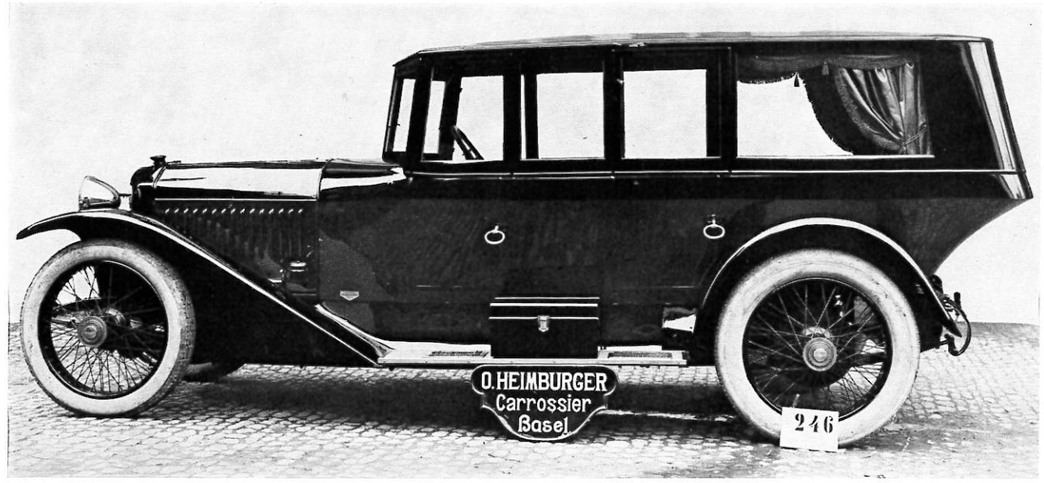
Martini 1913 Photo PTT-Museum



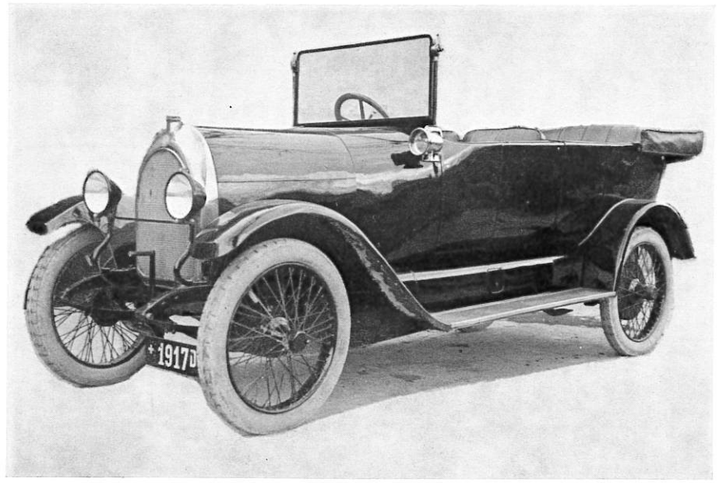
1908 Carrosserie A. Heimburger, Basel



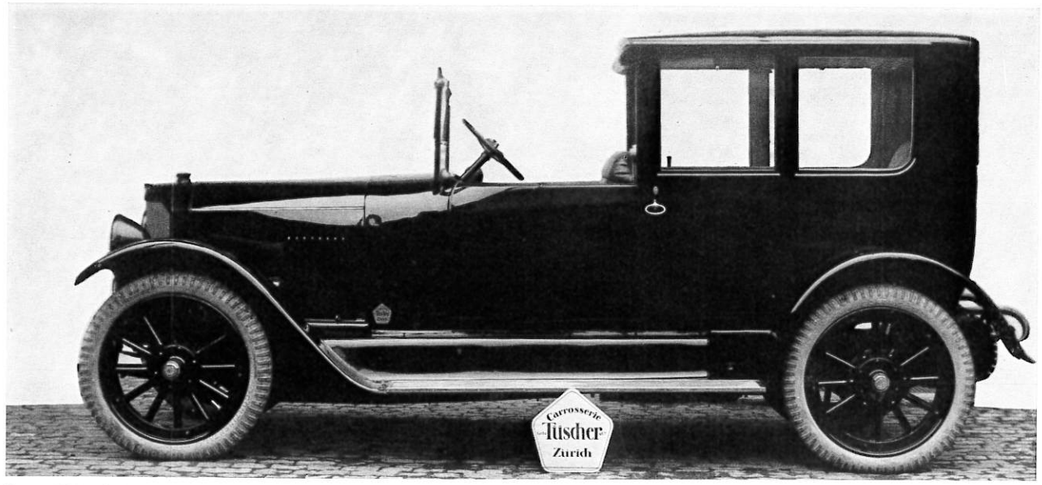
Coupé 1919 auf Chassis Adler Carrosserie A. Heimburger, Basel



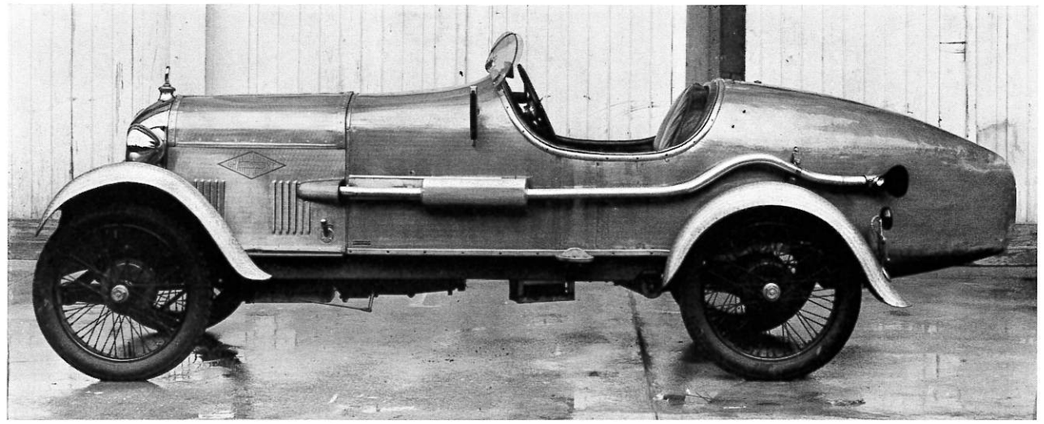
Tourer mit Ballonaufsatz 1920 Carrosserie A. Heimburger, Basel



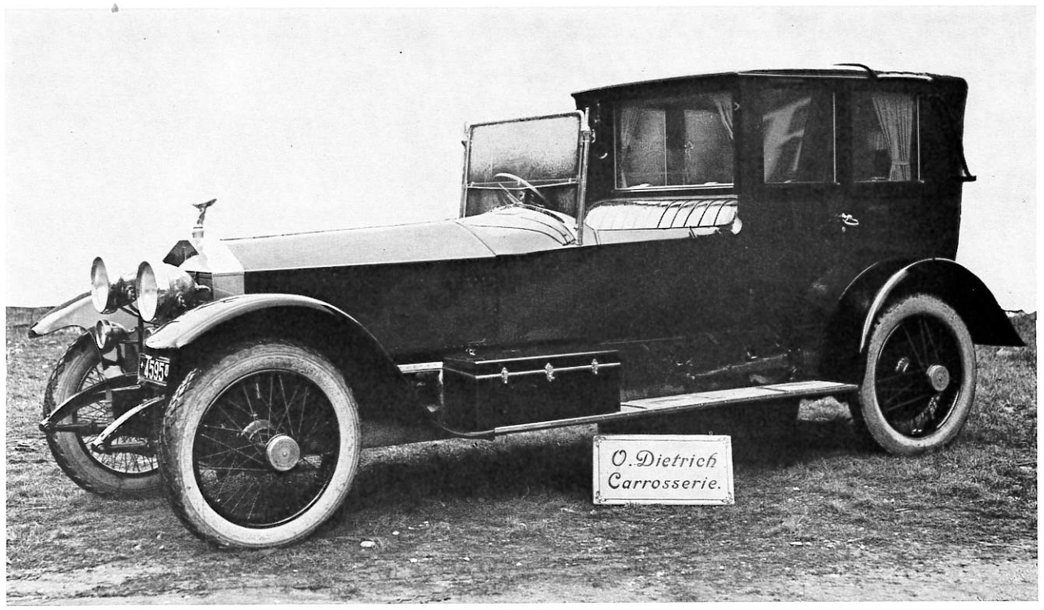
Tourer Chassis «Seebach» 1920 Ramseier + Jenzer AG, Carrosseriewerke, Bern



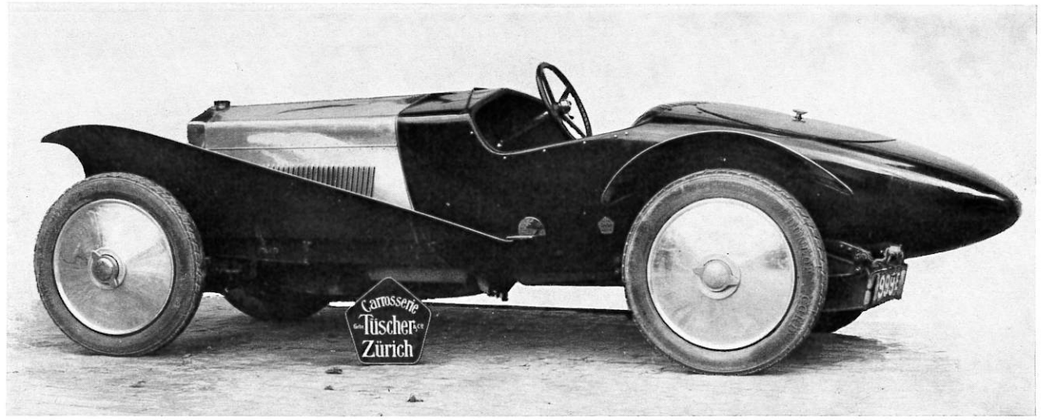
Benz 1923 Gebr. Tüscher + Co., Carrosserie, Zürich



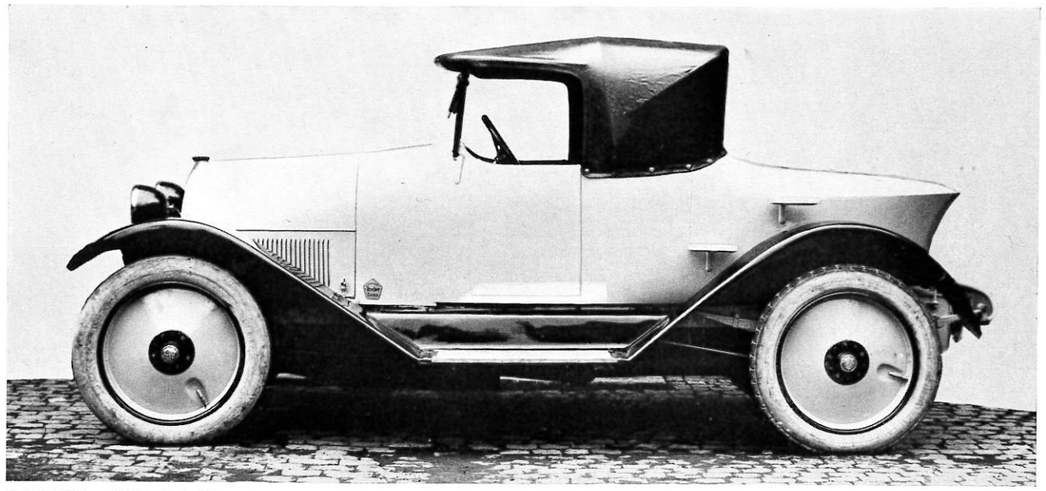
Salmson Sport 1923 Carrosserie Wenger, Basel



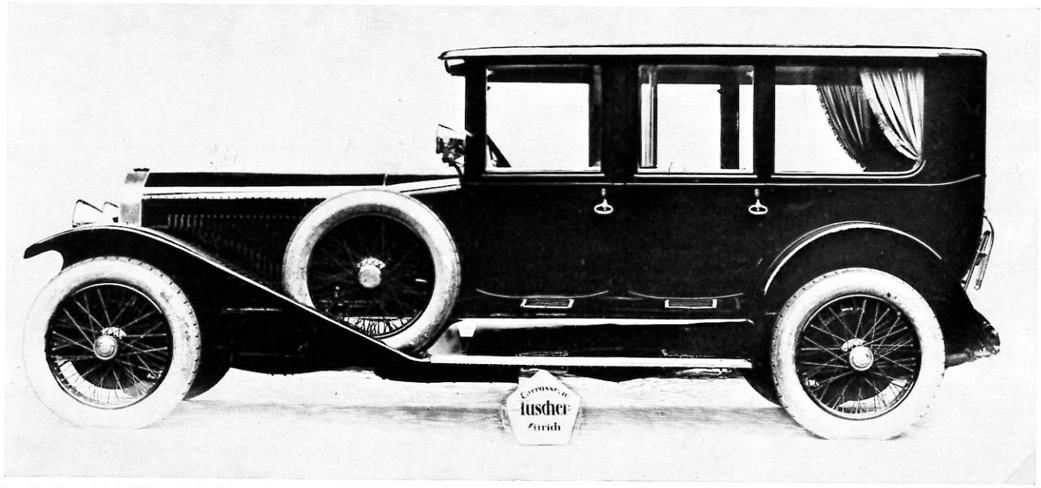
Rolls-Royce 1921 Landaulet Carrosserie Dietrich AG, Basel



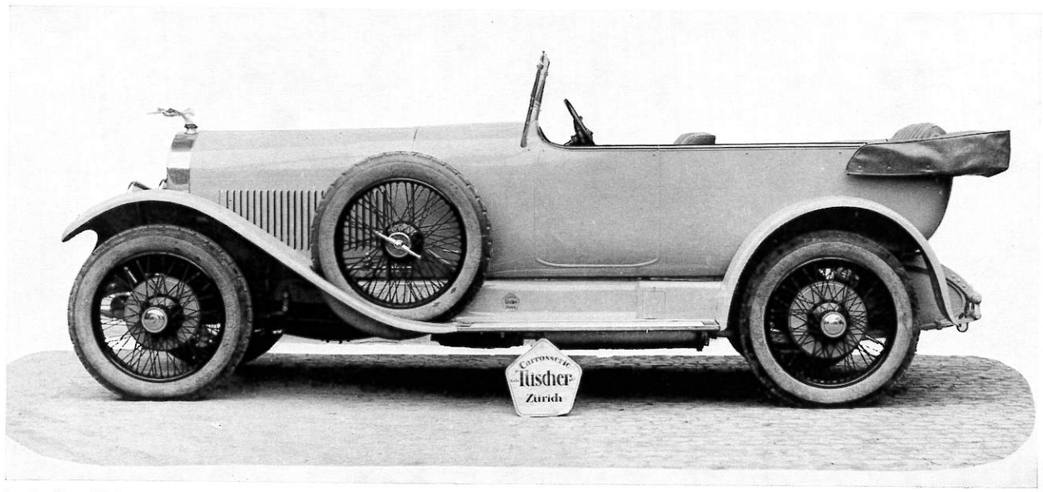
Diatto 1925 Gebr. Tüscher + Co., Zürich



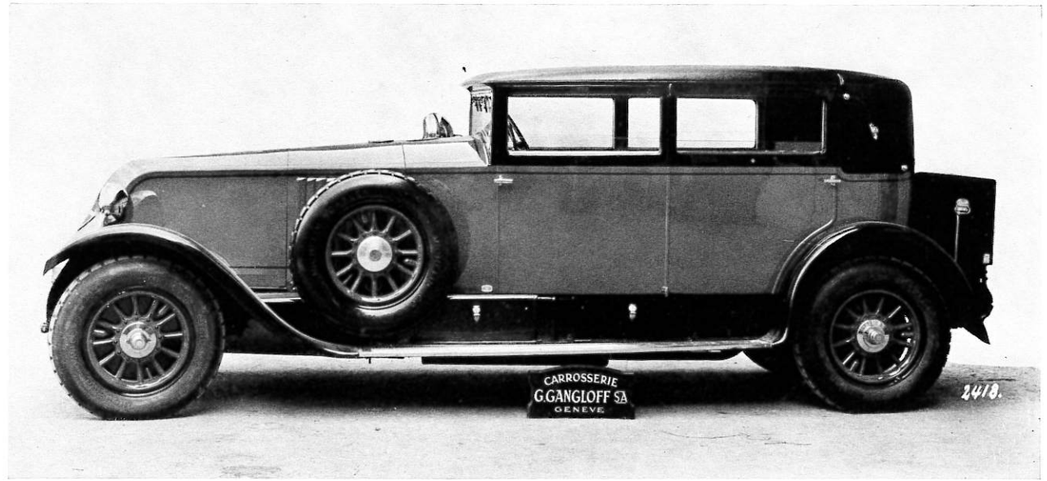
Fiat 2-Plätzer 1923 Gebrüder Tüscher + Co., Carrosserie, Zürich



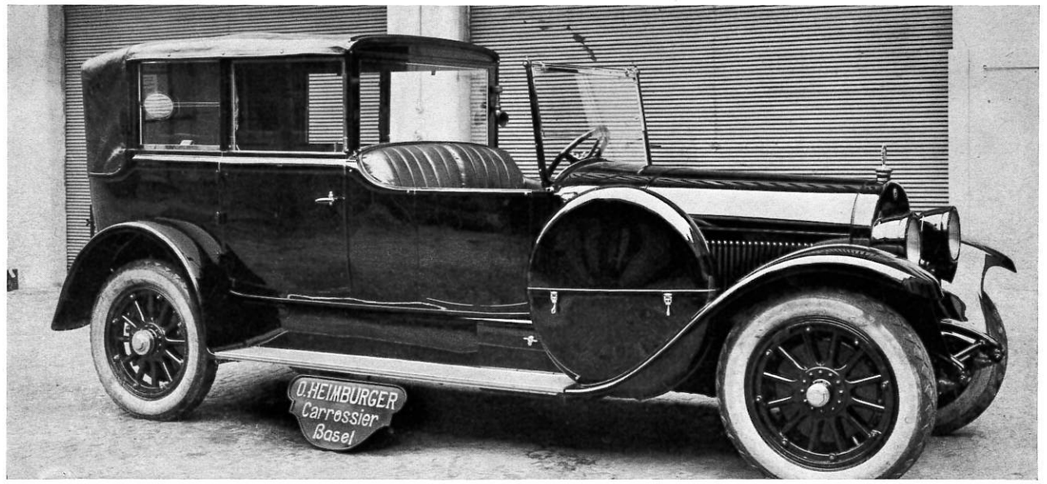
Isotta-Fraschini 1926 Gebrüder Tüscher + Co., Carrosserie, Zürich



Isotta-Fraschini 1926 Gebrüder Tüscher + Co., Carrosserie, Zürich

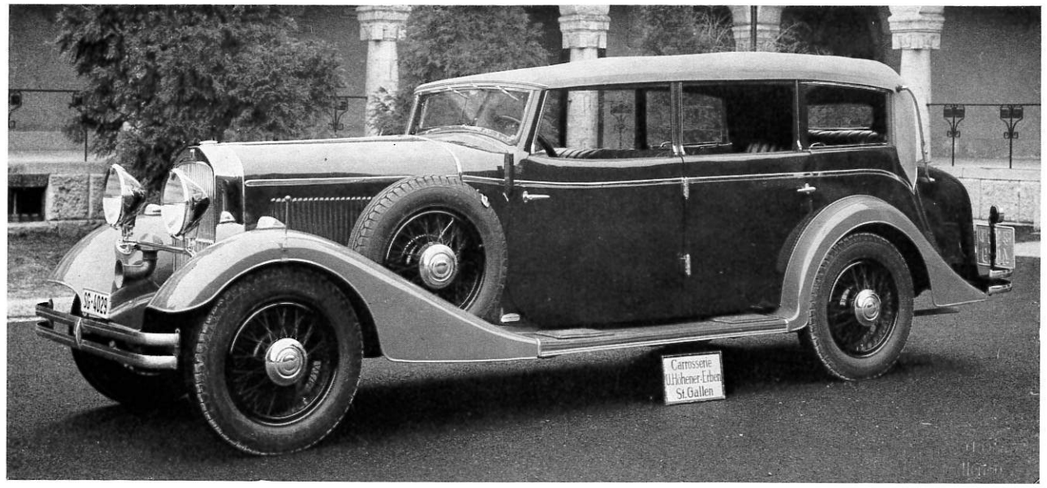


Renault 1927 Gangloff SA, Carrosserie, Genève

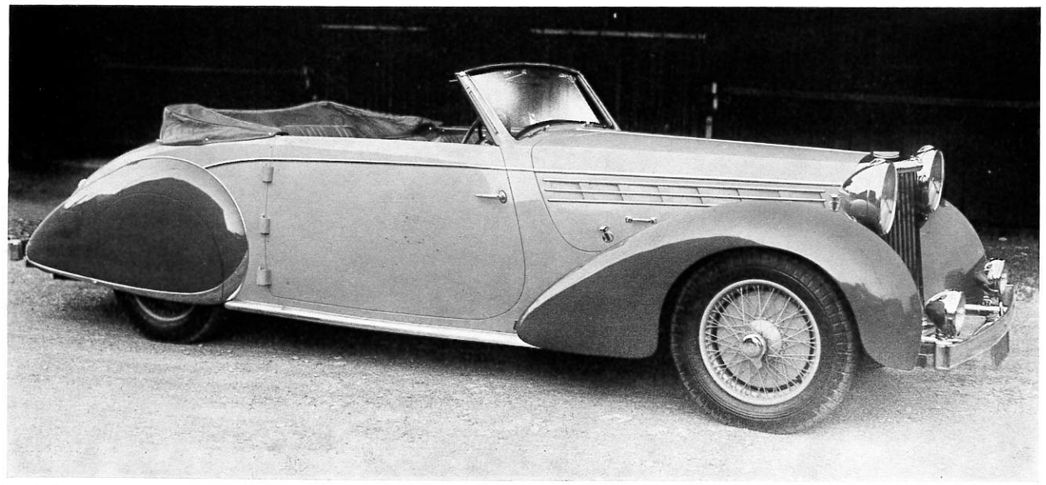


Cadillac 1924 Carrosserie A. Heimburger, Basel

Lancia «Lambda» mit Ballonaufsatz 1927 E. Höhener, Carrosserie, St. Gallen

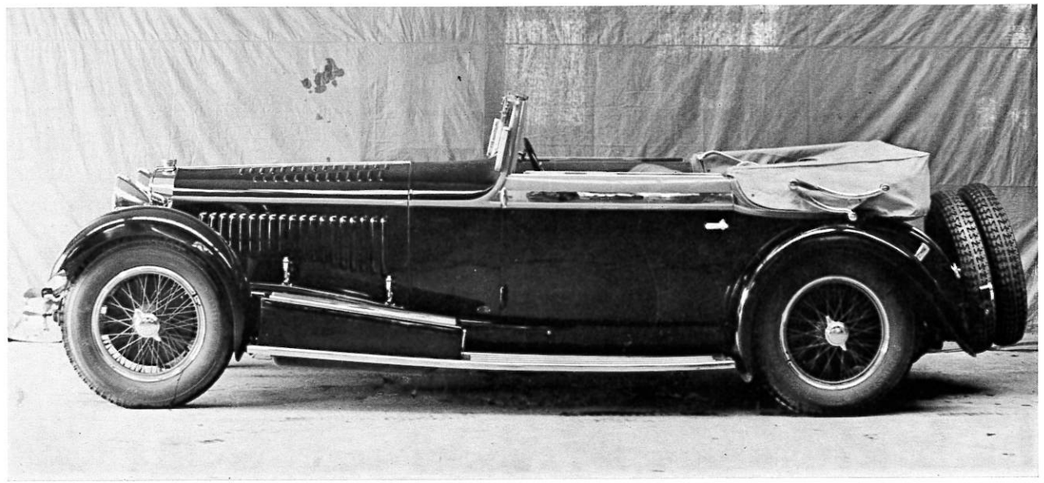


Martini 1935 E. Höhener, Carrosserie, St. Gallen

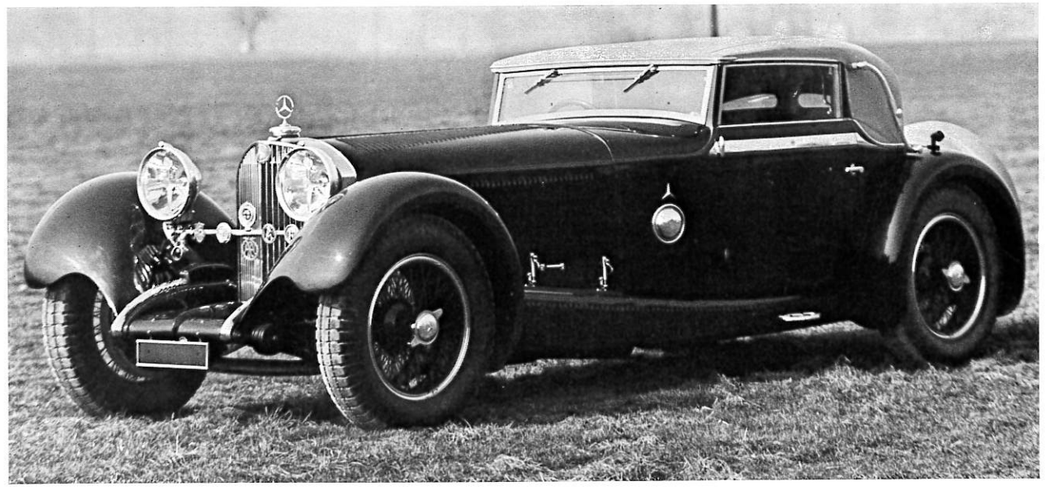


S. S. Jaguar 1938 Gebr. Tüscher + Co., Carrosserie, Zürich

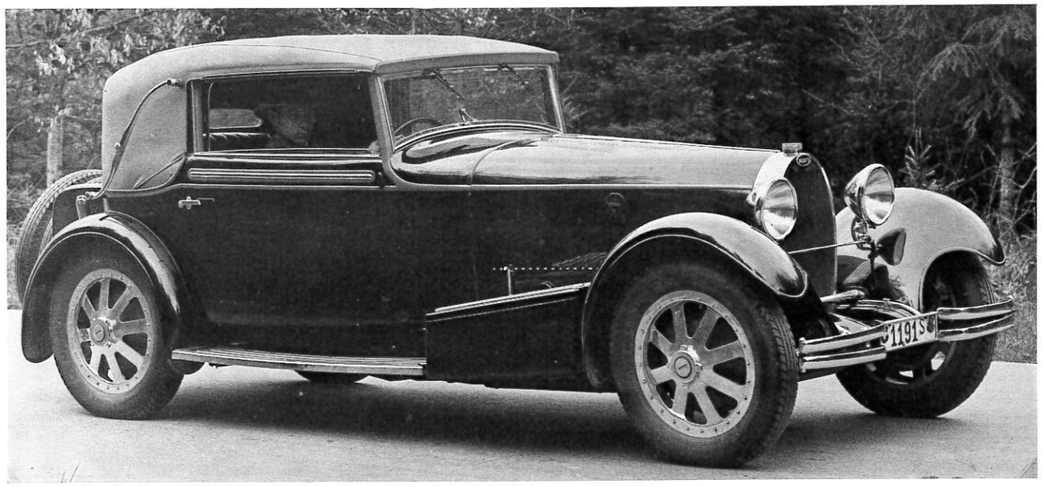
Delahaye 1938 Gebr. Tüscher + Co., Carrosserie, Zürich



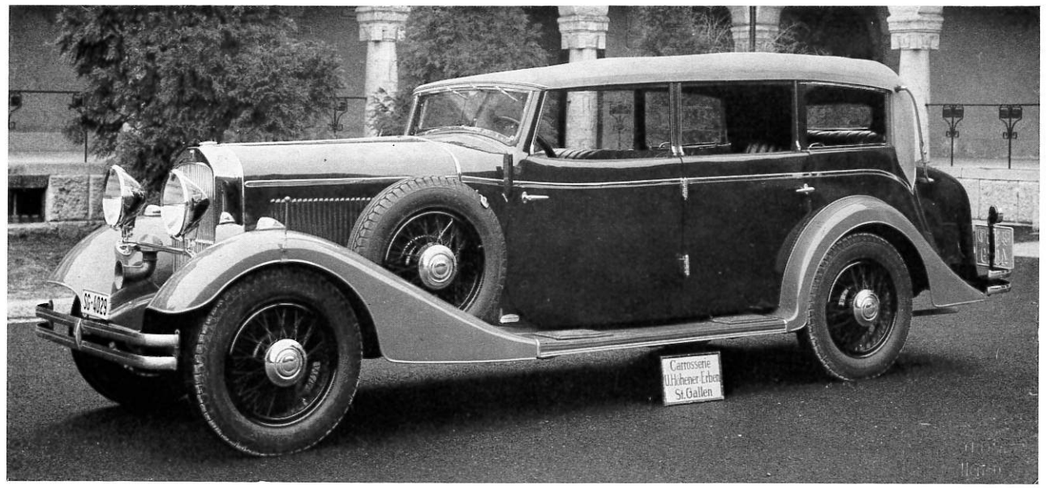
Delage 1932 Hermann Graber, Carrosserie, Wichtrach



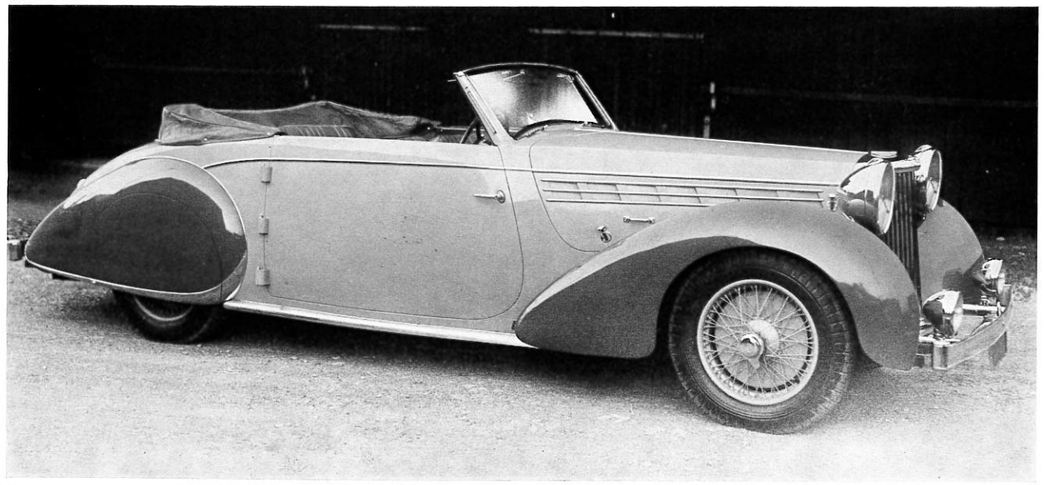
Mercedes SS 1933 Hermann Graber, Carrosserie, Wichtrach



Bugatti Typ 43 1931 Hermann Graber, Carrosserie, Wichtrach

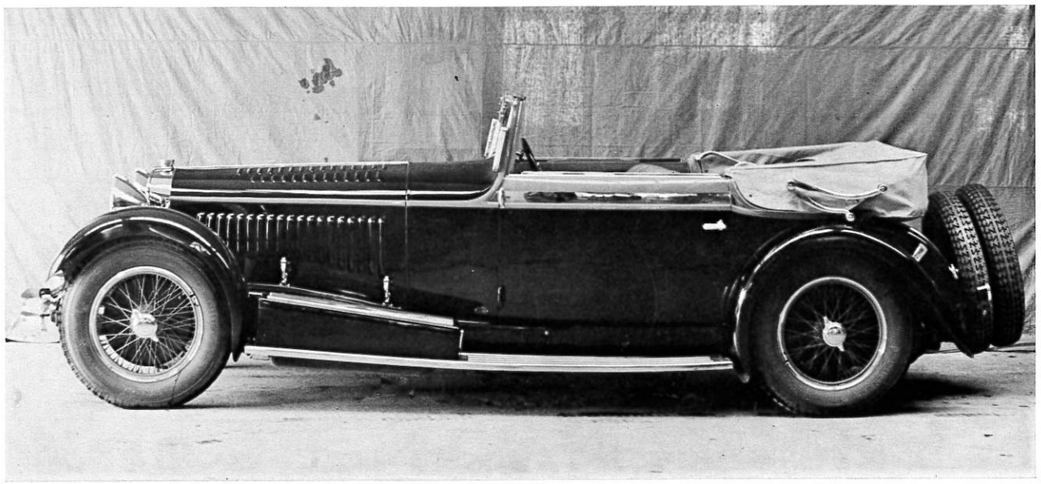


Martini 1935 E. Höhener, Carrosserie, St. Gallen

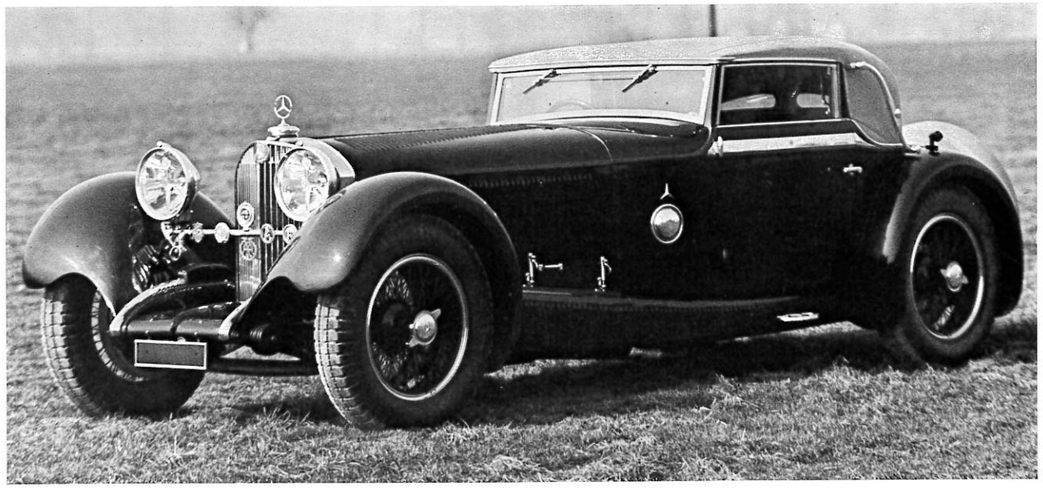


S. S. Jaguar 1938 Gebr. Tüscher + Co., Carrosserie, Zürich

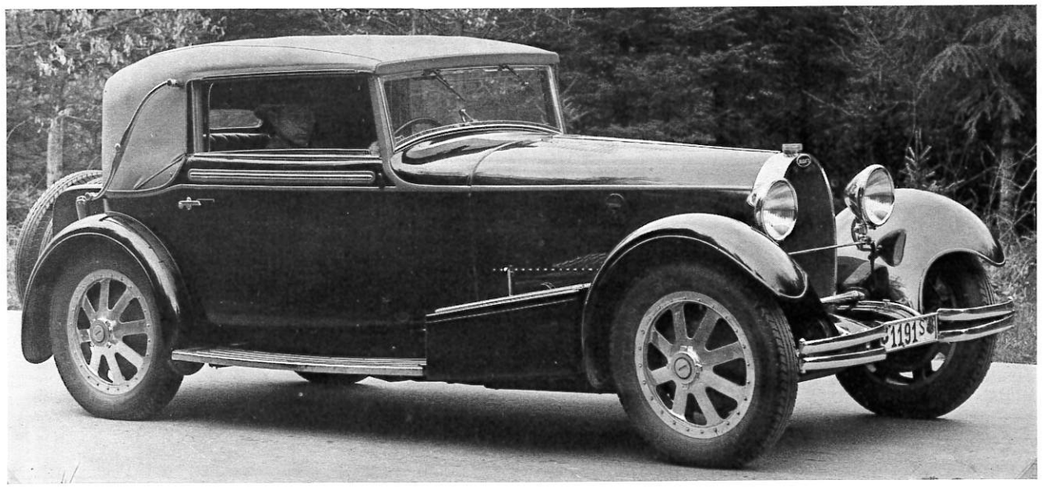
Delahaye 1938 Gebr. Tüscher + Co., Carrosserie, Zürich



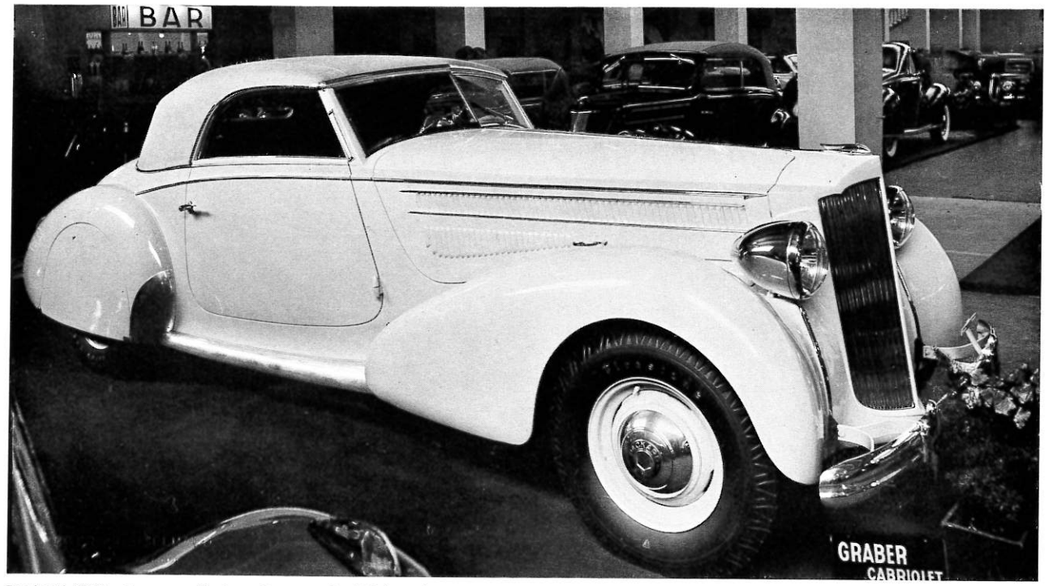
Delage 1932 Hermann Graber, Carrosserie, Wichtrach



Mercedes SS 1933 Hermann Graber, Carrosserie, Wichtrach

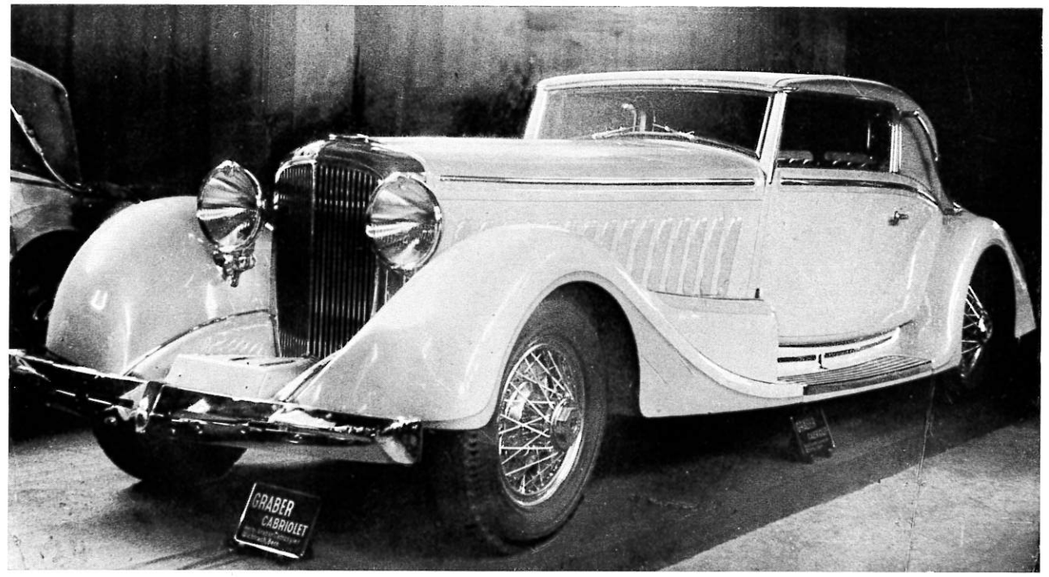


Bugatti Typ 43 1931 Hermann Graber, Carrosserie, Wichtrach

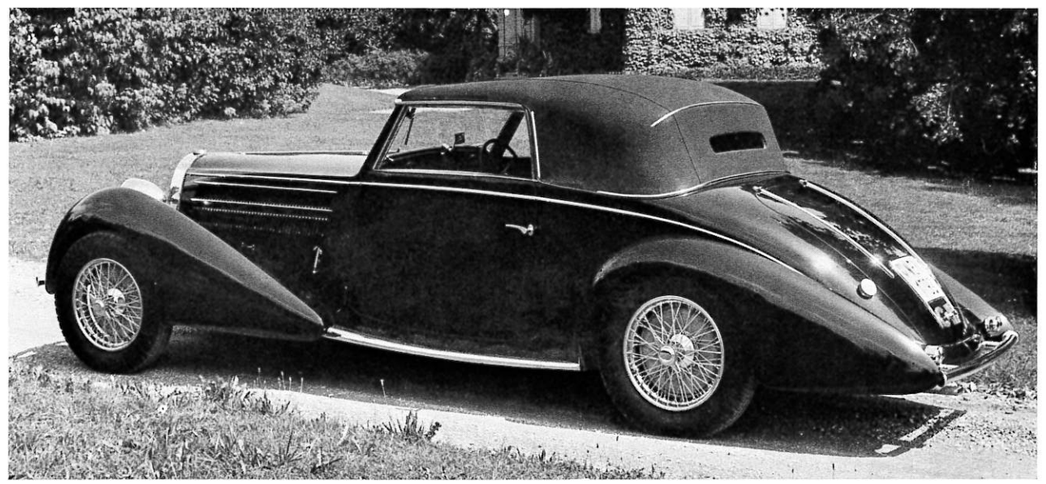


Packard 1938 Hermann Graber, Carrosserie, Wichtrach

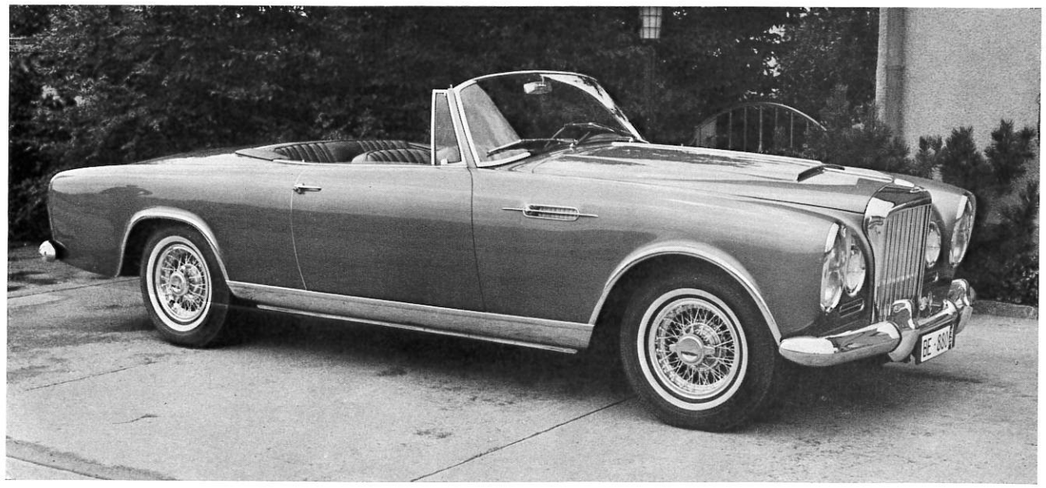
Delahaye 1947 Hermann Graber, Carrosserie, Wichtrach



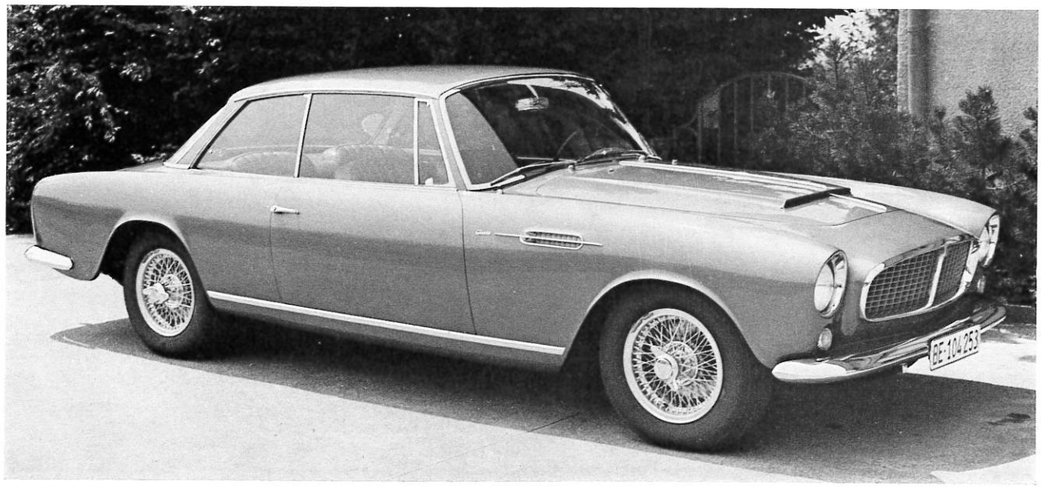
Düsenberg 1934 Hermann Graber, Carrosserie, Wichtrach



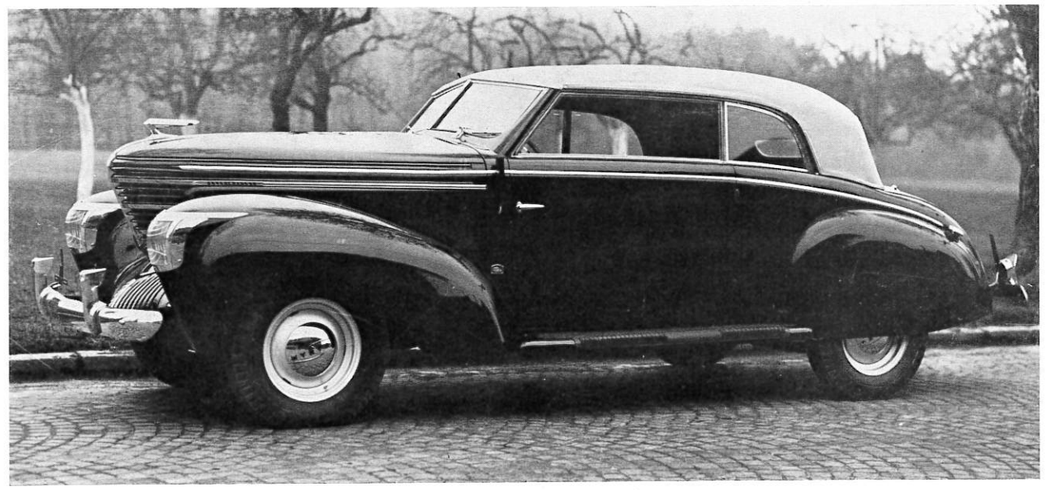
Bugatti Typ 57 1937 Hermann Graber, Carrosserie, Wichtrach



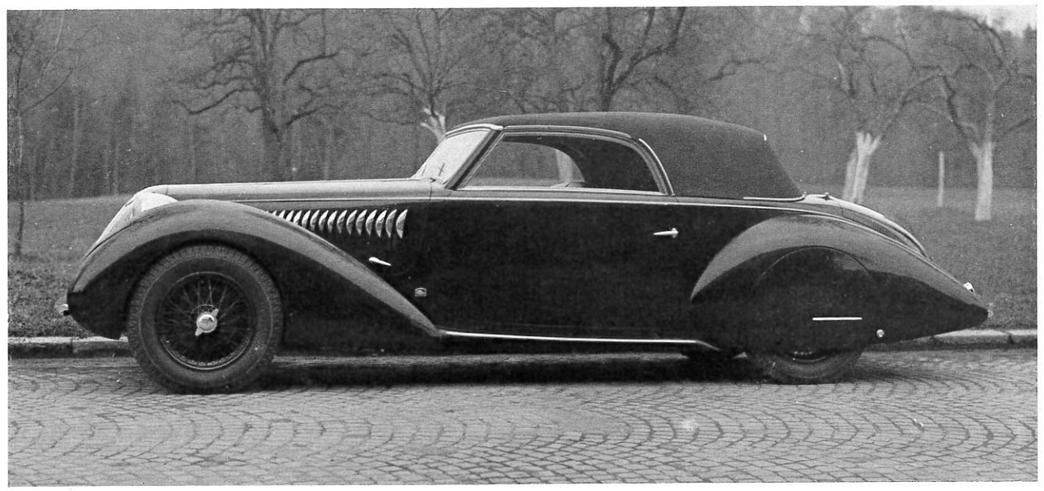
Bentley Continental 1967 Hermann Graber, Carrosserie, Wichtrach



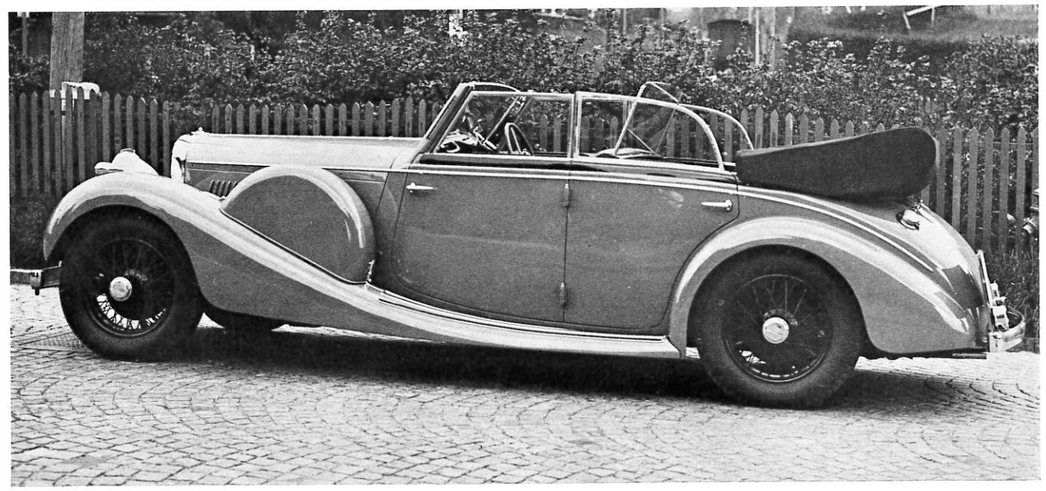
Alvis 1968 Hermann Graber, Carrosserie, Wichtrach



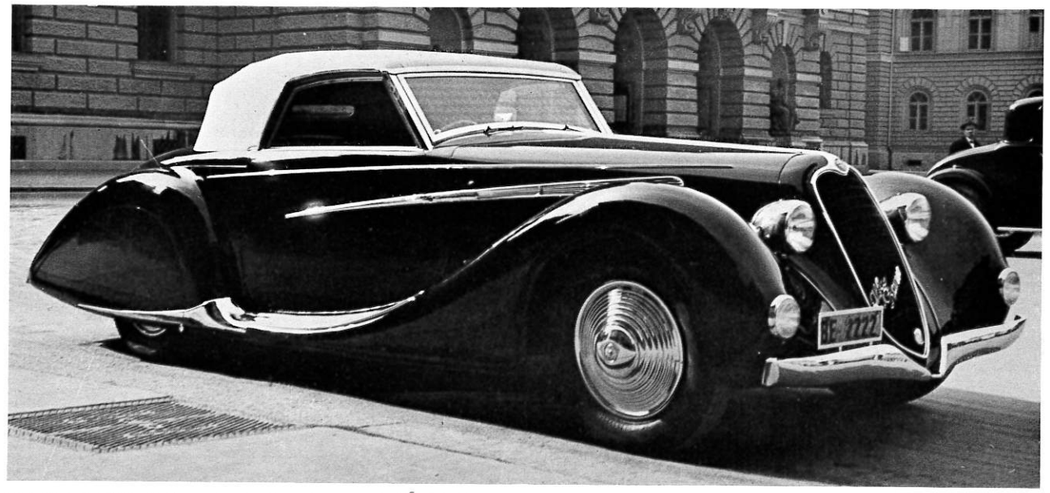
Graham 1938 F. Ramseier + Co., Carrosserie, Worblaufen



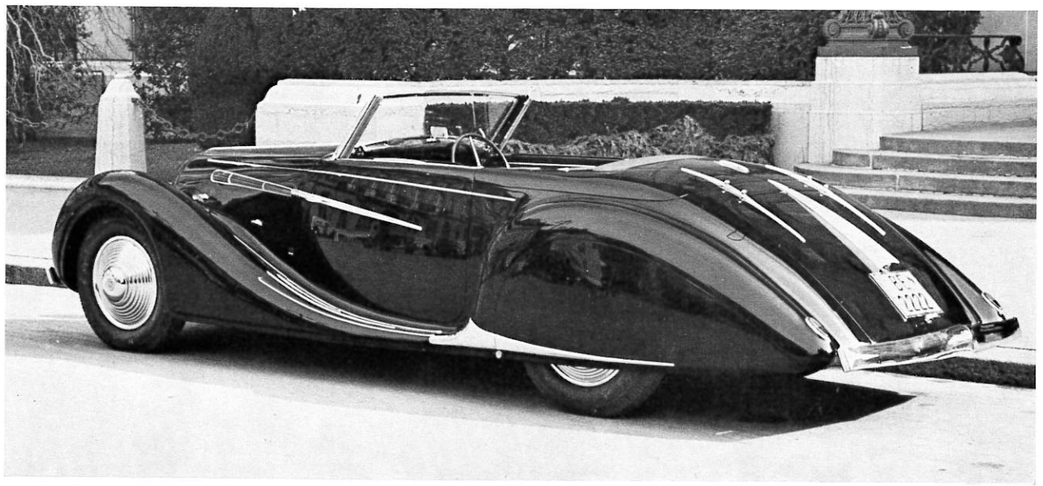
Lancia 1939 F. Ramseier + Co., Worblaufen



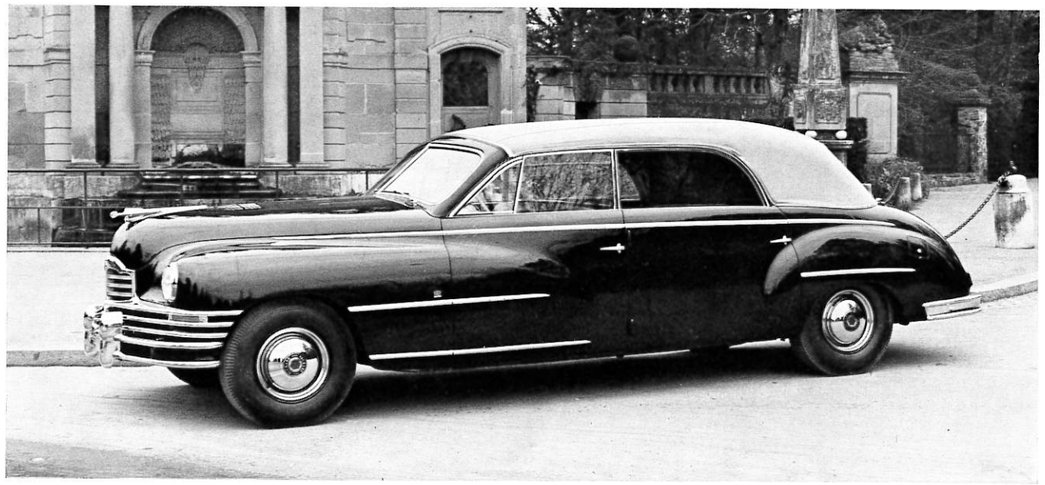
Bentley $4^{1}/_{4}$ Liter 1938 F. Ramseier + Co., Carrosserie, Worblaufen



Alfa Romeo 1939 F. Ramseier + Co., Carrosserie, Worblaufen



Alfa Romeo 1939 F. Ramseier + Co., Carrosserie, Worblaufen

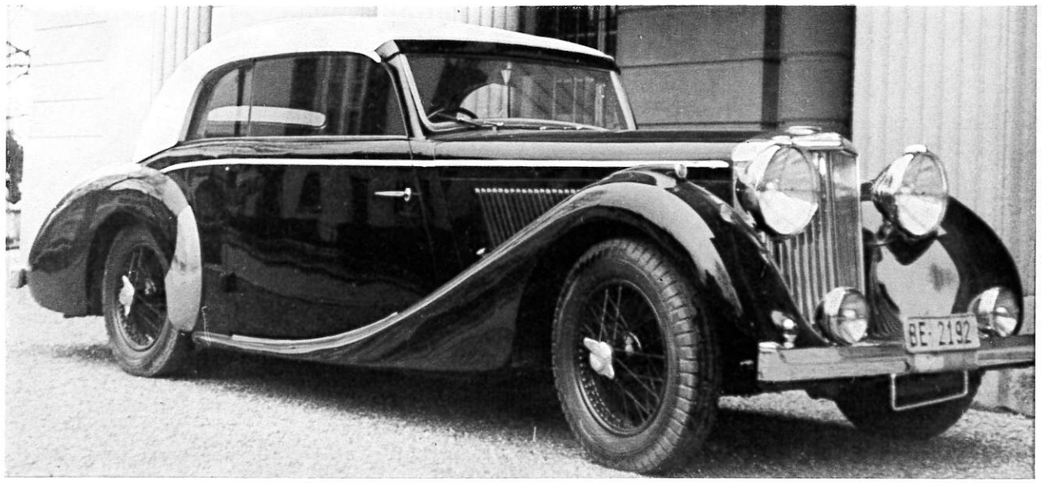


Packard 6-Plätzer 1951 F. Ramseier + Co., Carrosserie, Worblaufen

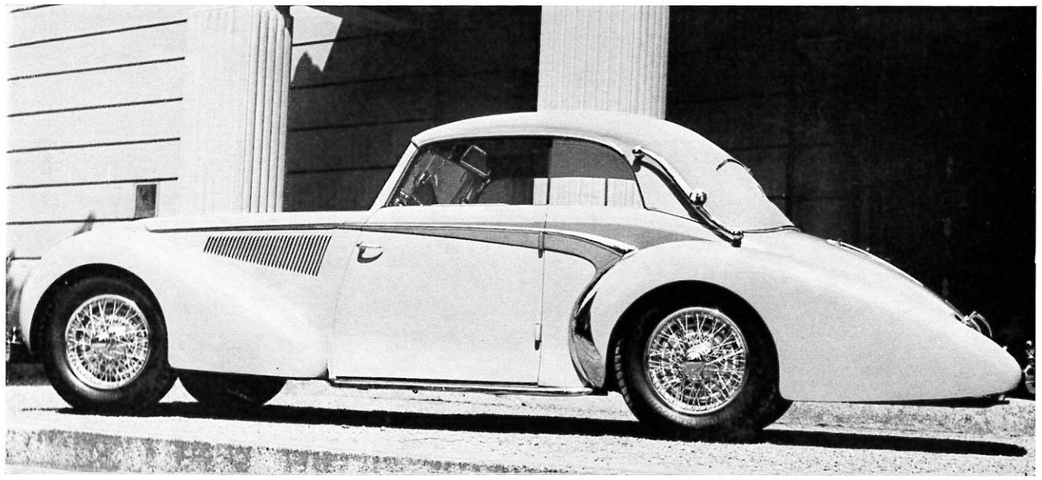
Packard 6-Plätzer 1951 F. Ramseier + Co., Carrosserie, Worblaufen

Healey 1948 F. Ramseier + Co., Carrosserie, Worblaufen

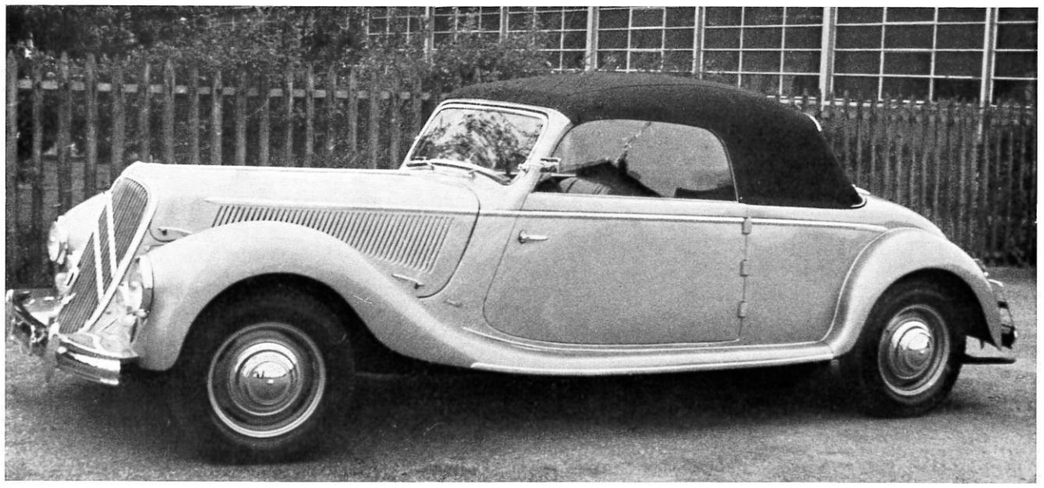
Alfa Romeo 1956 F. Ramseier & Co., Carrosserie, Worblaufen



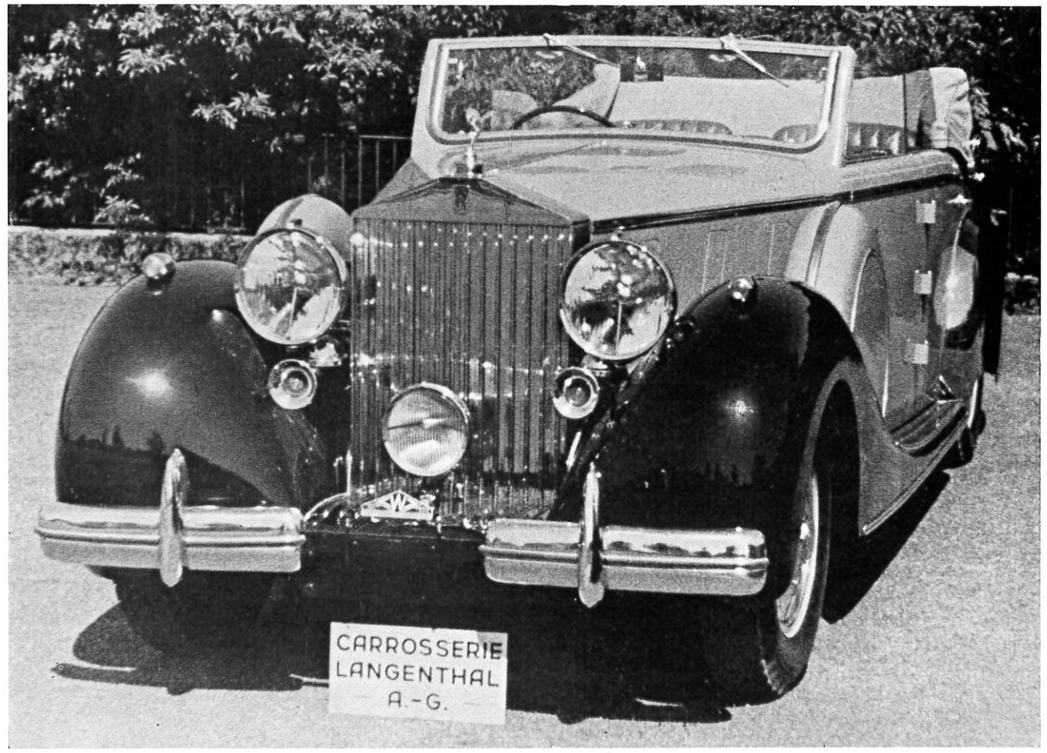
Jaguar 1948 Carrosserie Langenthal AG



Delahaye 1947 Carrosserie Langenthal AG



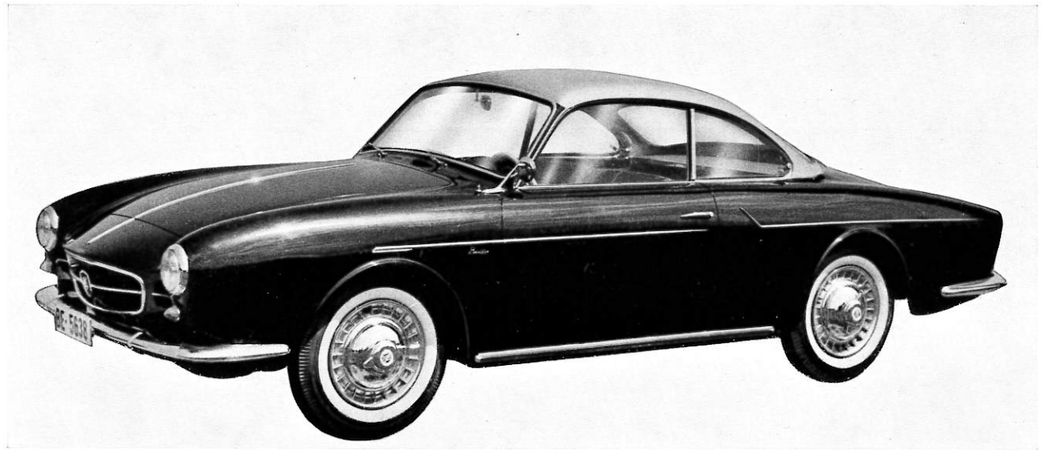
Citroën 1950 Carrosserie Langenthal AG



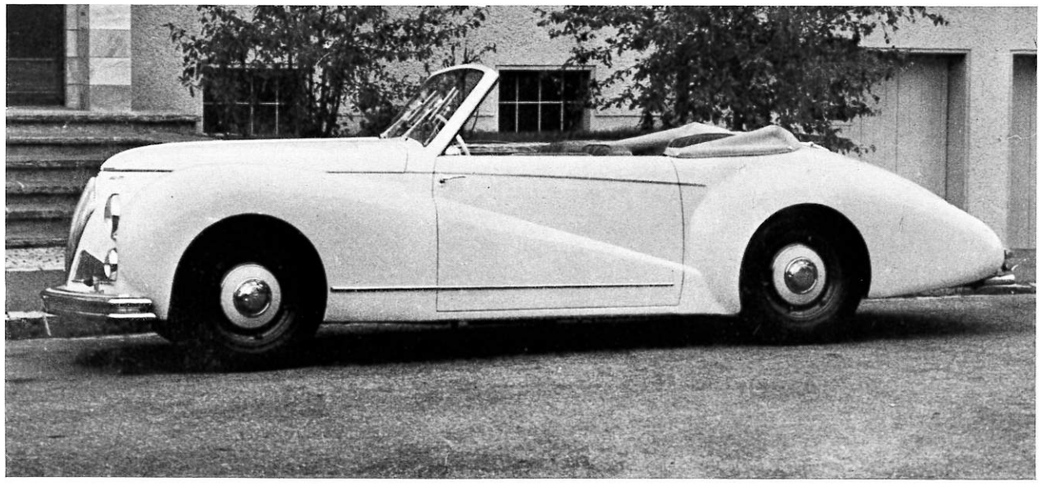
Rolls-Royce-Cabriolet 4türig 1948 Carrosserie Langenthal AG

Porsche-Cabriolet-Prototyp 1949 Gebr. Beutler, Carrosserie, Thun

Porsche 4-Plätzer (Radstand um 25 cm verlängert) 1959 Gebr. Beutler, Carrosserie, Thun

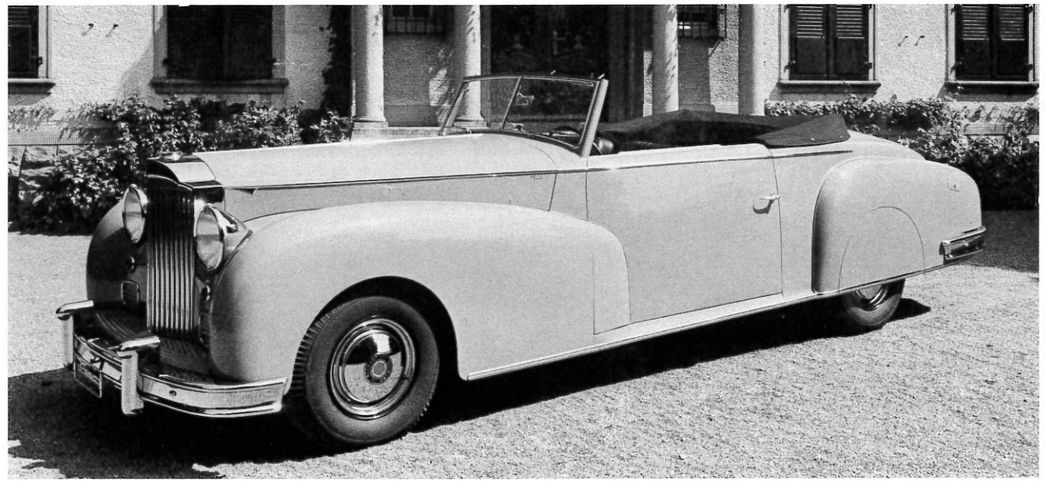


Coupé auf VW-Unterbau 1955 Gebr. Beutler, Carrosserie, Thun



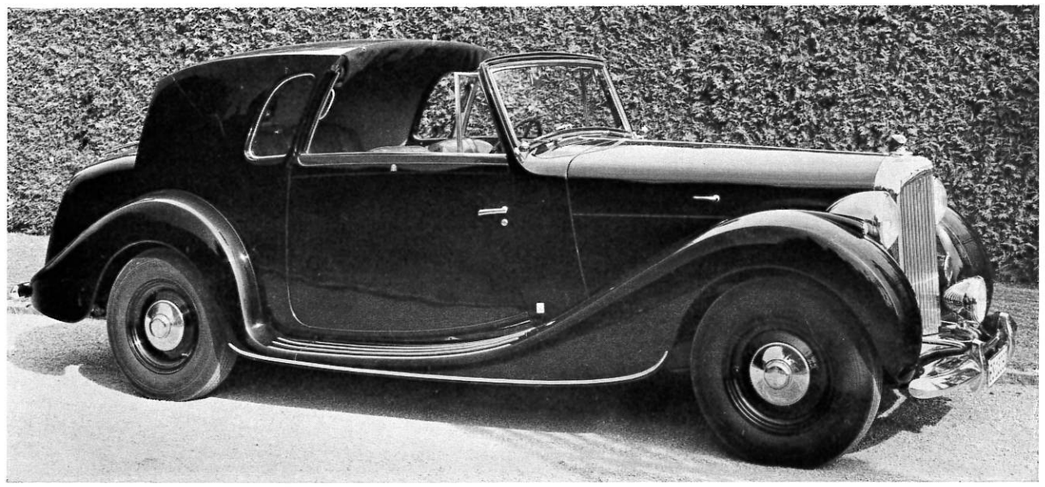
Healey 1948 Gebr. Beutler, Carrosserie, Thun

Bristol 2,5 Liter 1950 Gebr. Beutler, Carrosserie, Thun

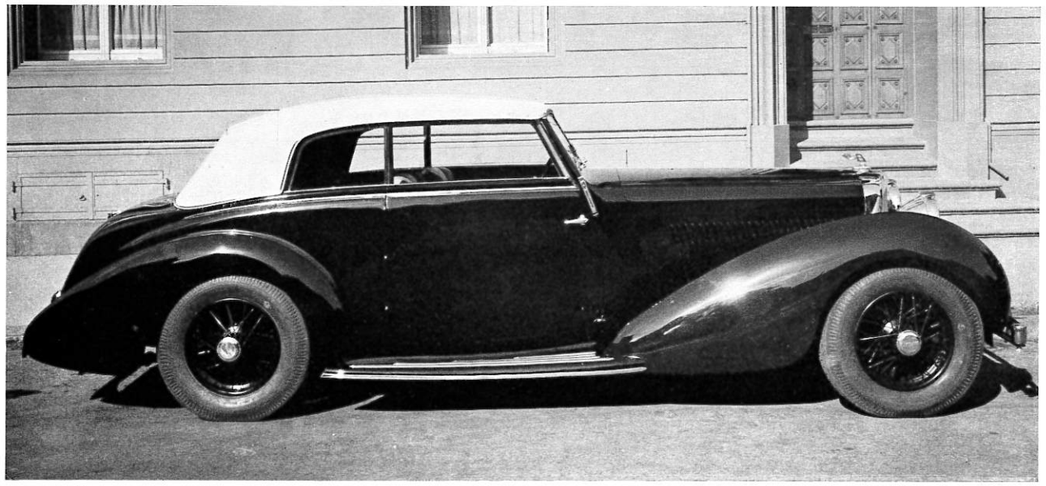


Packard-Cabriolet 1951 Gebr. Beutler, Carrosserie, Thun

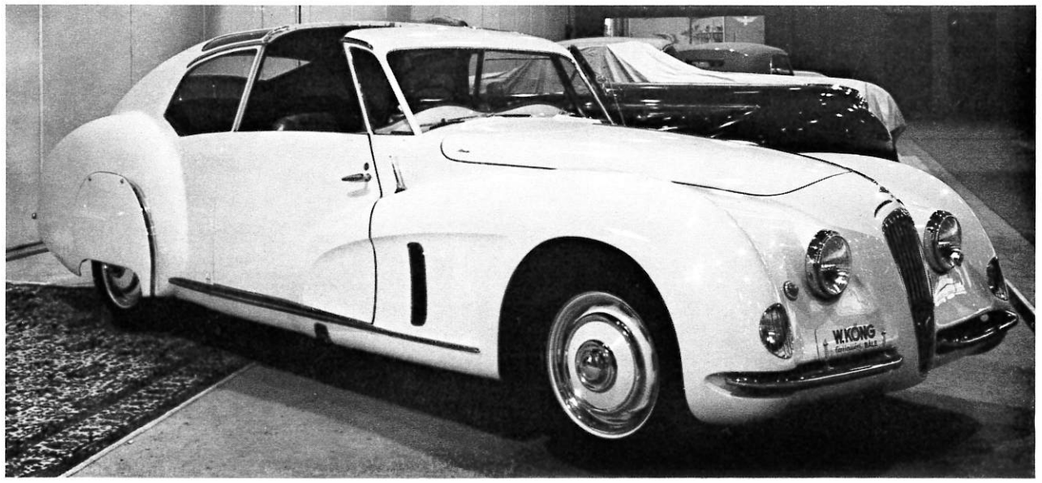
Lancia-Coupé 1956 Gebr. Beutler, Carrosserie, Thun



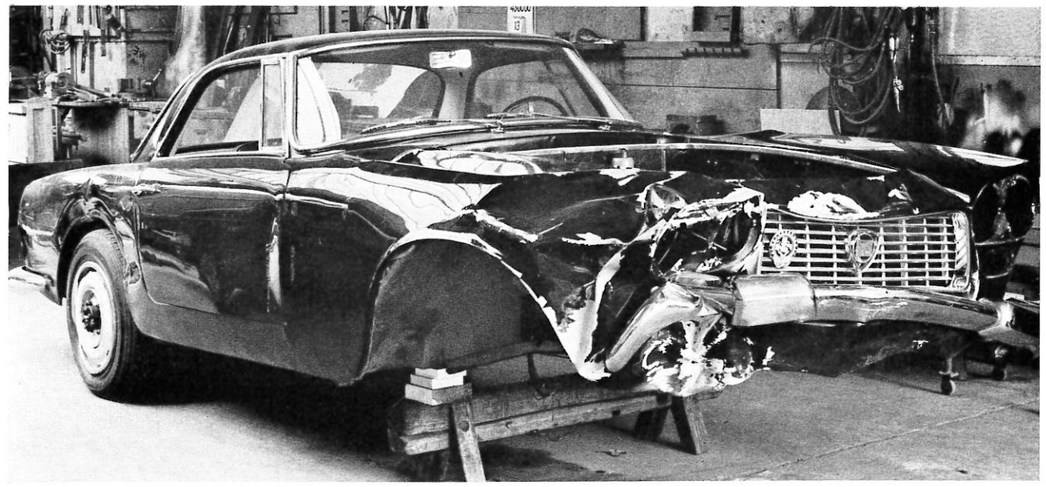
Bentley-Coupé 1948 W. Köng, Carrosserie, Basel



Bentley 4¼ Liter 1938 W. Köng, Carrosserie, Basel



Riley 2,5 Liter 1949 W. Köng, Carrosserie, Basel

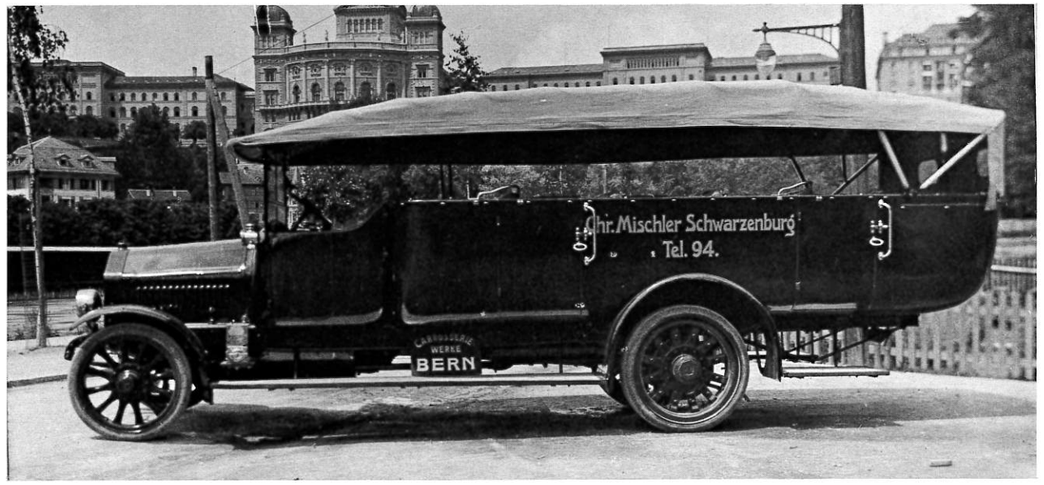


Reparaturen

Unsere guteingerichteten Carrosseriewerkstätten mit geschultem Personal bieten auch bei schwierigen Unfallschäden Gewähr für einwandfreie Reparaturen.

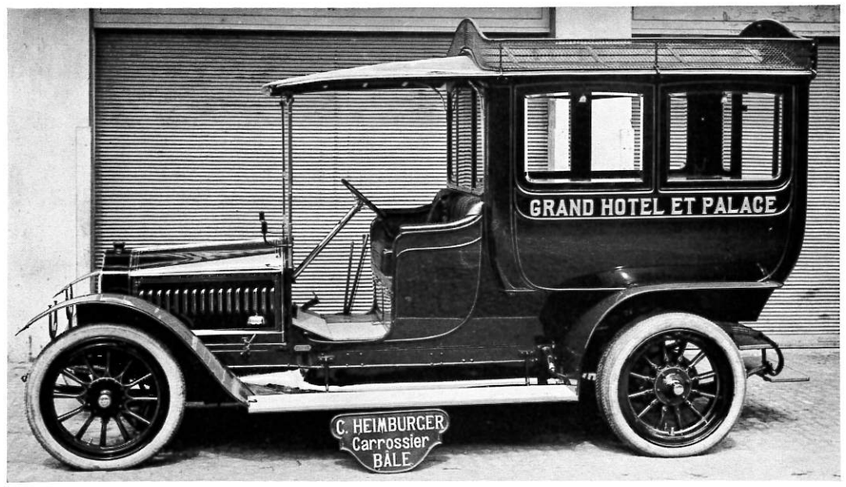
Omnibusse und Autocars

Puch 1920 Ramseier + Jenzer AG, Carrosseriewerke, Bern



Fiat 1922 Ramseier + Jenzer AG, Carrosseriewerke, Bern

Arbenz 1919 E. Höhener, Carrosserie, St. Gallen



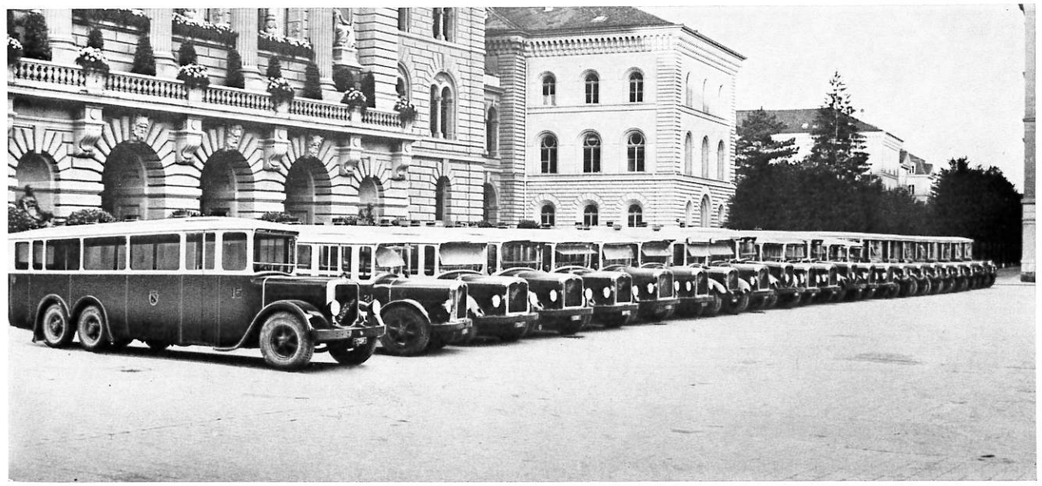
Hotel-Omnibus 1912 Carrosserie A. Heimburger, Basel

Saurer-Omnibus 1920 E. Höhener, Carrosserie, St. Gallen

Saurer-Omnibus 1921 Nouvelle Carrosserie Eggli SA, Lausanne

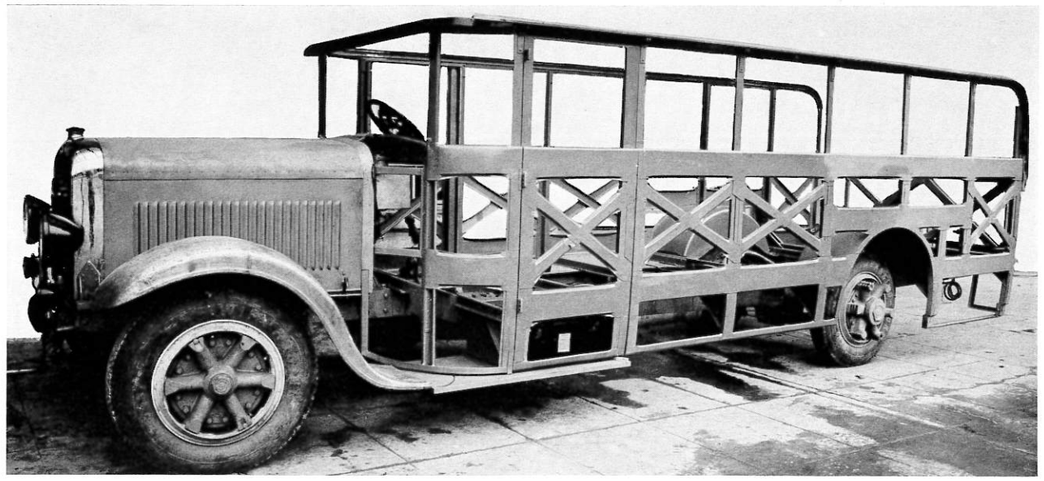
Patent-Rollverdeck 1926 Ramseier + Jenzer AG, Carrosseriewerke, Bern

Saurer-Omnibus E. Höhener, Carrosserie, St. Gallen



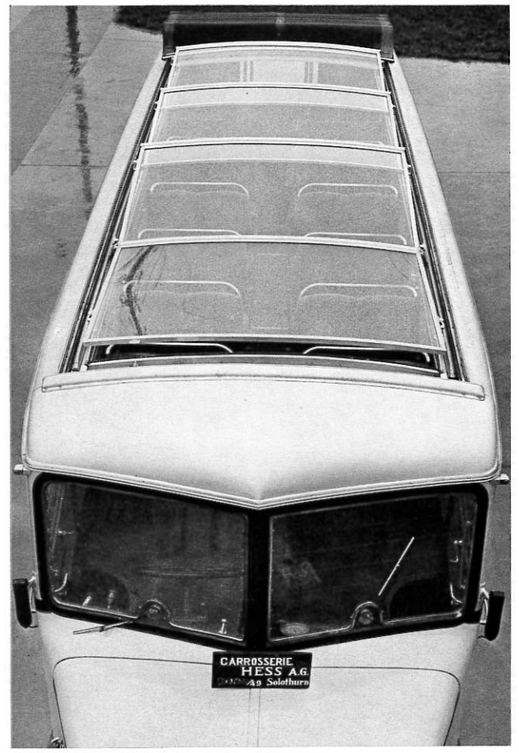
Stadtomnibusse 1928/1929 Ramseier + Jenzer AG, Carrosseriewerke, Bern

Stadtomnibus Carrosserie E. Höhener, St. Gallen

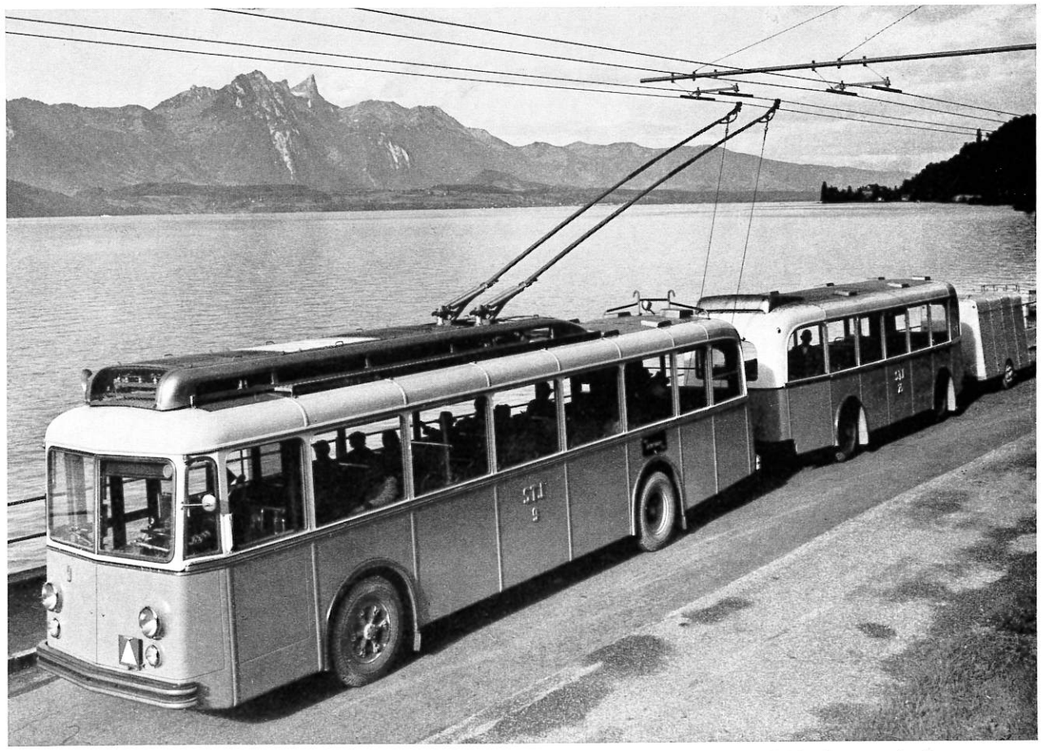


Kastengerippe für PTT-Omnibus Carrosserie Hess AG, Bellach

FBW-Unterflurmotor 1959 Ramseier + Jenzer AG, Carrosseriewerke, Bern



Oberverglasung mit Faltdach 1938 Carrosserie Hess AG, Bellach



Trolleybus Chassis Berna 1956/1957 Ramseier + Jenzer AG, Carrosseriewerke, Bern, und Gangloff AG, Carrosserie, Bern

«Swisscar»-Gemeinschaftsarbeit Ramseier + Jenzer AG, Carrosseriewerke, Bern, und Carrosserie Gebr. Tüscher + Co., Zürich

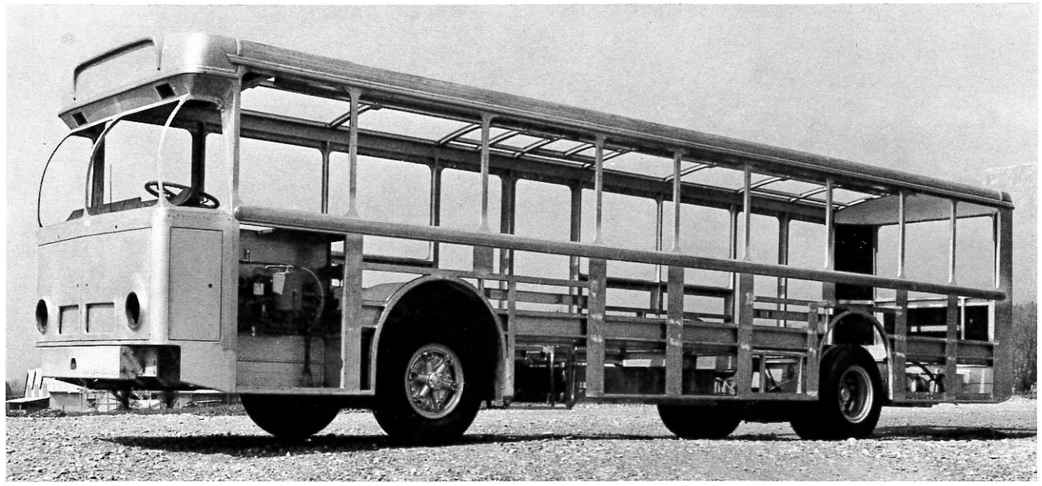
Saurer-Reisecar 1954/1958 Ramseier + Jenzer AG, Carrosseriewerke, Bern

Stadtomnibus 1959, mit erhöhtem Chauffeursitz, 23% Platzgewinn Gebr. Tüscher + Co., Zürich

Saurer 3 DH 1962 Carrosserie Regazzoni, Lugano

Omnibus auf Berliet-Chassis R. Moser SA, Carrosserie, Vevey

Trolleybus mit Anhänger R. Moser SA, Carrosserie, Vevey



Leichtmetallkonstruktion, durchgehend geschweisst, selbsttragend inkl. Unterbau, Mechanik Saurer. Fertiger Wagen siehe unten

Stadtomnibus in selbsttragender Konstruktion Carrosserie Hess AG, Bellach

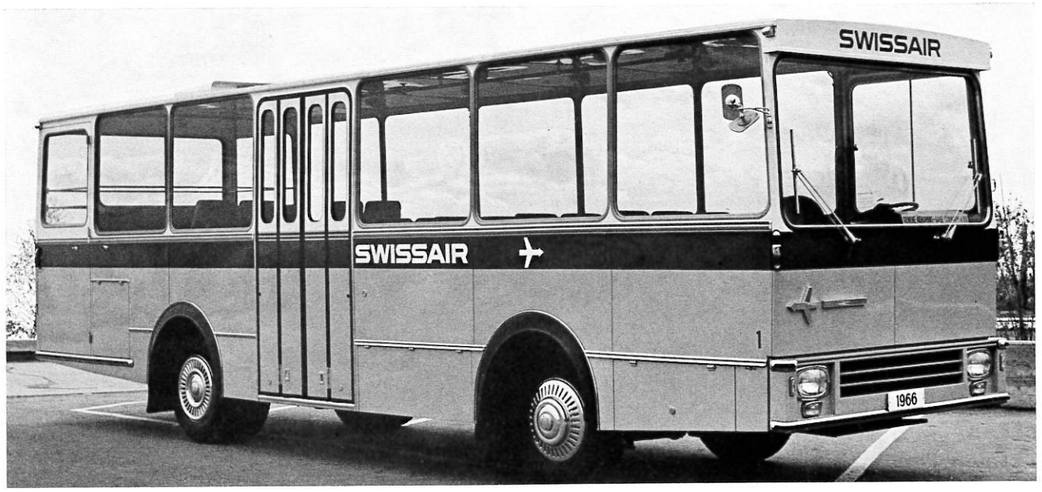
Saurer-Gelenkbus Carrosserie Hess AG, Bellach

Saurer-Omnibus Carrosserie Hess AG, Bellach

Saurer-Stadtomnibus Bosia, Bernasconi + Ortelli, Carrozzeria, Lugano

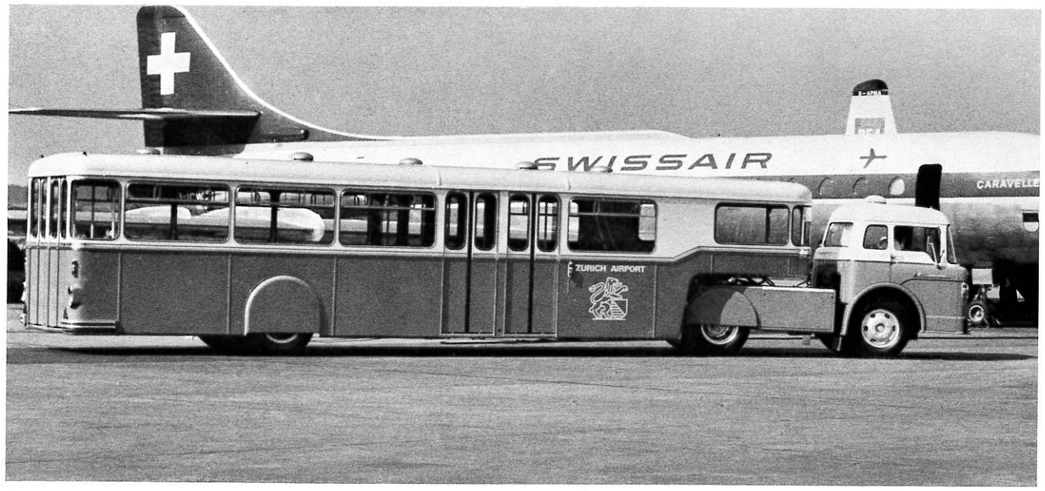
Reisecar Bosia, Bernasconi + Ortelli, Carrozzeria, Lugano

Saurer-Omnibus Swissair 1960 Ramseier + Jenzer AG, Carrosseriewerke, Bern, und Gebr. Tüscher + Co., Carrosserie, Zürich



Omnibus Swissair 1966 Nouvelle Carrosserie Eggli SA, Vevey

Reisecar Nouvelle Carrosserie Eggli SA, Vevey



Sattelaufleger für Personentransport Carrosserie Hänni, Zürich

Omnibus Gebr. Krapf, Amriswil

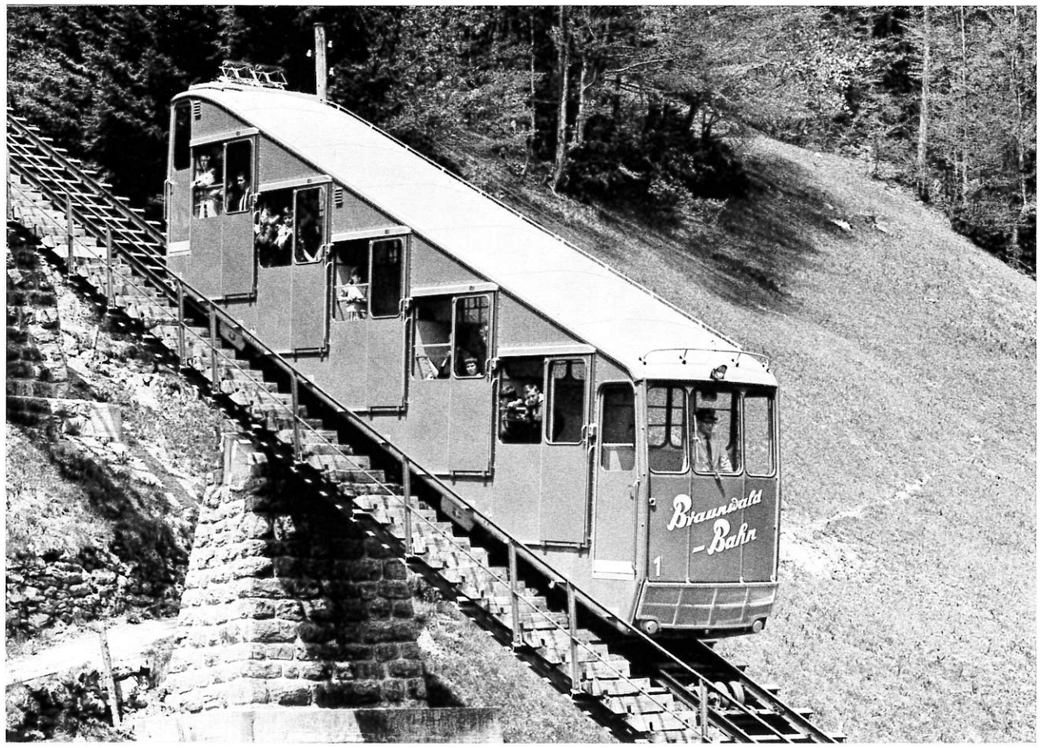
Sattelaufleger für Personentransport Gebr. Krapf, Amriswil

3-DH-Reisewagen — ein Gemeinschaftswerk des VSCI

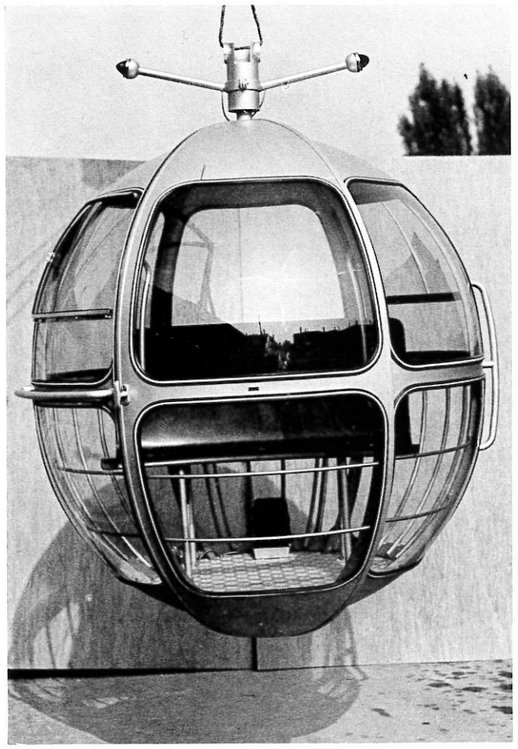
1960 schlossen sich sechs Firmen der Gruppe Carkonstrukteure zu einer Arbeitsgemeinschaft zusammen und entwickelten in enger Fühlungnahme mit der Technischen Kommission des Verbandes schweizerischer Gesellschaftswagenbesitzer und der Motorwagenfabrik Adolph Saurer, Arbon, einen eigenen schweizerischen Gesellschaftswagen Typ 3-DH mit 38 bis 42 Sitzplätzen. Saurer schuf die Grundkonzeption und besorgte die statischen Berechnungen, Prüfungen und Messungen. Die Carrosseriefirmen planten die zweckmässige und moderne Karosseriearchitektur, wobei die grösseren Karosserieteile (Fronten, Seitenwände, Gerippe, Dach usw.) genormt und serienmässig hergestellt wurden. Damit wollte unsere Industrie den ausländischen, in grossen Serien hergestellten Fahrzeugen ein möglichst preisgünstiges schweizerisches Erzeugnis gegenüberstellen.
Das Gemeinschaftswerk wurde am Automobilsalon Genf ausgestellt und fand Beachtung und Anerkennung über die Landesgrenzen hinaus. Mit der freiwilligen Zusammenarbeit einer Reihe von unabhängigen Unternehmen wurde ein echt schweizerischer Weg beschritten, welcher den Selbstbehauptungswillen unserer leistungsfähigen Industrie manifestierte.

2-Platz-Gondel Wasserngrat Carrosserie Gangloff AG, Bern

Seilbahngondel Métalléger SA, Carrosserie et Constructions métalliques, Sierre



Drahtseilbahn Braunwald Carrosserie Gangloff AG, Bern

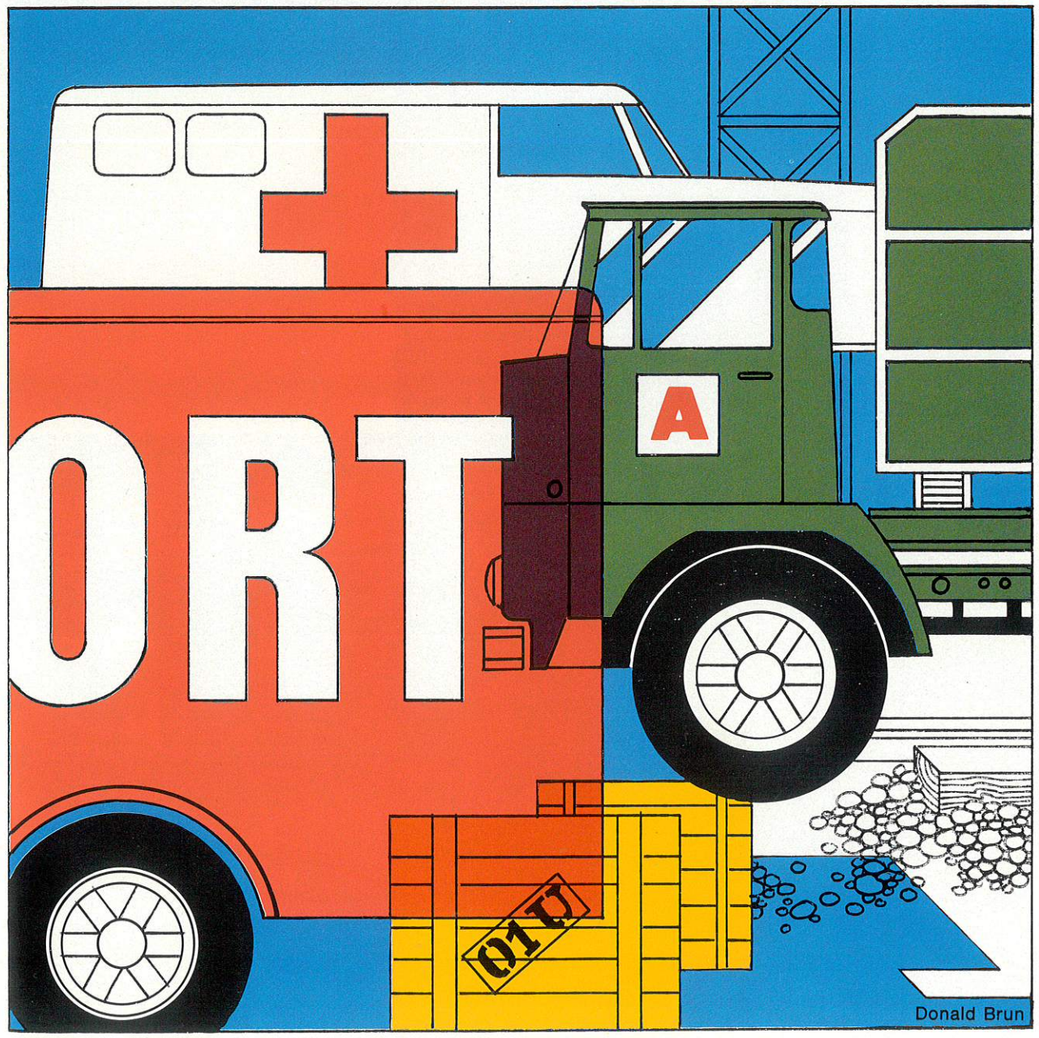


3-Platz-Gondel USA Carrosserie Gangloff AG, Bern

Gondel Graf Willy, Carrosserie, Meilen

Bergbahn Lepori SA, Carrozzeria, Lugano

Nutzfahrzeuge



Kastenwagen 1914, abgeliefert nach Russland, erreichte jedoch nie den Bestimmungsort Carrosserie A. Heimburger, Basel

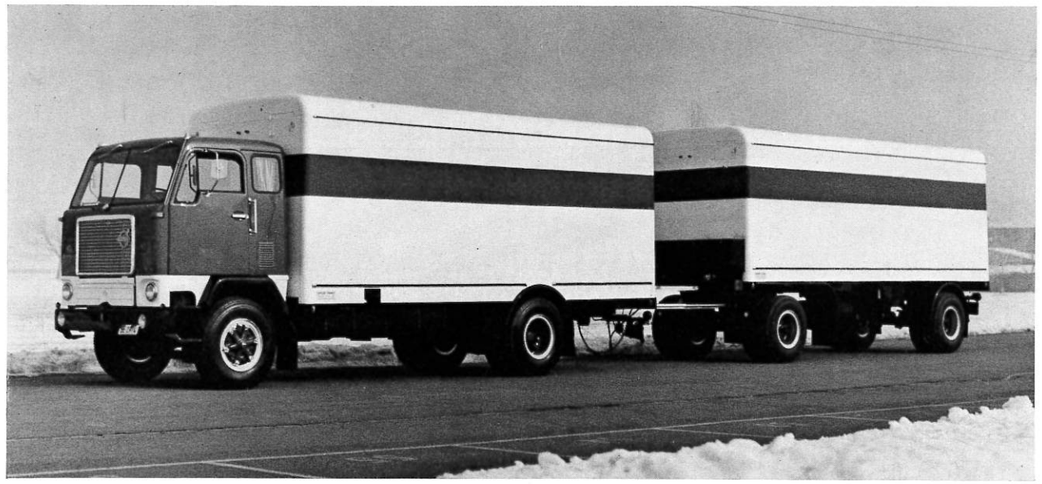
Kipper 1922 Carrosserie Joh. Knupp, St. Gallen

Einer der ersten Migros-Verkaufswagen auf Chassis Ford-T-Modell 1925 Carrosserie J. Moser + Co. AG, Urdorf ZH

Leitungsunterhaltwagen 1930 Carrosserie R. Kölz, Basel

Flaschenbierwagen mit Holzrolladen 1928 Carrosserie R. Kölz, Basel

Kühlwagen Ramseier + Jenzer AG, Carrosseriewerke, Bern

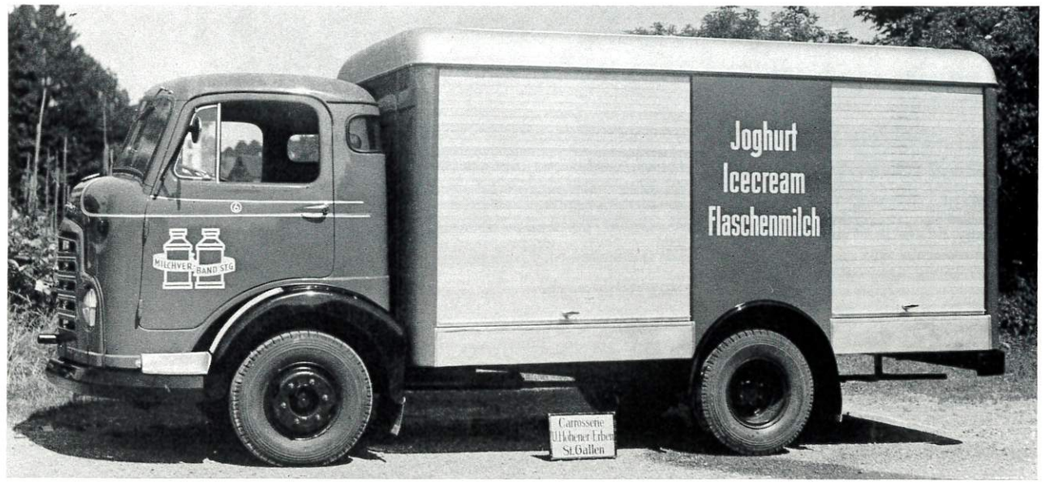


Kühlwagen mit Anhänger Ramseier + Jenzer AG, Carrosseriewerke, Bern

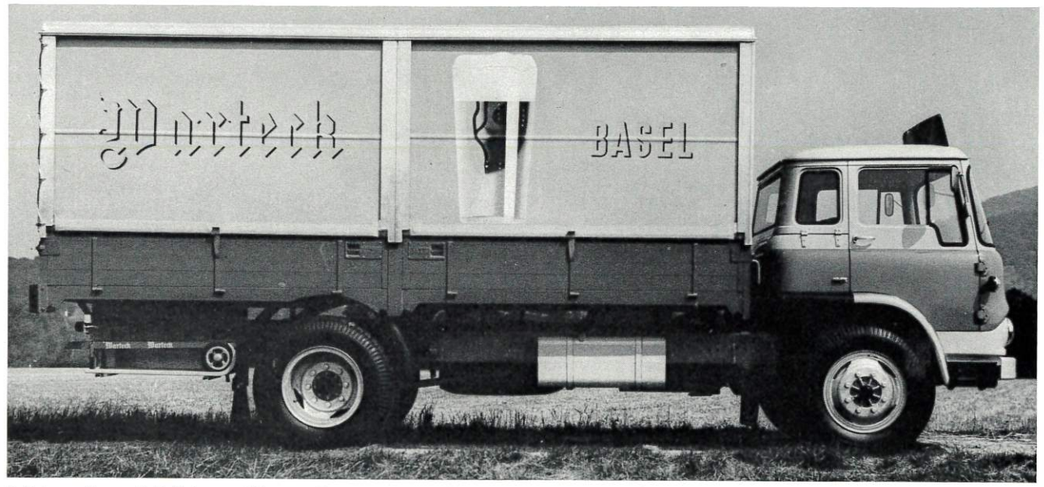
Kühlwagen E. Flückiger AG, Carrosserie, Huttwil

Kühlwagen E. Flückiger AG, Carrosserie, Huttwil

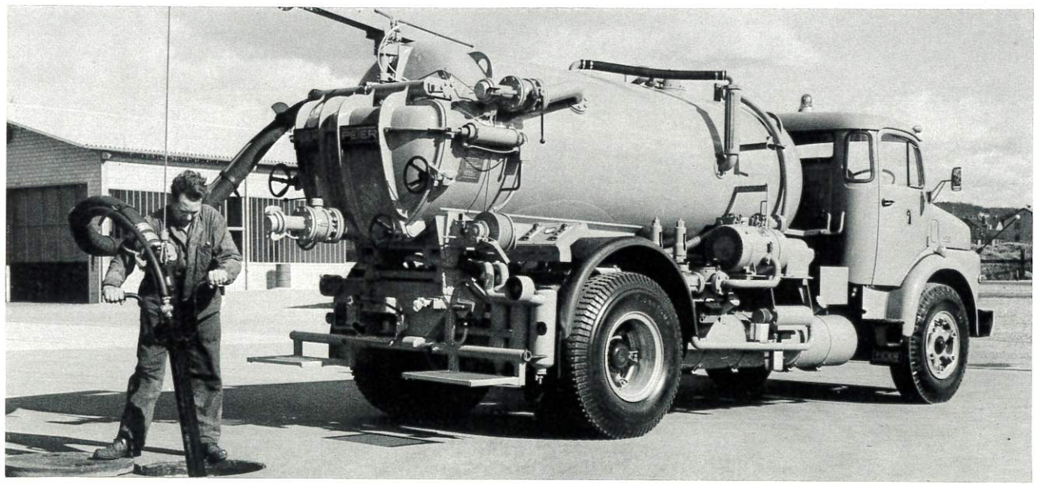
Pferdetransportanhänger E. Flückiger AG, Carrosserie, Huttwil



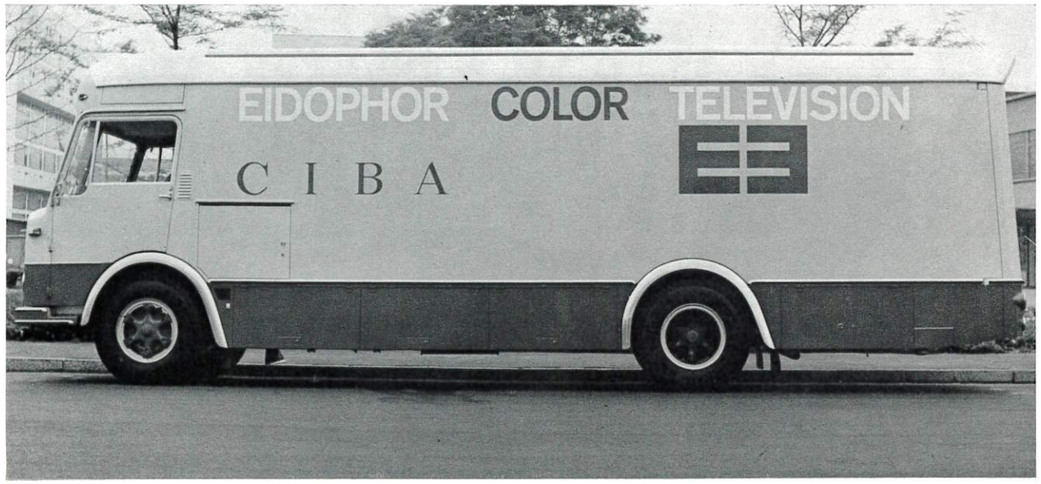
Molkereiwagen mit Leichtmetallrolladen Carrosserie E. Höhener, St. Gallen



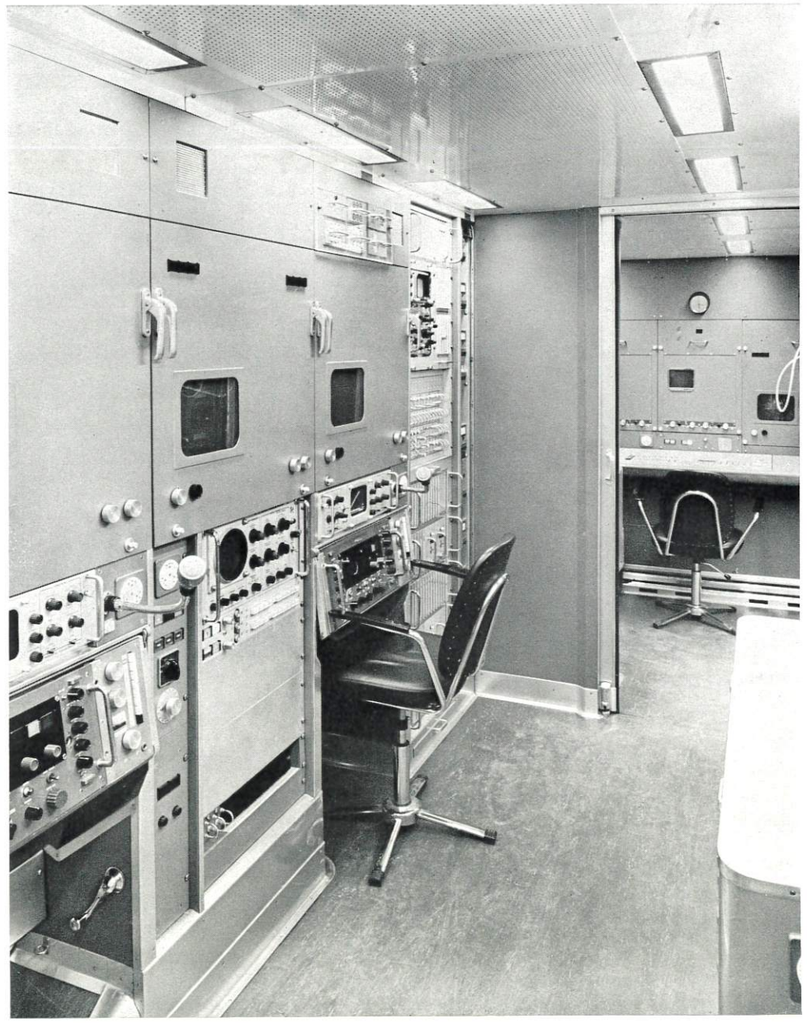
Brückenaufbau mit Rollstoren Wenger, Carrosserie, Basel



Peter-Schlammsauge mit 1000-l-Frischwassertank Peter & Co., Fahrzeugbau, Winterthur

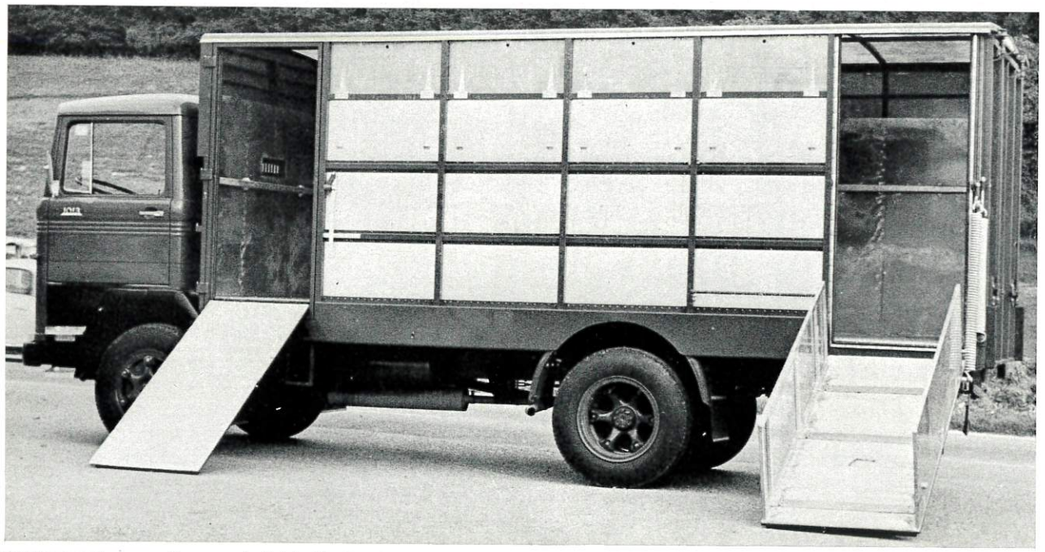


Fernsehwagen auf Chassis Mercedes 1966 Carrosserie W. Köng, Basel

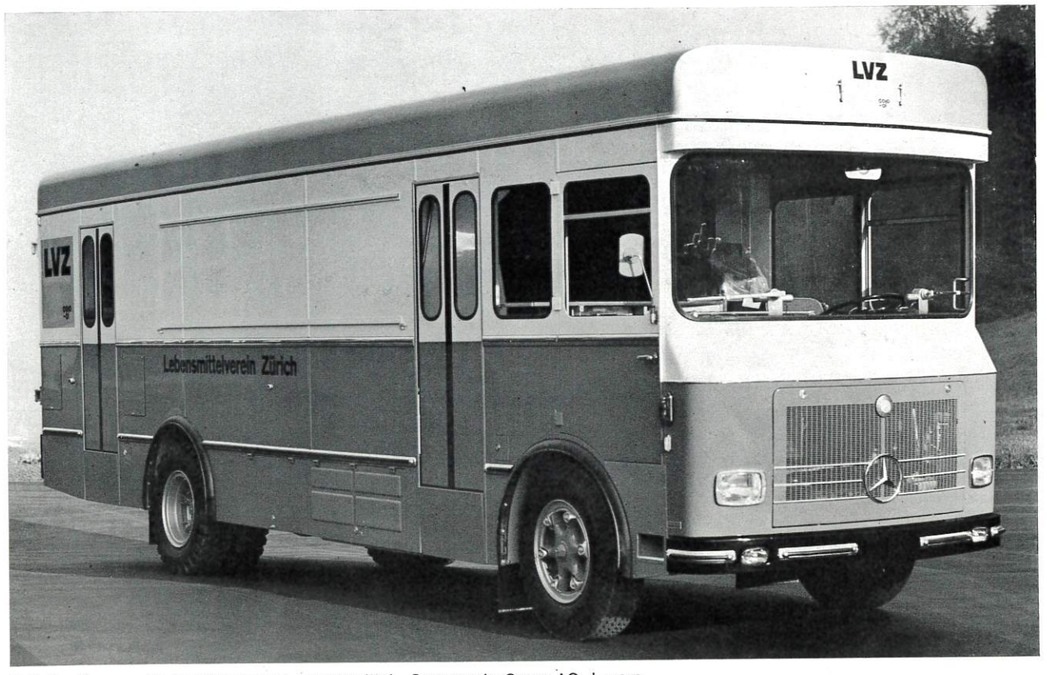


Innenansicht des Wagens Carrosserie W. Köng, Basel

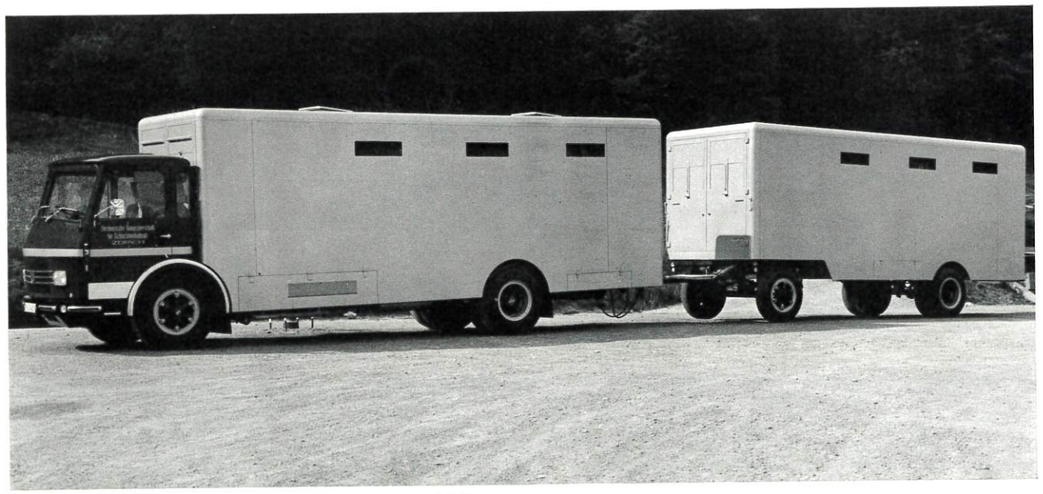
Kehrichtabfuhrwagen Carrosserie J. Moser + Co. AG, Urdorf ZH



Viehtransportwagen Carrosserie Relais SA, Yverdon

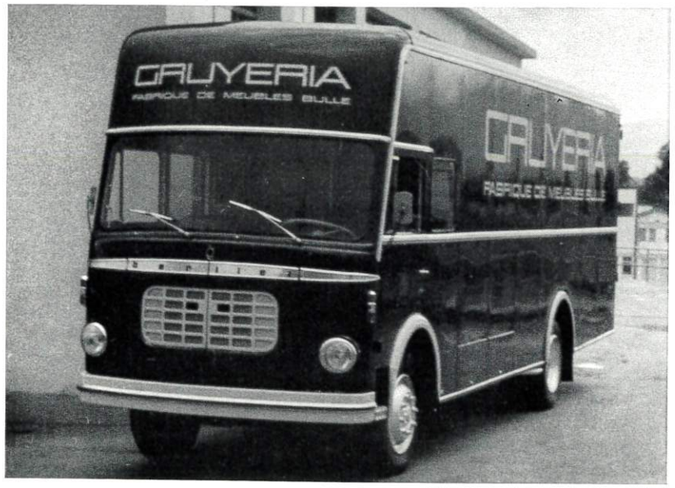


Selbstbedienungs-Verkaufswagen für Lebensmittel Carrosserie Geser AG, Luzern

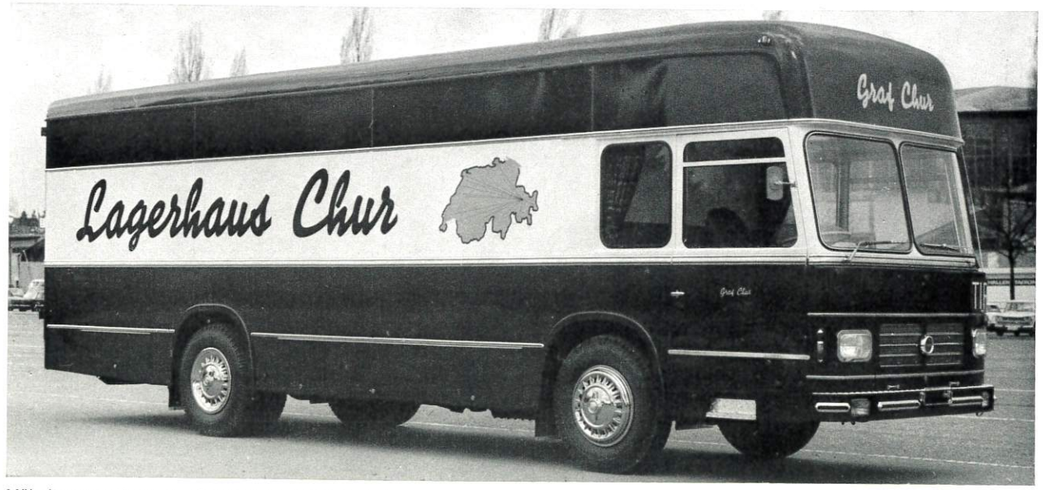


Viehtransportwagen mit Anhänger Carrosserie Geser AG, Luzern

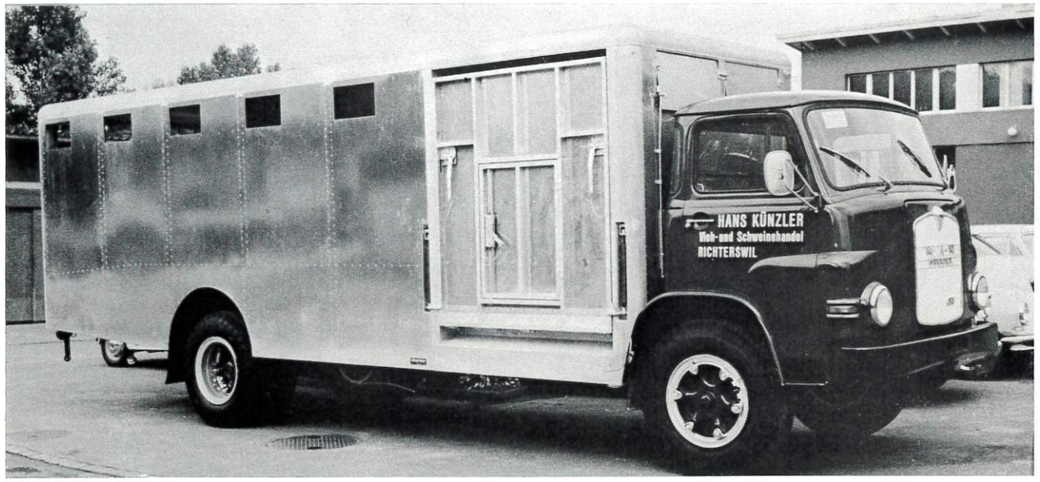
Langeisen-Transportwagen Carrosserie de Beaumont SA, Fribourg



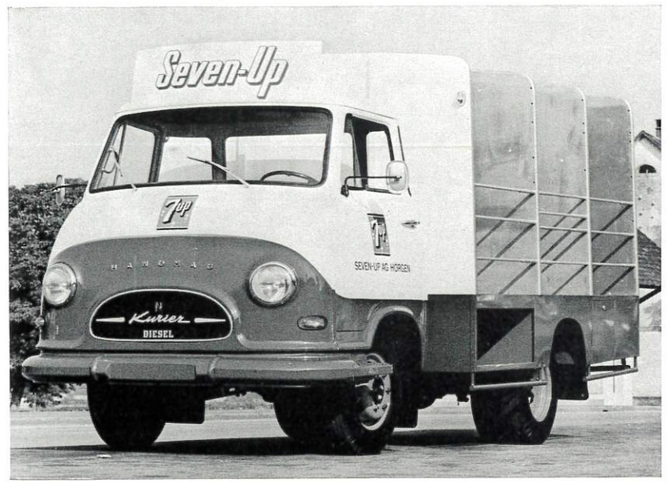
Möbelwagen Carrosserie de Beaumont SA, Fribourg



Möbeltransportfourgon Carrosserie Hänni, Zürich



Viehtransportwagen Carrosserie Schlumpf + Denzler AG, Zug



Aufbau für Transport von Getränken Carrosserie Schlumpf + Denzler AG, Zug

Camionaufbau mit Anhänger und Blachengestell Bosia, Bernasconi + Ortelli, Carrozzeria, Lugano

Möbeltransportfourgon E. Flückiger AG, Carrosserie, Huttwil

Leichenwagen mit 6 Sitzplätzen Carrosserie Eggli SA, Lausanne

Fourgon mit Spezialaufbau Carrosserie W. Graf, Meilen

Verkaufswagen Carrosserie W. Graf, Meilen

Reklamewagen De Giorgi + Co., Carrosserie, Bern

Kastenaufbau mit Leichtmetallrolladen De Giorgi + Co., Carrosserie, Bern

Lastwagenaufbau mit Kabine aus Kunststoff W. Steinmann AG, Carrosserie, Aarau

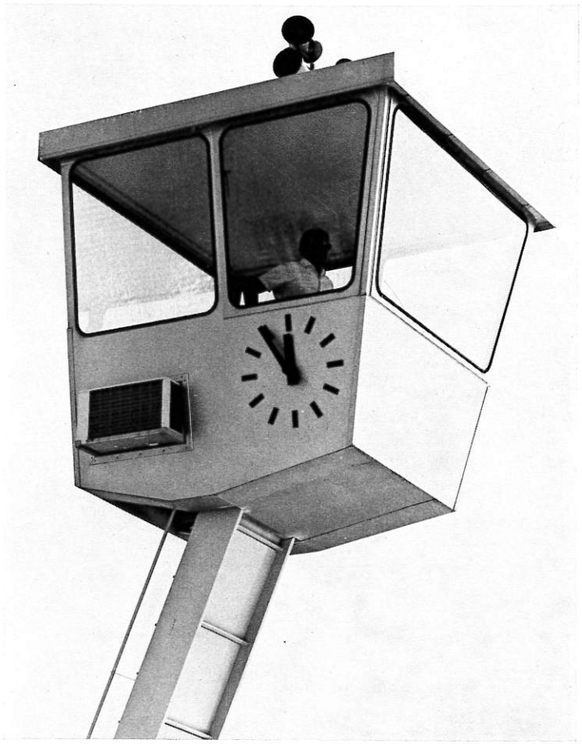
Lastwagenaufbau mit hydraulischer Rücklade-Hebebühne
W. Steinmann AG, Carrosserie, Aarau

Kühlwagenaufbau W. Steinmann AG, Carrosserie, Aarau

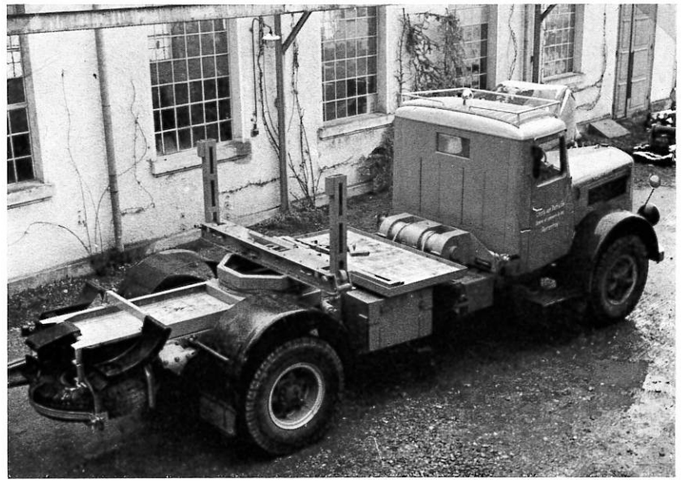
Getränketransportaufbau A. Regazzoni, Carrosserie, Lugano

Getränketransportaufbau Carrosserie Dietrich AG, Basel

Kühlwagenaufbau Carrosserie Brändle, Wil



Kontrollturmkabine für Strandbad Nouvelle Carrosserie Eggli SA, Lausanne

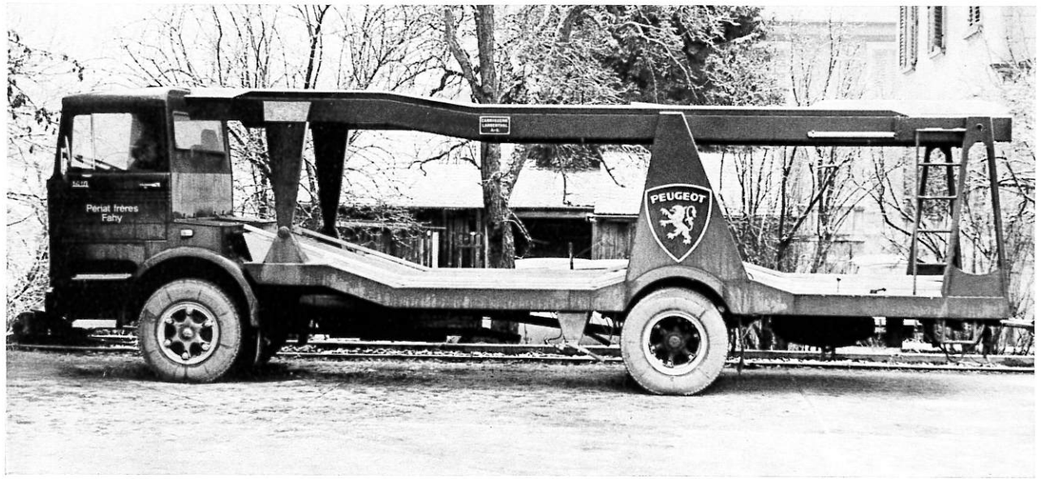


Spezial-Langholzwagen mit Seilwinde und Lenkschemel
Aug. Schneider + Co. AG, Konstruktionswerkstätte, Zollbrück

Frischbeton-Drehmuldenkipper E. Wirz AG, Uetikon am See

Abschleppwagen mit Doppelkran Carrosserie Lepori, Lugano

Kippbarer Brückenaufbau Carrosserie Langenthal AG



Autotransport-Spezialwagen Carrosserie Langenthal AG

Kippbarer Spezialaufbau Carrosserie Langenthal AG

Kipper Carrosserie Langenthal AG

Fourgons Carrosserie Langenthal AG

Speziell starke Kippmulde E. Wirz AG, Uetikon am See

Wechselladekipper E. Wirz AG, Uetikon am See

Schwenklader E. Wirz AG, Uetikon am See

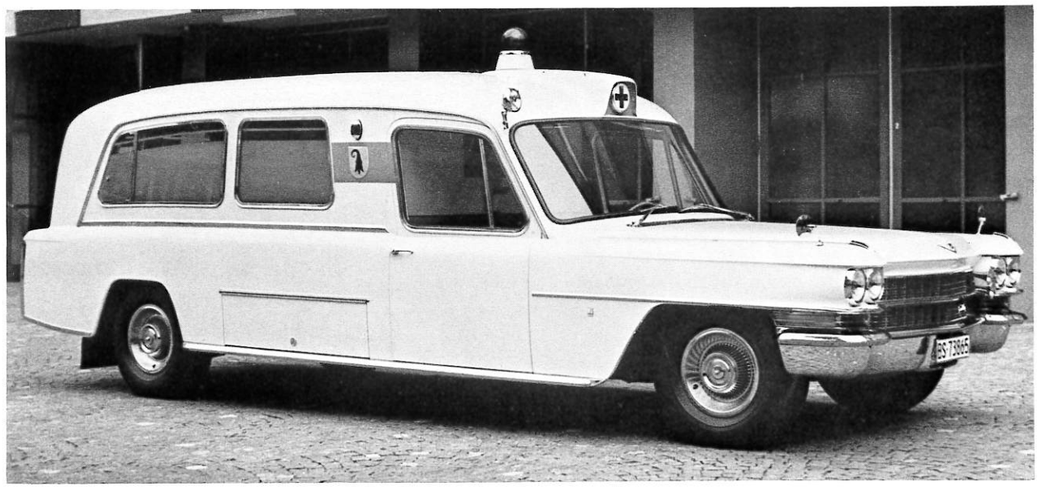
Drehmuldenkipper E. Wirz AG, Uetikon am See

Kippbare Betonmulde Carrosserie H. Hauser, Wiedlisbach

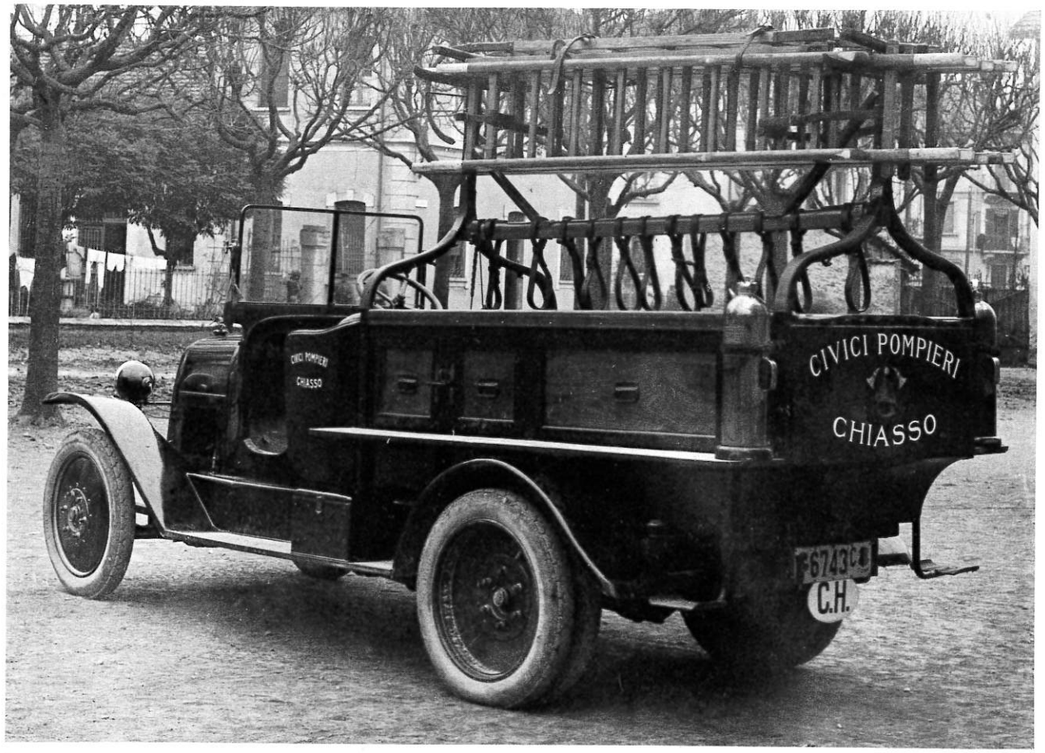
Wechselladekipper Carrosserie Métanova SA, Cressier

Kippbarer Brückenaufbau Carrosserie Métanova SA, Cressier

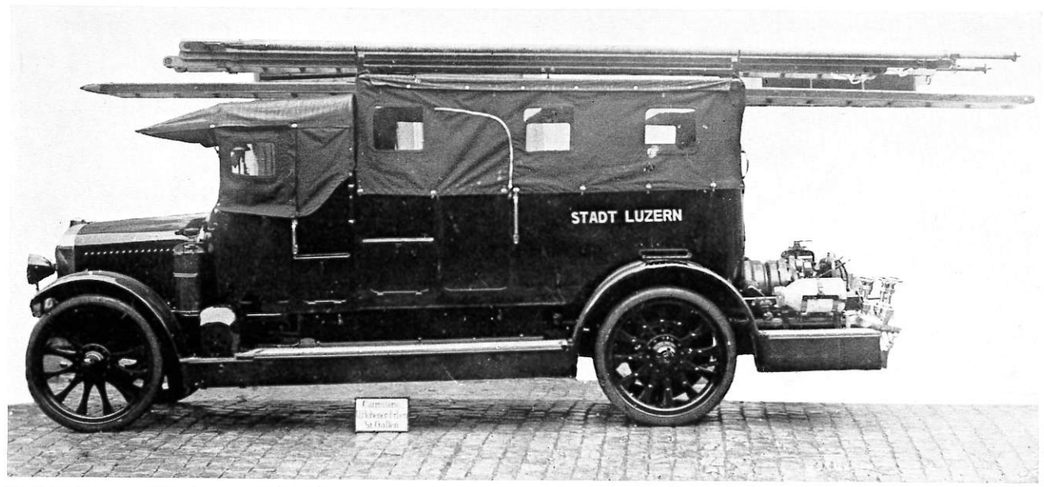
Krankenwagen K. Rusterholz, Carrosserie, Wädenswil



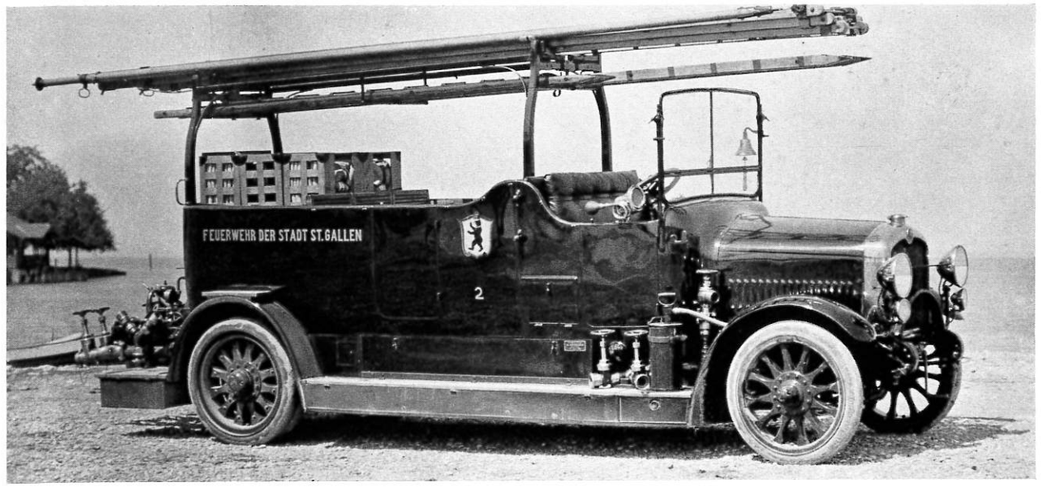
Krankenwagen auf Cadillac-Chassis 1965 Carrosserie W. Köng, Basel



Feuerwehrwagen 1921 Carrozzeria A. Regazzoni, Lugano



Feuerwehrwagen 1925 Carrosserie E. Höhener, St. Gallen



Feuerwehrwagen 1925 Carrosserie E. Höhener, St. Gallen

Feuerwehrwagen 1935 Carrosserie E. Höhener, St. Gallen

Feuerwehrfourgon 1952 Carrosserie E. Höhener, St. Gallen

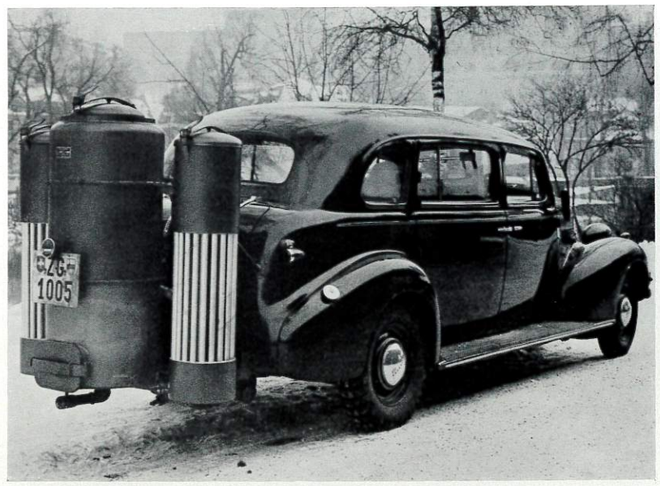
Feuerwehrfourgon auf Chassis Jeep, 4-Rad-Antrieb 1968 Carrosserie Geser AG, Luzern

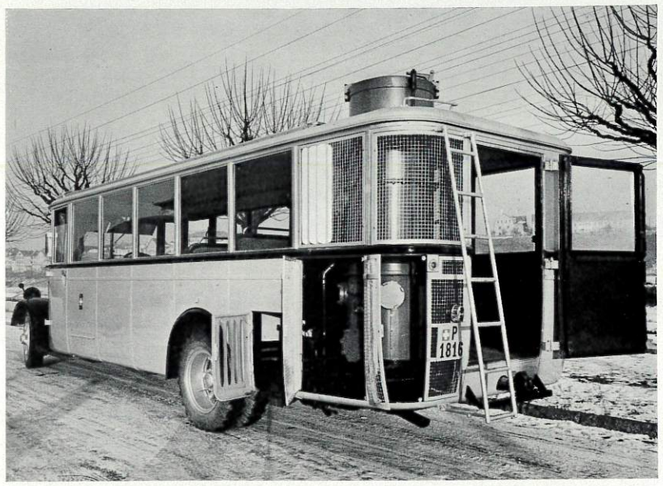
Feuerwehr-Tanklöschfahrzeug Carl Bossart, Carrosserie, Wil/St. Gallen

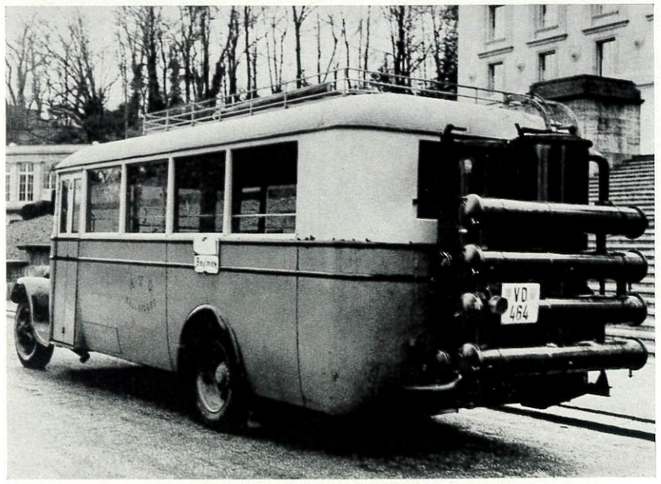
Feuerwehrfourgon auf Chevrolet-Chassis Carrosserie Relais SA, Yverdon

Feuerwehrfourgon auf Chevrolet-Chassis Carrosserie Relais SA, Yverdon

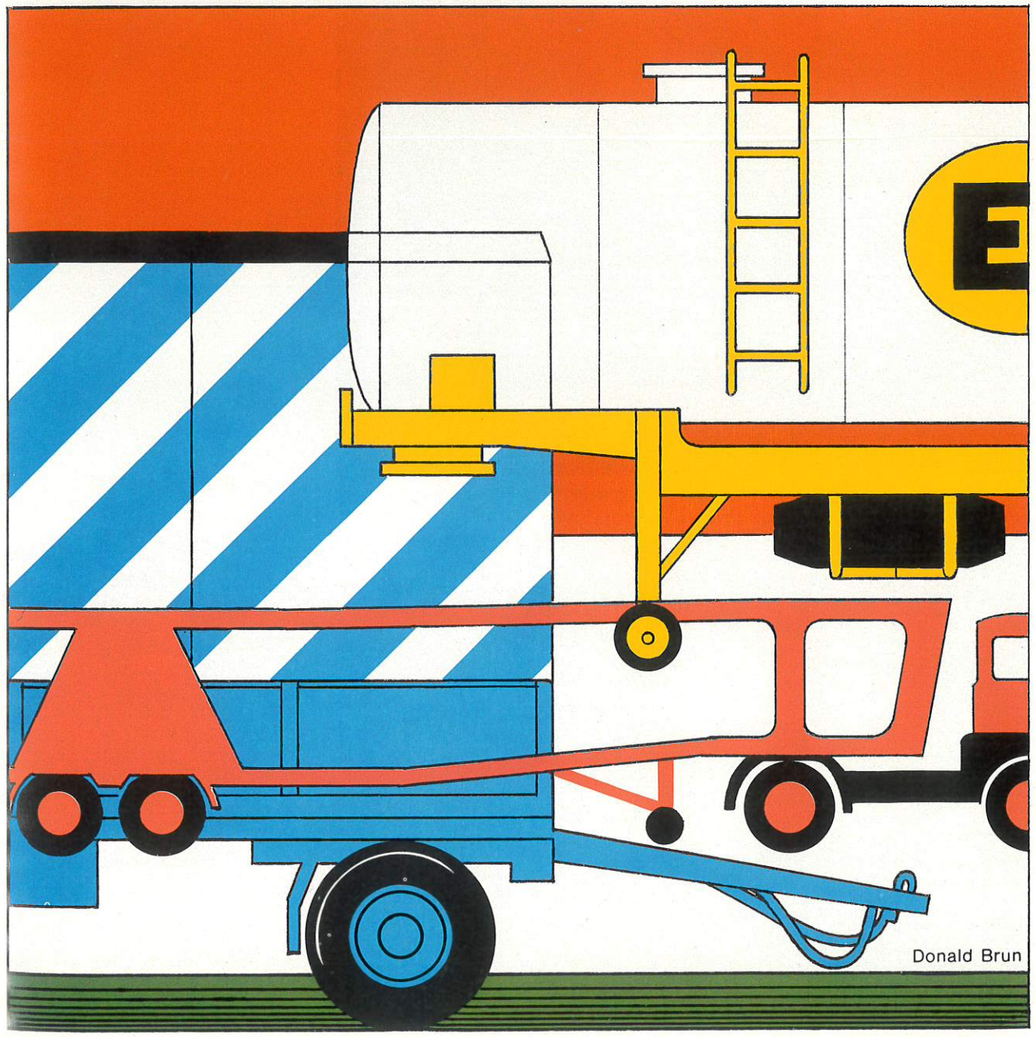
Feuerwehrfourgon Carrosserie Relais SA, Yverdon

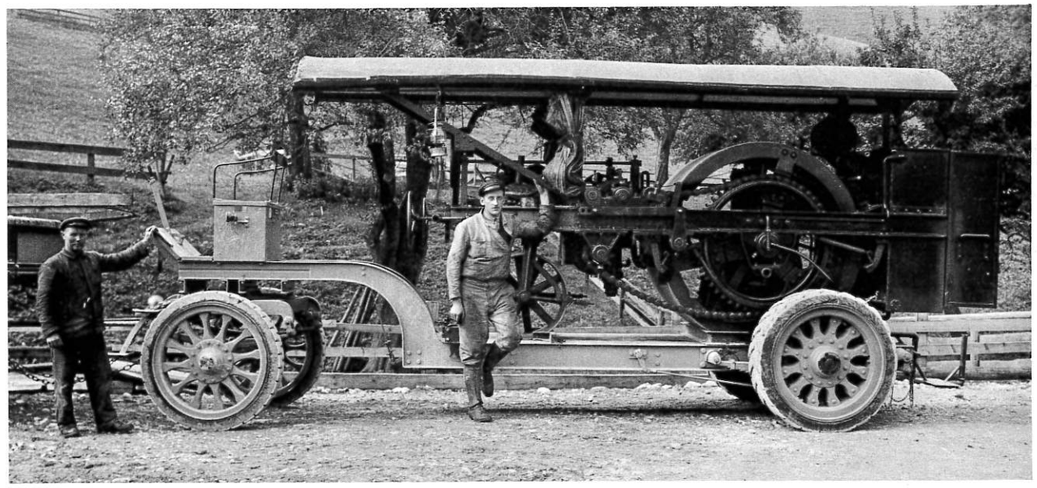




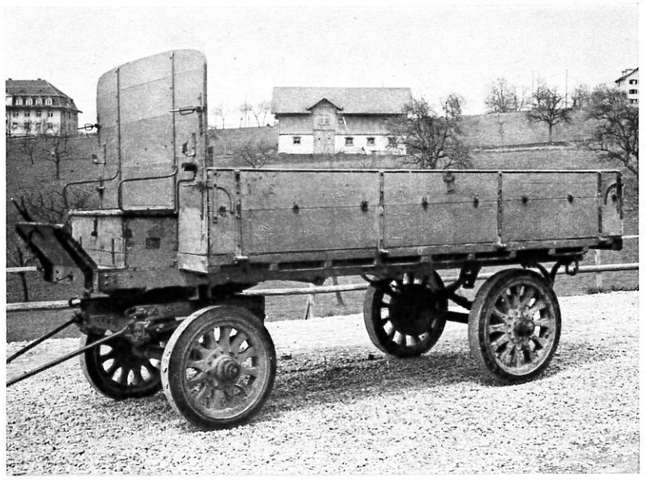


Um während des Krieges 1939—1945 die Brennstoffrationierung zu überbrücken, wurden von verschiedenen Firmen Holzvergaseranlagen eingebaut. Zum Teil wurden diese Aggregate durch schweizerische Carrosseriefirmen hergestellt.

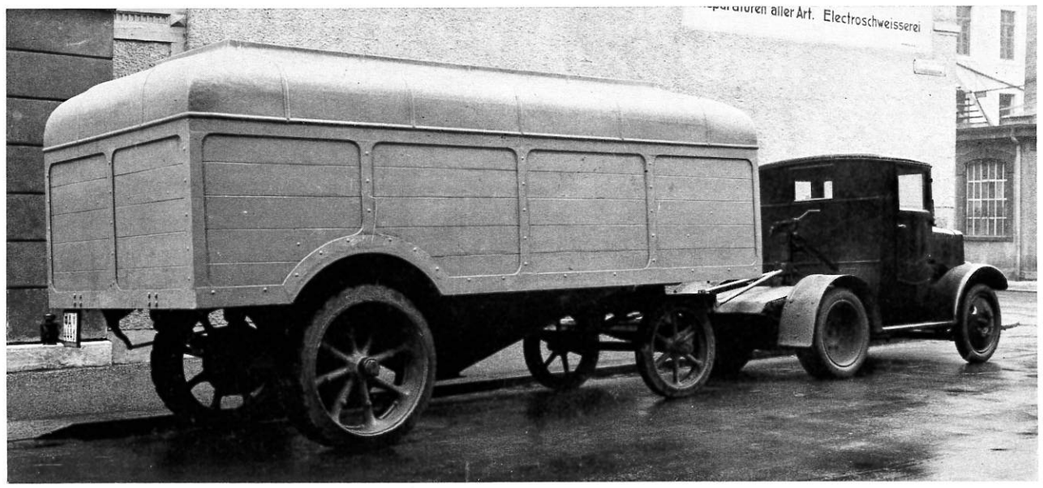




Tiefganganhänger 1926 J. Knupp, Konstruktionswerkstätte, St. Gallen



Anhänger 1926 J. Knupp, Konstruktionswerkstätte, St. Gallen

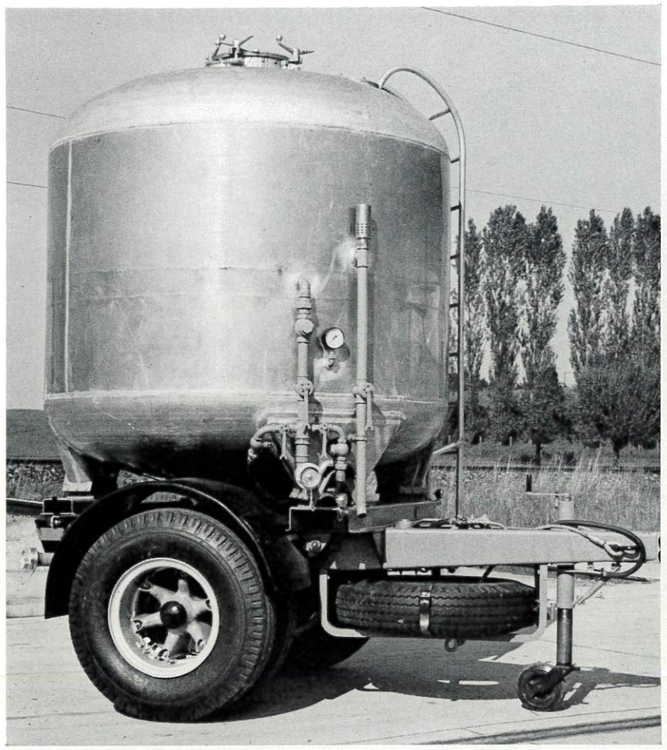


Getreidetransportanhänger 10 t G. Schelling AG, Anhängerbau, Basel

Anhänger einer Brauerei G. Schelling AG, Anhängerbau, Basel

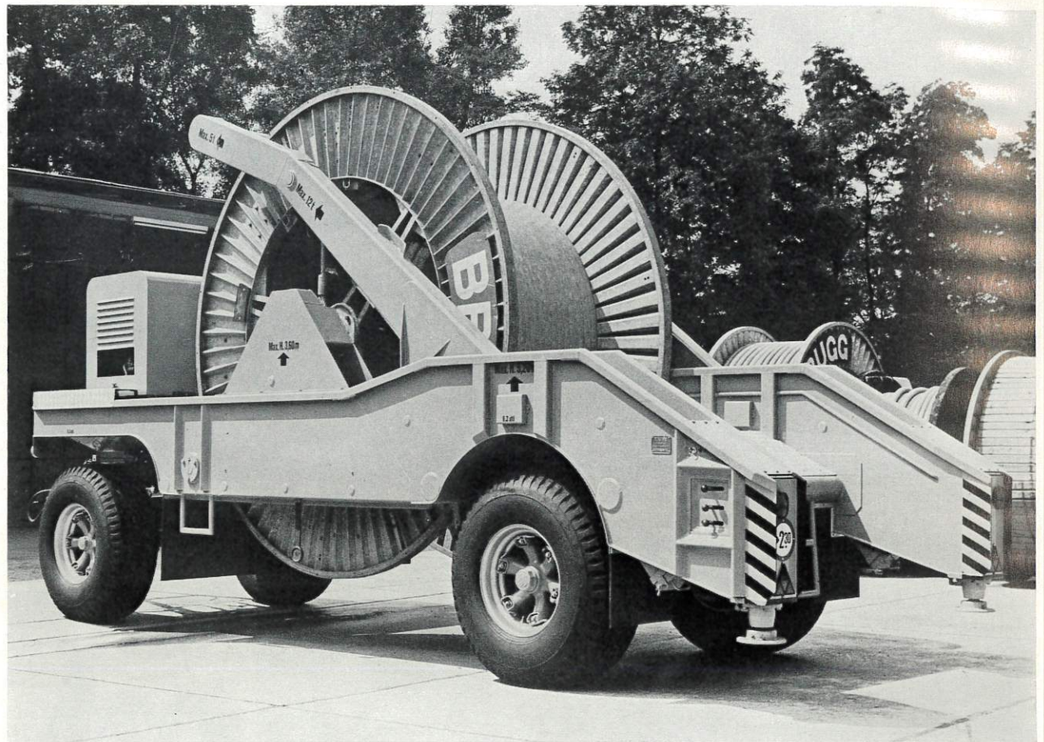
Milchtransportanhänger G. Schelling AG, Anhängerbau, Basel

Spezial-Rollschemel G. Schelling AG, Anhängerbau, Basel

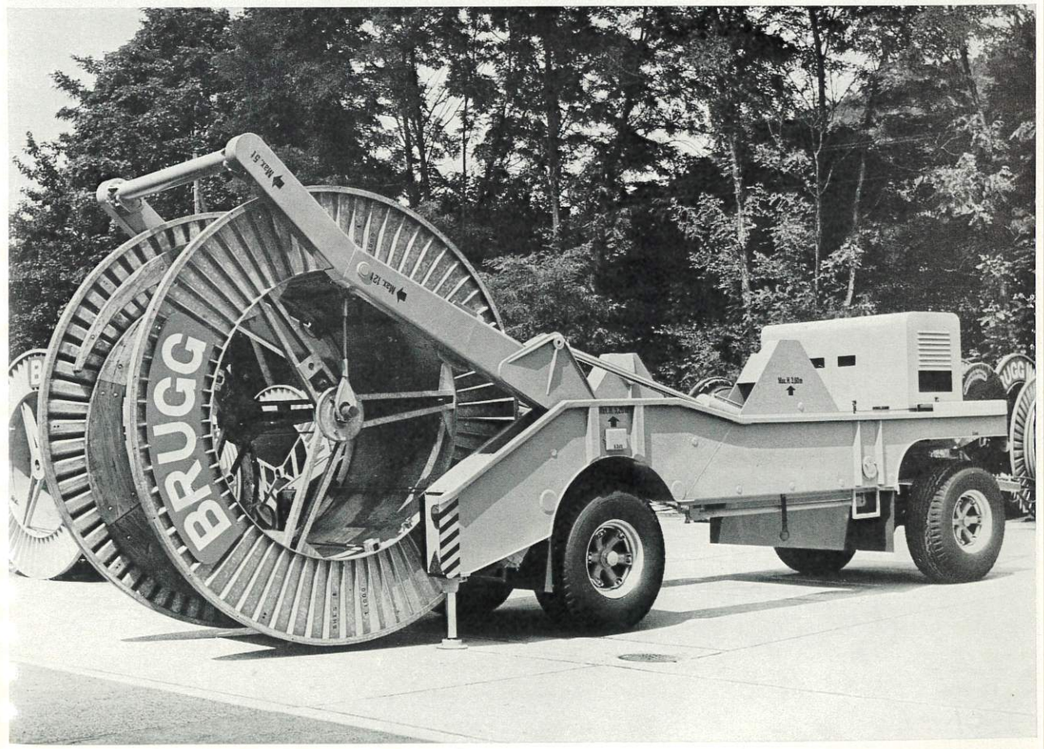


Spezialanhänger G. Schelling AG, Anhängerbau, Basel

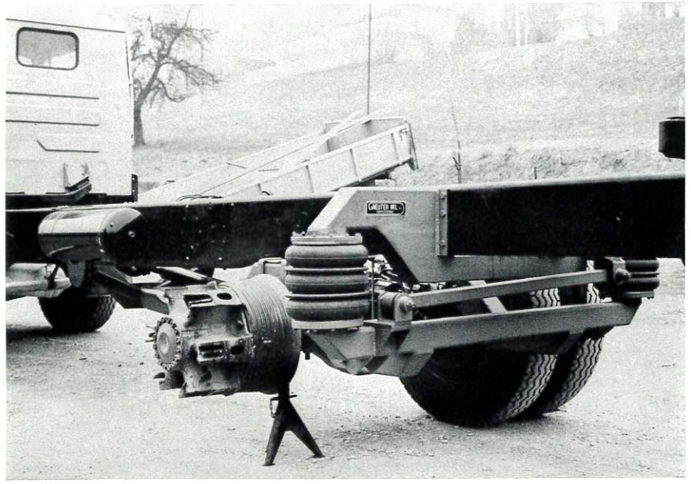
Anhänger einer Brauerei G. Schelling AG, Anhängerbau, Basel



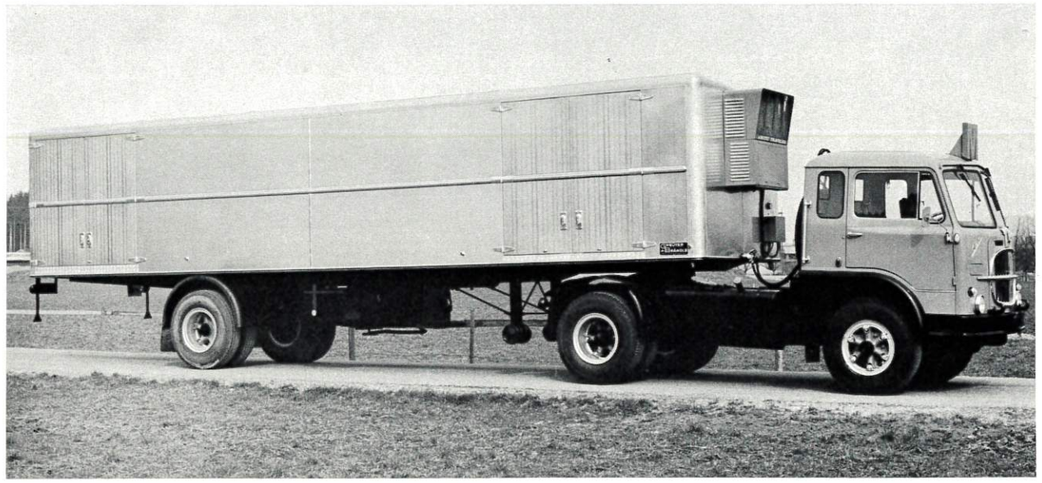
Kabeltransportanhänger mit Ladevorrichtung Carrosserie Koenig AG, Aarau



Kabeltransportanhänger Carrosserie Koenig AG, Aarau



Chassisdetail mit Luftfederung System «Greuter» Ad. Greuter, Fahrzeugbau, Wil

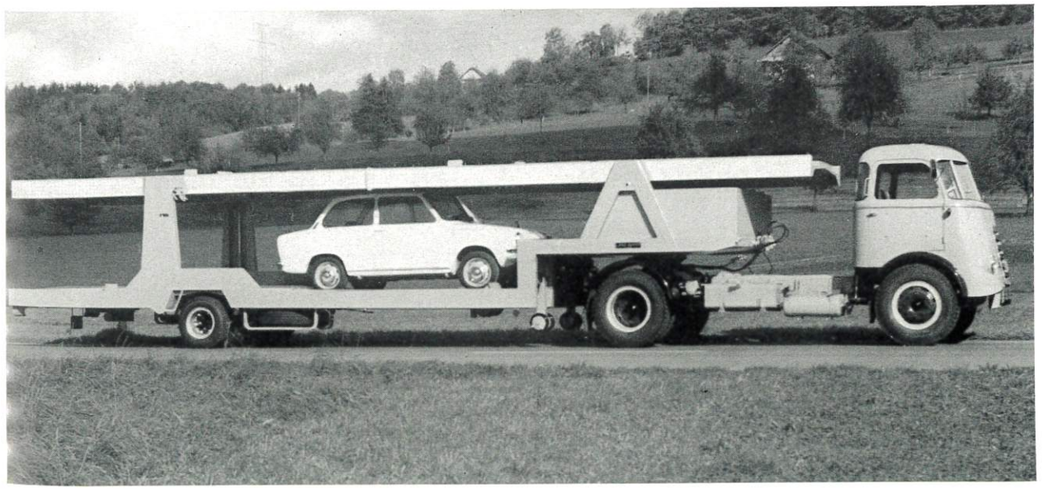


Kühlwagen-Sattelauflieger Ad. Greuter, Fahrzeugbau, Wil

Tiefkühlanhänger Ad. Greuter, Fahrzeugbau, Wil

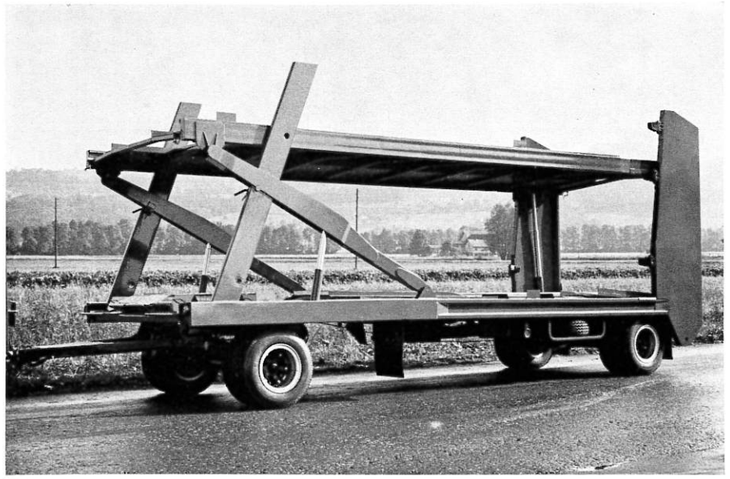
Spezialanhänger Ad. Greuter, Fahrzeugbau, Wil

3-Achs-Anhänger, Kipper Lanz + Marti AG, Fahrzeugbau, Sursee

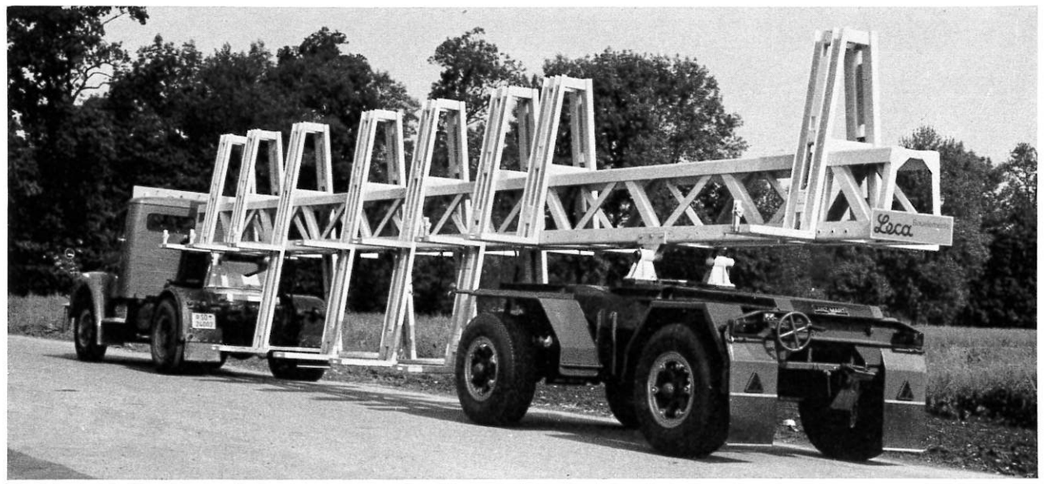


Autotransportanhänger Lanz + Marti AG, Fahrzeugbau, Sursee

Sattelaufleger Lanz + Marti AG, Fahrzeugbau, Sursee

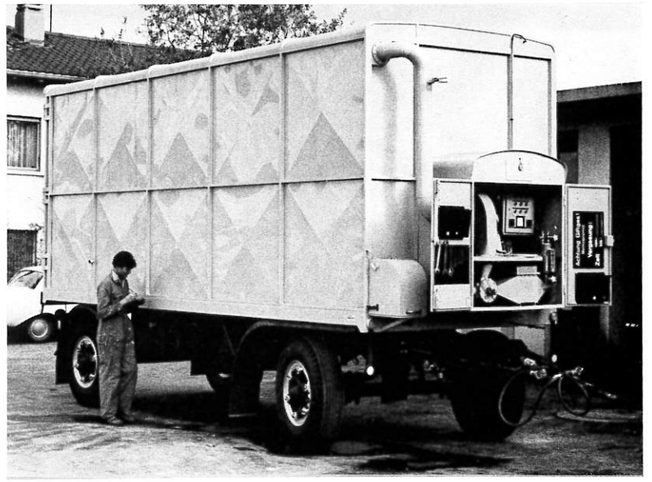


Autotransportanhänger Lanz + Marti AG, Fahrzeugbau, Sursee



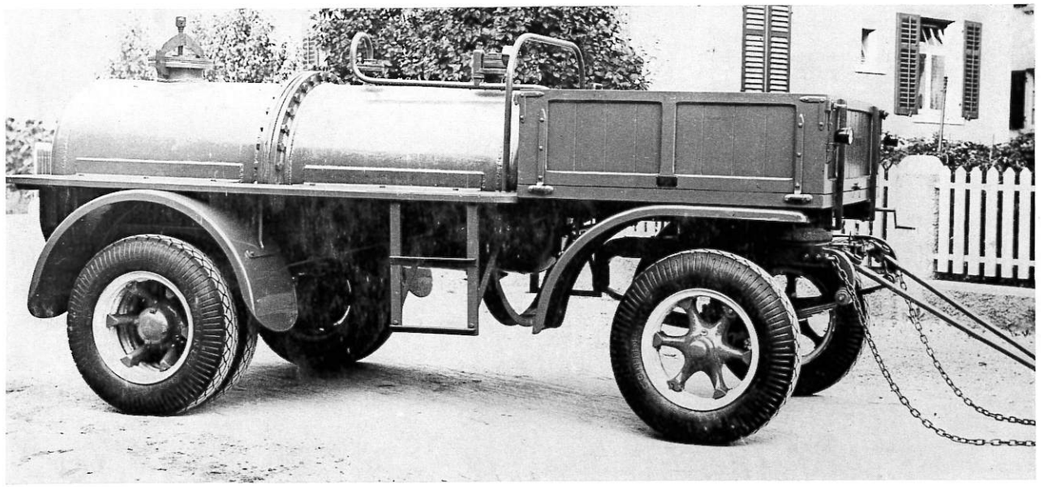
Spezialanhänger Lanz + Marti AG, Fahrzeugbau, Sursee

Spezialanhänger J. Knupp, Konstruktionswerkstätte, St. Gallen



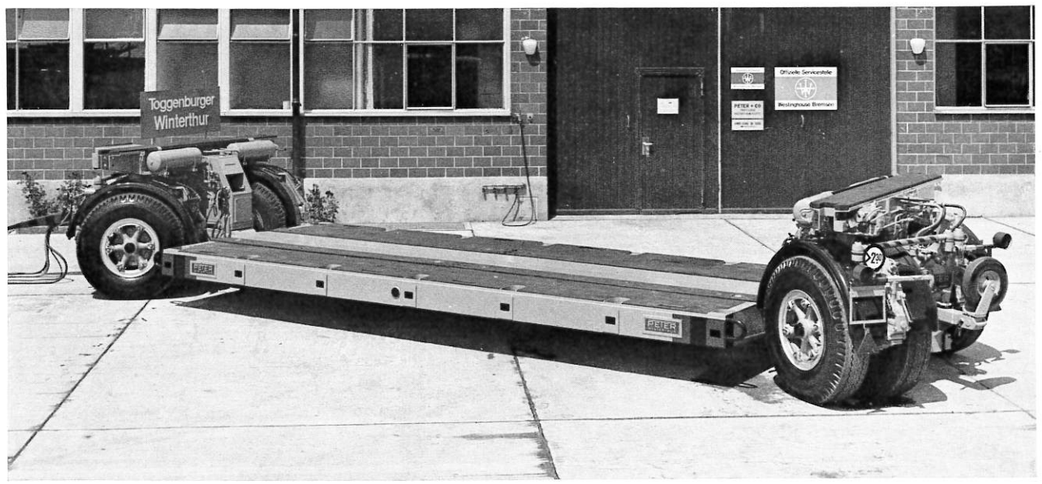
Begasungsanhänger für Nahrungsmittelkonservierung, giftgasdicht, 2,5 t
De Giorgi + Co., Auto-Carrosserie, Bern

Brauereianhänger E. Flückiger AG, Carrosserie, Huttwil



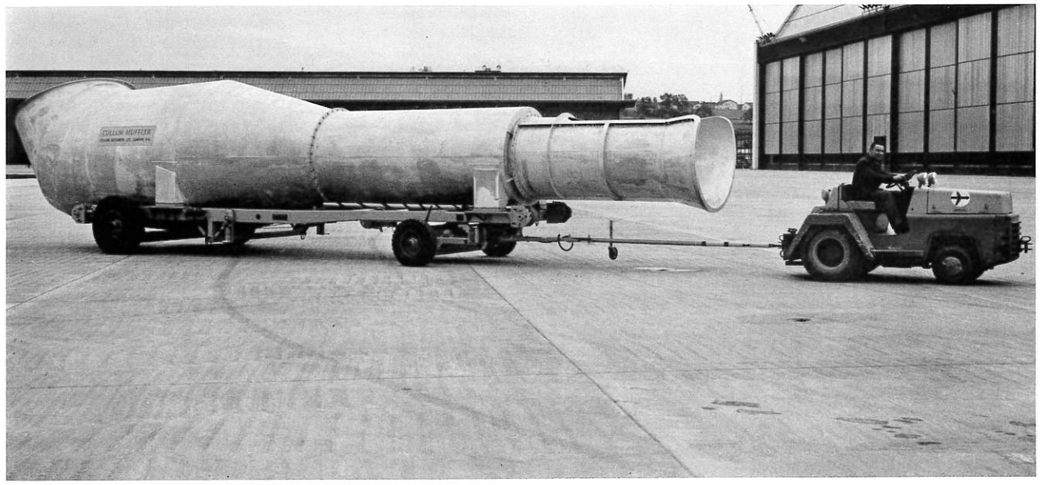
Tankanhänger Peter + Co., Fahrzeugbau, Winterthur

Tiefladeanhänger Peter + Co., Fahrzeugbau, Winterthur

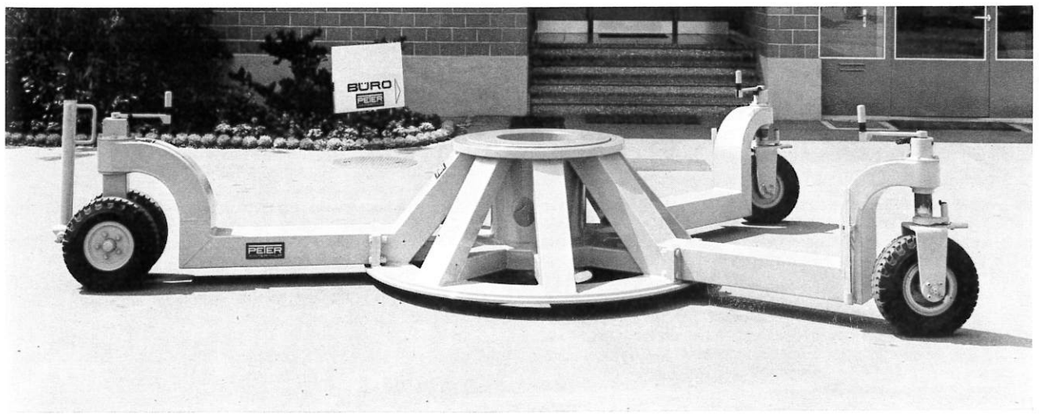


Tiefladeanhänger Peter + Co., Fahrzeugbau, Winterthur

Tankanhänger Peter + Co., Fahrzeugbau, Winterthur



Spezialanhänger Peter + Co., Fahrzeugbau, Winterthur



Montagewagen Peter + Co., Fahrzeugbau, Winterthur

Kipptank, aufgekippt Peter + Co., Fahrzeugbau, Winterthur

Anhänger, ganz aus Leichtmetall Alb. Grünenfelder, Fahrzeugbau, Kriessern

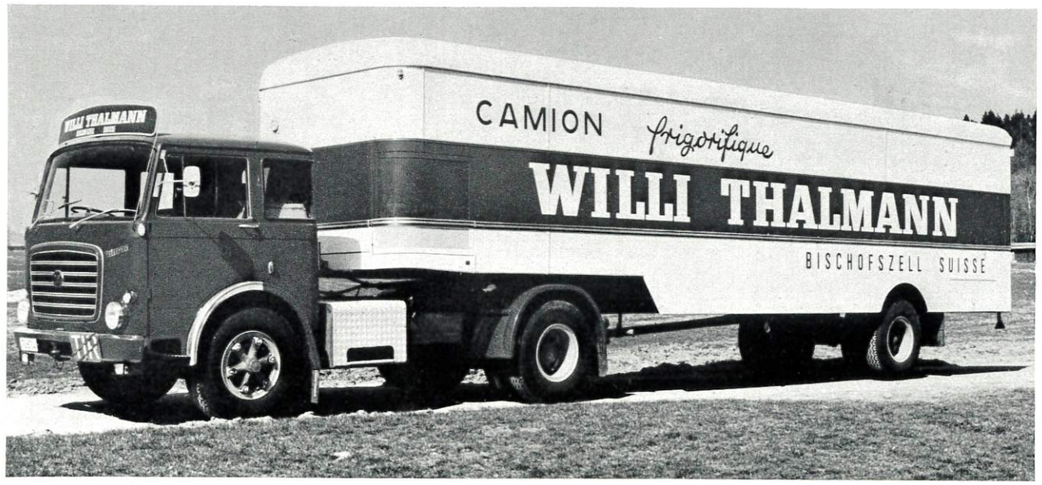
Spezialanhänger Draize SA, Ateliers de mécanique, Neuchâtel

Einige technische Daten:

Der ganze Anhängerzug ist 30 m lang und 3,50 m breit und besteht aus zwei Einheiten von 15 m, welche jede wieder in drei Teile zerlegt werden kann für unabhängige leichtere Transporte.
Tragkraft des ganzen Anhängers 500 Tonnen, er besitzt 96 doppeltbereifte Räder, wobei diese alle auf das gleiche Lenkzentrum einschlagen. Jede Chassiseinheit ist mit einem VW-Motorpumpenaggregat ausgerüstet. Sämtliche Räder sind druckluftgebremst, und sämtliche Achsen haben einen hydraulischen Achsdruckausgleich, die Chassishöhe kann hydraulisch um 20 cm verstellt werden.

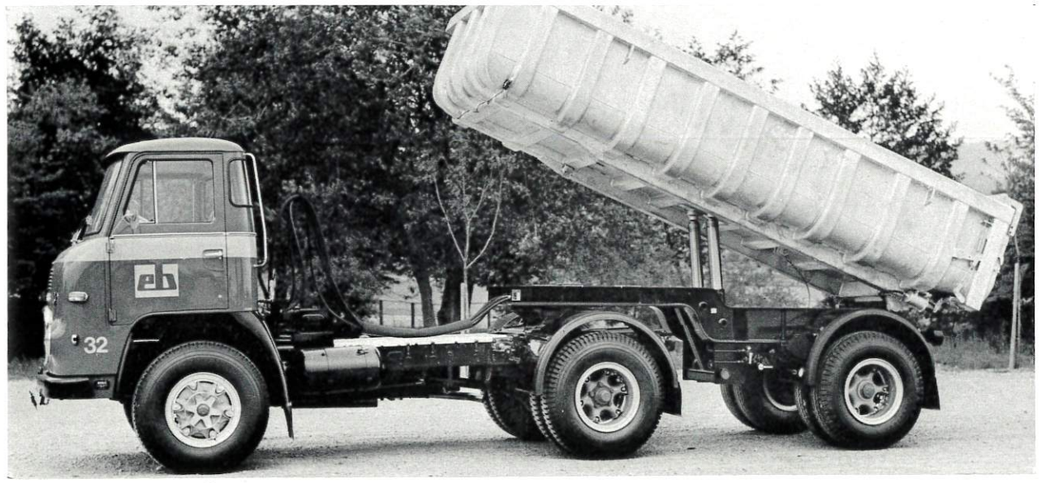
Die Lenkung ist mit Servo-Lenkhilfe ausgerüstet und hat zudem eine unabhängige hydraulische Lenkung mittels Ventilsteuerung. Jede Achse ist mit Gummifederung ausgerüstet mit zusätzlicher hydropneumatischer Federung.

Kippanhänger zum Transport von losen Gütern E. Frey AG, Carrosseriebau, Safenwil



Kühlanhänger Hänni, Carrosseriewerk, Zürich

Tankanhänger E. Dürst, Fahrzeugbau, Wetzikon



Leichtmetallkippmulde auf Sattelschlepper E. Dürst, Fahrzeugbau, Wetzikon

Schneepflug Marcel Boschung, Konstruktionswerkstätte, Schmitten

Schneefräse Marcel Boschung, Konstruktionswerkstätte, Schmitten

Anhänger zum Sanden Marcel Boschung, Konstruktionswerkstätte, Schmitten

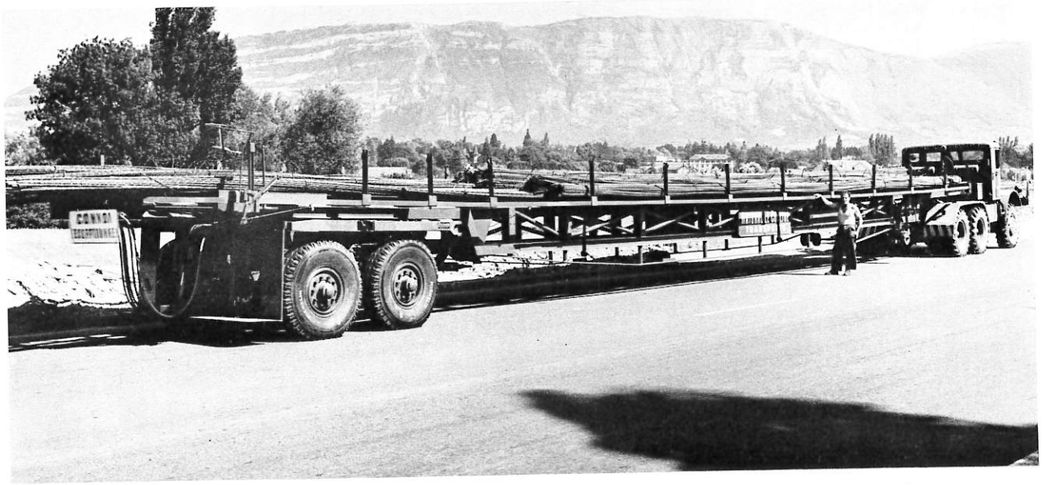
Fahrbare Toilettenanlage Walter Baumann, Carrosserie, Burgdorf

Leichtmetallaufbau «Alusuisse» Gemeinschaftsarbeit von W. Köng und G. Schelling, Basel

Zweiachskipper Métanova SA, Carrosserie, Cressier

Verkaufsanhänger T. Brändle, Carrosserie, Wil

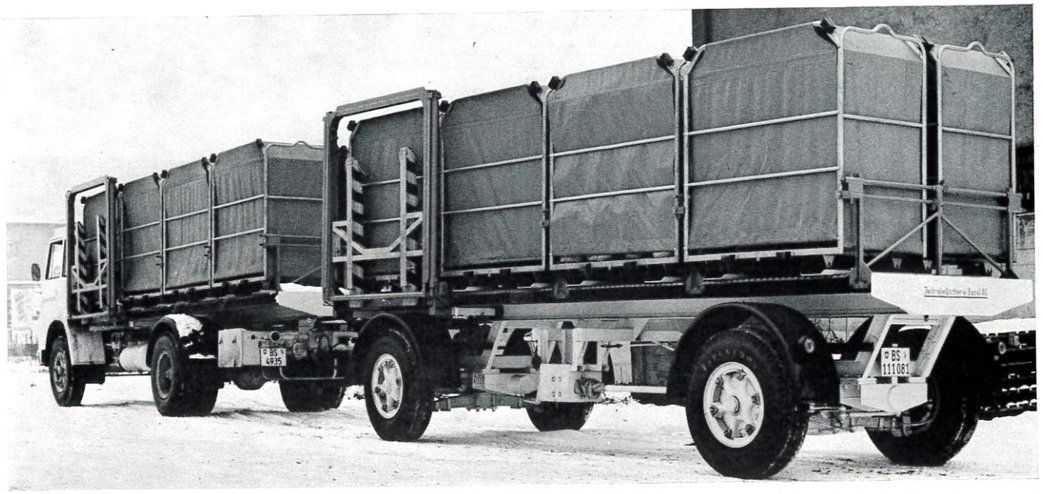
Verkaufsanhänger T. Brändle, Carrosserie, Wil



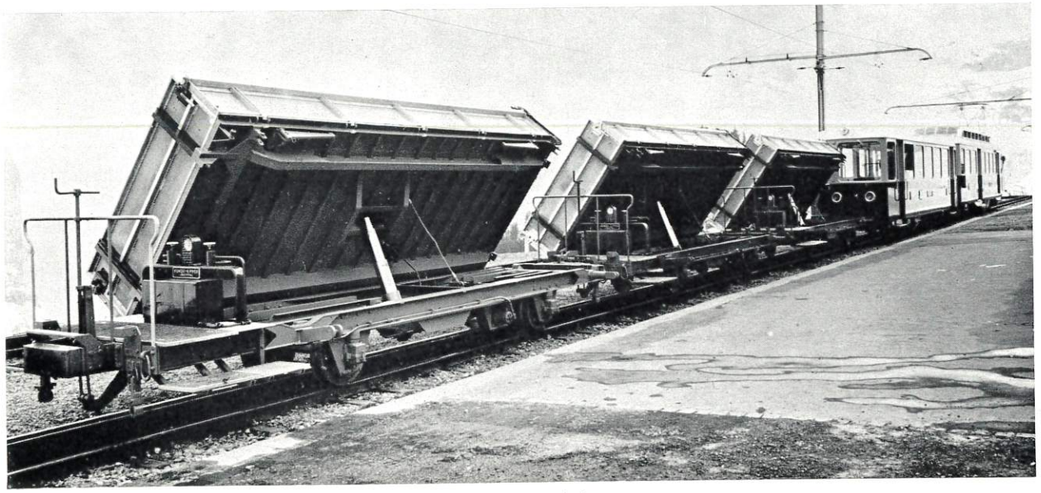
Spezialanhänger Carrosserie Richard, Genève-Carouge

Autotransportanhänger Martin Nencki AG, Fahrzeugbau + Hydraulik, Langenthal

Autotransportanhänger Martin Nencki AG, Fahrzeugbau + Hydraulik, Langenthal

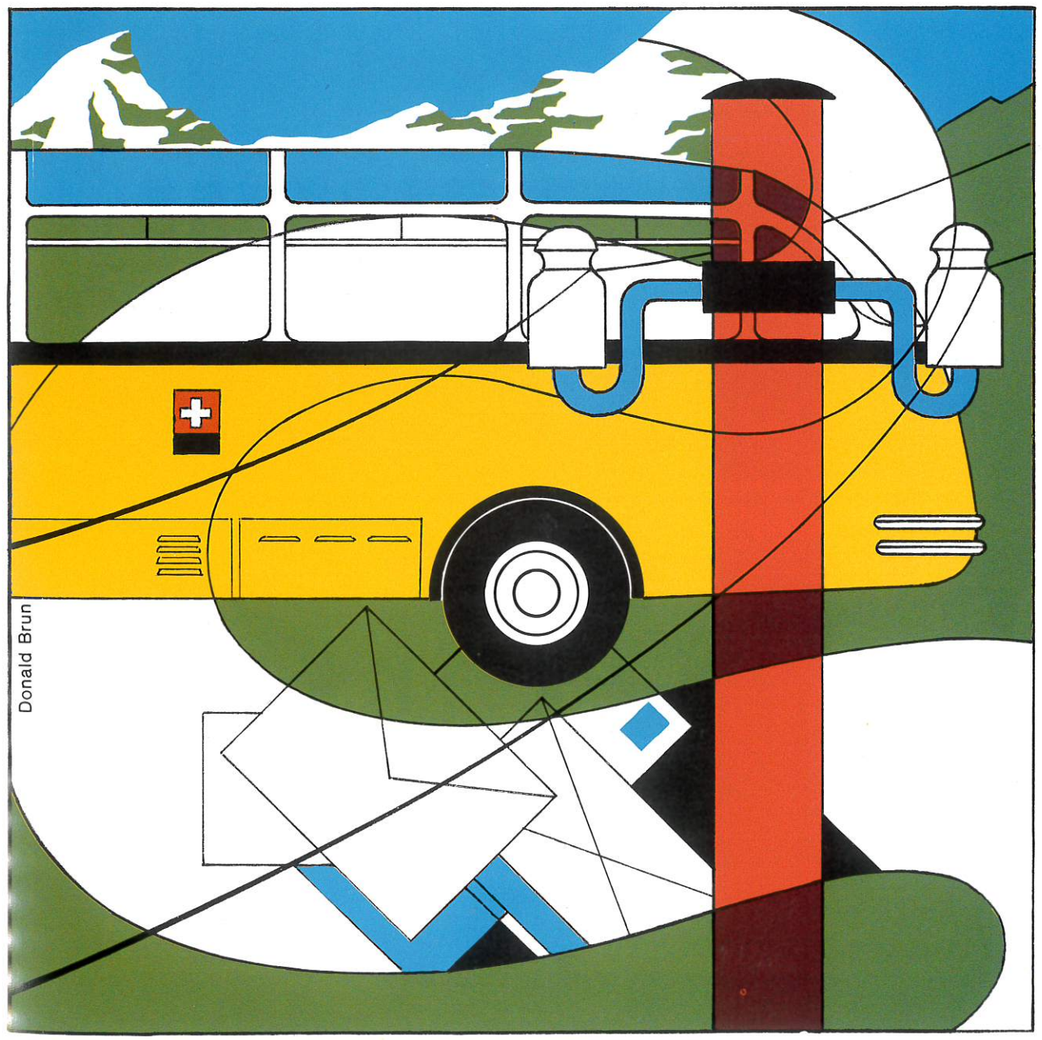


Spezialanhänger für Wäschecontainertransport
Martin Nencki AG, Fahrzeugbau + Hydraulik, Langenthal



Eisenbahnkipper Martin Nencki AG, Fahrzeugbau + Hydraulik, Langenthal

PTT-Fahrzeuge

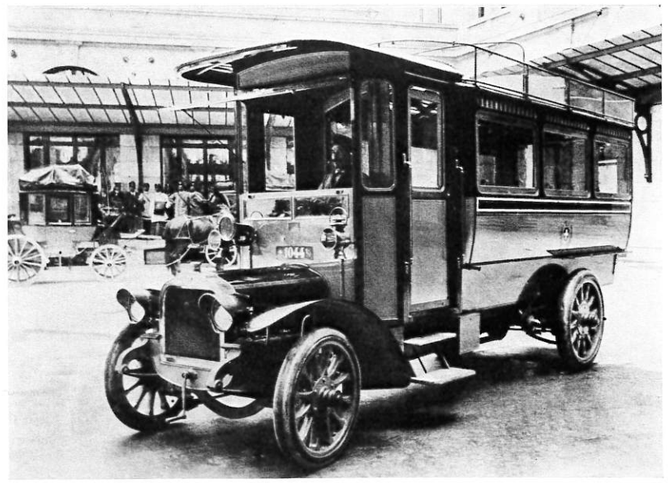


Donald Brun

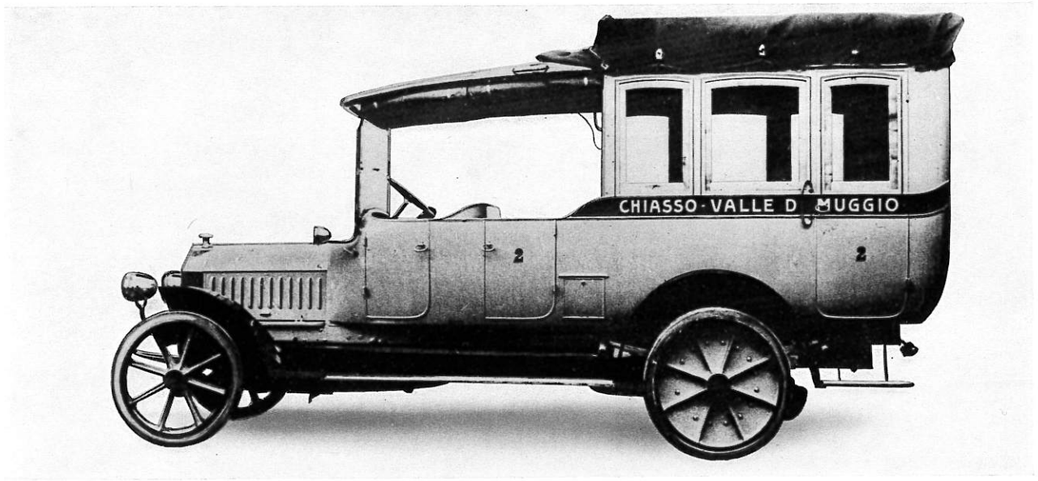
Erster konzessionierter Postkurs Yverdon-Moudon 1904 Photo PTT-Museum

Konzessionierte Autokurslinie der Zuger Verkehrsbetriebe, «Orion»-Busse 1905 Photo PTT-Museum

Martini Unterflur 1906 Photo PTT-Museum

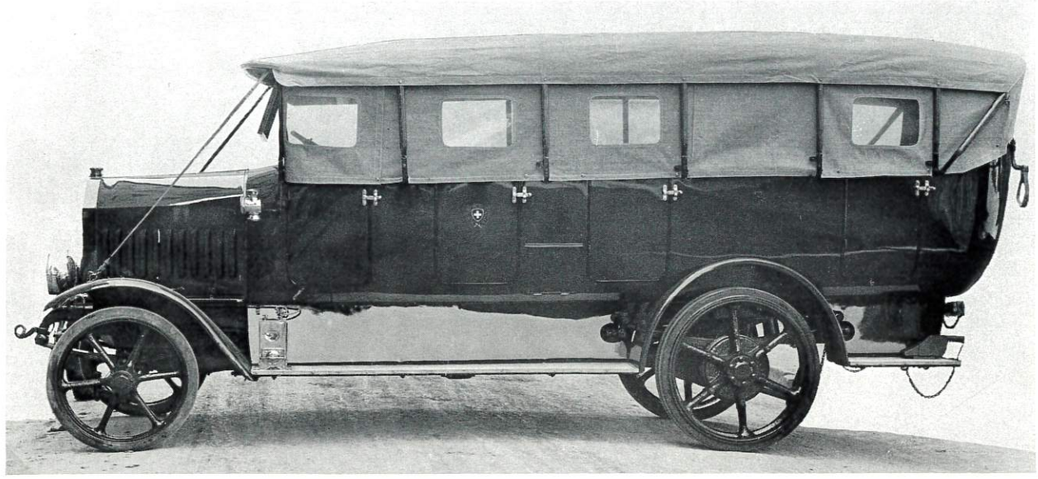


Saurer-Omnibus 1906 Photo PTT-Museum

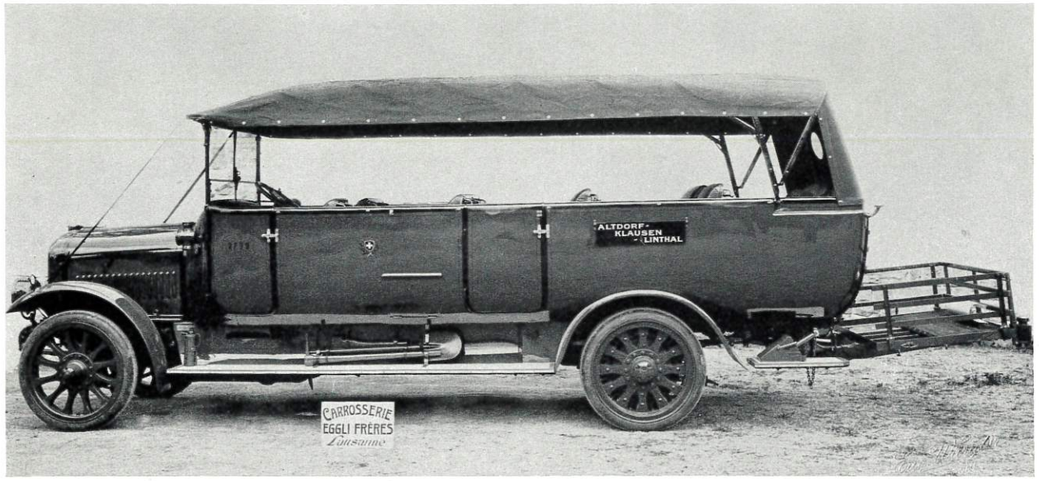


Konzessionierter Postkurs Berna Typ GC 1916 Photo PTT-Museum

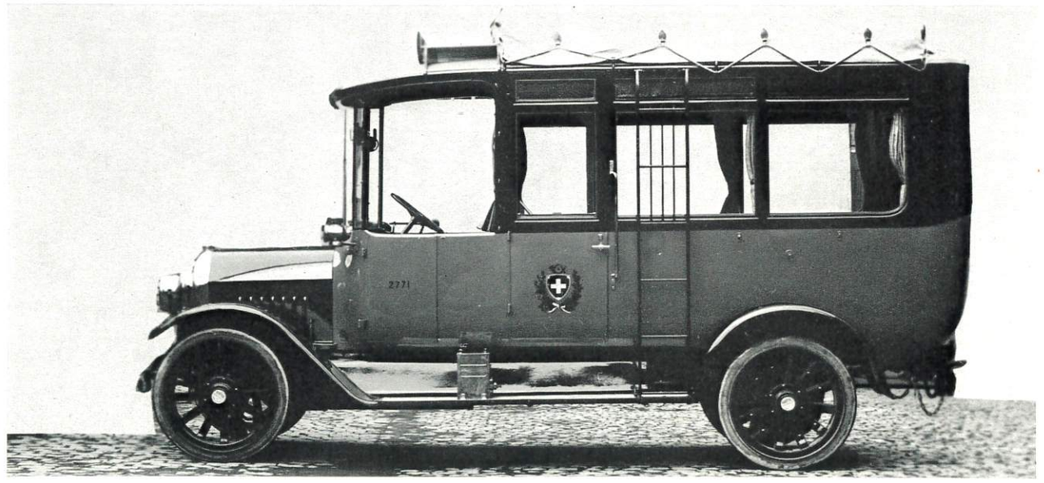
Berna 1919 Photo PTT-Museum



Saurer 1919 Carrosserie G. Gangloff SA, Genève Photo PTT-Museum



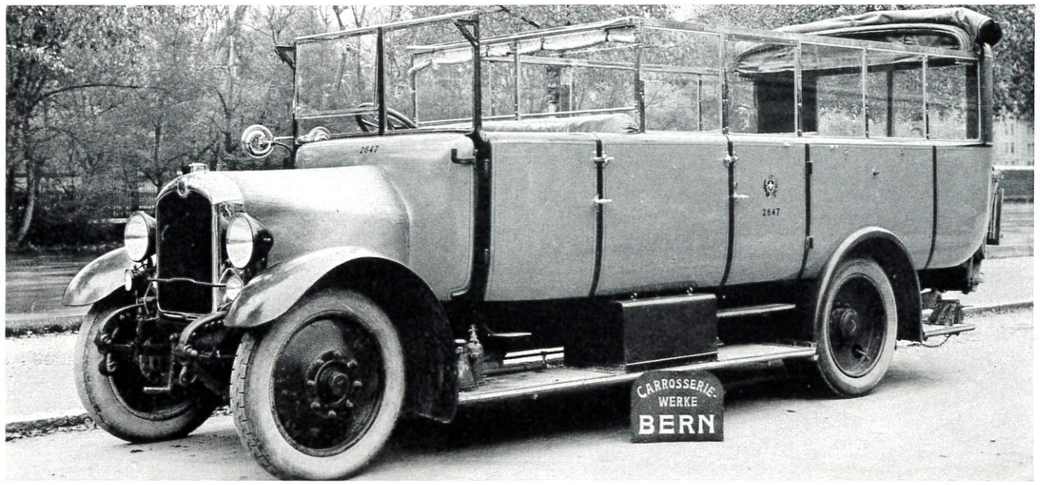
Car alpin 1920—1921, Nouvelle Carrosserie Eggli SA, Lausanne Photo PTT-Museum



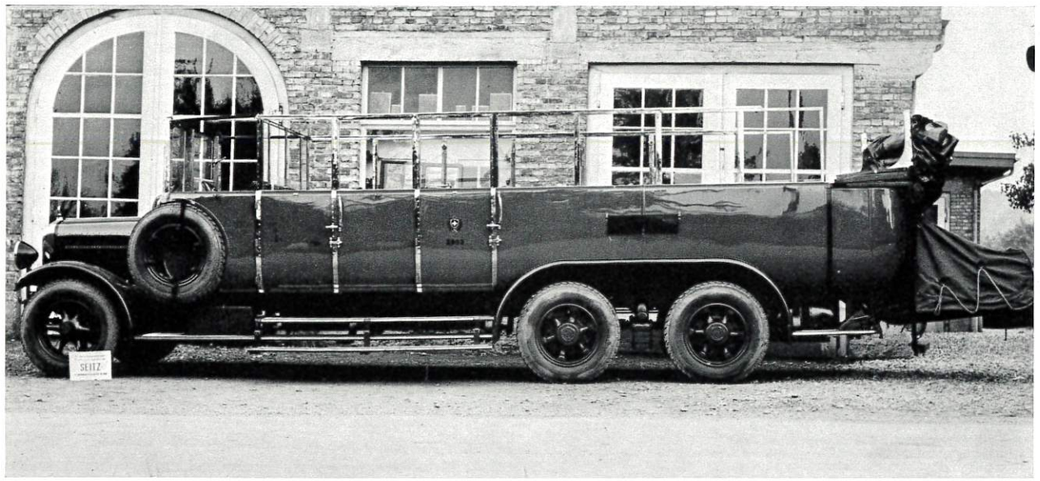
Omnibuskarosserie PTT auf Martini-Chassis 1919 Gebr. Tüscher + Co., Carrosserie, Zürich

Saurer-Alpenwagen AD 1923 Photo PTT-Museum

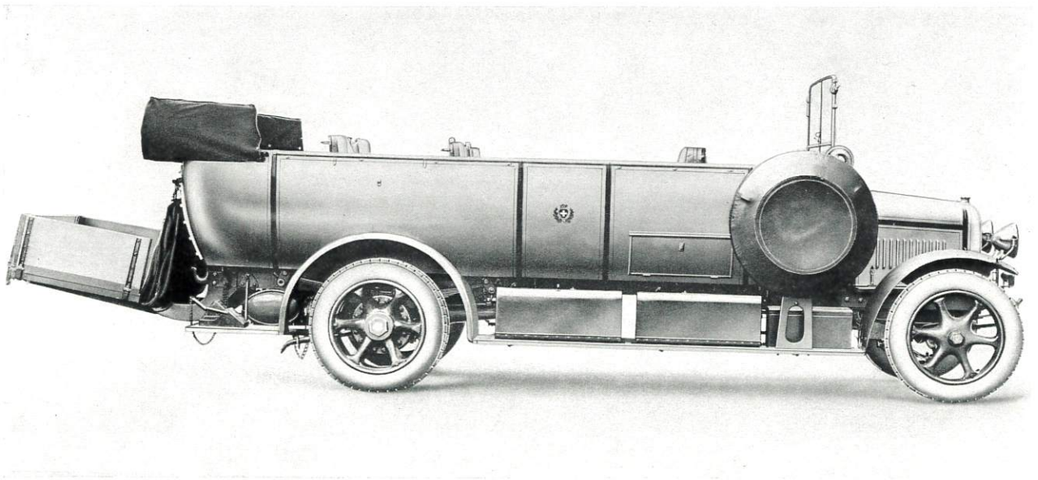
Saurer 1923 Photo PTT-Museum



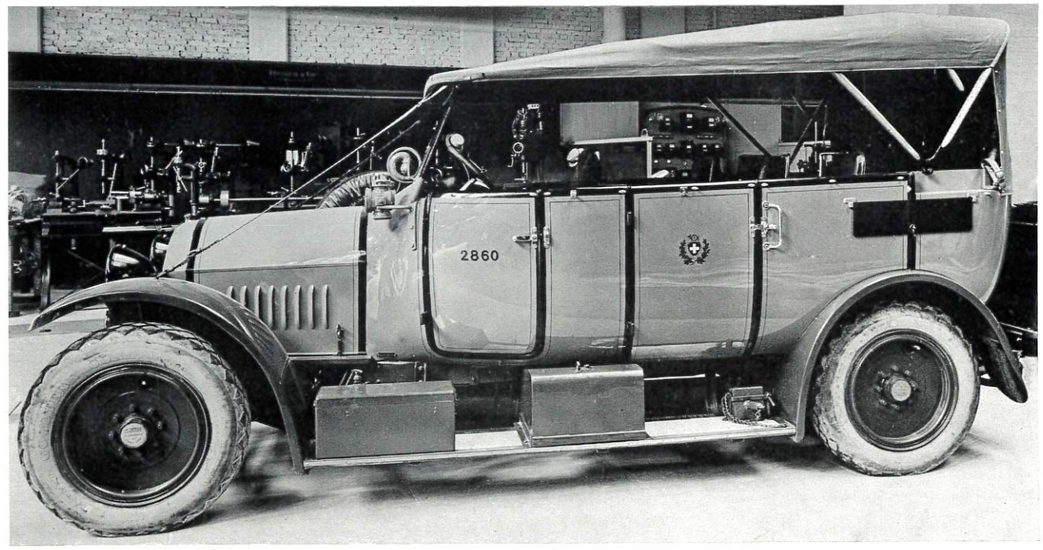
1925 Ramseier + Jenzer AG, Carrosseriewerke, Bern



Saurer-3-Achser 1924—1925 Photo PTT-Museum

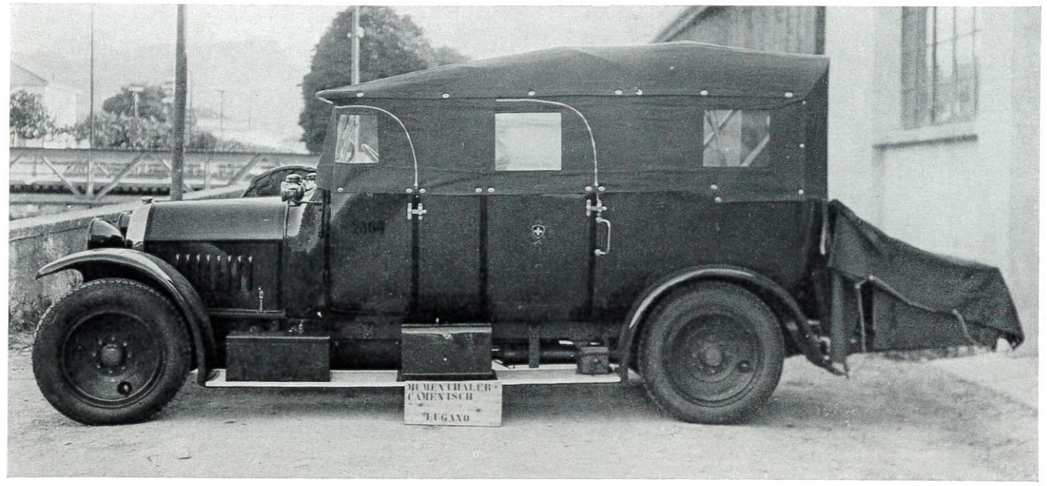


Car alpin PTT 1923—1924 Gebr. Tüscher + Co., Carrosserie, Zürich

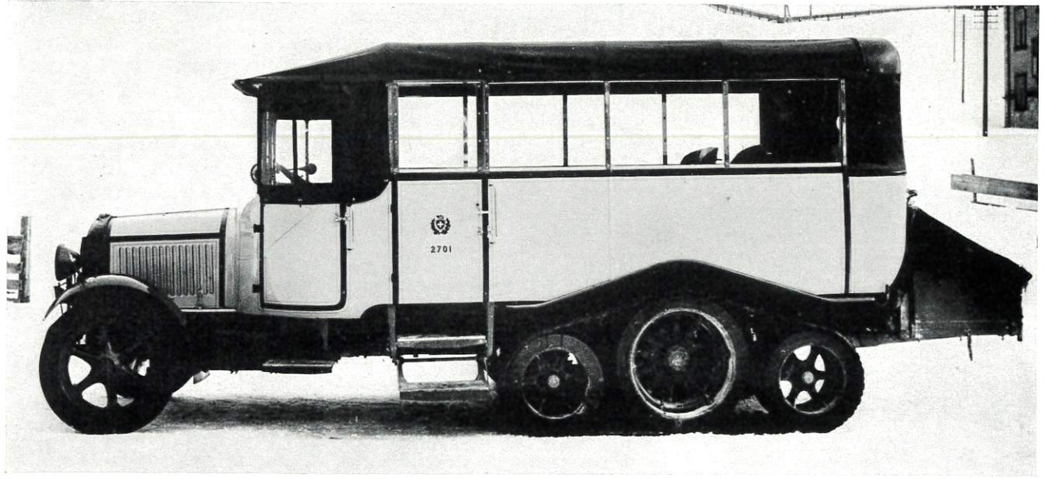


Martini 1924 Photo PTT-Museum

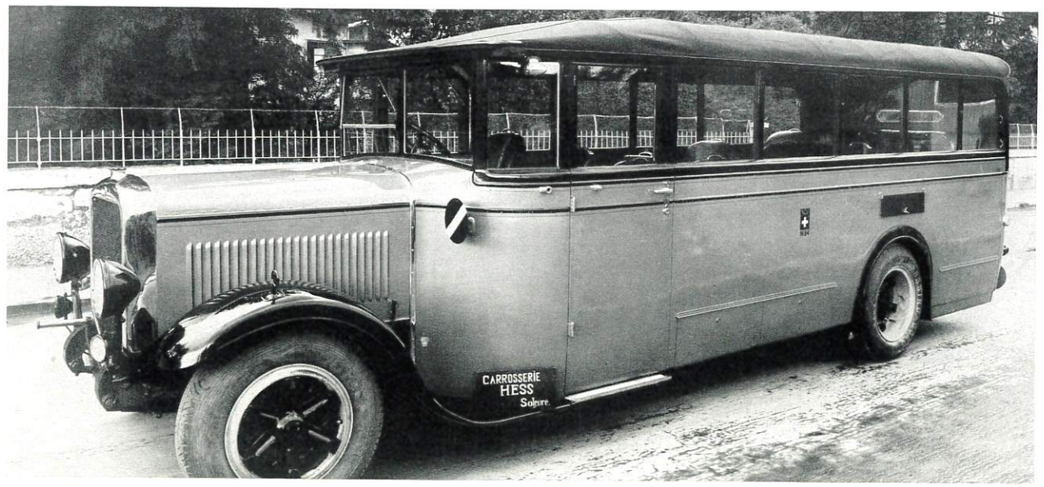
Citroën-Postauto 1933, Raupenantrieb Photo PTT-Museum



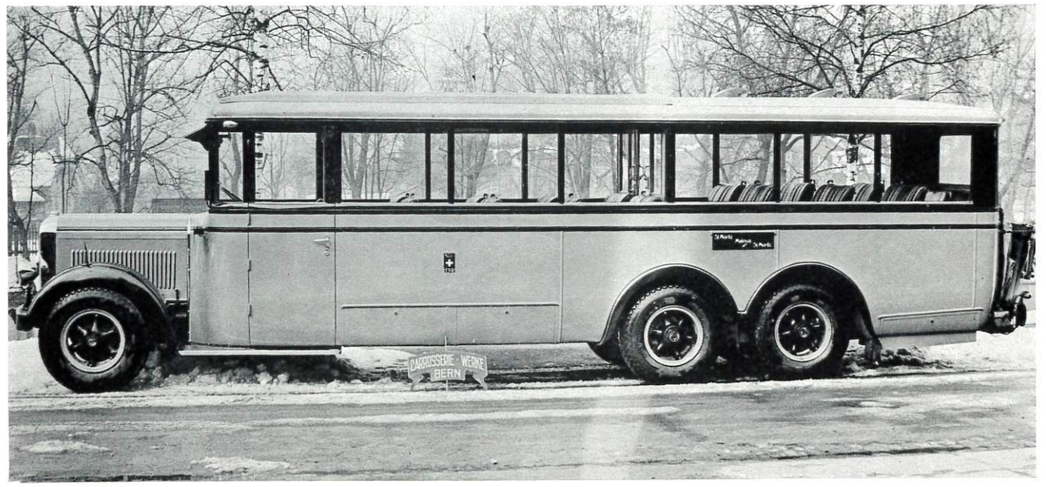
Martini 1924 Photo PTT-Museum



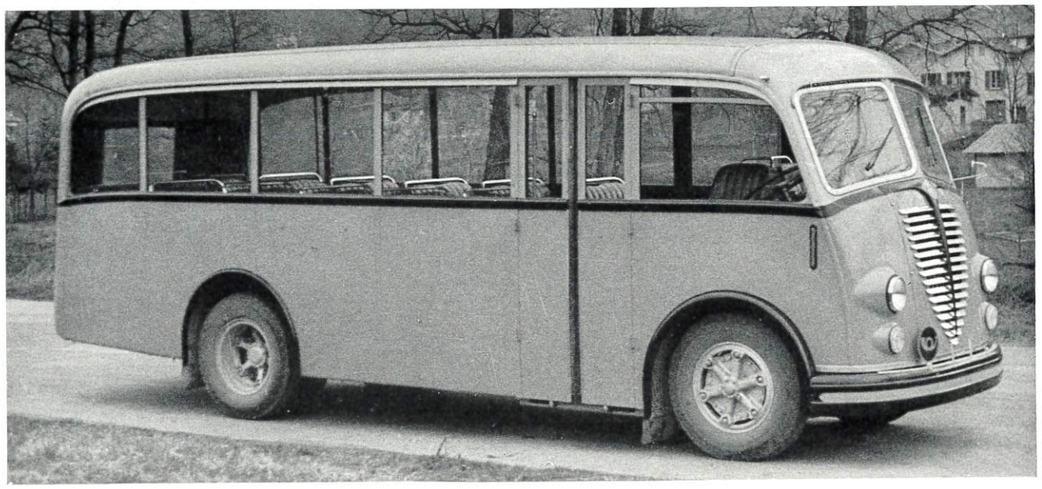
Saurer 1924 «Nyberg»-Raupenantrieb Photo PTT-Museum



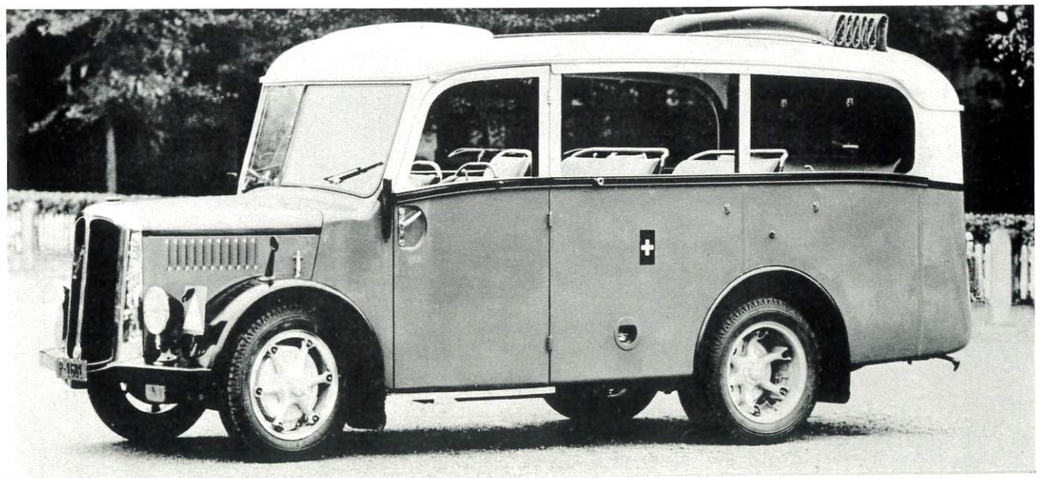
Alpenwagen 1928 Carrosserie Hess AG, Bellach



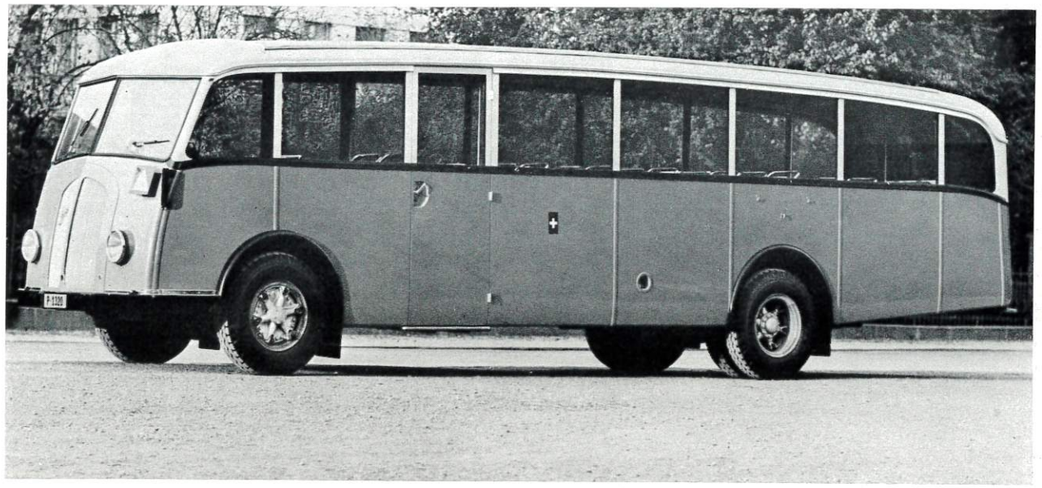
Omnibus auf FBW-Dreiachs-Chassis Ramseier + Jenzer AG, Carrosseriewerke, Bern



Saurer LCBD 2 1939 Photo PTT-Museum

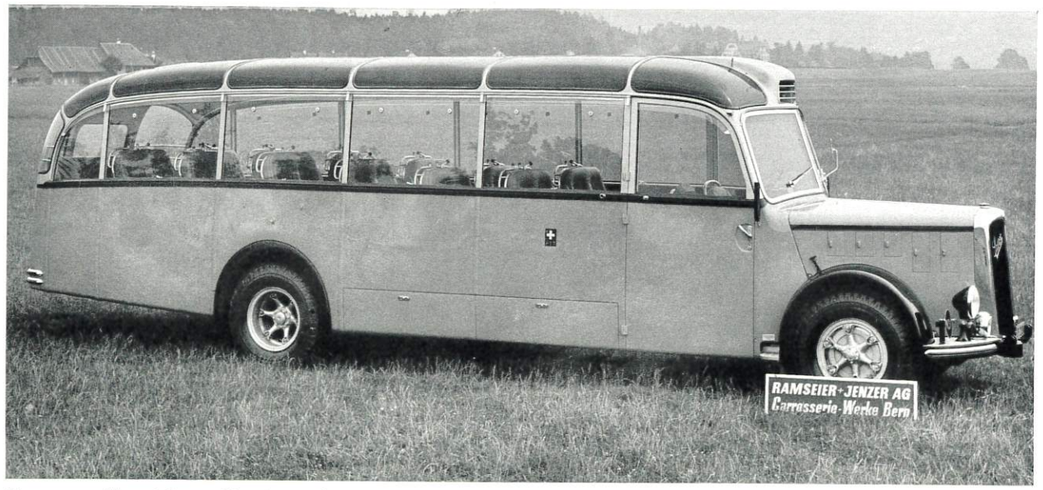


Saurer 1949 Bosia, Bernasconi + Ortelli, Carrozzeria, Lugano



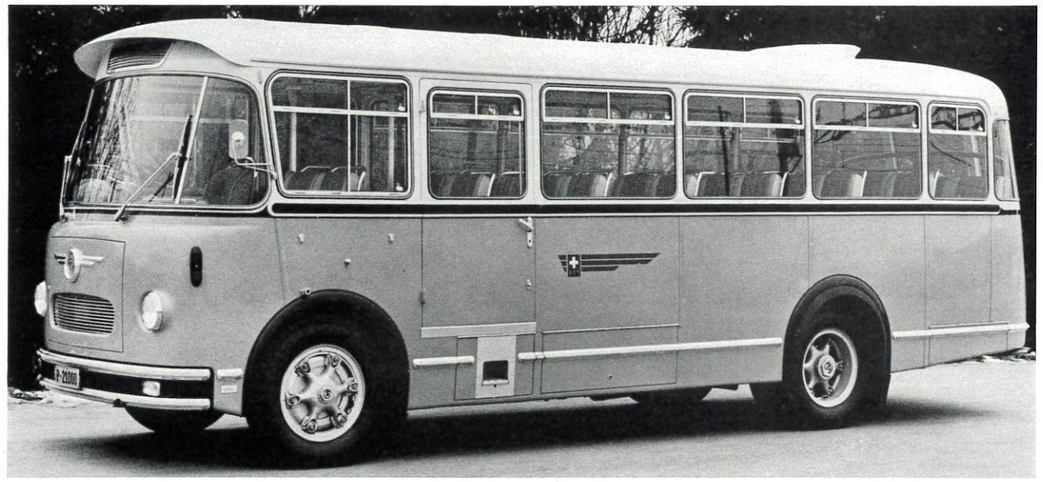
Saurer 1943 Photo PTT-Museum

Saurer-4C-Zugwagen, Moser-Anhänger 1946 Photo PTT-Museum



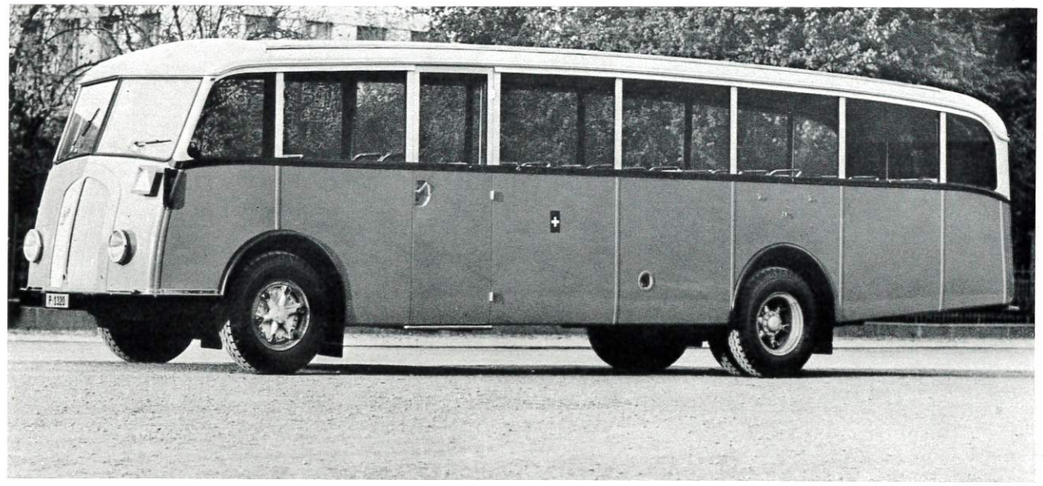
Alpenwagen IIIa auf Saurer-Chassis 1950/51 Ramseier + Jenzer AG, Carrosseriewerke, Bern

Berna-2H-Alpenwagen IIa 1957 Gebr. Tüscher + Co., Carrosserie, Zürich Photo PTT-Museum



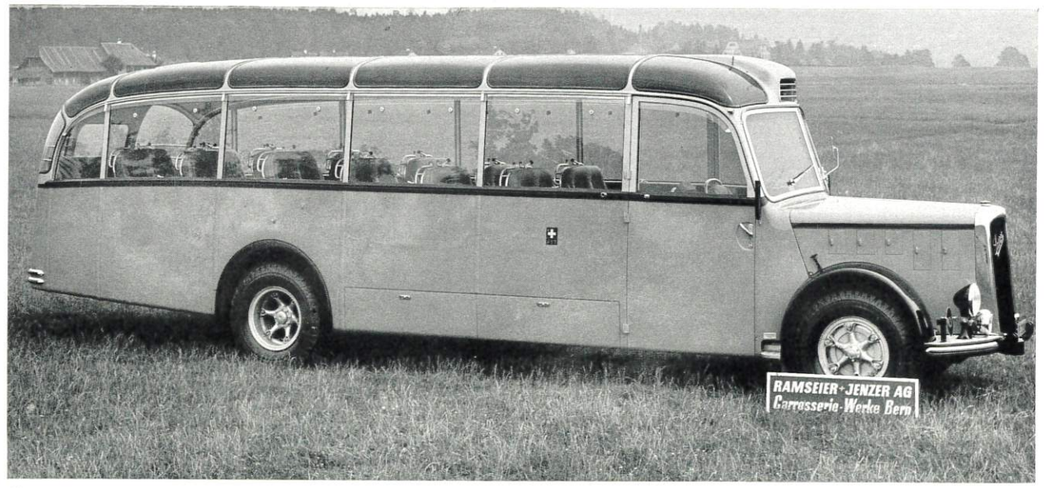
Prototyp Alpenwagen III-U FBW 1962 Carrosserie Hess AG, Bellach Photo PTT-Museum

PTT-Alpenwagen Saurer IV-U 1963 Photo PTT-Museum



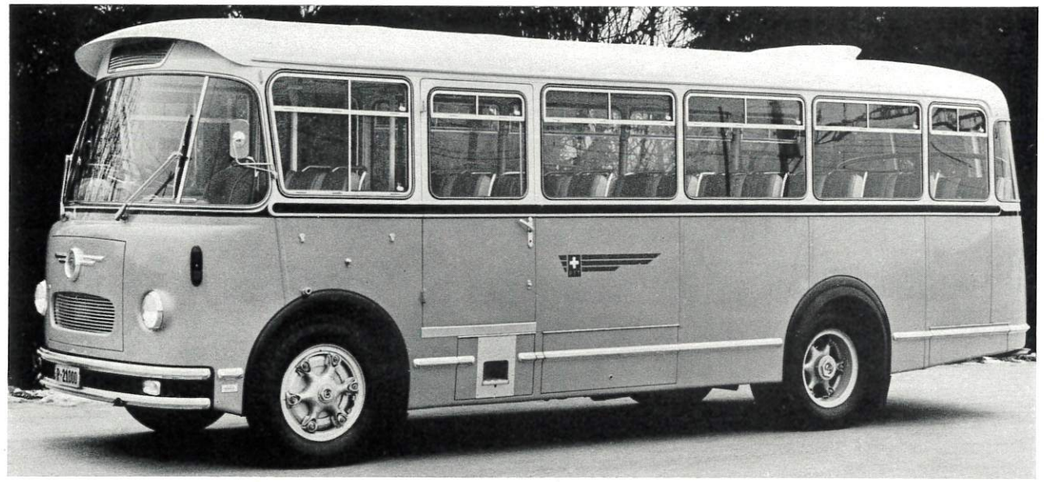
Saurer 1943 Photo PTT-Museum

Saurer-4C-Zugwagen, Moser-Anhänger 1946 Photo PTT-Museum

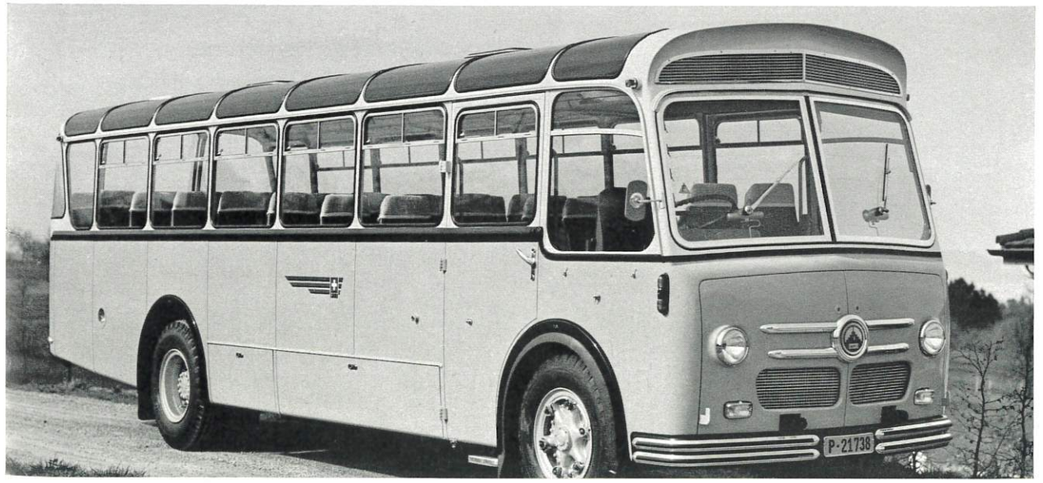


Alpenwagen IIIa auf Saurer-Chassis 1950/51 Ramseier + Jenzer AG, Carrosseriewerke, Bern

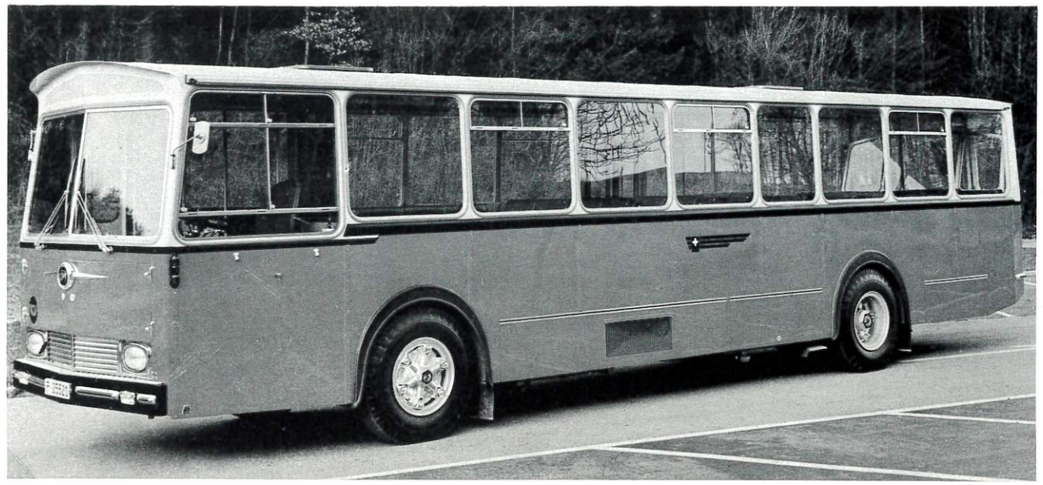
Berna-2H-Alpenwagen IIa 1957 Gebr. Tüscher + Co., Carrosserie, Zürich Photo PTT-Museum



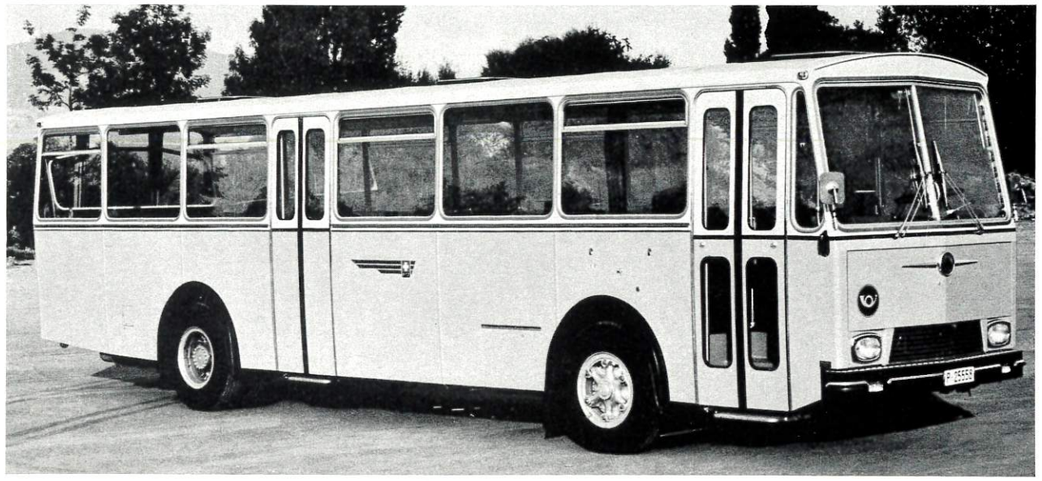
Prototyp Alpenwagen III-U FBW 1962 Carrosserie Hess AG, Bellach Photo PTT-Museum



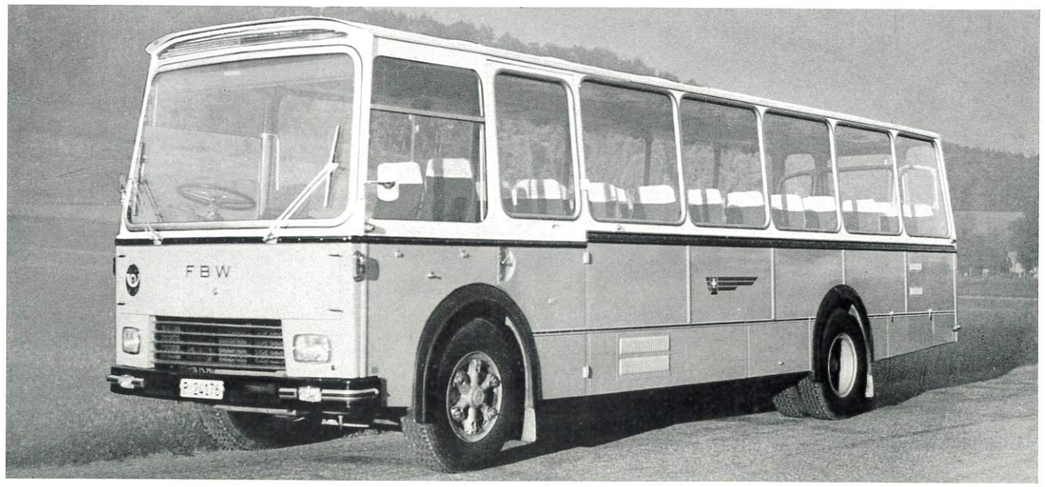
PTT-Alpenwagen Saurer IV-U 1963 Photo PTT-Museum



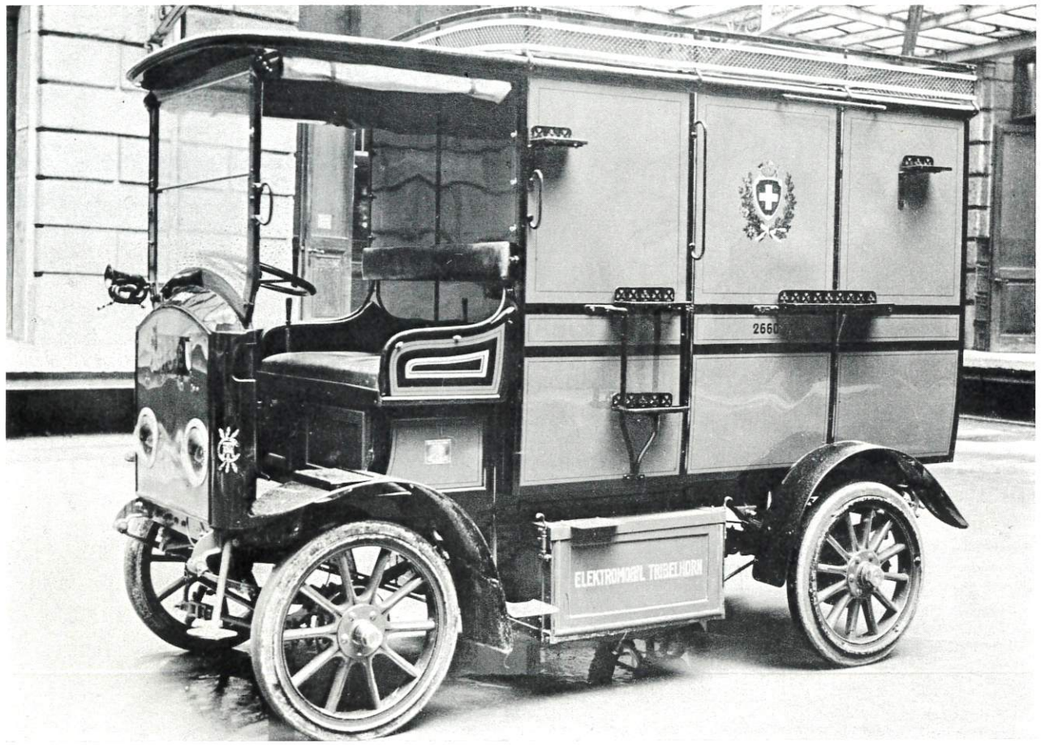
Prototyp einer Kurswagen-Karosserie für die PTT 1966 Gebr. Tüscher + Co., Carrosserie, Zürich



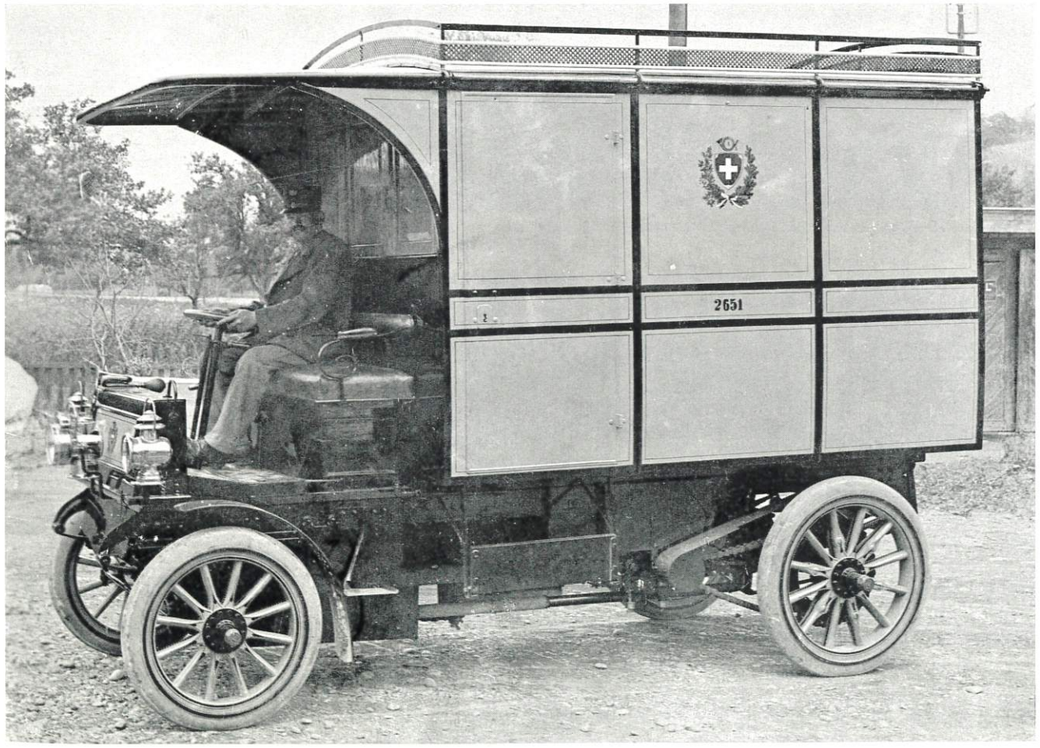
Grossraumautobus 1968 Ramseier + Jenzer AG, Carrosseriewerke, Bern



Omnibus auf Chassis FBW Gemeinschaftsarbeit der Carrosserien Gangloff AG, Hess AG, Eggli SA, Frech-Moch AG

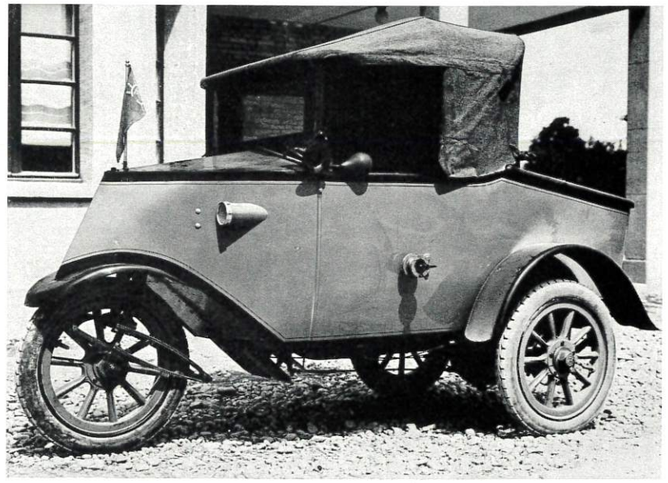


Erster Postfourgon auf Chassis «Orion» 1904 Photo PTT-Museum

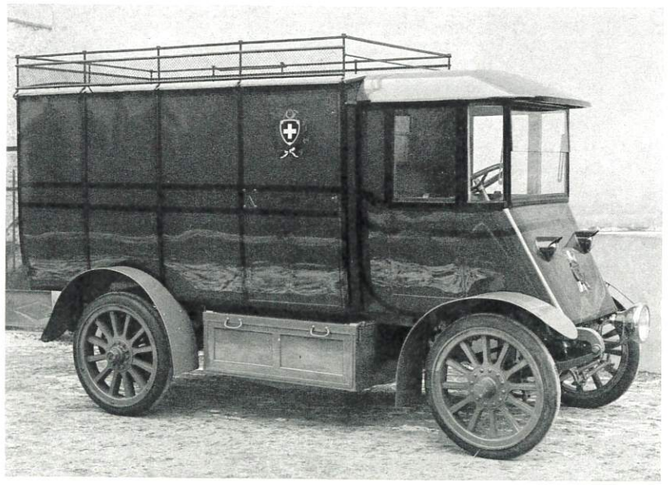


Postfourgon auf Elektromobilchassis «Tribelhorn» 1913 Photo PTT-Museum

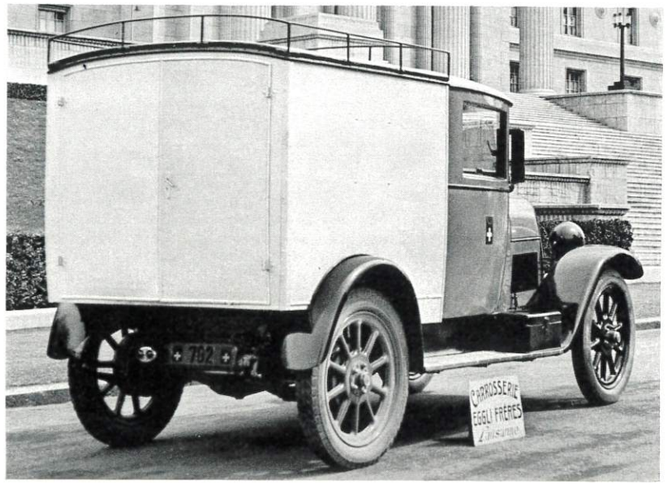
Postfourgons auf Chassis FBW 1911 Photo PTT-Museum



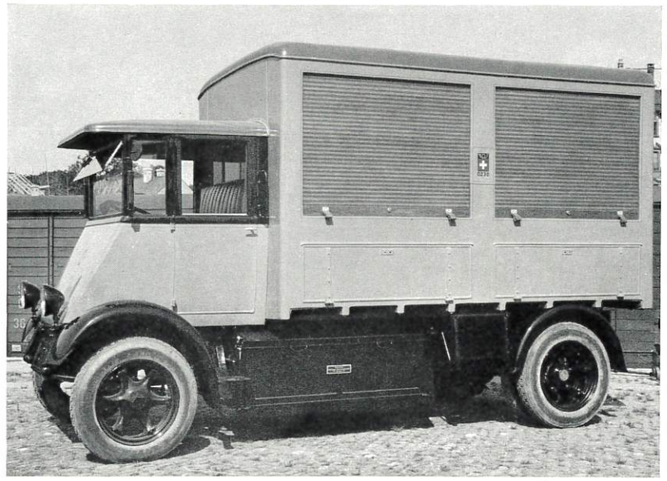
«Tribelhorn»-Elektrodreirad 1919 Photo PTT-Musem



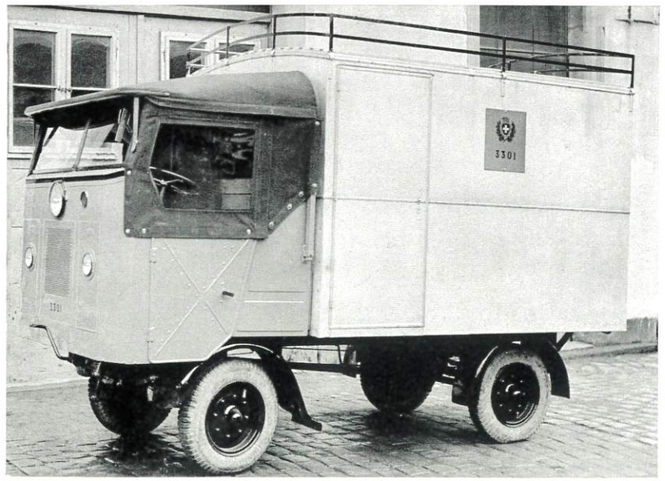
«Tribelhorn»-Elektromobil 1917 Carrosserie W. Köng, Basel



Fiat 501 1921—1922 Nouvelle Carrosserie Eggli SA, Lausanne

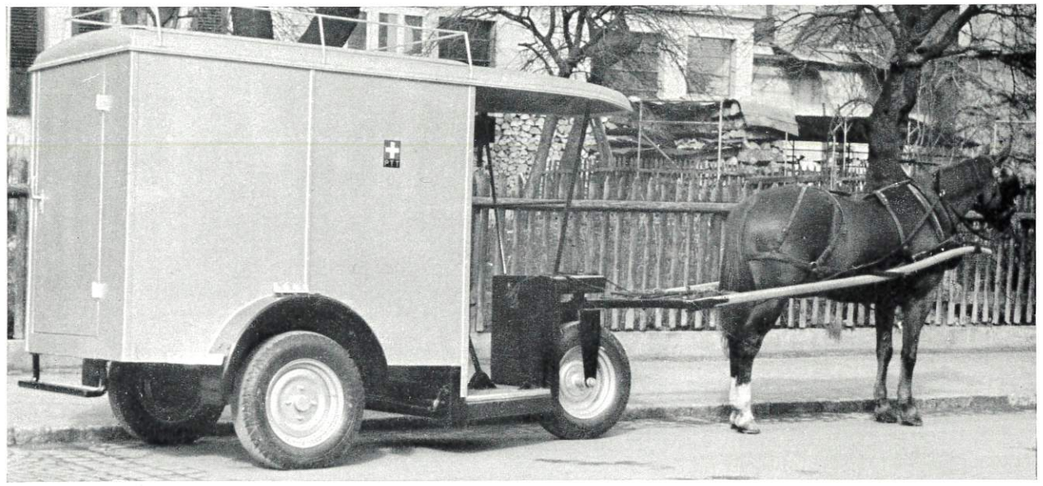


Fourgon mit Holzrolladen auf Elektromobilchassis «Tribelhorn»
Kölz R., Carrosserie, Basel

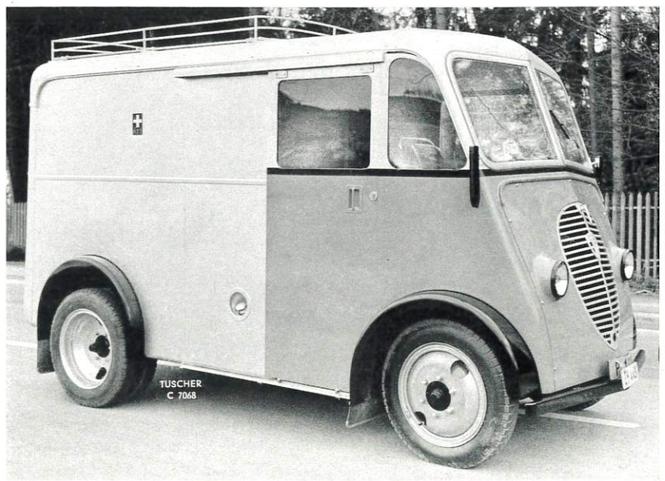


Fourgon auf Hanomag E. Höhener, Carrosserie, St. Gallen

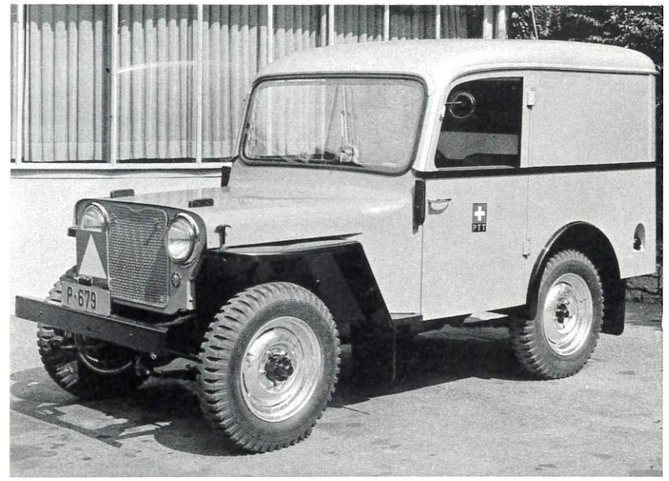
PTT-Camion E. Höhener, Carrosserie, St. Gallen



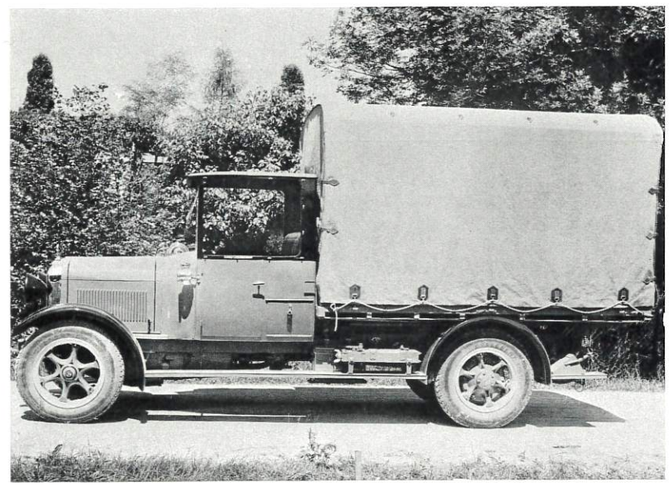
Lösung des Transportproblems während des zweiten Weltkrieges Gottl. Reber, Carrosserie, Bern



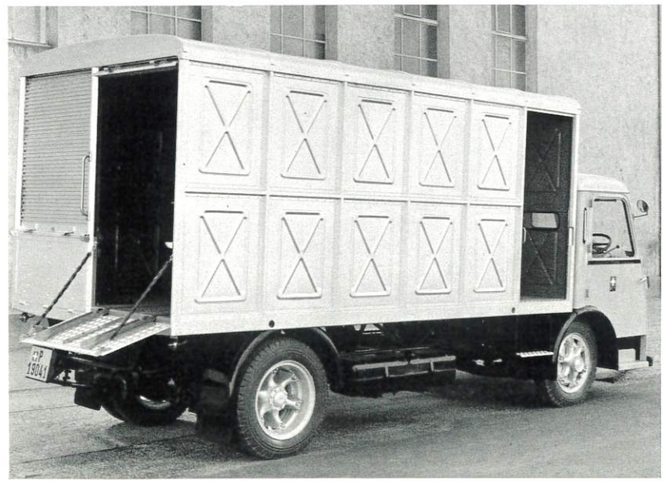
Zustellfourgon Gebr. Tüscher + Co., Carrosserie, Zürich



Fourgon auf Jeep 1960 Heimburger A., Carrosserie, Basel

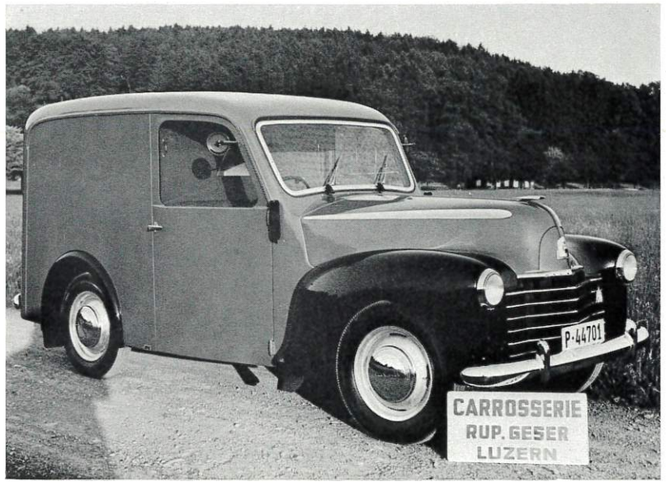


Transportcamion 1925 Heimburger A., Carrosserie, Basel



Fourgon auf Saurer-Chassis 1951 Heimburger A., Carrosserie, Basel

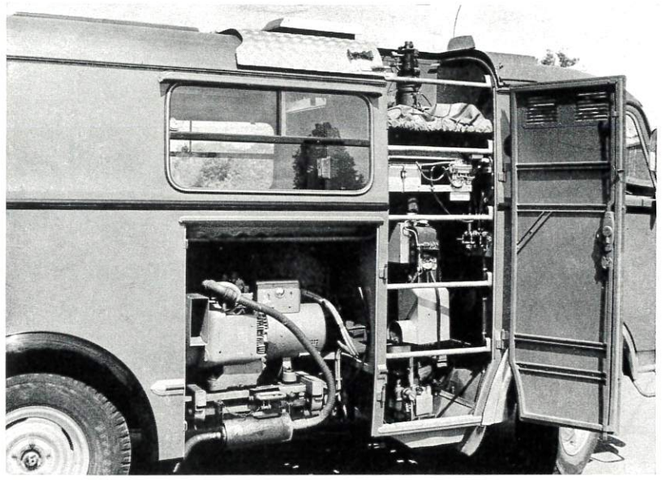
Messwagen 1950 Carrosserie W. Köng, Basel



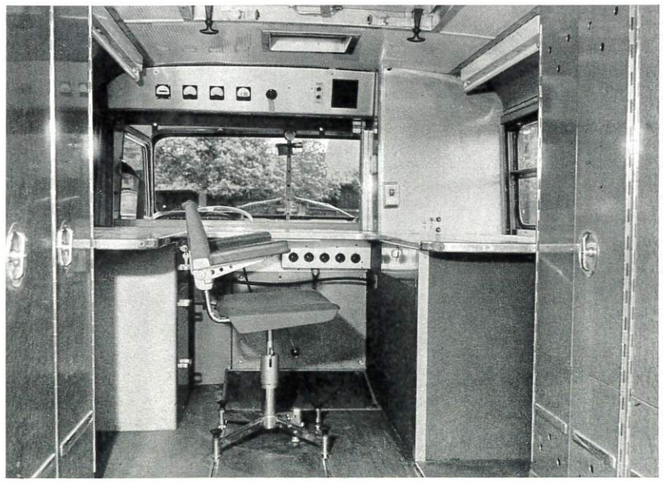
Störungsfourgon auf Chassis Vauxhall 1955 Carrosserie Geser AG, Luzern

Messwagen auf Chassis Bedford, 4-Rad-Antrieb 1966 Carrosserie W. Köng, Basel

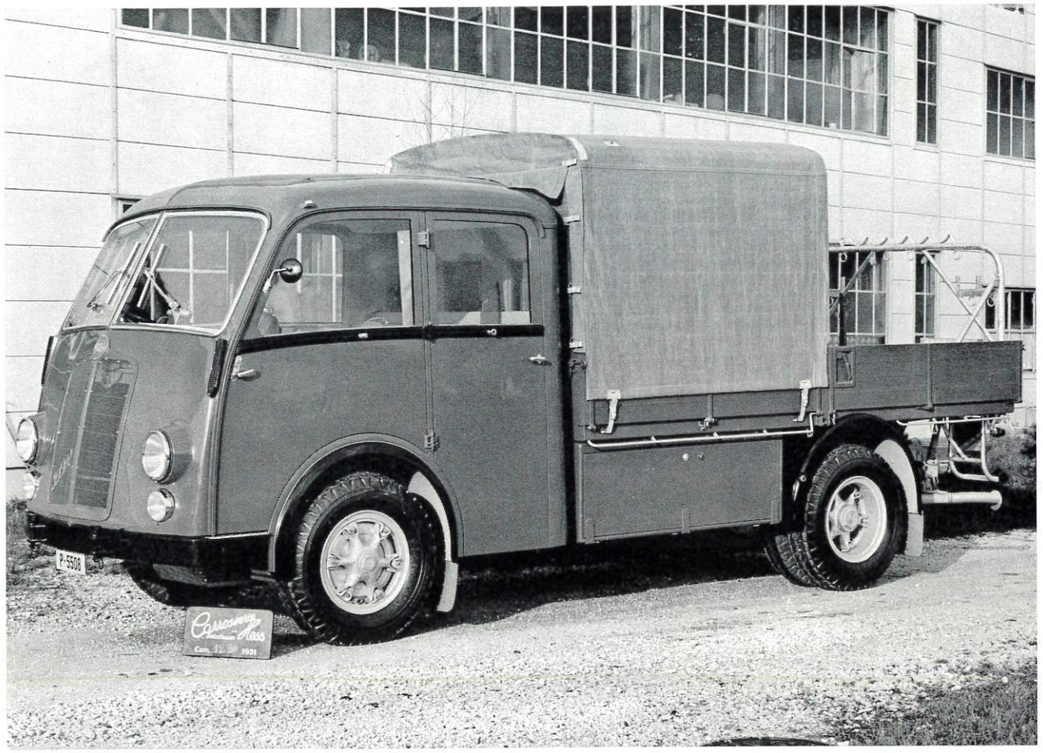
Messwagen auf Chassis Jeep, 4-Rad-Antrieb 1964 Carrosserie W. Köng, Basel



Ansicht von der Generator- und automatischen Antennenseite dieses Messwagens

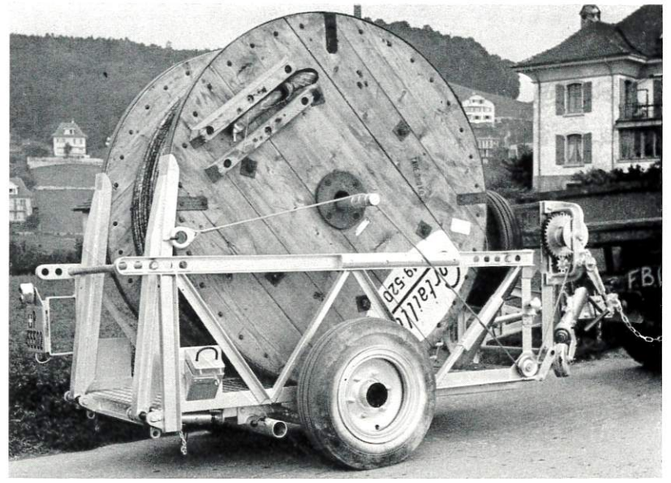


Innenansicht des gleichen Wagens

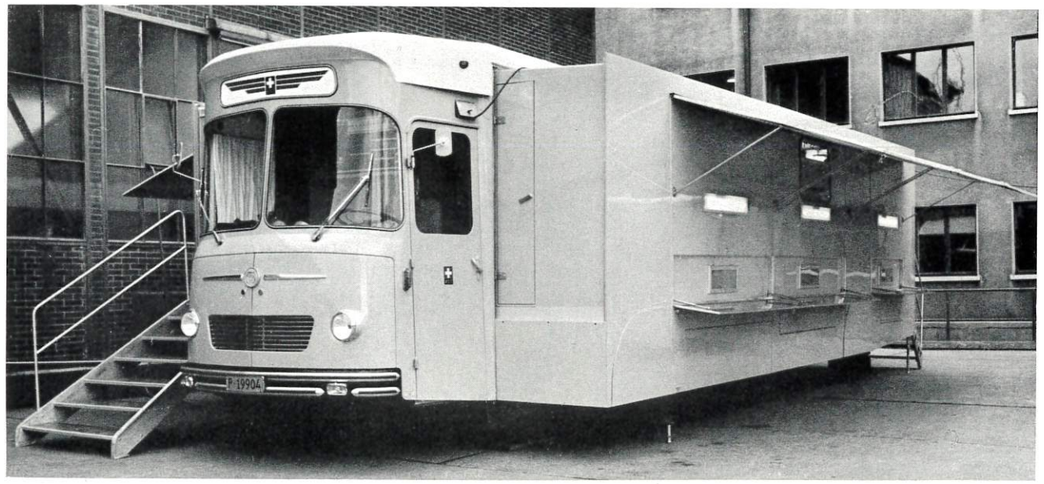


Camion FBW Carrosserie Hess AG, Bellach

FBW-Camion mit hydraulischem Kran Heimburger A., Carrosserie, Basel



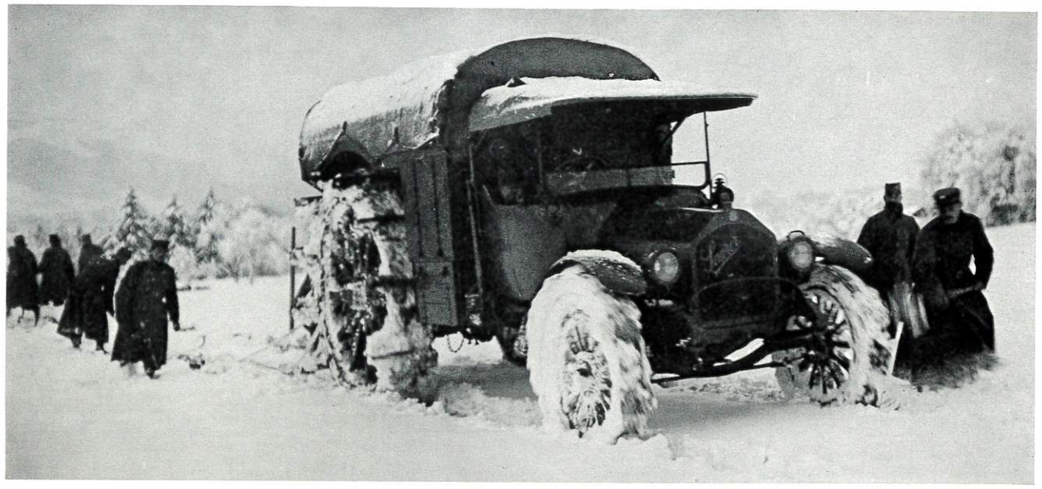
Kabelrollenanhänger



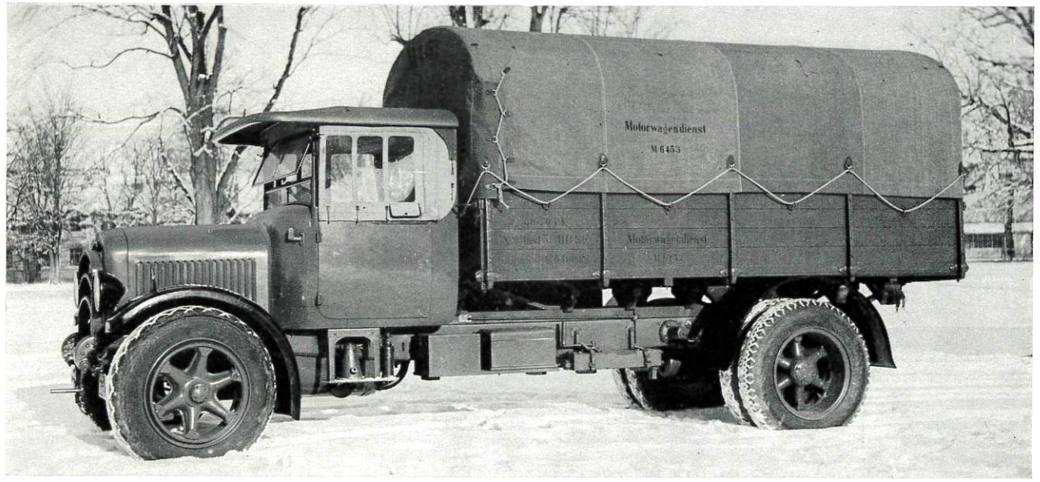
Automobil-Postbureau auf Chassis FBW in Deplirex-Konstruktion 1964 Ramseier + Jenzer AG, Carrosseriewerke, Bern

Militärfahrzeuge

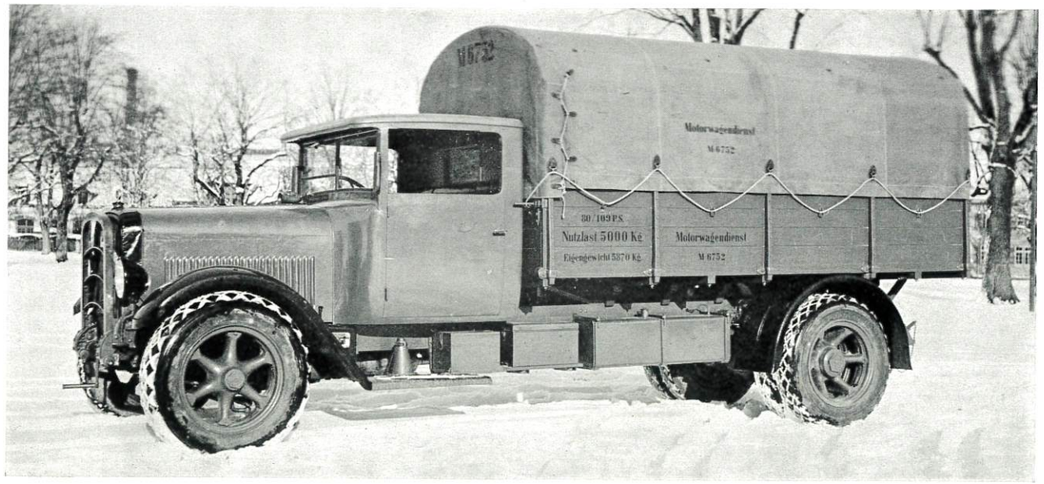
Anfänge der Motorisierung der Armee Photo AMP Thun



Lastwagen im Wintereinsatz Grenzbesetzung 1914—18 Photo AMP Thun

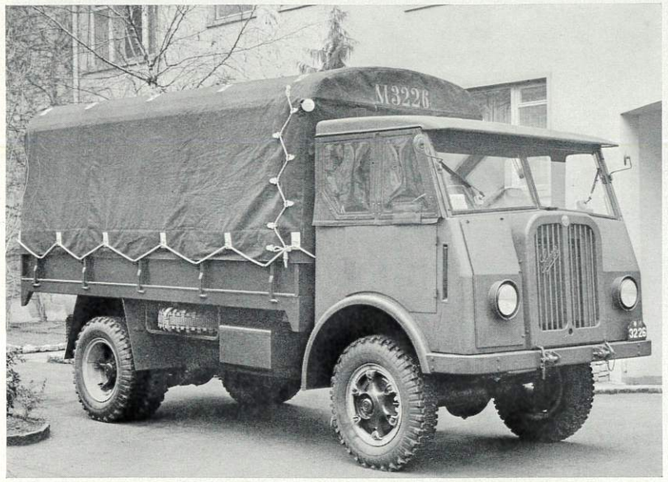


Camion Saurer 1925 Photo AMP Thun



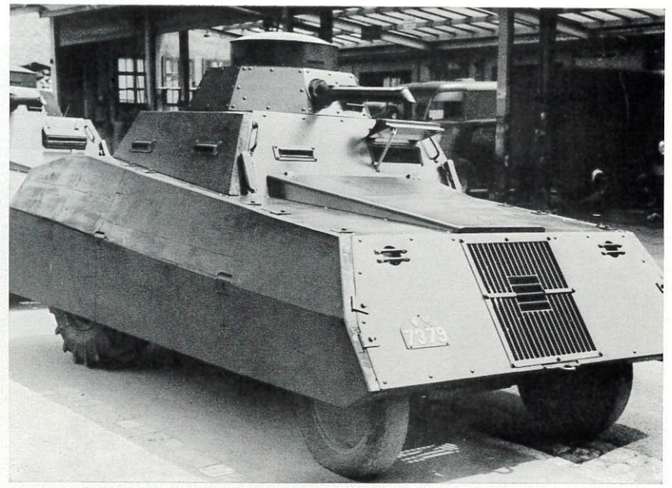
Camion FBW 1929 Photo AM Thun

Camion Berna 1939 Carrosserie A. Heimburger, Basel

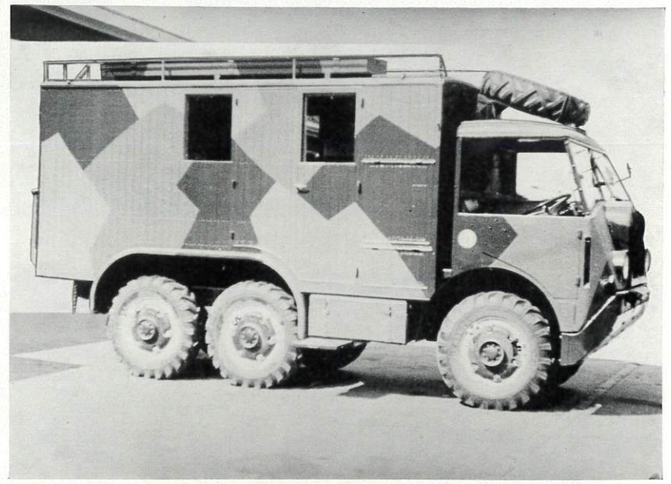


Camion Saurer 1950 Carrosserie A. Heimburger, Basel

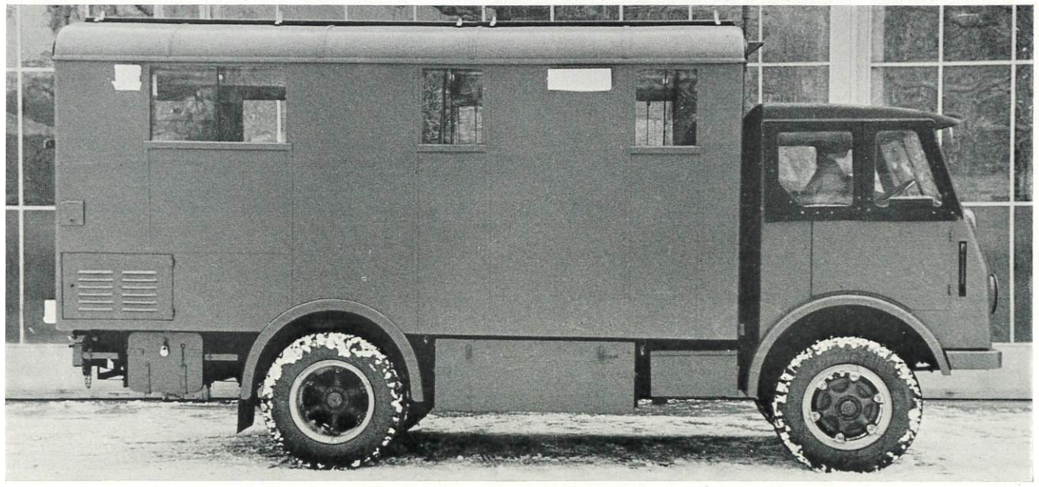
Brückenaufbau auf Chassis Henschel Carrosserie Langenthal



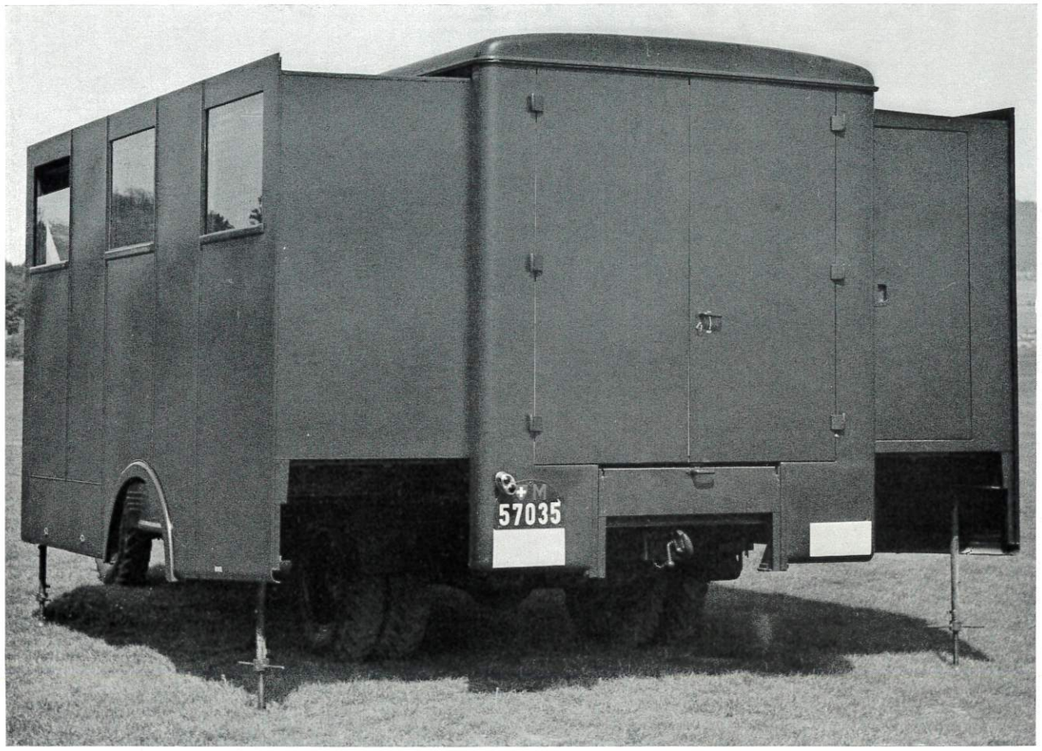
Panzerattrappe Ramseier + Jenzer AG, Carrosseriewerke, Bern



Werkstattwagen auf Chassis Saurer, 6-Rad-Antrieb Carrosserie Langenthal



Funkwagen auf Chassis Saurer, 4-Rad-Antrieb Ramseier + Jenzer AG, Carrosseriewerke, Bern



Kommandopostenwagen, Aufbau in Deplirex-Auszugssystem

Arbeitsgemeinschaft der Schweizerischen Carrosserie-Industrie für den Bau der Lastwagenbrücken auf die neuen Geländelastwagen GRD Saurer 2 DM

Der Auftrag der GRD für eine Grossserie von Brückenaufbauten auf den schweizerischen Geländelastwagen Saurer 2 DM wird durch eine Arbeitsgemeinschaft gelöst.
In der praktischen Abwicklung sieht dieser neue eingeschlagene Weg der Arbeitsgemeinschaft zur Ausführung dieses Grossauftrages so aus, dass die Unterlieferanten ihre Einzelteile serienmässig herstellen, dieselben nach einem genauen Terminplan an die Montagestellen weiterleiten, wo dann die Brükken montiert und fertig lackiert werden.

Die eigentliche Abnahmekontrolle durch die GRD erfolgt erst bei der Abnahme des kompletten Fahrzeuges in der Motorwagenfabrik. Trotz dieser Vielgestaltigkeit hat sich dieser neue Weg bis heute sehr gut bewährt. Er bedeutet zudem eine rationelle Herstellungsmethode, welche dem einzelnen Fabrikanten und vor allem auch dem Käufer zugute kommt. Die Arbeitsgemeinschaft bietet die Möglichkeit, die Kapazität der einzelnen Firmen zu einer Einheit zusammenzufassen, ohne dabei mit den schwierigen organisatorischen Problemen eines Grossunternehmens belastet zu sein.
Dem Kunden bringt es den sicherlich nicht unwesentlichen Vorteil, nicht mit einer Vielzahl von einzelnen Lieferanten verkehren zu müssen.

Die Mitglieder des VSCI

Das Verzeichnis umfasst sämtliche Firmen, die je dem Verband angehört haben oder ihm noch angehören. Der heutige Bestand umfasst 150 Mitglieder.

Ort	Name	Eintritt	Austritt	Wiedereintritt	Austritt
Basel	Kölz Julius	1918			
	Egli Adolf	1918	1932		
	Dietrich Otto	1918			
	Heimburger O.	1918			
	Köng Alfred	1918			
Zürich	Eckert Heinrich	1918	1947		
	Eckerlin	1918	unbekannt		
	Meier Hans	1918	unbekannt		
	Tüscher Fritz	1918			
St. Gallen	Höhener U.	1918			
	Sanwald H.	1919	1927		
	Müller Heinrich	1919			
	Heizmann Leo	1919	1931		
Lausanne	Eggli Frères SA	1919			
Luzern	Schädelin	1919	unbekannt		
	Dolder Albert	1919	1934†		
Genève	Oertig Louis	1919	1920	1924	1929
	Gangloff Georges SA (*Nachf. Carr. de Sécheron SA)	1919	1922	1924	1936*
	Heber Frères	1919	unbekannt		
Bern	Moser J. & Sohn	1919	1922		
	Moser Ernst ab 1947 Gebr. Moser & Cie. 1955 getrennt in	1941			
	Ernst Moser, Burgdorf		1959		
	Fritz Moser & Co. AG, Bern/Biel				
Basel	Reinbolt & Christé	1919	1959		
Zürich	Geissberger AG	1919	1926 (Nachfolger Gangloff SA, Genève)		
Biel	Gygax Jean AG	1919	1936 (Nachfolger Carrosseriewerke AG)		
Basel	Bühler J.	1919	unbekannt		
St. Gallen	Wellauer Joh.	1920	unbekannt		
Zürich	Kusterer Otto	1921	1946 (Nachfolger Walz & Kapfer u. H. Habegger)		
Bern	Ramseier & Streun & Co. (heute Ramseier + Jenzer AG)	1922			
Luzern	Melliger J.	1922	1939		
Langenthal	Grogg Fritz (*Carrosserie Langenthal AG)	1922	1928	1933*	
Solothurn/Bellach	Hess Gebr.	1922			
Veltheim	Müller Heinrich	1922	1924		
Emmishofen/ Kreuzlingen	Seitz Gebr. (später Seitz & Co. AG)	1924	1953		
Lugano	Mumenthaler & Camenisch	1924	1928		
La Chaux-de-Fonds	Bernath	1924	1946		
Langenthal	Uetz	1924			
Renens	Pozzi & Co.	1924	1924		
Sissach	Frech-Hoch E.	1926	1936	1938	1959
Zürich	Gehrig E.	1926			
Sissach	Brodbeck P.	1926	1932		
Wauwil	Kunz J.	1926	1931 (Nachfolger Carrosserie- & Fahrzeugwerke Wauwil AG)		
Bern	Santschi J.	1927	1928 erloschen		

Ort	Name	Eintritt	Austritt	Wiedereintritt	Austritt
Neuchâtel	Quellet Alfred	1927	unbekannt		
Luzern	Zimmerli Oskar	1927	1948		
La Chaux-de-Fonds	Haag Jean	1927	1937	1946	
Zürich	Meier Gebr.	1927	1941		
Bern	Reber Gottl.	1927	1932	1942	
Genève	Brichet	1927	1933		
Zürich	Hänni Alfred	1928			
Wädenswil	Rusterholz	1928			
Uster	Pfenninger E.	1929	1946 (Nachfolger F. Walde)		
Wauwil	Carrosserie- & Fahrzeugwerke Wauwil AG	1931	1932		
Wetzikon	Wyss A.	1931	1932	1940	
Renens	Fontana C.	1931	1944		
Interlaken	Wenger Rudolf	1931	unbekannt		
Zürich	Herrmann Georg	1931	1943		
Basel	Schwarz E.	1931	1935		
Lausanne	Mattille A. & fils SA	1931	1934	1948	1949
				1956	
Nyon	Lauber & fils	1931	1932	1946	
Zürich	Bentele-Jaenicke H.	1932	1936		
Winterthur	Widmer Paul	1933			
Worblaufen	Ramseier Fritz & Cie.	1933			
Wichtrach	Graber Hermann	1933			
Zürich	Gross Max	1933	1935	1947	
Luzern	Ruckstuhl Alb.	1934	1938 (Nachfolger Carrosseriewerke AG)		
Winterthur	Bucher-Peter & Co. (heute Peter & Co.)	1934			
Schaffhausen	Rüegg Jos.	1934	1934		
Zürich	Pfeiffer G.	1934			
	Bertschi Hch.	1934			
	Brunner Hans	1934	unbekannt	1942	
	Meili Ed.	1934	unbekannt		
	Rellstab Ernst	1934	1939	1946	1969
	Theiler C. J.	1934			
	Schempp Friedr.	1934	unbekannt		
	Lipp Walter	1934	unbekannt		
	Ulm Georg	1934	1937	1942	
Burgdorf	Blaser W. & Burkhardt (später Burkhardt & Cie.)	1934	1955 (Nachfolger Ernst Moser)		
Hunzenschwil	Berner & Co. (heute Gämperle P.)	1934			
Aarburg	Carrosseriewerke Aarburg AG	1934	1937	1940	1959
Sissach	Carrosseriebau Sissach AG	1935	1939		
Basel	Bürki Ernst	1936			
	Wenger	1936			
Genève	Carrosserie de Sécheron SA	1936	1967 erloschen		
Biel	Carrosseriewerke AG	1936			
Thun	von Aesch Hans	1937	1951 (Nachfolger Steuri & Werthmüller)		
Bern	(Neue) Carrosserie Gangloff AG	1937			
Zürich	Küry P. AG	1937	1939 erloschen		
Zürich/Glattbrugg	Stocker Ernst	1937			
Wauwil/Horw	Wartmann Jakob	1937	1966 (Nachfolger Lüthi Willi)		
Zürich	Carrosseriewerk Wollishofen AG	1938	1939		
Luzern	Carrosseriewerke AG	1938	1939		
	Huber & Brühwiler (heute Brühwiler)	1941			
Liestal	Frey Wilh.	1941			
Muttenz	Weber Niklaus	1942	1953		

Ort	Name	Eintritt	Austritt	Wiedereintritt	Austritt
Bern	de Giorgi E. & Co.	1942			
Genève	Richard Louis (*Vve Louis Richard, heute Richard)	1942	1946	1964*	
Schaffhausen	Eugster Ernst	1942			
Altstätten	Automobilwerk Holka AG	1943	1946		
Amriswil	Krapf A.	1943			
Luzern	Geser & Burkhardt (heute Geser AG)	1943			
Zürich/Dübendorf	Grogg	1943			
Zürich	Waibel H.	1944	1949	1961	
Luzern	Fritz Heinrich	1945	1955		
Zürich	Gasser Alwin	1945			
Bellinzona	Giambonini A. & Co.	1945			
Zürich	Aeberli-Frei Albert	1946			
	Demuth Walter	1946	1964		
	Scheiwiller Jos.	1946			
Dietikon	Merk Hans	1946	1954		
Neuchâtel	Burkhardt J. P.	1946	1946		
Bern	Plüss Wilhelm	1946			
Renens	Mischler Roger	1946			
Uster	Walde Franz	1946			
Thun	Beutler E.	1946			
Lausanne	Belada E.	1946			
Vevey	Schmitz Louis	1946	1951		
Lausanne	Pavillard Marcel	1946			
Vevey	Moser R. fils (heute Moser Robert SA)	1946			
Lausanne	Moderne SA	1946			
	Rima & Deagostini	1946	1947		
Bern/ Münchenbuchsee	Schölly Werner	1946			
La Chaux-de-Fonds	Carrosserie Nouvelle (heute Carrosserie du Succès)	1946			
Winterthur	Gallmann & Wagner	1946	1964 erloschen		
Zofingen	Hauser Jakob	1946			
Zürich	Kusterer Ernst	1946			
Dulliken	Merz Gebr. AG	1946			
Zürich	Walz & Kapfer	1946	1963 Trennung		
	Habegger Hans	1946			
Sierre	Mudry Pierre	1946	1955 (Nachfolger Métalléger SA)		
La Chaux-de-Fonds	Haag Albert	1946	1958		
Zürich/Dübendorf	Trösch Rud.	1946			
Thalwil	Schwarzenbach Ernst	1946	1947	1950	1960
Zürich	Ditting Adolf	1946			
Burgdorf	Baumann Walter	1946			
Fribourg	Carrosserie automobile du Capitole (heute Carrosserie de Beaumont SA)	1946	1961	1966	
Zürich	Koch Robert	1946			
Basel	Schelling G. AG	1946			
St. Gallen	Knupp Joh.	1946			
Basel	Steinhilber G. & Sohn (heute Steinhilber & Co.)	1946			
Schaffhausen/ Neuhausen	Buchter Martin (heute Carrosserie Buchter)	1947			
Zürich	Schlagenhauf AG	1947	1956		
Basel	Meier Gebr. R.+J. (heute Meier Rudolf)	1947			
Neuchâtel	Draize SA	1947			
Thun	Müller F.	1947	1948		

Ort	Name	Eintritt	Austritt	Wiedereintritt	Austritt
Uetikon	Wirz Ernst	1947			
Fribourg	Bianchi S.	1947	1962†		
Bern	Marti Theo	1947			
	(vormals Müller & Marti)				
Zug	Schlumpf & Denzler	1947			
Zürich	Huber E.	1947	1953		
Bern	Garbani W. Söhne & Co.	1947	1957	1957	
	(heute Garbani Fl., Nachf.				
	Wasserfallen, Lüthi & Co.)				
Delémont	Merçay & Cie.	1947	1966		
Kriens	von Matt F.	1947	1964 erloschen		
Basel	Enderli R.	1947	1958 (Nachfolger Grether W.)		
Zürich	Wehle A.	1947			
Neuchâtel	Droz B.	1947	1957		
Basel	Gerstner Franz	1947	1952†		
Zürich/Urdorf	Moser J. & Co. AG	1947			
Wiedlisbach	Hauser H.	1947			
Biel	Wälti W.	1947	1960 erloschen		
Bellinzona	Rizzi Eros SA	1947	1966		
Wallisellen	Eckinger Hans	1947	1949		
Zürich	Suter E.	1948	1952		
Bern	Steck & Moser	1948	1960 erloschen		
	(später Moser Willy)				
Basel	Weick M.	1948	1955		
Lugano	Lepori Flli	1948			
Wil	Brändle Tony	1948			
	Greuter Ad.	1948	1953	1959	
Frauenfeld	Gusset-Heizmann E.	1948			
Zürich	Nobs A.	1948	1957		
Roggwil	Gerber	1948			
Huttwil	Flückiger E.	1948			
Zürich	Vogel W.	1948	1956		
Zollbrück	Schneider Aug. & Co. AG	1948			
Wil	Bossart C.	1949			
Rapperswil	Fischer & Huber	1949	1949		
Zürich	Seelaus Max	1949			
Uster	Fuchs Hans	1949	1958		
Zürich	Fischer H.	1949	1949		
La Chaux-de-Fonds	Lehmann H.	1949	1951	1960	
Lugano	Bosia, Bernasconi & Ortelli	1949			
	(heute Bernasconi+Co.)				
Aarau	Steinmann W.	1949			
Basel	Sauter & Rütti	1949	1955 Trennung		
Genève	Hirt Jean-Pierre	1950			
	Snouk-Pollé Jean	1950			
	Baldenweg F. & fils	1950			
Neuchâtel	Schoelly Paul	1950			
Bern	Steck Fritz	1950			
Muttenz	Blum Robert	1951			
Luzern/Kriens	Bieri Emil	1951			
Basel	Graf Heinrich	1951	1952		
Thun	Steuri & Werthmüller	1951			
St. Gallen	Selig Th.	1951			
Aarau	Koenig Walter	1951			
Hasle-Rüegsau	Schneeberger Ernst	1951			
Glarus	Thoma A.	1952			
Frauenfeld	Beltrame F.	1952	1966		
Thun	Dick Ernst	1952			
Sierre	Carrosserie Torsa	1952	1961		

Ort	Name	Eintritt	Austritt	Wiedereintritt	Austritt
Neuchâtel	Carrosserie du Jura, Lauper & Cie.	1952	1957		
Kreuzlingen	Diebold Walter	1953	1964		
Wetzikon	Dürst E.	1954			
Basel	Rütti Max	1955			
	Sauter Kurt	1955	1961		
Sierre	Métalléger SA	1955			
Schmitten	Boschung Marcel	1956			
Zürich	Küry & Kälin	1956			
Safenwil	Frey Emil AG	1956			
Langenthal	Nencki Martin	1956			
Yverdon	Le Relais SA	1956			
Murten	Näf Werner	1957			
Meilen	Graf Willy	1957			
Cressier	Métanova SA	1957			
Pfäffikon	Kägi Ernst	1958			
Basel	Grether Willy	1958			
Lugano	Regazzoni Flli fu Giuseppe	1958			
Martigny	Germano J.	1960			
Sursee	Lanz & Marti AG	1960			
Zofingen	Wiederkehr David	1961			
Langnau	Ryf Karl	1962	1969		
Zürich	Böhler Josef	1963	1964		
Winterthur/N'bach	Raths E.	1963			
Rheineck	Frehner Ernst	1963	1966		
Kriessern	Grünenfelder Albert	1963			
Courtételle	Rottet André	1963			
Zofingen	Gygax-Uetz E. AG	1964			
Zürich	Kapfer Paul	1964			
Buchs	Maurer AG	1964			
Liestal	Zeller-Mockel E.	1964	1966		
Lyss	Andres Hermann	1964			
Reinach	Serval AG	1964			
Wil	Lastwagen-Reparatur AG	1964			
Rothenburg	Bucher Louis	1964			
Zürich	Oswald Franz	1966			
	Ryser Karl	1966			
Horw	Lüthi Willi	1967			
Tafers-Galtern	Brülhart Gebr. AG	1968			
Schaffhausen	Heggli Josef	1968			
Niederhasli	Winkler Marcel	1968			
Urdorf	Baldinger Karl	1968			
Einsiedeln	Büsser Franz	1969			
Breitenbach	Schmid Remo	1969			
Martigny	Pellissier-Favre SA	1969			

Ehrenmitglieder und Jahr der Ernennung	Ramseier Fritz, Bern	1941
	Köng Walter, Basel	1953
	Pezolt Alfred, Fürsprecher, Bern	1953
	Hänni Alfred, Zürich	1957
	Jenzer Jakob, Bern	1957
	Orlandi Renzo, Modena	1957
	Heusler Rudolf, Dr., Basel	1959
	Ramseier Fritz, Worblaufen bei Bern	1959
	Heimburger Alfred, Basel	1966
	Fischer Edouard, Genève	1967
	Geser Rupert, Luzern	1969
	Schrader Ludwig, Bern	1969
	Werner Arnold, Zürich	1969

Inhalt

Zum Geleit 5

Ein Wirtschaftsverband gibt Rechenschaft
50 Jahre VSCI 6

Probleme der Preis- und Sozialpolitik beim VSCI
oder die Bewältigung des Misstrauens 25

Die berufliche Ausbildung beim VSCI 28

Personenwagen 37

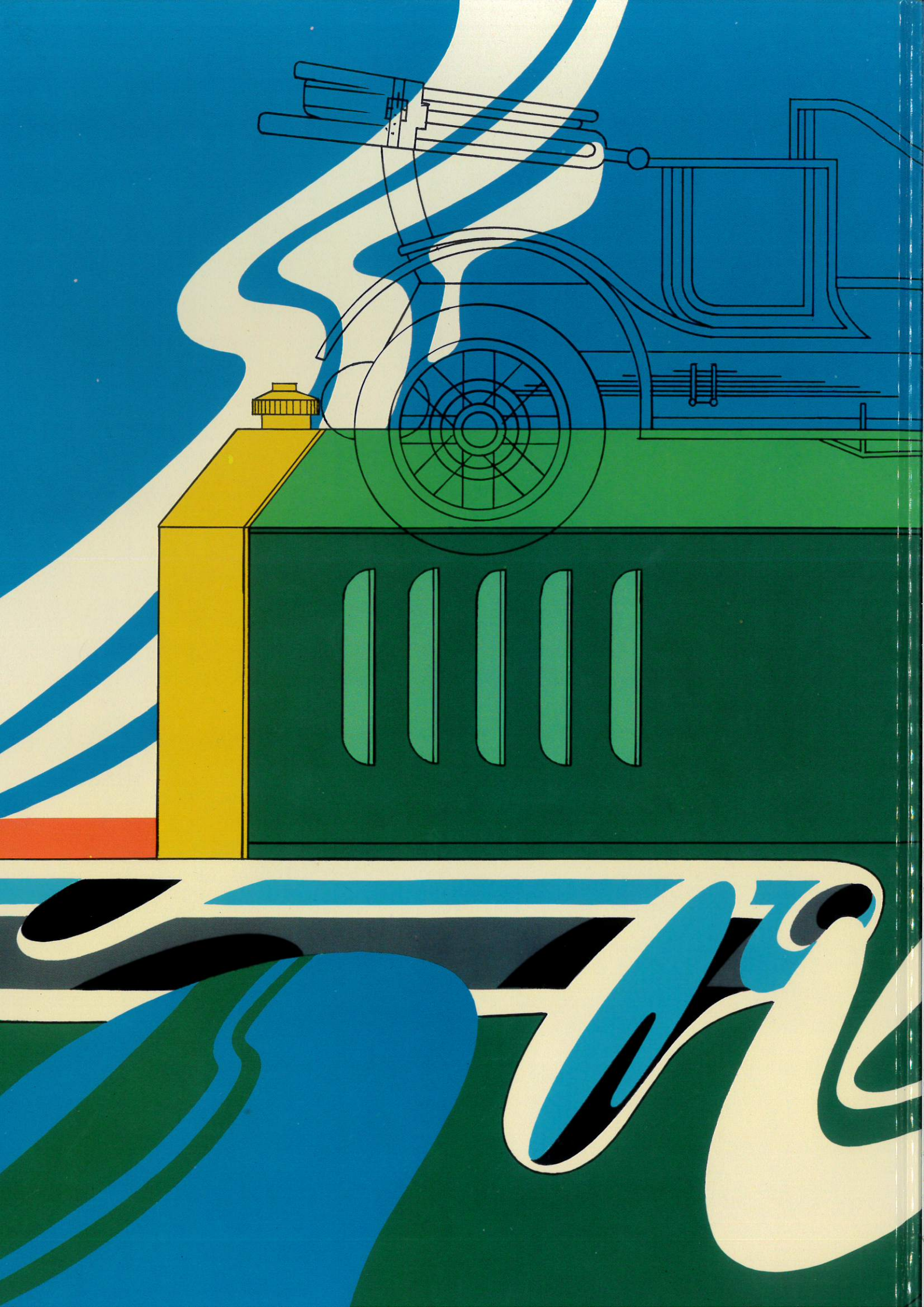
Omnibusse und Autocars 59

Nutzfahrzeuge 77

Anhänger 105

PTT-Fahrzeuge 125

Militärfahrzeuge 147

Die Mitglieder des VSCI 155

Gestaltung und Illustrationen Donald Brun
Bilddokumentation zusammengestellt von Walter Köng
Druck und Klischees Hallwag AG