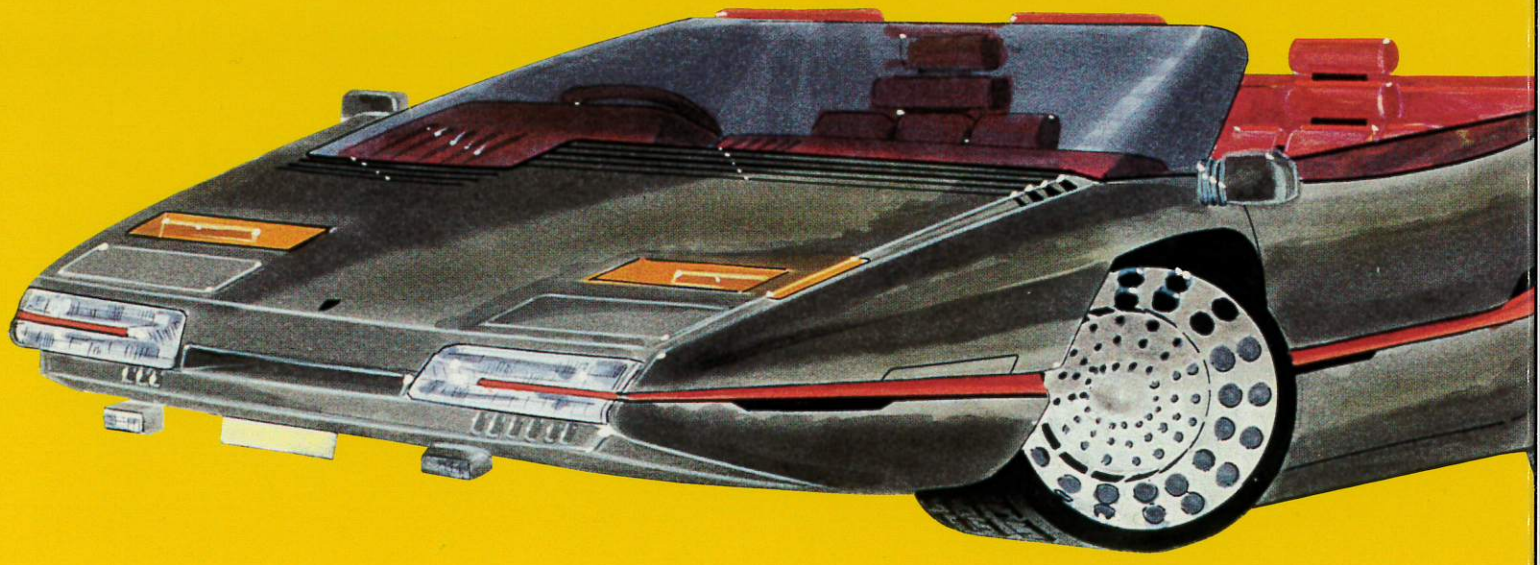
Schweizerische Carrosseriegeschichte

von 1919–1994: kreativ und sicher



VSCI 75 JAHRE · ANS · ANNI

Schweizerischer Carrosserieverband VSCI
Union Suisse des Carrossiers USIC
Unione Svizzera dei Carrozzieri USIC

Schweizerischer Carrosserieverband VSCI

Schweizerische Carrosseriegeschichte von 1919–1994: kreativ und sicher

Schweizerische Carrosseriegeschichte

von 1919–1994: kreativ und sicher

Autoren:

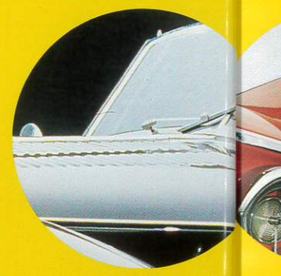
Franz Engler, Zürich
Dr. Andres Furger, Meilen
Dr. Josef Käppeli, Langenthal
Felix Pohl, Zofingen
Urs Paul Ramseier, Effretikon
Heinz Ruprecht, Frauenfeld

Verantwortlich:
Schweiz. Carrosserieverband VSCI,
Zofingen
Willy Born, Basel
Felix Pohl, Zofingen

Satz und Druck:
Huber & Co. Frauenfeld
Gestaltung:
Arthur Miserez, Frauenfeld
Agentur Dr. Hans Balmer, Olten
Copyright:
Alle Rechte vorbehalten © 1994 beim Schweiz. Carrosserieverband VSCI, Zofingen

INHALTSVERZEICHNIS

	Seiten
FESTES FUNDAMENT – KLARE ZIELE	6
Zum Geleit	8
Einleitung	9
Wandel als Herausforderung/*75 Jahre VSCI*	10
Schulung führt zu Qualität	25
Auf einem soliden Fundament	28
Ins richtige Licht gerückt	31
Ein profiliertes Gewerbe	33
Die Zukunft hat begonnen	36
VON DER EDLEN KUTSCHE ZUM FUTURISTISCHEN DESIGN	40
Ausreiten – Ausfahren/*Vom Kutschen- zum Autocarrosseriebau*	42
Heute noch berühmt/*Paul Jaray, Ein Stromlinienpionier*	45
Gutes Auge – ruhige Hand/*Die Entwicklung des Carrosseriehandwerks*	49
Ein Feuerwerk von 1000 Ideen/*PW-Spezial-Carrosserien*	57
Robust und erst noch schön/*Nutzfahrzeug- und Anhänger-Aufbauten*	79
Damit's dem Publikum gefällt/*Omnibus- und Autocar-Aufbauten*	99
Öffentlich und mehr als recht/*PTT- und Armee-Fahrzeuge*	105
Aufs Detail kommt es an/*Spezialarbeiten*	115
Sponsoren	125
Quellennachweis	127



FESTES FUNDMENT - KLARE ZIELE

Von der Wagenbaukunst zum modernen Carrosseriebetrieb, von Anekdoten und Reminiszenzen, von Tradition und Strukturwandel, von glänzenden Speichenrädern, edlem Leder, phantasievollen Farben und kreativen Carrosserien berichten die folgenden Abschnitte. Sie zeigen die Phantasie und Vielfalt des Schweizer Carrosseriegewerbes.

75 JAHRE VERBANDSGESCHICHTE

ZUM GELEIT

Vor Ihnen, liebe Leserin, lieber Leser

liegen 75 Jahre Erfahrung und Entwicklung einer Gewerbegruppe. Die Jubiläumsschrift legt beredtes Zeugnis ab über eine wechselhafte Geschichte mit zahlreichen Auf und Ab und ganz gravierenden Strukturwandlungen. Bei einer retrospektiven Schau ist man überrascht, dass unsere Branche solche Wandlungen überhaupt überdauern konnte.

Andererseits lässt diese Feststellung den Schluss zu, dass es immer wieder berufene Unternehmer gab, die die Zeichen der Zeit erkannten, richtig deuteten und entsprechende Veränderungen einleiteten.

Die Jubiläumsschrift hat sich allerdings zum Ziel gesetzt, weder Personen- und Firmenkult zu betreiben, noch eine Beweihräucherung der Vergangenheit vorzunehmen. Vielmehr will sie Zeugnis ablegen, dass auch die heutigen Firmen- und Verbandsverantwortlichen die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen anzunehmen und umzusetzen bereit sind. Gezeichnet von einer mehrjährigen gravierenden Rezession rüstet sich unser Gewerbe mit viel Elan, neuer Kraft und zahlreichen modernen Entwicklungen zu einem neuen Durchstarten.

Möge deshalb das Jubiläumsjahr 1994 diesen Start zum neuen Aufbruch signalisieren. Herausforderungen aller Art wollen wir auch in den verbleibenden Jahren dieses Jahrhunderts als Chance betrachten, um dann mit viel Kraft, Freude und Unternehmergeist ins dritte Jahrtausend einzutreten.

Dr. J. Käppeli
Zentralpräsident

EINLEITUNG

Im Blick auf die Menschheitsgeschichte sind 75 Jahre eine nur kurze Zeitspanne; aber der bedeutende industrielle und gesellschaftliche Wandel, der im letzten Dreivierteljahrhundert nahezu alle überlieferten Gebräuche und Gewohnheiten tiefgreifend verändert hat, macht das 75jährige Bestehen des Schweizerischen Carrosserieverbandes (VSCI) dennoch zu einem bemerkenswerten Ereignis. Denn in der Geschichte dieses Verbandes widerspiegelt sich die Entwicklung einer Branche, die diesem Wandel in besonderer Weise unterworfen war, ihn jedoch stets auch als Herausforderung betrachtet und als Chance genutzt hat. Das hat dazu geführt, dass aus einer einstmaligen Vereinigung von Gewerbetreibenden ein moderner Berufs- und Wirtschaftsverband geworden ist. In einer weitgehend chronologischen Darstellung wird hier versucht, die Entwicklungen nachzuzeichnen, die den VSCI und seine Mitglieder in den vergangenen 75 Jahren geprägt und in die Gegenwart geführt haben.

Was die Zukunft bringen wird, weiss niemand. Dennoch wird auch ein Blick über die Gegenwart hinaus gewagt. Es handelt es sich dabei um den Versuch, aus bestehenden Tendenzen und sich abzeichnenden Möglichkeiten denkbare Entwicklungen abzuleiten.

VSCI

WANDEL ALS HERAUSFORDERUNG

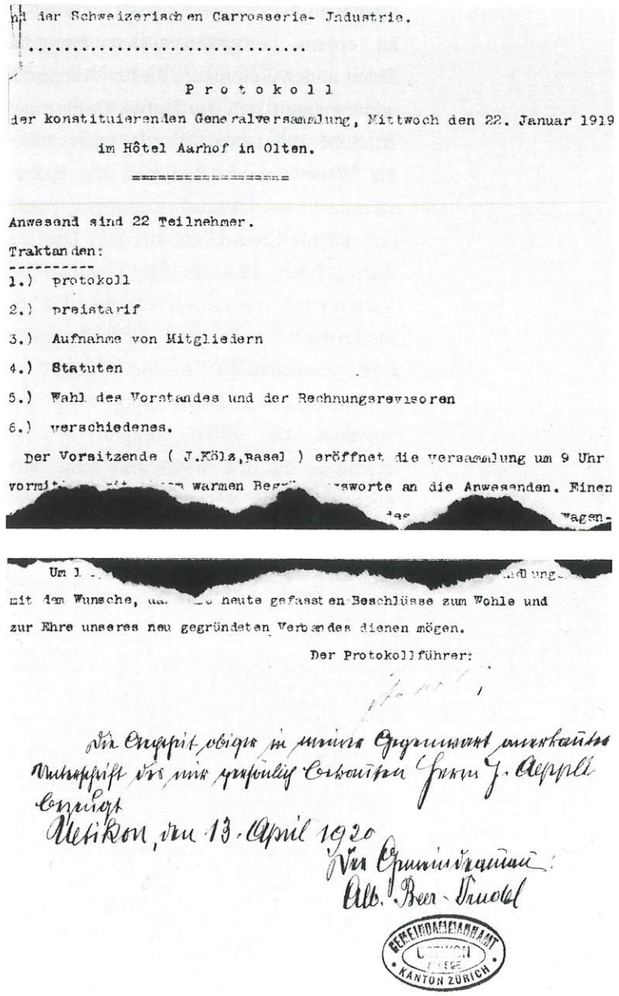
75 JAHRE VSCI

Die 75jährige Geschichte des VSCI ist die Abfolge eines steten Wandels, den ein Berufsverband immer wieder als Herausforderung angenommen und bewältigt hat. Zugleich ist die Entwicklung der traditionsbewussten Schmiede und Wagner zu modernen Carrossiers ein interessantes Stück Schweizer Industriegeschichte.

Nach dem Zusammenbruch des die wirtschaftliche Entwicklung behindernden Zunftwesens in der Folge der Französischen Revolution schien es zeitweilig kaum denkbar, dass es jemals wieder zu einem Zusammenschluss von Berufsgruppen und Branchen kommen würde. Der Liberalismus des 19. Jahrhunderts widersetzte sich nicht nur jedem staatlichen Eingriff in die Wirtschaft; er verneinte auch jede Notwendigkeit kollektiver Organisation.

Das änderte sich erst durch die Gründung des Bundesstaates im Jahre 1848, der ein gesamtschweizerisches Wirtschaftsgebiet zur Folge hatte und die verschiedenen Wirtschaftskräfte veranlasste, ihre jeweiligen Interessen auf nationaler Ebene gemeinsam wahrzunehmen. So entstanden 1870 der Schweizerische Handels- und Industrieverein, 1873 der Schweizerische Arbeiterbund, 1879 der Schweizerische Gewerbeverein und 1897 der Schweizerische Bauernverband. Mit den Zünften von ehedem hatten diese Vereinigungen nichts gemeinsam – sie beruhten auf Freiwilligkeit und verfolgten nicht mehr die Absicht, keine Konkurrenz aufkommen zu lassen.

Dass sich etwa zur gleichen Zeit auch die einzelnen Branchen zu organisieren be-



der Schweizerischen Carrosserie- Industrie.

.....

P r o t o k o l l

der konstituierenden Generalversammlung, Mittwoch den 22. Januar 1919 im Hôtel Aarhof in Olten.

==========

Anwesend sind 22 Teilnehmer.

Traktanden:

1.) protokoll
2.) preistarif
3.) Aufnahme von Mitgliedern
4.) Statuten
5.) Wahl des Vorstandes und der Rechnungsrevisoren
6.) verschiedenes.

Der Vorsitzende (J.Kölz,Basel) eröffnet die Versammlung um 9 Uhr vormi... ...warmen Beg... ...worte an die Anwesenden. Einen ...tag- ...wagen-

Um 1... ...dung... mit dem Wunsche, da... ...heute gefassten Beschlüsse zum Wohle und zur Ehre unseres neu gegründeten Verbandes dienen mögen.

Der Protokollführer:

Die Original obiges in meiner Eigenschaft unterschriftlich bestätigt.
Uetikon, den 13. April 1920
Für Gemeinderatskanzlei:
Alb. Bertschinger

GEMEINDERATSKANZLEI UETIKON KANTON ZÜRICH

gannen, lag nicht zuletzt an einem Mangel an gegenseitigen Kontakten unter den Betriebsinhabern, der im Verein mit einer undurchsichtigen Preisgestaltung den Konkurrenzneid schürte. Überdies legten die Betriebe unterschiedliches Gewicht auf die Förderung des beruflichen Nachwuchses; das fachliche Können nahm ab, während gleichzeitig die Zahl jener Gesellen stieg, die ihr Auskommen in den immer zahlreicheren Fabriken suchten.

Die Anfänge

Hierin lagen auch die Gründe, die am 17. Mai 1897 in Olten zur Gründung des Schweizerischen Schmiede- und Wagnermeister-Verbandes (SSWV) führten. Es war ein Verband, der sich vorerst rasch und gut entwickelte, obwohl sich seine Mitglieder in verschiedene Richtungen bewegten. Denn da waren einerseits die Schmiede und Wagner, die ihrem traditionellen Handwerk verpflichtet blieben; und da waren andererseits die Fahrzeugbauer, die ihre Zukunft im zunehmend an Bedeutung gewinnenden Automobil sahen.

Es war der Erste Weltkrieg mit seinen verheerenden wirtschaftlichen Auswirkungen und sozialen Nöten, der den Autowagnern die Notwendigkeit eines Zusammenschlusses vor Augen führte. Der Anstoss dazu erfolgte in Basel, wo der Wagenbauer Julius Kölz im Herbst 1918 vorerst seine ortsansässigen Kollegen von den Vorteilen vermehrter Gemeinsamkeit zu überzeugen vermochte. Nachdem diese Basler Gruppe einen Preistarif aufgestellt und gutgeheissen hatte, lud der SSWV auf Betreiben von Julius Kölz noch im gleichen Jahr die Autowagner nach Aarau ein, wo die Bildung eines eigenen Berufsverbandes beschlossen wurde. Dessen konstituierende Generalversammlung fand am 22. Januar 1919 in Olten statt. 22 Autowagner aus der ganzen Schweiz nahmen daran teil. Sie genehmigten einen einheitlichen Preistarif sowie einen vorliegenden Statutenentwurf, wählten den Zürcher Wagnermeister Hans Meyer zum ersten Präsidenten und entschieden sich für die Bezeichnung «Verband der Schweizerischen Carrosserie-Industrie» (Union Suisse des Industries en Carrosserie). Damit war der VSCI gegründet.

Ein Verband wird aktiv

In der Folge zeigte es sich rasch, dass nur mit einer Preisliste und deren Einhaltung den Regeln von Angebot und Nachfrage nicht ausreichend Nachachtung verschafft werden konnte. Der Bau einer Autocarrosserie als kompliziertes fabrikatorisches Erzeugnis bedurfte zusätzlicher Regulative, und eine Bestreikung der Zürcher Carrossiers machte ausserdem deutlich, dass der Verband auch in arbeitsrechtlicher Hinsicht tätig werden musste. Überdies zeigte sich Hans Meyer gar nicht gewillt, das Präsidialamt anzunehmen. An seiner Stelle wurde deshalb im Mai 1919 der Zürcher Heinrich Eckert gewählt, der erste amtierende VSCI-Präsident.

In diesen Anfangsjahren war der VSCI eine relativ kleine Interessengemeinschaft, die sich rasch mit einer Vielfalt von Problemen konfrontiert sah. Dazu zählten die Erhöhung der Zollansätze für importierte Autocarrosserien ebenso wie eine Regelung der Zusammenarbeit mit den schweizerischen Automobilwerken

Martini (St. Blaise) und Pic-Pic (Genf) sowie Verhandlungen mit dem Automobilhandel über die serienmässige Herstellung von Carrosserien und der gemeinsame Einkauf von Rohmaterialien und Halbfabrikaten.

Dass die Marktlage in jener Zeit sehr angespannt war, zeigt sich unter anderem darin, dass die industriellen Militärbetriebe zur eigenen Auslastung Carrosserieaufträge sowohl von der Postverwaltung wie von Privaten suchten und fanden. Um diese eigenartige Konkurrenz zu unterbinden, wurde der VSCI bei den Bundesbehörden vorstellig, worauf seine Mitglieder sowohl von der Post wie vom Militär hochwillkommene Aufträge erhielten.

Heinrich Eckert blieb nur vier Jahre im Amt. Ihm folgte 1923 auf dem Präsidentenstuhl der Basler Julius Kölz, der eigentliche Initiant des VSCI. Wie vielfältig und aufwendig die Verbandstätigkeit in nur kurzer Zeit geworden war, lässt sich daraus ersehen, dass gleichzeitig bereits ein erster ständiger Sekretär, wenn auch nebenamtlich, gewählt wurde.

In Kölz' achtjähriger Präsidialzeit erlebte die schweizerische Carrosserieindustrie als typische Inlandindustrie einen sich ständig verschärfenden Konkurrenzkampf mit der in immer grösseren Serien arbeitenden ausländischen Automobilindustrie, mit laufend zunehmenden Importen. Es gab zahlreiche Bestrebungen, diesen Importen mit Schutzmassnahmen entgegenzuwirken, doch die Interessen des einheimischen Autogewerbes waren teilweise gegensätzlich und zudem hatten das Eidgenössische Volkswirtschaftsdepartement und die Oberzolldirektion bestehende Handelsverträge zu beachten. Immerhin erreichte der VSCI im Jahre 1931, dass der Bundesrat eine Zollrückvergütung von 40 Prozent für alle in der Schweiz carrossierten Chassis beschloss. Ebenso wurde erreicht, dass der Import von Carrosserien für Chassis schweizerischer Produktion unterbunden und Zollerleichterungen für den Import notwendiger Carrosseriebestandteile und Rohwaren gewährt wurden. Zwei Jahre später konnte der VSCI einen weiteren Erfolg verzeichnen: Die Einfuhr von Automobilen, Chassis, Carrosserien und Elektrokarren wurde beschränkt und kontingentiert.

Zu jener Zeit waren in der Schweiz gegen 100 Carrosseriewerke mit rund 2000 Beschäftigten tätig. Weil es der Branche an Berufsleuten mangelte, bemühte sich der Verband bereits damals um Erleichterungen beim Zuzug ausländischer Arbeitskäfte, zugleich empfahl er seinen Mitgliedern, der Ausbildung des Nachwuchses vermehrt Aufmerksamkeit zu schenken. Um den Worten Taten folgen zu lassen, wurden guten Carrosserieschülern der Ecole des arts et métiers in Genf Prämien ausgerichtet.

Im Laufe der Zeit verloren die Tarifabsprachen, deren Einhaltung zeitweilig sogar mit einer verbandseigenen Preiskontrollstelle überwacht worden war, an Bedeutung. Ab 1928 beschränkte sich der VSCI auf blosse Preiswegleitungen, auch im Umgang mit der Schweizerischen Oberpostdirektion, die für die Branche ein wichtiger Auftraggeber geworden war. Mit ihr kam in jenen Jahren ein Submissionsabkommen zustande, nach welchem der VSCI bei Aufträgen von über 2000 Franken nur noch eine sogenannte Wegleitungsofferte einzureichen hatte.

Mit Geschick durch Krise und Krieg

Die grosse Weltwirtschaftskrise, die im Oktober 1929 mit dem jähen Kurssturz der New Yorker Börse ihren Anfang nahm und zehn Jahre später in den Zweiten Weltkrieg münden sollte, erlebte der VSCI unter dem Präsidium des Berners Fritz Ramseier, der 1931 Julius Kölz abgelöst hatte. Die dreissiger Jahre, gekennzeichnet durch einen allgemeinen Preiszerfall, durch Bankenzusammenbrüche, viele Konkurse und hohe Arbeitslosenzahlen, bildeten für die gesamte schweizerische Wirtschaft eine sehr schwierige und ungewisse Zeit. Vom Staat, dem in der Vergangenheit wirtschaftspolitische Zurückhaltung auferlegt worden war, wurden mehr und mehr Schutzvorkehren und Unterstützungsmassnahmen zugunsten bedrohter Wirtschaftszweige verlangt. Zugleich bewirkten die sozialen Spannungen eine Vertiefung der Kluft zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern, die sich erst angesichts der zunehmenden äusseren Bedrohung vor dem Zweiten Weltkrieg erheblich verringerte.

Rückblickend erscheint es bemerkenswert, dass es dem zielbewussten Fritz Ramseier in dieser schwierigen Zeit gelang, den VSCI weiter zu festigen und sogar auszubauen. Der Verband erreichte unter anderem eine Verlängerung des Bundesratsbeschlusses über die 40prozentige Zollrückvergütung, was es seinen Mitgliedern im Zeitraum von 1931 bis 1941 ermöglichte, aus insgesamt 4534 importierten Chassis formschöne Cabriolets zu bauen. Zum Schutze der inländischen Automobilindustrie erfolgte ausserdem 1933 eine länderweise Kontingentierung der Automobilimporte auf 30 bis 100 Prozent des Vorjahres. Diese Beschränkung lag nur bedingt im Interesse der Carrosseriebranche, und auch zwei Bundesratsbeschlüsse im Jahre 1934 waren umstritten: Sie ermöglichten hierzulande die Montage von zerlegt importierten Chassis mit einer 30- bis 50prozentigen Zollrückvergütung, unter der Voraussetzung, dass diese Montage unter Verwendung von Zubehörteilen schweizerischer Fabrikation und in schweizerischen Fabriken erfolgte. Diese Zollvergünstigungen zeigen, dass der Bundesrat die Automobilmontage als im Interesse des Landes liegend betrachtete und zu fördern suchte. Der VSCI stand diesen Bemühungen indessen deshalb skeptisch gegenüber, weil von den Behörden keine Zusicherung dafür zu erhalten war, dass ein angemessener Anteil der hier montierten Chassis auch in der Schweiz carrossiert werden müsse.

Während der Präsidialzeit Fritz Ramseiers wurde auch eine Lösung für den seit der Verbandsgründung gewünschten gemeinsamen und dadurch verbilligten Wareneinkauf gefunden. Mit einer Auswahl leistungsfähiger schweizerischer Produzenten und Handelsfirmen von Rohstoffen, Halbfabrikaten und anderen Bestandteilen für den Carrosseriebau wurden Verträge abgeschlossen. Diese ent-

hielten eine den Bedürfnissen des Carrosseriebaus entsprechende Qualitätsregelung sowie eine Standardisierung und Normierung dieser Waren und gewährleisteten deren Verbilligung in Form von Rückvergütungen. Den Lieferanten ermöglichten diese Verträge eine Rationalisierung bei der Produktion und die Bereinigung ihres Warensortiments. Bis 1941 kamen 16 solche Verträge zustande. Dabei ging es um Aluminium, Eisen- und Blechwaren, Beschläge, Glas, Farben, Gummiwaren, Stoffe und Teppiche, Lederwaren, Fäden und Zwirne, Elektroden, Federn und Heizungen.

Dass es dem VSCI ausgerechnet in den schwierigen dreissiger Jahren gelang, eine rege Tätigkeit zugunsten seiner Mitglieder zu entfalten, lag auch daran, dass die Carrosseriebranche in dieser Zeit von der politischen Entwicklung begünstigt wurde. So wurde vor dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges beispielsweise die Motorisierung der Armee, namentlich durch die Aufstellung motorisierter Verbände, stark gefördert. Zugleich förderte der Bund die Beschaffung möglichst vieler privater militärtauglicher Motorfahrzeuge mittels Subventionen. Dass auch die Postverwaltung ihren Motorfahrzeugbestand in dieser Zeit erheblich ausbaute, belegt ein Vergleich: 1913 beförderte die damalige Pferdepost insgesamt 1,8 Millionen Passagiere und legte dabei 9,7 Millionen Kilometer zurück; 1938 transportierte die Autopost bereits 9,2 Millionen Passagiere und befuhr dabei eine Strecke von 16 Millionen Kilometern.

Im wirtschaftspolitischen Wandel

Die zumindest teilweise gegenseitige Abhängigkeit zwischen Staat und Carrosse-

riebranche, die zu jener Zeit offensichtlich bestand, wurde während des Krieges noch ausgeprägter. 1941, der VSCI zählte damals 52 Mitglieder, trat der Zürcher Adolf Tüscher die Nachfolge Fritz Ramseiers als Verbandspräsident an. Er sah sich wegen des Krieges rasch vor die Aufgabe gestellt, die Beschaffung der benötigten Rohmaterialien und Arbeitsmöglichkeiten für die Mitglieder sicherzustellen. Vor allem Blech, Eisen und Gummi wurden zunehmend knapper, doch es gelang Tüscher, in Verhandlungen mit den kriegswirtschaftlichen Ämtern eine kontingentweise Zuteilung dieser Rohmaterialien an die Mitgliedsfirmen zu erreichen. Zugleich ermöglichte der Verband direkte Bezüge von Blech aus Deutschland und später aus den USA, wobei er das Delcredere übernahm. Für Aluminium, Aluman, Peraluman und Anticorodal gab es eine interne Kontingentierung. Zu besonderen Versorgungsproblemen führte die Benzinknappheit. Ihr liess sich trotz des Einsatzes von Holzgas und Azetylen nur mit starken Beschränkungen des Fahrverkehrs begegnen.

Die staatliche Rohstoffbewirtschaftung endete erst Ende 1945. Sie erwies sich in vielen Bereichen als unbefriedigend, doch lässt sich nicht ausmalen, wie ohne sie viele Wirtschaftszweige, auch die Carrosseriebranche, die Kriegsjahre überstanden hätten.

In ähnlicher Weise sind die staatlichen Bemühungen zur Arbeitsbeschaffung in jener Zeit zu werten. Die VSCI-Mitglieder erhielten unter anderem die Möglichkeit, sich im Herbst 1941 an der Motorfahrzeug-Reparaturaktion des Eidgenössischen Militärdepartementes zu beteiligen: Sie erhielten auch – teils durch die Vermittlung der staatlichen Zentralstelle für Arbeitsbeschaffung – eine Reihe von Neucarrossierungs- und Reparaturaufträge der Post, der Bahnen und der Armee. Ein neues Arbeitsgebiet ergab sich zudem durch sogenannte Umbauaktionen, bei denen es darum ging, Autos, Traktoren und landwirtschaftliche Kleinmaschinen mit Holzkohletriebwerken auszurüsten. Ebenfalls nur im Einvernehmen mit den staatlichen Instanzen schliesslich war es möglich, gemeinsam mit dem schweizerischen Autogewerbeverband 2000 Autos aus Deutschland zum Einbau von Generatorenanlagen und für kleinere Carrosseriearbeiten in die Schweiz zu bringen.

Zeit des Aufbruchs

Vor allem dank der grosszügigen wirtschaftlichen Hilfe der USA blieb nach 1945 das aufgrund der Erfahrungen nach

dem Ersten Weltkrieg befürchtete soziale Chaos in Westeuropa aus. Der Schweiz gelang zudem verhältnismässig rasch der Ausbruch aus der aussenpolitischen Isolation, in die sie im Krieg durch ihre neutrale Haltung geraten war. Da zudem der innenpolitische Verständigungswille anhielt, folgten für Wirtschaft und Gesellschaft erspriessliche Zeiten. Im Sommer 1947 nahmen die Stimmbürger die Wirtschaftsartikel der Bundesverfassung an und honorierten damit die Zusammenarbeit zwischen Staat und Verbänden, die sich im Krieg bewährt hatte. Die neuen Verfassungsartikel hielten am liberalen Grundsatz der Handels- und Gewerbefreiheit fest, erlaubten aber – im Gesamtinteresse – staatliche Eingriffe in die Wirtschaft. Am gleichen Abstimmungssonntag erteilte das Schweizervolk auch einem bedeutenden Sozialwerk seine Zustimmung: der Alters- und Hinterlassenenversicherung. 1951 folgte die Neuregelung der Arbeitslosenversicherung und ein Jahr danach trat die Erwerbsersatzordnung an die Stelle der Lohnersatzordnung, die der Bundesrat kraft seiner ausserordentlichen Kriegsvollmachten 1939 erlassen hatte.

Diese Nachkriegsjahre erlebte der VSCI unter dem Präsidium des Baslers Walter Köng, der im Sommer 1945 die Nachfolge von Adolf Tüscher angetreten hatte. Den Mitgliedfirmen mangelte es in dieser Zeit nicht an Aufträgen, zumal ein erheblicher Nachholbedarf entstanden war. Dafür wurden bald einmal gelernte Mitarbeiter knapp. Es kam zu gegenseitigen Abwerbungen und später zur Beschäftigung von Berufsarbeitern aus Deutschland und zunehmend aus Italien. Der Verband forderte die Firmen auf, bei den sich häufenden Betriebserweiterungen eine vernünftige Selbstbeschränkung zu

üben und dem beruflichen Nachwuchs mehr Aufmerksamkeit zu schenken. Er fand dabei nicht immer Gehör, aber ein erster konjunktureller Einbruch ab Ende 1951 rechtfertigte später seine Empfehlungen.

In der Preispolitik, seinerzeit ein wesentlicher Anstoss zur Gründung des VSCI, hatte mittlerweile ein Umdenken stattgefunden. Unter Präsident Köng vertrat der Vorstand die Auffassung, eine starre und die Mitglieder verpflichtende Preisregelung sei nicht angebracht. Dennoch konnten die Betriebe ihre Preise nicht nach eigenem Ermessen festlegen, da aufgrund des bundesrätlichen Vollmachtenregimes während des Krieges noch bis 1952 eine staatliche Preisüberwachung tätig war. Nach dem Wegfall dieser Kontrolle wurde auch das Carrosseriegewerbe in der Preisgestaltung frei, was Präsident Köng immer wieder veranlasste, die Mitgliedsfirmen auf die Bedeutung seriöser Kalkulationen hinzuweisen.

Obwohl die Schweiz der im Jahre 1945 gegründeten UNO aus Neutralitätsgründen nicht beitrat, bildeten die Nachkriegsjahre auch eine Phase des internationalen Aufbruchs. Davon blieb der VSCI nicht unberührt, nachdem französische Carrossiers 1947 die Initiative zur Gründung einer Europäischen Union der Carrosseriebetriebe ergriffen hatten. Er lud die europäischen Carrosserieverbände zu einer Aussprache anlässlich des Genfer Automobilsalons 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. Mit der Gründung waren hohe Erwartungen hinsichtlich gemeinsamer Chassis-Importe aus den USA und der Beeinflussung der Zollpolitik zugunsten der Carrosseriebranche verbunden. Diese gingen nicht in Erfüllung, doch förderten die regelmässigen Zusammenkünfte an den verschiedenen Autosalons die grenzüberschreitende berufliche und technische Zusammenarbeit. Zudem konnte Walter Köng im Frühsommer 1953, als er das Verbandspräsidium abgab, für sich in Anspruch nehmen, den VSCI zu einer auch international angesehenen Organisation ausgebaut zu haben. Sein Nachfolger trug den gleichen Namen wie ein früherer Präsident: Fritz Ramseier. Dieser Fritz Ramseier kam aus Worblaufen.

Für die 140 Firmen, die damals dem Verband angehörten, begann zu jener Zeit eine Phase der Prosperität, die über viele Jahre andauern sollte. Mit der stetigen Zunahme der Aufträge sank die Zahl der Arbeitslosen, und bald einmal wurden die qualifizierten einheimischen Arbeitskräfte so rar, dass das wachsende Arbeitsvolumen nur noch mit der Hilfe von immer mehr Ausländern bewältigt werden konnte. Dieser Mangel an Arbeitskräften war mit ein Grund, warum 1958 an der Urne eine Volksinitiative zur Einführung der 44-Stunden-Woche wuchtig verworfen wurde.

Die Grenzen öffnen sich

Der Verband war 40 Jahre alt, als 1959 der Basler Alfred Heimburger das Präsidium übernahm. In dieser Zeit begann sich in wirtschaftlicher Hinsicht eine Spaltung Westeuropas in zwei Wirtschaftsblöcke abzuzeichnen. Nachdem es im Rahmen der Europäischen Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit (OECE) nicht gelungen war, eine umfassende Freihandelszone zu schaffen, waren Anfang 1958 die Römer Verträge über eine europäische Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) in Kraft getreten. Es handelte sich dabei um eine Zollunion mit weitgesteckten wirtschaftlichen und politischen Zielen zwischen Westdeutschland, Frankreich, Italien, Holland, Belgien und Luxemburg. Im Gegenzug schlossen sich sieben andere Länder – Grossbritannien, Dänemark, Norwegen, Schweden, Österreich, Portugal, die Schweiz und später auch Finnland – zu einer kleinen Freihandelszone (EFTA) mit ähnlichen wirtschaftlichen Zielen, aber ohne politische Ambitionen zusammen. Im Laufe der folgenden Jahre veränderte sich die Zusammensetzung der beiden Wirtschaftsblöcke, zugleich konnte eine gegenseitige Abschottung durch gegenseitige Zollvereinbarungen vermieden werden. Daneben gewann die Idee eines auch politischen Zusammenschlusses stetig an Boden, so dass aus der sich laufend erweiternden EWG erst die Europäische Gemeinschaft (EG) und schliesslich die heutige Europäische Union (EU) wurde. Für Länder wie die Schweiz, die sich keiner politischen Union anschliessen wollen, ging und geht es seither darum, mit handelspolitischen Vereinbarungen dafür zu sorgen, dass der einheimischen Wirtschaft der Zugang zu diesem gemeinsamen Markt nicht erschwert oder gar versperrt wird. Dem freien Handel unter allen Staaten der Welt soll vor allem das Allgemeine Abkommen über Zölle und Handel (GATT) dienen, dem die Schweiz ebenfalls 1958 beitrat. Dieses damals von 37 Staaten getragene Abkommen hat sich mittlerweile zu einer weltumspannenden Handelsorganisation mit dem Ziel entwickelt, Zollschranken und alle anderen Formen der Beschränkung des internationalen Handels abzubauen. Eine Vereinbarung, die diesem hochgesteckten Ziel dient, ist Ende 1993 in Genf zustandegekommen.

Im Gegensatz zu der sich Anfang der sechziger Jahre abzeichnenden Liberalisierung des internationalen Warenverkehrs stand die zunehmende Dichte an Rechtsnormen, mit denen in der Schweiz versucht wurde, die Wirtschaftstätigkeit den Vorstellungen von einer sozialen Gesellschaft unterzuordnen. Einige dieser Gesetze, die auch die Tätigkeit der Carrosseriebranche beeinflussten, dienten aber lediglich dem Bemühen, neuen Entwicklungen rechtlich Herr zu werden. Zu nennen ist das neue Strassenverkehrsgesetz, das ab Herbst 1959 schrittweise in Kraft trat. Weil es die Masse und Gewichte der Motorfahrzeuge regelte und zusätzliche Bauvorschriften enthielt, beteiligte sich der VSCI intensiv an den Vorarbeiten. Auch bei der Revision der Automobilkonzessionsverordnung im Jahre 1960 engagierte sich der Verband und erreichte damit, dass die konzessionierten Betriebe für ihren Betrieb Fahrzeuge und Bestandteile schweizerischer Fabrikation zu verwenden hatten. Im Zeichen der Liberalisierung des internationalen Handels wurde diese Schutzbestimmung für die einheimische Industrie allerdings acht Jahre später wieder aufgehoben.

Eine Branche im Wandel

Im Jahre 1960 führte der VSCI erstmals eine umfassende Erhebung über die Beschäftigungsstruktur innerhalb des Verbandes durch. Diese ergab gegenüber der Vorkriegszeit einen grundlegenden Wandel der Tätigkeit der Mitgliedfirmen: In

den dreissiger Jahren waren jährlich Hunderte von Personenwagenchassis in die Schweiz eingeführt und von den einzelnen Firmen nach den Wünschen der Kundschaft carrossiert worden. Seither war der Kreis solcher Besteller auf einige wenige Liebhaber zusammengeschmolzen. Die Neuarbeiten betrafen fast nur noch Nutzfahrzeuge. Dabei ging es um Aufbauten für Grossfahrzeuge, Last- und Lieferwagen, um Spezialfahrzeuge jeder Art sowie um den Bau von Anhängern. Viele Mitglieder waren aber auch mit Reparaturen beschäftigt, wobei deren Zahl aufgrund des ständig grösser werdenden Bestandes an Motorfahrzeugen laufend zunahm.

An innovativen Kräften fehlte es in der Branche gleichwohl nicht. So schlossen sich 1960 beispielsweise auf dem Gebiet des Grossfahrzeugbaus für den Personentransport sechs Firmen der Gruppe Carkonstrukteure zu einer Arbeitsgemeinschaft zusammen, die gemeinsam mit der Technischen Kommission des Verbandes schweizerischer Gesellschaftswagenbesitzer und der Arboner Motorwagenfabrik Adolph Saurer AG einen eigenen schweizerischen Gesellschaftswagen entwickelte. Mit diesem Typ 3 DH wollte man den ausländischen, in grossen Serien hergestellten Fahrzeugen ein möglichst preisgünstiges einheimisches Erzeugnis gegenüberstellen. Der Car verfügte über 38 bis 42 Sitzplätze, und die Konstruktion war so vorgesehen, dass ohne Änderung am Grundaufbau ein Kurswagen für den Postautoverkehr gebaut werden konnte. Der Car wurde am Genfer Automobilsalon vorgestellt und fand weit über die Landesgrenzen hinaus Beachtung. Aber zu mehr als einer Manifestation des Selbstbehauptungswillens der schweizerischen Industrie wurde der Typ 3 DH gleichwohl nicht, denn die rapide steigenden Herstellungskosten erlaubten keinen günstigen Preis und das Interesse der Kundschaft liess nach, so dass keine ausreichend grossen Serien produziert werden konnten. Mit erheblichen Verlusten für alle beteiligten Firmen musste das anfänglich so vielversprechende Unternehmen aufgegeben werden. Aber die freiwillige Zusammenarbeit unabhängiger Betriebe funktionierte auf anderen Gebieten mit einigem Erfolg. So entwickelte etwa eine Arbeitsgemeinschaft der Firmen FBW Wetzikon, Ramseier & Jenzer AG und Gangloff AG einen schweizerischen Gelenkautobus; und ein ähnliches Fahrzeug, das vor allem in Zürich zum Einsatz kam, wurde von der Zürcher Firma Gebrüder Tüscher gemeinsam mit Saurer in Arbon hergestellt.

Erfolge für seine Mitglieder erzielte auch der VSCI unter anderem auf dem Gebiet des Lastwagenbaus. Im Sommer 1960 bot eine Delegation des Verbandes dem Chef der damaligen Kriegstechnischen Abteilung (KTA), die später in Gruppe für Rüstungsdienste (GRD) umbenannt wurde, die Dienste des VSCI bei der Entwicklung neuer Prototypen für die weitere

Motorisierung der Armee an. Im folgenden Jahr erhielt der Verband tatsächlich den Auftrag, eine Kabine und Brücke für einen Lastwagen vom Typ 2 DM Saurer zu entwickeln, die später in grossen Serien hergestellt werden sollte. Der VSCI bestellte unverzüglich eine sogenannte KTA-Kommission, die daraufhin in Zusammenarbeit mit mehreren Mitgliedfirmen drei Prototypen für ein einfaches und dennoch kriegsgenügendes Fahrzeug entwickelte. Aber das EMD entschied sich schliesslich gegen dieses Gemeinschaftswerk und vergab aus Preisgründen auch den Auftrag für die Kabine an Saurer. Immerhin wurde das Arboner Unternehmen verpflichtet, die Lastwagenbrücken durch das schweizerische Carrosseriegewerbe herstellen zu lassen.

Hiefür bestimmte der VSCI die Carrosserie E. Flückiger AG in Huttwil als Generalunternehmerin. In einer Arbeitsgemeinschaft von mehr als 40 Verbandsfirmen wurden in den folgenden Jahren gegen 2300 Lastwagenbrücken hergestellt. Parallel dazu kamen zwischen 1967 und 1972 in zwei Serien insgesamt 655 Henschel-Ladebrücken. Noch grössere Stückzahlen bei allerdings kleineren Fahrzeugen trug der Ausbau der schweizerischen Zivilschutzorganisation in der zweiten Hälfte der sechziger Jahre den Fahrzeugbauern innerhalb des VSCI ein, die für 12000 Zivilschutzanhänger und 3000 Motorspritzen entweder Teile oder ganze Komponenten herstellen konnten. Zwischendurch gab es auch einen erwähnenswerten Auftrag vom Eidgenössischen Departement für auswärtige Angelegenheiten: 25 Magirus-Ladebrücken für Fahrzeuge, die im Rahmen der Entwicklungshilfe eingesetzt wurden. Interessant entwickelte sich ebenso die Zusammenarbeit mit der Armee. Unter der Regie der DAMP (heute: KMV) wurde auch der Unterhalt der Militärfahrzeuge ausgeführt.

Andere Aktivitäten des Verbandes in dieser Zeit weisen auf den Wandel der Aufgaben und damit der Rolle des VSCI hin, der durch die sich laufend ändernden Verhältnisse herbeigeführt wurde. Während einst die Preisregulierung und die Ordnung des Marktes das hauptsächliche Ziel der gemeinsamen Bestrebungen waren, rückten jetzt Gemeinschaftsaktionen in den Vordergrund, die der einzelne Unternehmer aus eigener Kraft nicht erfüllen konnte, ihm aber die Geschäftstätigkeit wesentlich erleichterten. Dem entspricht, dass der VSCI 1968 alle Preisvereinbarungen aufhob, die Verantwortung für eine marktgerechte Preispolitik ganz seinen Mitgliedern übertrug und gleichzeitig dem vom Schweizerischen Gewerbeverband gegründeten Institut für Unternehmerschulung beitrat, um seinen Mitgliedern den Besuch von Schulungskursen in modernem Management zu ermöglichen.

Neuorientierung

Als der VSCI im Jahre 1969 sein fünfzigjähriges Bestehen feiern konnte, war er «innerlich und äusserlich im Bewusstsein einer wichtigen volkswirtschaftlichen Aufgabe gefestigt». Diese Feststellung von Präsident Otto Pfister findet sich im Vorwort zu einem Buch, in dem das Jubiläum gewürdigt wurde und auf das sich auch die hier bisher wiedergegebene Verbandsgeschichte weitgehend stützt. Dieses Buch schildert auf nachvollziehbare Weise die Entwicklung und den Wandel eines Berufsstandes, der seine Anfänge tief in der Geschichte der Menschheit hat und sich durch alle Zeitenläufe hindurch zu behaupten wusste. Es deutete aber auch an, dass dem Verband der Schweizerischen Carrosserie-Industrie angesichts der veränderten Tätigkeitsbereiche seiner meisten Mitgliedfirmen eine Neuorientierung bevorstand.

Im Jubiläumsjahr war aber die Zeit noch nicht reif genug für eine derartige Neuorientierung. Da das Verbandsgeschehen bisher von den Fahrzeugherstellern bestimmt worden war, musste im VSCI das Bewusstsein erst wachsen, dass innerhalb der Carrosseriebranche eine weitreichende Umwälzung stattgefunden und sich das Schwergewicht der Tätigkeit der meisten Mitgliedfirmen von der Herstellung auf die Reparatur von Fahrzeugen verlagert hatte. Noch war die jährliche Mitgliederversammlung in erster Linie ein gesellschaftlicher Anlass und die jeweiligen Angehörigen des Vorstandes verstanden ihr Amt mehr als Ehre denn als Verpflichtung.

Aber Präsident Otto Pfister war durchaus in der Lage, die Zeichen der Zeit zu erkennen: Die Mitgliederversammlung 1972 in Les Rasses wurde erstmals durch ein Seminar ergänzt, bei dem auch die Zukunft des VSCI zur Sprache kam. Noch bestanden über diese Zukunft keine konkreten Vorstellungen, aber es wurden Stimmen laut, die einen stärkeren Verband forderten. Die Versammlung beschloss deswegen, eine Werbeagentur mit einer Propagandaaktion zu beauftragen, die über fünf Jahre hinweg Ansehen und Bedeutung des VSCI vermehrt in der Öffentlichkeit verankern sollte. Zugleich wurde eine Statutenkommission unter der Leitung von Rupert Geser senior mit dem Mandat eingesetzt, nach einer neuen, den geänderten Verhältnissen entsprechenden Verbandsform zu suchen.

Auch im folgenden Jahr wurde die Jahresversammlung mit einem Seminar verbunden. Diskutiert wurde in Horgen über «Die Zukunft im Carrosseriegewerbe». Noch lagen von der Statutenkommission keine konkreten Anträge vor, dafür aber waren Ziel und Inhalt der vorgesehenen Propagandaaktion bestimmt. Um sie zu finanzieren – sie belastete das Budget jährlich mit 150 000 Franken –, wurde die Erhebung eines Sonderbeitrages beschlossen. An der gleichen Versammlung wurden zudem die KTA-Kommission und die Lastwagen-Kommission in eine einzige Nutzfahrzeug-Kommission umgebildet.

Ein Jahr später war es soweit: 1974 wurde zum Geburtsjahr eines neuen VSCI. An der Jahresversammlung in Gstaad stimmten die 63 anwesenden Mitglieder neuen Statuten zu, die sowohl auf eine Erneuerung als auch auf eine Stärkung des Verbandes abzielten. Die wichtigste Neuerung bestand darin, dass der VSCI nicht mehr von den einzelnen Mitgliedern, sondern von Sektionen getragen werden sollte. Die einzelnen Carrosseriebetriebe wurden Mitglieder einer Sektion

Otto Pfister †

Albert Wyss †
Ehrenpräsident

und dadurch zugleich Mitglieder des Dachverbandes. Die Sektionen sollten durch die bestehenden regionalen Verbände gebildet werden. Da insgesamt acht derartige Sektionen vorgesehen waren, sollten in Regionen ohne bestehende Verbände solche gegründet werden.

Die Neuausrichtung war umfassend: Der VSCI, der sich weiterhin als eine Arbeitgeberorganisation definierte, gab sich auch einen neuen Namen. Aus dem bisherigen Verband der Schweizerischen Carrosserie-Industrie wurde der Schweizerische Carrosserieverband, doch wurde die vertraute Abkürzung VSCI beibehalten. Beschlossen wurde ebenso eine Änderung in der Verbandsführung. Unter anderem sollten die Mitglieder des Vorstandes auch Verbandsfunktionen übernehmen, etwa das Präsidium einer Sektion oder Kommission; zudem wurde entschieden, das bisherige Sekretariat zu einer Geschäftsstelle mit einem vollamtlichen Geschäftsführer auszubauen. Den neuen Vorstand präsidierte Albert Wyss aus Wetzikon, der damit an die Stelle von Otto Pfister trat. Zum ersten vollamtlichen Geschäftsführer wurde ein Jahr später Karl Epple gewählt.

Im Jahre 1976 begann die neue Verbandsstruktur konkrete Formen anzunehmen. Nachdem sich im gleichen Jahr der Carrosserie-Verband Region Basel CRB und der Carrosserie-Verband Zentralschweiz CVZ dem VSCI angeschlossen hatten, kamen im folgenden Jahr nach Statutenanpassungen der Berner Carrosserie-Verband BCV und der Carrosserie-Verband Mittelland (VSCI M) dazu. Beide wurden an der Generalversammlung des VSCI vom 14. Mai 1977 aufgenommen. Anlässlich einer ausserordentlichen Generalversammlung im Dezember desselben Jahres erfolgte die Aufnahme des Aargauischen Carrosserie-Verbandes ACV und des Zürcher Carrosserie-Verbandes ZCV. Zwei Jahre später folgte der Carrosserie-Verband Ostschweiz (VSCI O), und 1983 schliesslich der Carrosserie-Verband Graubünden CVG.

Damit waren die acht Sektionen gebildet und integriert, die das neue VSCI-Konzept vorsah. Doch dabei blieb es nicht: Später kam noch die Gruppo Carrozzieri Ticinesi (GCT) dazu, und in der ersten Hälfte der achtziger Jahre zeigten auch die organisierten Autosattler (ASS) Interesse an einem Beitritt zum VSCI. 1984 aufgenommene Verhandlungen führten rasch zu einer Einigung, und bereits im folgenden Jahr beschloss eine ausserordentliche Generalversammlung die Aufnahme des ASS als Sektion des VSCI. Die Autosattler blieben jedoch auch innerhalb des VSCI ein eigenständiger Verband mit eigenen Gremien, was ihre Integration erschwerte und schliesslich dazu führte, dass man sich 1992 in gutem gegenseitigen Einvernehmen wieder trennte. Unabhängig – vor allem in sozialpartnerschaftlichen Belangen – blieb dagegen stets die Fédération des Carrossiers Romands (FCR).

Da aber etliche Carrossiers in der Romandie auch dem VSCI angehören und der welsche Verband namentlich bei der Aus- und Weiterbildung mit ihm zusammenarbeitet, darf dieser für sich in Anspruch nehmen, die gesamte schweizerische Carrosseriebranche zu repräsentieren. Eine im Jahre 1977 erstmals durchgeführte und danach institutionalisierte Präsidentenkonferenz gab den Sektionen Gelegenheit, ihre Anliegen und Interessen im Gesamtverband einzubringen. Damit wurde die Bedeutung der Sektionen unterstrichen. Sie übernahmen die Funk-

tion einer Naht- und Schnittstelle zwischen der Basis und dem Dachverband, blieben dabei aber weitgehend selbständig. Dokumentiert wird diese Autonomie auch dadurch, dass die Sektionen teilweise über eigene Einführungskurszentren verfügen, eigene Statuten haben und ein eigenes Vermögen. Die Sektionen entwickeln auch eigene Aktivitätsprogramme mit sowohl fachlichen als auch gesellschaftlichen Schwerpunkten. Diese Aktivitäten wiederum bewegen sich innerhalb der Rahmenbedingungen, die von der Dachorganisation geschaffen werden. Der föderalistischen Verbandsstruktur wurde auch bei der bisher letzten Statutenrevision des VSCI im Jahre 1989 Rechnung getragen, indem neu auch je ein Vertreter jeder Sektion im Zentralvorstand Einsitz nahm, was die Präsidentenkonferenz in ihrer hergebrachten Form unnötig machte. Um aber weiterhin die Sektionen betreffende Probleme zu behandeln, wurde die Präsidentenkonferenz nach zwei Jahren wieder eingesetzt, ohne in den Statuten verankert zu sein.

Auf dem Weg in die Gegenwart

Die Veränderung der Mitgliederstruktur des VSCI hatte unter anderem auch zur Folge, dass unter den Fachgremien auf Verbandsebene die Reparaturenkommission an Bedeutung gewann.

Sie begann in den siebziger Jahren eine Tätigkeit zu entfalten, die für die Öffentlichkeit ebenso von Interesse war wie für die Mitglieder des Verbandes. Zugunsten einer transparenten Preispolitik suchte sie nach Möglichkeiten, wie sich gemeinsam mit den Versicherungen allgemeingültige Richtzeitenwerte bestimmen und anwenden lassen. Da es zu keiner Übereinstimmung kam, prüfte die Kommission von sich aus alle verfügbaren Modelle zur Bestimmung von Richtzeiten und entschied sich schliesslich für dasjenige der Eurotax, da sich dieses auf die hiesigen Verhältnisse übertragen liess. Die Erarbeitung und auch Überprüfung von Richtzeitenwerten wurde in der Folge zu einer Daueraufgabe, mit der innerhalb der Reparaturenkommission eine spezielle CH-Kommission betraut wurde.

Diese schuf im Laufe der Jahre in teilweiser Zusammenarbeit mit dem Autogewerbeverband der Schweiz (AGVS) und den Motorfahrzeughaftpflicht-Versicherern (HMV) verschiedene Tarifordnungen. Solche gelten heute unter anderem für die Reparatur von Kotflügeln, ganzen Türen oder Türblättern sowie Heckklappen. Aber auch beim Ersatz von Autoscheiben, beim Bereitstellen eines Ersatzwagens und bei Standplatzentschädigungen wurde Preistransparenz geschaffen. Innerhalb der Reparaturenkommission entstand zudem ein Konzept für die Berechnung von Chassis-Richtanlagen und eine neue Bewertungsgrundlage für die Entschädigung von Reparaturarbeiten bei Armeeaufträgen. In besonderer Weise zukunftsgerichtet waren ein verbandseigenes Rückführungskonzept für Front- und Heckscheiben, das aus technischen

Fachbetriebs-Garantie
AIRC
VSCI Verband der Schweizerischen Carrosserie-Industrie

Hansjürg Grogg

Gründen wieder eingestellt werden musste, sowie ein gemeinsam mit den Versicherern entwickeltes Konzept für die Entsorgungskosten. Es war ebenfalls die Reparaturenkommission, die ein einheitliches Erscheinungsbild (Logo) für die VSCI-Reparaturbetriebe schuf und sich an der Erarbeitung und Einführung einer europaweit gültigen Fachbetriebsgarantie sowie an der Evaluation geeigneter EDV-Lösungen für die Mitgliedfirmen beteiligte.

Vor interessante Herausforderungen sahen sich ausgangs der siebziger- und in der ersten Hälfte der achtziger Jahre auch die Fahrzeughersteller gestellt: Für die Endmontage von 890 Armee-Pinzgauern, die 1978/79 bei Saurer in Arbon erfolgte, konnten verschiedene Komponenten von VSCI-Mitgliedern geliefert werden. Im Jahre 1978 beauftragte zudem die GRD einheimische Carrosseriefirmen mit der Erstellung von Prototyp-Ladebrücken in Stahl und Aluminium für Steyr- und Saurer-Geländelastwagen. Daraus resultierte vier Jahre später im Rahmen eines militärischen Rüstungsprogramms für die Firma Saurer ein Auftrag für die Lieferung von 800 Geländelastwagen 4×4 und 300 Geländelastwagen 6×6, an dessen Ausführung insgesamt 56 Unternehmen in 17 verschiedenen Kantonen beteiligt waren. Die termingerechte und den hohen qualitativen Anforderungen in jeder Beziehung entsprechende Abwicklung des komplexen Auftrages schuf die Vertrauensbasis, auf der seither die militärischen Beschaffungsinstanzen (GRD) und das Carrosseriegewerbe zusammenarbeiten.

Die 1974 eingeleitete Neuausrichtung des VSCI und vor allem die Erweiterung der Mitgliederbasis machte auch eine straffere und effizientere Führung des Verbandes erforderlich. 1979 wurde eine Geschäftsleitung gebildet, der auch der Geschäftsführer angehörte. Geschäftsführer war zu diesem Zeitpunkt Peter Clavadetscher, der 1977 Karl Epple in dieser Funktion abgelöst hatte. Diese Geschäftsleitung erlaubte es, rascher und gezielter auf Probleme und Entwicklungen zu reagieren. Sie wurde zugleich zur Instanz, welche die anstehenden Aufgaben den dafür zuständigen Kommissionen, dem Vorstand oder den Sektionen zur Bearbeitung und Erledigung zuweist. Vorsitzender dieser Geschäftsleitung ist der Verbandspräsident. In dieses Amt wurde 1983 in einer Kampfabstimmung der Dübendorfer Hansjürg Grogg als Nachfolger von Albert Wyss gewählt.

Aufgrund früherer BIGA-Erhebungen wurde zu diesem Zeitpunkt geschätzt, dass der Organisationsgrad innerhalb der Branche bei den Fahrzeugherstellern gegen 70 Prozent und bei den Reparateuren um die 30 Prozent lag. Der neue Präsident setzte sich zum Ziel, die Mitgliederzahl während seiner Amtszeit nach Kräften zu vermehren, um dem Verband mehr politischen Einfluss zu verschaffen und die Finanzierung einer effizienten Geschäftsstelle sicherzustellen. In der Tat stieg in den folgenden Jahren aufgrund gezielter Werbeaktionen die Mitgliederzahl, doch das gesteckte Ziel wurde nicht ganz erreicht, auch deshalb nicht, weil die unterschiedlichen Interessen der Reparateure und der Fahrzeughersteller innerhalb des VSCI nur schwer unter einen Hut zu bringen waren. So traten beispielsweise die Fahrzeugbauer für eine Zentralisierung der Kräfte ein, um sich gegenüber einer starken und grossindustriellen Konkurrenz behaupten zu können, während den Reparateuren umgekehrt eine möglichst weitgehende

Berücksichtigung der unterschiedlichen regionalen Verhältnisse am Herzen lag.

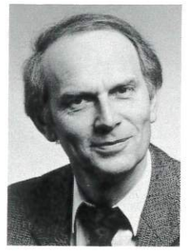
Zusammenschluss

Dass es schliesslich dennoch zu einer erheblichen Verbreiterung der Mitgliederbasis des VSCI kam, ist darauf zurückführen, dass es seit langem enge berufliche und geschäftliche Bande zwischen den Carrossiers und den Autolackierern gab. Diese Gemeinsamkeiten gelangten unter anderem darin zum Ausdruck, dass etliche Mitglieder des Schweizerischen Autolackierermeister-Verbandes (SAMV) zugleich dem VSCI angehörten. Diese Doppelmitgliedschaften, mehr noch aber viele Doppelspurigkeiten im Bereich der Ausbildung und des Umweltschutzes, legten ein Zusammengehen nahe. Auch die Autolackierer pflegten ihre Eigenständigkeit, unterhielten eigene regionale Ausbildungszentren und sahen keine Notwendigkeit, ihre Unabhängigkeit aufzugeben. Erste Verhandlungen über eine Vereinigung der beiden Organisationen scheiterten an dieser Haltung. Doch allmählich zeichnete sich eine Veränderung in der Einstellung ab und neue Verhandlungen führten im Frühjahr 1989 zum Ziel: VSCI und SAMV schlossen sich zusammen.

VSCI + SAMV ASMPA
MARSCHIEREN GEMEINSAM

Dazu war allerdings ein ausgeklügeltes Prozedere erforderlich: An gleichzeitigen, aber getrennten Generalversammlungen in Wallisellen beschlossen beide Verbände formell ihre Auflösung, und anschliessend fand die Gründungsversammlung des erweiterten VSCI statt.

Bei dieser Gelegenheit hätten insbesondere die bisherigen SAMV-Mitglieder die Verbandsbezeichnung gerne geändert und aus dem VSCI den VSCU (Verband schweizerischer Carrosserieunternehmen) gemacht, doch scheiterte diese sachlich begründete Forderung am Aufwand und an den finanziellen Konsequenzen, die mit der Einführung eines neuen Verbandssignets verbunden gewesen wären.
In Wallisellen gab es auch einen Wechsel im Präsidium. Dieses ging von Hansjürg Grogg an Dr. Josef Käppeli aus Langenthal über. Zwei Jahre zuvor hatte Geschäftsführer Peter Clavadetscher den VSCI verlassen, da er zum Direktor des Schweizerischen Gewerbeverbandes gewählt worden war. Diesem war der VSCI bereits 1961 beigetreten. Nachfolger Clavadetschers wurde Dr. P. Riniker, dem bald darauf Verena Fehr folgte. Sie amtete bis Herbst 1990 als Geschäftsführerin und wurde danach durch Felix Pohl abgelöst.



Dr. Josef Käppeli

SCHULUNG FÜHRT ZU QUALITÄT

ZUKUNFT DURCH AUS- UND WEITERBILDUNG

Nur ständige Aus- und Weiterbildung gewährleistet die Zukunft einer Branche. Die Schulung muss aber immer wieder den sich ändernden Anforderungen angepasst werden, wenn sie hohen Qualitätsansprüchen jederzeit genügen und den Schlüssel zum Erfolg bilden soll.

Die Sorge um den beruflichen Nachwuchs war ein wesentlicher Grund für die Gründung des VSCI vor 75 Jahren, und dementsprechend bildete die Aus- und Weiterbildung von den Anfängen bis heute einen wichtigen Pfeiler der Verbandstätigkeit. In den ersten Jahrzehnten dieses ausgehenden Jahrhunderts mangelte es allerdings noch vielerorts an einer systematischen beruflichen Ausbildung, da zwischen den Regionen und Branchen, aber auch unter den einzelnen Firmen erhebliche Unterschiede bestanden. Das Bundesgesetz über die berufliche Ausbildung brachte 1933 erstmals gesamtschweizerisch gültige Richtlinien und verankerte zugleich das System der Meisterlehre. Den Berufsverbänden räumte es aufgrund ihrer Erfahrung ein weitgehendes Mitsprache- und auch Mitbestimmungsrecht bei der Berufslehre ein. Der VSCI nutzte diesen Gestaltungsspielraum und setzte eine spezielle Berufsbildungskommission ein, welche die erforderlichen Reglemente über die Ausbildung und Prüfung der Lehrlinge sowie später auch über die Meisterprüfung ausarbeitete. Diese Reglemente wurden hierauf von den zuständigen Bundesbehörden gutgeheissen und kamen fortan zur praktischen Anwendung. Ab 1938 organisierte der VSCI überdies in Winterthur Weiterbildungskurse für Spezialarbeiter der Carrosseriebranche und ab 1939 ausserdem besondere Kurse für Arbeitslose.

In jenen Jahren zeichnete sich auch ab, dass der technischen Entwicklung der Carrosserien wegen der zunehmenden Verbreitung der Motorfahrzeuge nur mit einer Spezialisierung Rechnung getragen werden konnte: Luxusfahrzeuge, Cabriolets, Cars, Autobusse, Sanitätswagen, Nutzfahrzeuge und viele Spezialfahrzeuge stellten an das handwerkliche Können der Berufsleute und an die technische Leistungsfähigkeit der Carrosseriefirmen stets höhere Anforderungen. Ein erster Spezialist wurde 1936 der Carrosserieschmied oder -schlosser. Im folgenden Jahr kamen der Carrosseriewagner, der Carrosseriesattler und der Auto- und Wagenlackierer hinzu. Rund ein Vierteljahrhundert später, 1964, folgte der Carrosseriezeichner.
Weitere grundlegende Neuerungen bei der Berufsbildung brachten die siebziger Jahre. Die Berufsbildungskommission des VSCI hatte sich schon früher dafür ausgesprochen, ihren angehenden Spenglern und Schlossern den Besuch sogenannter Grundschulkurse zu ermöglichen, um auf diese Weise ein solides be-

rufliches Fundament zu legen. Das geltende Berufsbildungsgesetz lieferte aber dafür keine rechtliche Basis, so dass nichts anderes übrig blieb, als solche Kurse, deren Programm und Dauer, selbst zu regeln. Schon im Herbst 1963 konnten erste Lehrlinge aus dem Carrosseriegewerbe Grundschulkurse besuchen. Diese wurden in der Schweizerischen Technischen Fachschule (STF) in Winterthur durchgeführt und jährlich wiederholt. Später wurden in den Lehrwerkstätten der Carrosserie Geser AG in Littau und der Carrosserie Hess AG in Bellach auf freiwilliger Basis ebenfalls Einführungskurse angeboten. Noch aber fehlte ein vom BIGA anerkanntes Reglement, das es ermöglicht hätte, für diese Ausbildung staatliche Subventionen zu beanspruchen. Der VSCI drängte in Bern und bezeichnete die Kurse als unerlässlichen Bestandteil der Ausbildung, doch erst 1974 wurde das Reglement über die Durchführung von Einführungskursen im Carrosseriegewerbe amtlich genehmigt. Noch im gleichen Jahr erklärte eine Mitgliederversammlung des VSCI den Besuch dieser Kurse für obligatorisch, die gleichzeitig vorgeschlagene Verkürzung der Lehrzeit von vier auf drei Jahre hingegen lehnte sie ab. Sie genehmigte dafür den Antrag der Berufsbildungskommission, zwei neue Berufe zu schaffen – den Fahrzeugschlosser, der bei der Herstellung von Fahrzeugen aller Art tätig ist, und den Carrosseriespengler, der sich mit dem Reparaturbereich befasst. Auch ein Konzept für die berufliche Weiterbildung wurde verabschiedet. Es sah in drei Stufen die Ausbildung zum beruflichen Fachmann, zum Werkleiter, und schliesslich zum Unternehmer vor.

In der Folge ging es darum, Regionen für die Einführungskurse von Carrosseriespenglern und Fahrzeugschlossern zu bilden und geeignete Kursorte zu suchen. Das erwies sich als schwieriges Unterfangen. Immerhin konnte 1977 an der Berufsschule Zofingen ein erstes Kurszentrum den Betrieb aufnehmen. Eine Vereinbarung mit der schweizerischen Technischen Fachschule (STF) in Winterthur regelte das Benützungsrecht und die Finanzierung. Zwei Jahre später erfolgte die Übernahme der Abteilung Carrosserie im Erweiterungsbau der STF in Winterthur, so dass auch hier die weitere Durchführung von Einführungskursen sichergestellt war. Rechtzeitig auf das Jahr 1980 hin, als das neue Berufsbildungsgesetz in Kraft trat und endlich auch die rechtlichen Voraussetzungen bot, um die Einführungskurse obligatorisch zu erklären, eröffnete auch die Sektion Zentralschweiz in Littau ein eigenes Ausbildungszentrum. Damit konnten vorerst die Kurse in Zofingen, Littau und Winterthur obligatorisch erklärt werden, ebenso in Bellach, wo Kurse seit 1975 auf privater Basis angeboten worden waren. 1981 schliesslich konnte das Kurszentrum Bern-Felsenau eröffnet werden, 1982 folgte Wallisellen, 1983 Rorschach und 1988 trat Solothurn an die Stelle von Bellach.

Heute gibt es in den VSCI-Sektionen insgesamt zehn Zentren: in Zofingen, Ebikon, Urdorf, Wallisellen, Bern-Felsenau und Bern-Looslistrasse, Rorschach, Solothurn, Chur und S. Antonino. Die Autolackierer werden speziell in den Einführungszentren Wallisellen, Bern-Looslistrasse, Ebikon und S. Antonino ausgebildet, wobei die letzten beiden auch den Carrosseriespenglern und Fahrzeugschlossern zur Verfügung stehen.

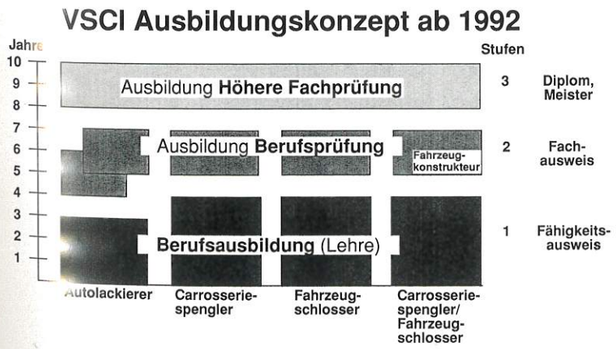
Ob alle diese Zentren auch in Zukunft noch ausgelastet werden können, wird die Entwicklung der Lehrlingszahlen zeigen. Diese haben sich in den vergangenen zehn Jahren merklich zurückgebildet, blieben in den letzten zwei Jahren allerdings mehr oder weniger konstant. Eine Analyse der bestehenden Zentren und damit verbunden des Kursangebotes ist Teil eines Berichtes «VSCI 2000», der die Basis für eine Neuorientierung bildet.

In der Berufsbildung ist diese Neuorientierung seit 1991 in Gang, wobei in einer ersten Phase auch für die Autolackierer die Berufsprüfung eingeführt wurde. Grundlage ist weiterhin ein dreistufiges Aus- und Weiterbildungskonzept, auf dessen erster Stufe die fachbezogene Lehrlingsausbildung erfolgt.

Die zweite Stufe bildet die Berufsprüfung mit Schwergewicht auf dem praktischen Handwerk und den Berufskenntnissen. Die betriebswirtschaftlichen Kenntnisse treten hier in den Hintergrund und werden nur in dem Masse vermittelt, als sie zur Erfüllung der Aufgaben erforderlich sind. Mehr Gewicht haben dagegen die Personalführung und die Lehrlingsausbildung, wofür der Absolvent der Berufsprüfung die volle Verantwortung übernimmt.

Auf der dritten Stufe schliesslich steht die höhere Fachprüfung (Meisterprüfung), welche gegenwärtig in der Vorbereitungsphase steht. Eine Ausnahme in diesem Ausbildungskonzept bilden aus strukturellen Gründen die Carrosseriesattler, deren Ausbildung weiterhin zweistufig erfolgt und sich auf Lehre und Meisterprüfung beschränkt.

Die Ausbildung zum Fahrzeugkonstrukteur bleibt eine Zusatzausbildung und baut in erster Linie auf dem Lehrabschluss als Carrosseriespengler und Fahrzeugschlosser auf. Erfolgreiche Prüfungsabsolventen erhalten einen Fachausweis.



Carrosseriesattler: bisheriges Konzept "Lehre - Meisterprüfung" bleibt unverändert.

AUF EINEM SOLIDEN FUNDAMENT

GELEBTE SOZIALPARTNERSCHAFT

Für den VSCI ist es selbstverständlich, dass alle Beschäftigten von einer guten Ertragslage profitieren sollen. Zwar beeinflusst das wirtschaftliche Auf und Ab auch die Beziehungen zu den Arbeitnehmern – aber die Sozialpartnerschaft beruht auf einem soliden Fundament.

In den Anfangsjahren des VSCI war das Verhältnis zwischen den Sozialpartnern wechselhaft. Innerhalb des Verbandes machte man sich zwar schon früh Gedanken über die Möglichkeit eines Gesamtarbeitsvertrages, doch die Vorstellungen waren beiderseits so unterschiedlich, dass es öfters zu Arbeitskonflikten und eigentlichen Streikaktionen kam. Zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern bestand ein erhebliches Misstrauen, zu dem beitrug, dass sich die Sozialdemokratische Partei der Schweiz in ihrem 1920 revidierten Programm nach wie vor zur Diktatur des Proletariats und damit zu einer grundsätzlichen Opposition gegenüber der Demokratie bekannt hatte. Dennoch vereinbarten der Carrosserie-Verband Basel-stadt und die Sektion Basel des Schweizerischen Metall- und Uhrenarbeiter-Verbandes bereits im April 1920 einen Gesamtarbeitsvertrag. Der VSCI versuchte, seinen Mitgliedern bei Auseinandersetzungen mit den Arbeitnehmern mit statistischen Lohnerhebungen beizustehen. 1931 schuf er zudem ein verbandsinternes Regulativ über Arbeiterfragen, in dem als Massnahme gegen Streiks Aussperrungen vorgesehen und die maximal erlaubten Ferientage geregelt waren.

Dass die sozialen Spannungen während der schweren Wirtschaftskrise der dreissiger Jahre nicht in einen offenen Konflikt mündeten, ist nicht zuletzt der einigenden Wirkung zuzuschreiben, welche die Bedrohung durch das nationalsozialistische Deutschland nach Hitlers Machtübernahme im Jahre 1933 auf das Schweizervolk hatte: 1935 bekannten sich die Sozialdemokraten zur demokratischen Schweiz sowie zur Landesverteidigung, und im gleichen Jahr lehnte die Mehrheit der Stimmbürger die sogenannte Kriseninitiative und damit eine auf Staatsdirigismus bauende Lösung der Wirtschaftsprobleme ab. Beide Ereignisse förderten den nationalen Zusammenhalt und machten ausserdem den Weg frei für eine der bedeutendsten sozialen Errungenschaften der Schweiz: den Arbeitsfrieden. Im Jahre 1937 wurde das Friedensabkommen in der schweizerischen Metall- und Uhrenindustrie unterzeichnet – die Basis einer bis heute währenden Partnerschaft zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern. Die wirtschaftlichen Probleme waren damit zwar nicht beseitigt, immerhin aber die Gefahr einer sozialpolitischen Radikalisierung, was wiederum die wirtschaftliche Entwicklung förderte.

Die verstärkte Einflussnahme des Staates auf die Wirtschaft, die der Zweite Weltkrieg notgedrungen zur Folge hatte, machte sich auch in der Lohnpolitik bemerkbar. Der VSCI führte zwar eine eigene Lohn- und Ferienstatistik und empfahl seinen Mitgliedern die Ausrichtung einer Teuerungszulage, schloss sich mit seinen Empfehlungen aber jeweils den Vorschlägen der lohnbegutachtenden Kommission des eidgenössischen Volkswirtschaftsdepartementes an. Kinderreiche Familien erhielten während des Krieges besondere Zulagen. Die Verbandspolitik im Zweiten Weltkrieg ist ein Zeichen dafür, wie eine Bedrohung von aussen den inneren Zusammenhalt fördert, begann sich doch der VSCI in dieser angespannten Zeit intensiv mit der Frage zu beschäftigen, ob an die Stelle der bestehenden regionalen oder firmenbezogenen Arbeitsverträge nicht ein Gesamtarbeitsvertrag (GAV) treten sollte. Besonders Präsident Adolf Tüscher trat dafür ein, da seine eigene Firma als Mitglied des Arbeitgeberverbandes schweizerischer Maschinen- und Metall-Industrieller bereits gute Erfahrungen mit dem Friedensabkommen gemacht hatte. An einer Mitgliederversammlung im Sommer 1945 folgten die Mitglieder ihrem Präsidenten, indem sie beschlossen, Verhandlungen mit den zuständigen Gewerkschaften, allen voran mit dem Schweizerischen Metall- und Uhrenarbeiter-Verband (SMUV), über den Abschluss eines GAV aufzunehmen. Diese Verhandlungen verliefen ebenso speditiv wie erfolgreich. Noch im Dezember des gleichen Jahres bevollmächtigte eine ausserordentliche Mitgliederversammlung den Vorstand zur Unterzeichnung des vorgelegten Vertrages. In diesem bekannten sich der VSCI und der SMUV zum Grundsatz des Arbeitsfriedens und zur Schlichtung von Meinungsverschiedenheiten auf dem Verhandlungswege nach Treu und Glauben. Es dauerte allerdings noch einige Zeit, bis der Vertrag auch den behördlichen Segen erhielt: Erst 1950 wurde auch der Christliche Metallarbeiterverband (CMV) Vertragspartner – und im folgenden Jahr entsprach der Bundesrat einem gemeinsamen Gesuch von VSCI, SMUV und CMV und erklärte den GAV für allgemeinverbindlich. Zu dieser Zeit waren ihm 305 Carrosseriebetriebe mit 1423 Mitarbeitern unterstellt.

Dieser GAV bildete eine gute Grundlage für die Sozialpartnerschaft, und die in den sechziger Jahren einsetzende Hochkonjunktur ermöglichte es überdies, das Vertragswerk laufend zugunsten der Arbeitnehmer weiterzuentwickeln. Einer ernsthaften Prüfung standhalten mussten die Beziehungen des VSCI zu den Gewerkschaften erst 1982. Noch 1978 hatten die Verbandsmitglieder einer grosszügigeren Ferienregelung und insbesondere der Verkürzung der wöchentlichen Arbeitszeit auf 44 Stunden zugestimmt. Vier Jahre danach waren sie nicht mehr bereit, zusätzlichen Forderungen der Gewerkschaften nachzugeben und beschlossen deshalb, den GAV nicht zu erneuern. Es folgte ein Jahr in vertragslosem Zustand, ehe eine ausserordentliche Generalversammlung entschied, mit dem SMUV Verhandlungen über einen neuen GAV aufzunehmen. Diese Verhandlungen führten relativ rasch zu einem Vertrag, der im Frühjahr 1984 von den Mitgliedern angenommen und per 1. Juli in Kraft gesetzt wurde.

Für die Mitglieder des VSCI ist es selbstverständlich, dass die Beschäftigten von einer blühenden Wirtschaft profitieren sollen. Im April 1989 stimmten sie deshalb einem neuen GAV zu, der weitreichende Neuerungen zugunsten der Ar-

beitnehmer enthielt: u.a. eine sukzessive Erhöhung der Jahresendzulage sowie die stufenweise Herabsetzung der wöchentlichen Arbeitszeit auf 41 Stunden bei gleichem Lohn. Auch die Höhe des Berufsbildungsbeitrages (PLK-Beitrag) wurde neu geregelt: Jedem Arbeitnehmer (ausser Kader, Familienangehörigen, administrativem Personal und Lehrlingen) wird – unabhängig davon, ob er gewerkschaftlich organisiert ist oder nicht – vom Arbeitgeber ein Unkostenbeitrag von monatlich zehn Franken vom Lohn abgezogen. Nach einem vorgegebenen Schlüssel werden die Beiträge, nach Abzug einer Inkassogebühr, den von der PLK bestimmten Zwecken zugeführt. Die Modalitäten über die Verwendung der PLK-Gelder für die Aus- und Weiterbildung sind in einem Reglement festgehalten.
Dieser per 1. Juli 1989 mit den Gewerkschaften SMUV, CMV und LFSA abgeschlossene GAV entsprach der damaligen konjunkturellen Lage und der Vorstellung, dass sich an dieser Lage in absehbarer Zeit nichts ändern würde. Doch bereits im Herbst 1990 machten sich erste rezessive Erscheinungen bemerkbar, die sich in der Folge zu einer anhaltenden wirtschaftlichen Krise entwickelten.
Unter diesen veränderten Voraussetzungen und angesichts der heterogenen Strukturen innerhalb des VSCI sahen sich die VSCI-Mitglieder nicht in der Lage, den GAV weiterzuführen. Er wurde anlässlich der ordentlichen Generalversammlung vom 15. Mai 1993 in Lugano per 31.12.1993 gekündigt. Aus den daraufhin mit den Gewerkschaften aufgenommenen Verhandlungen ging eine Zusatzvereinbarung hervor, mit der ein vertragsloser Zustand vermieden werden konnte. Diese Vereinbarung räumt den Arbeitgebern mehr Zeit ein, um die eingegangenen Verpflichtungen zu verwirklichen. Einvernehmliche Lösungen auf betrieblicher Ebene haben Vorrang vor gesamtarbeitsvertraglichen Regelungen. Andererseits ist dem Begehren der Arbeitnehmer, den Besitzstand per 31. Dezember 1993 gemäss GAV zu wahren, Rechnung getragen worden. Dieses Übereinkommen trägt auch der Lage der einstigen SAMV-Mitgliedfirmen Rechnung, welche seit 1989 einer Übergangsbestimmung unterliegen. Darin ist insbesondere die etappenweise Anpassung der wöchentlichen Arbeitszeit und der Jahresendzulage an die Verhältnisse der übrigen VSCI-Mitglieder geregelt.
Dass es in wirtschaftlich schwieriger Zeit mit Kompromissen auf beiden Seiten gelungen ist, einen Arbeitskonflikt zu vermeiden, der niemandem genutzt hätte, darf als Beweis dafür genommen werden, dass die Sozialpartnerschaft in der Carrosseriebranche auf einem soliden Fundament steht.

SMUV
FTMH
FLMO

USSA
LFSA
USSL

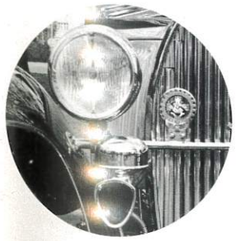
cmv
fcom

Mit der Schweizerischen Kader-Organisation (SKO), vormals SVTB, besteht seit dem 1. Januar 1984 ein Landesgesamtarbeitsvertrag für das Kader. Erste Verhandlungen um eine Anpassung desselben an die geänderten Verhältnisse sind angelaufen. Diese sind momentan wegen der bereits geschilderten Situation rund um den Branchengesamtarbeitsvertrag (GAV) unterbrochen worden.

INS RICHTIGE LICHT GERÜCKT

DER VSCI IN DER ÖFFENTLICHKEIT

Wer will, dass seine guten Leistungen anerkannt und honoriert werden, darf sein Licht nicht unter den Scheffel stellen. Der VSCI betreibt eine Öffentlichkeitsarbeit, die sich gezielt an den beruflichen Nachwuchs und an eine qualitätsbewusste Kundschaft richtet.



Wer Produkte oder Dienstleistungen anbietet, kann auf Werbung und Öffentlichkeitsarbeit nicht verzichten. In den Anfangszeiten des VSCI blieb es den einzelnen Mitgliedfirmen überlassen, ihre Kunden zu finden. Einzig die Landesausstellungen wurden jeweils zum Anlass genommen, die ganze Branche ins richtige Licht zu rücken.
Aufgrund der fortschreitenden Mobilisierung genügte aber auf die Dauer eine Reklame nicht, die sich auf die engere Region beschränkte und oft zufällig war, weil dem Betriebsinhaber die angestammte Arbeit erheblich leichter fiel. Damit wurde kollektive Werbung zu einem Thema des Verbandes, zumal sich immer mehr auch die Notwendigkeit abzeichnete, die Jugendlichen gezielt anzusprechen, um den beruflichen Nachwuchs zu sichern. Eine Plattform für solche Aktivitäten bildeten vorerst die Mustermesse Basel und der Genfer Automobilsalon. Dazu kamen gelegentliche Publikationen in der Presse sowie eine Carrosseriefibel, in der das Tätigkeitsgebiet der Branche einem breiten Publikum vorgestellt wurde. Anfangs der fünfziger Jahre entstand ein Carrosserieschild aus wetterfestem Email, das sogenannte «Kutschen-Symbol». Damit wies sich der Betrieb als VSCI-Mitglied und gleichzeitig als Vertrauensfirma aus. Die Anhängerfabrikanten schufen ihrerseits ein als Kollektivmarke geschütztes Signet, eine kleine Metallplatte, auf der unter einem Schweizerkreuz ein Anhänger in abstrakter Darstellung zu sehen war. Weil bei der Werbung das Hauptgewicht auf die schweizerische Qualitätsarbeit und die Serviceleistungen gelegt wurde, erwarb der VSCI 1958 auch die Mitgliedschaft bei der Zentralstelle für das Schweizerische Ursprungszeichen, was seine Mitglieder berechtigte, das geschützte Armbrustzeichen zu verwenden.
Angesichts der wachsenden Bedeutung der Öffentlichkeitsarbeit wurde diese in den siebziger Jahren erheblich intensiviert. Im Juni 1973 wurde unter dem Titel «carrossier» erstmals eine verbandseigene Zeitschrift herausgegeben. Eine zweite Ausgabe erschien im Herbst des gleichen Jahres. Ab 1974 wurde die Zahl der jährlichen Ausgaben auf vier erhöht. Seit 1982 erscheint diese sehr gut beachtete Zeitschrift jährlich achtmal. 1986 wurde das Erscheinungsbild des «carrossier» grundlegend erneuert. In ihrer modernen, vierfarbigen Aufmachung und mit einer Auflage von 3500 Exemplaren findet diese Fachzeitschrift eine starke Verbreitung.
Für die Aktivitäten in der Öffentlich-

keitsarbeit ist seit 1977 eine Public-Relations-Kommission zuständig. Sie verfolgt zwei grundlegende Zielsetzungen: Einerseits die Förderung des Ansehens des Carrosseriegewerbes sowie die Information der Öffentlichkeit über die Dienstleistungen der Branche, und andererseits die gezielte Werbung für den beruflichen Nachwuchs. Deshalb fällt neben publizistischen Aktivitäten, Tonbildschauen, Ausstellungen und anderweitigen öffentlichen Auftritten auch die Erstellung zeitgemässer Berufsbilder in ihren Zuständigkeitsbereich. 1986 organisierte die Kommission anlässlich der Generalversammlung des VSCI in Luzern im Verkehrshaus eine Leistungsschau der Nutzfahrzeughersteller. Daraus resultierte eine permanente Ausstellung gleichenorts, ergänzt durch eine Videoschau, die in vier Sprachen über den schweizerischen Fahrzeugbau und das Carrosseriegewerbe informiert.

Das Jubiläumsjahr 1994 bot den Anlass zur Gestaltung einer besonderen Ausstellung. Diese Jubiläumsschau gibt einen Eindruck von der guten alten Zeit, zeigt aber vor allem, was die Schweizer Carrossiers heute zu bieten haben. Sie wird bis Ende 1994 in insgesamt zehn Einkaufszentren und Messen in der deutschen Schweiz gastieren.

Unmittelbar an die Automobilisten richtet sich eine 1993 mit der Agentur Dr. H. Balmer AG, Olten, lancierte Werbe- und Öffentlichkeitskampagne, welche mit der Aufforderung «Und jetzt? … Direkt zum Fachmann!» darauf aufmerksam macht, dass bei Reparaturen die Carrossiers die richtigen Partner sind. Diese bildlich unterstützte Aussage bildet den roten Faden bei sämtlichen PR-Aktionen. Dabei werden auch unkonventionelle Wege begangen, um ein möglichst breites Publikum zu erreichen. Ein modern gestaltetes VSCI-Porträt, aus dem die Verbandsaktivitäten, die Carrosserieberufe und die Branche als solche hervorgehen, untermauert die Zielsetzung der Dachorganisation.

Eine besondere Bedeutung kommt der Öffentlichkeitsarbeit des VSCI im Rahmen der konsequenten Bestrebungen zu, die Mitgliedfirmen in einem einheitlichen Erscheinungsbild als qualitätsorientierte Fachbetriebe zu präsentieren. Das 1981 eingeführte Verbandssignet und eine klar festgelegte Fassadenbeschriftung bilden dabei wichtige äussere Identifikationsmerkmale und sind Wegweiser für die breite Öffentlichkeit.

VSCI Werbematerial

Seit Mitte 1993 sind das VSCI-Logo und weitere mitverwendete Signete als Dienstleistungsmarken beim Institut für geistiges Eigentum hinterlegt.

Nicht zu vergessen sind die Anstrengungen der einzelnen Betriebe mit «Tag der offenen Tür» und der Sektionen mit der Teilnahme an Gewerbeausstellungen und Messen wie BEA, MUBA, WEGA und Züspa. Dazu kann auf das vielseitige Ausstellungsmaterial zurückgegriffen werden, das der VSCI zur Verfügung stellt.

EIN PROFILIERTES GEWERBE

DER VSCI HEUTE

Dem VSCI dürfen nur Betriebe angehören, die einem hohen Anforderungsprofil genügen. Auch der Schutz der Umwelt zählt zu den vielfältigen Erfordernissen, welche die Carrossiers heute zu erfüllen haben. Ein weiteres Mal sind die Zeichen der Zeit rechtzeitig erkannt worden.

Der VSCI feiert sein 75jähriges Bestehen vor dem Hintergrund einer wirtschaftlichen Krise, die sich im Fahrzeugbereich besonders stark bemerkbar macht und damit auch dem Carrosseriegewerbe zusetzt. Mehr denn je setzt der Verband in dieser Zeit auf Qualität, um die Mitgliedfirmen der breiten Öffentlichkeit als moderne Betriebe zu präsentieren, die fachlich auf der Höhe sind und zur Umwelt Sorge tragen.

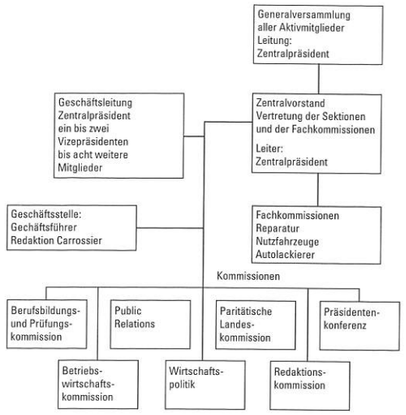
VSCI 75 JAHRE • ANS • ANNI
KREATIV UND SICHER.

Die fachliche Qualität findet im Leitbild des VSCI Ausdruck, indem festgehalten wird, dass die Carrosseriebetriebe werterhaltende Arbeit leisten, und dass sich zuverlässige Berufsleute qualitätsbewusst allen Carrosseriereparaturen und Konstruktionsaufgaben für Personenwagen, Nutzfahrzeuge, Anhänger und Spezialtransporter widmen – mit modernsten Werkzeugen und Einrichtungen und in erstklassiger Handarbeit. Für Privat-, Gewerbe- und Industriekunden stehen VSCI-Carrosseriebetriebe in der ganzen Schweiz zur Verfügung. Sie bürgen für Qualität und schaffen Vertrauen.

Wie ernst der Verband den Qualitätsanspruch nimmt, dokumentiert ein strenges Anforderungsprofil, dem die einzelnen Betriebe genügen müssen. Es enthält Bestimmungen, die vom äusseren Erscheinungsbild der Firma über die Informationspflicht gegenüber dem Kunden bis zum technischen Standard und der Schulung der Mitarbeiter reichen. Nur Betriebe, welche diesem Anforderungsprofil genügen, können in Zukunft dem VSCI angehören.

Das Umweltbewusstsein manifestiert sich in besonderer Weise in den Entsorgungs- und Wiederverwertungskonzepten, die der VSCI für seine Mitglieder entwickelt hat. Dabei geht es unter anderem um die rund 2500 Tonnen Glas, die alljährlich in Form von defekten Fahrzeugscheiben anfallen. Das VSCI-Konzept 92, an dem sich alle Reparaturfirmen beteiligen können, beruht auf einem Vignetten-System, das die Kontrolle über die Entsorgung sicherstellt und die Kostenübernahme durch die Versicherungen oder andere Auftraggeber regelt. Aufbauend auf dieser erfolgreichen Glas-Rückführung hat der VSCI in Zusammenarbeit mit einer privaten Entsorgungsfirma auch ein funktionierendes Verwertungskonzept für Kunststoffteile entwickelt. Der Schutz

der Umwelt ist auch für die Autolackierbetriebe ein wesentliches Thema. Dabei geht es in erster Linie um die Verminderung von Emissionen, vorab aus diffusen Quellen (Behälter). Auf diese kann das einzelne Unternehmen mit entsprechenden relativ einfachen Massnahmen Einfluss nehmen. So zum Beispiel beim Lackauftrag durch den Einsatz von nebelarmen Spritzpistolen. Weitere wirksame Verbesserungen sind nur in Zusammenarbeit mit der Farb- und Lackindustrie möglich.



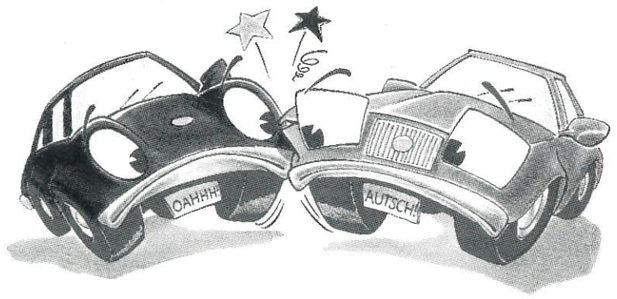
VSCI Organigramm

Reparaturbetriebe im Strukturwandel

Dem VSCI gehören heute gegen 800 Carrosseriefirmen mit annähernd 5000 Beschäftigten und rund 1000 Lehrlingen an. Dass nur knapp ein Dutzend dieser Mitgliedfirmen über 50 Angestellte zählen, unterstreicht die kleinbetriebliche Struktur des Verbandes. Bei den meisten VSCI-Firmen handelt es sich um Reparaturbetriebe, von denen heute viele nicht nur vom Konjunktureinbruch, sondern auch von branchenbezogenen Problemen bedrängt werden. Mit eine Ursache ist das Bestreben der grossen Automobilhersteller, den Käufern ihrer Marken weltweit einen umfassenden Service anzubieten, der auch sämtliche Reparaturarbeiten einschliesst. Das hat eine Abwanderung der Arbeit von den Carrosseriefirmen zu ihren bisher wichtigsten Auftraggebern, den Garagen, zur Folge, wobei diese Tendenz dadurch gefördert wird, dass Autofahrer in der Regel ihr Fahrzeug dort reparieren lassen, wo sie es gekauft haben. Die an anderer Stelle bereits erwähnte VSCI-Kampagne «Und jetzt?...Direkt zum Fachmann!» widerspiegelt das Bemühen der Carrossiers, den Kunden wieder in den VSCI-Betrieb zu holen.

Eine andere Ursache für die Abwanderung der Arbeit ergibt sich aus der Praxis der Versicherungen, unfallbeteiligte Fahrzeuge, unter anderem wegen der hohen Kosten der Ersatzteile, relativ rasch zu sogenannten «kaufmännischen Totalschäden» zu erklären. Es ist eine bekannte Tatsache, dass viele dieser Autos nicht verschrottet, sondern ins Ausland verschoben werden, wo die Reparaturen zu erheblich geringeren Kosten ausgeführt werden.

Und jetzt?... Direkt zum Fachmann!

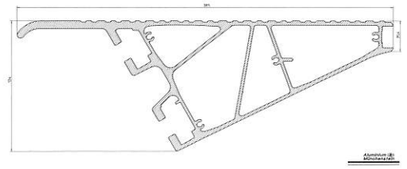


Die fortlaufende qualitative Verbesserung der Carrosserien hat deren Reparaturanfälligkeit ganz erheblich verringert. Diese Entwicklung, so erfreulich sie ist, wirkt sich ebenfalls auf die Arbeit der Carrosseriefirmen aus. Die sich rascher wandelnden wirtschaftlichen Einflüsse und Branchenstrukturen verlangen die Überprüfung gegenwärtiger Strategien. Die Suche nach neuen Modellen der Zusammenarbeit innerhalb und ausserhalb des angestammten Tätigkeitsgebietes ist zu einer Frage der Existenz geworden. Zudem verlangen technologische Entwicklungen im Fahrzeugbau und angriffige Marketingkonzepte wie zum Beispiel der Verkauf von Automobilen über auffallende Lackierungen eine laufende breite Weiterbildung.

Die Deregulierungsbestrebungen im Versicherungswesen bleiben nicht ohne Folgen für das Gewerbe. Früher getroffene Abmachungen, zum Beispiel betreffend die Abgeltung von ausgewiesenen Beschaffungs- und Entsorgungskosten, sind plötzlich in Frage gestellt. Dagegen wehren sich die Reparateure zu Recht; sie sind nicht bereit, sich ihre Marge weiter schmälern zu lassen.

Hersteller bauen auf Spezialitäten

Von den hervorragenden und auch international anerkannten Leistungen der Fahrzeugbauer innerhalb des VSCI ist in diesem Buch an anderer Stelle ausführlich die Rede. Die technisch hochstehende schweizerische Nutzfahrzeugindustrie hat aufgrund der Standortfaktoren zunehmend Mühe, dem starken Wettbewerbsdruck der grossen ausländischen Hersteller standzuhalten. Etliche Fahrzeugbauer hierzulande haben aber Marktnischen gefunden, in denen sie ihr beträchtliches Know-how nutzen können und Spezialitäten anbieten. Diese Stärken schlagen sich in einem breiten Dienstleistungsangebot nieder und umfassen: Kipper, Isotherm-Wagen für



Spez. Alu-Profil für Hebebühne

Kühltransporte, Busse sowie alle Spezialfahrzeuge, die bei der Feuer- und Ölwehr und anderweitig im kommunalen Bereich eingesetzt werden. Auch Seilbahnkabinen und Gondeln für Bergbahnen entstehen in schweizerischen Nutzfahrzeugbetrieben.

Auftraggeber der Fahrzeugbauer ist oftmals die öffentliche Hand, neben den Gemeinden und Kantonen auch Bundesbetriebe wie die PTT sowie die Armee. Die derzeit angespannte Finanzlage auf allen staatlichen Ebenen hat eine Sparpolitik zur Folge, die den unerbittlichen Konkurrenzkampf auf dem Nutzfahrzeugmarkt mit sinnlosen Unterofferten zusätzlich verschärft. Mehr denn je sind deshalb die bereits vielfach bewiesene Flexibilität und das Anpassungsvermögen vieler spezialisierter Klein- und Mittelbetriebe gefordert.

DIE ZUKUNFT HAT BEGONNEN

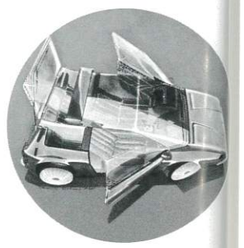
DER VSCI MORGEN

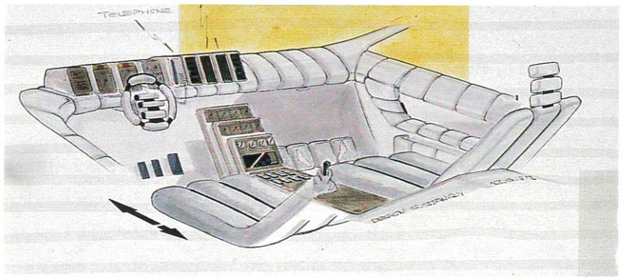
Neue Wertvorstellungen, neue Materialien und neue Techniken stellen die Carrossiers vor neue Herausforderungen. Ein struktureller Wandel fordert die Suche nach neuen unternehmerischen Antworten. Für die Mitgliedfirmen des VSCI hat die Zukunft bereits begonnen.

Ein von der Association Internationale des Reparateurs en Carrosserie (AIRC) aufgezeichnetes mögliches Szenario im 21. Jahrhundert sieht so aus:
«An einem kalten Wintermorgen im Jahr 2000 machen Sie sich auf den Weg zur Arbeit. Bevor Sie das Haus verlassen, schalten Sie per Knopfdruck an Ihrem Schlüsselbund den Motor, die Beleuchtung und die Heizung ihres Autos ein. Gestern abend hatten Sie das Auto Ihrer Tochter überlassen. Sie steigen in den Wagen, und der Fahrersitz passt sich den vorprogrammierten Konturen Ihres Körpers an, das Radio stellt sich auf den richtigen Sender und auf die von Ihnen bevorzugte Lautstärke ein.

Während Sie sich anschnallen, leuchtet ein Computerdisplay am Armaturenbrett auf und zeigt Uhrzeit, Temperatur und Verkehrslage an. Sie geben Ihr Ziel ein, und ein mit der Verkehrszentrale verbundenes Strassenkartensystem zeigt die angesichts der aktuellen Verkehrsverbindungen schnellste Route zum Büro. Die Karte wird während der Fahrt laufend aktualisiert, zeigt Ihre gegenwärtige Position, Verkehrsstaus und entsprechende Umleitungen an. Sie werden praktisch von einer vollautomatischen Verkehrsleitung geführt.

Auf einer projizierten Scheibenanzeige leuchtet Ihre Fahrgeschwindigkeit auf, und eingeblendete Verkehrszeichen machen Sie auf Stoppschilder und Geschwindigkeitsbegrenzungen aufmerksam. Trotz des starken Niederschlages haben Sie klare Sicht, da die Regentropfen sofort vom modernen Spezialglas abgleiten.
Auf der Autobahn warnt Sie der radargesteuerte Unfallverhütungsmonitor vor unerwarteten Gefahren. Der adaptive Tempomat passt die Fahrgeschwindigkeit automatisch dem Verkehrsfluss an, während das elektronische Spurhaltungssystem den voreingestellten Abstand zu



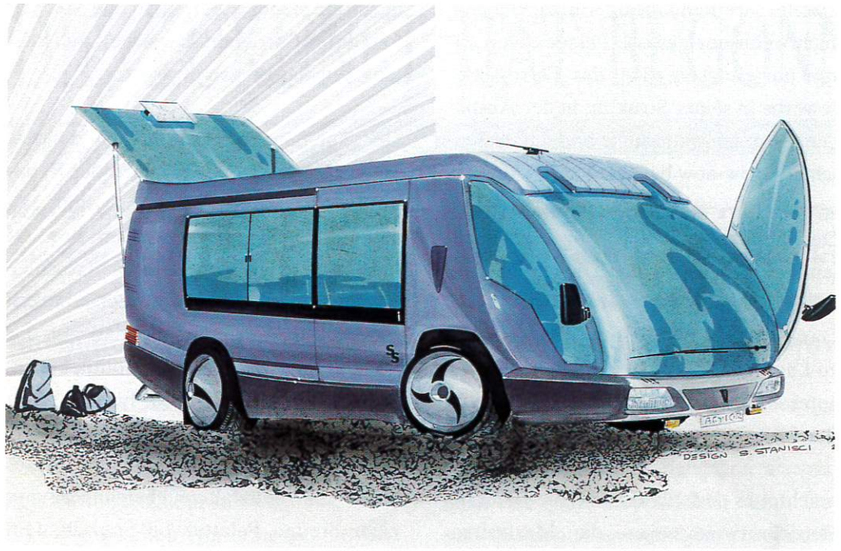


dem vor Ihnen fahrenden Wagen einhält. Bei der Rückfahrt am Abend sorgt ein Sichtverbesserungs-Scanner für klare Sicht im Dunkeln.»
Dieses Szenario ist keinesfalls als Utopie abzustempeln. Teilaspekte davon stehen im Ausland im Versuchsstadium. Ohne

Zweifel werden diese Entwicklungen, auch wenn nur gewisse Perspektiven davon umgesetzt werden, das Carrosseriegewerbe in seiner Struktur, in der Ausbildung, im Umweltschutz und im technischen Know-how berühren.

Der strukturelle Wandel bewirkt fortlaufend eine Verschiebung der bisherigen Arbeitsteilung zwischen Importeuren, Garagen und Carrosseriebetrieben, die zu Lasten der Carrossiers geht, da in jüngerer Zeit etliche Garagen, oft auf Druck der Importeure, ihrem Betrieb eine Carrosserie angegliedert haben. Der VSCI erachtet es deshalb als sinnvoll, wenn bei Betriebserweiterungen die Marktsituation stärker berücksichtigt wird und die Garagenbetriebe in Zukunft vermehrt mit den vom Dachverband nach dem VSCI-Anforderungsprofil anerkannten Carrosseriereparaturbetrieben eine Zusammenarbeit eingehen. Denn eine Zunahme der bereits vorhandenen Überkapazitäten führt für alle Beteiligten zu untragbaren Konkurrenzsituationen.
Nicht von ungefähr zielt die Öffentlichkeitsarbeit darauf ab, den VSCI-Carrosserie-Fachmann als fairen und kompetenten Partner der Automobilistinnen und Automobilisten herauszustellen. Um dies zu erreichen, hat die konsequente Beachtung und Überprüfung des Anforderungsprofils erste Priorität. In einem weiteren Schritt wird für die VSCI-Dienstleistungsbetriebe die Zertifizierung eines Qualitätsmanagement-Systems gemäss ISO-Norm zur unausweichlichen Forderung. Sie rückt für die Nutzfahrzeugbranche kurzfristig stärker in den Vordergrund als für Reparaturfirmen, doch diese haben sich damit ebenfalls auseinanderzusetzen. Die Kunden sollen jederzeit wissen, dass sie sich mit ihrem Anliegen in guten Händen befinden und sie von fundierter Carrosseriefacharbeit und echten Dienstleistungen profitieren.

Der Nutzfahrzeugbau steht vor tiefgreifenden Entscheiden, die denen der Reparaturbetriebe zum Teil ähnlich sind. Mit innovativen, kundenbezogenen Produkten und unternehmerischem Geschick haben diese Spezialisten in der jüngeren Vergangenheit eine weitgehend auf das Inland beschränkte Nischenpolitik betrieben. Zu deren positiven Folgen zählt, dass die Schweiz im internationalen Vergleich auch heute noch über ein dichtes Netz von Nutzfahrzeugherstellern mit einer breiten Palette von Spezialitätenprodukten und ein allseits anerkanntes Know-how verfügt. Die Anpassung der Produktion an spezielle Nachfragebedürfnisse wird dadurch strapaziert, dass sich der harte Konkurrenzkampf auf preislicher Basis längst auch auf die Marktnischen erstreckt und sich diese vielfach ebenfalls der Sättigungsgrenze nähern. Der Zusammenschluss gleichgelagerter Betriebe mit ähnlichem und sich ergänzendem Angebot dürfte im Trend liegen. Keinesfalls auszuschliessen sind Partnerschaften mit ausländischen Firmen, welche für den eigenen Betrieb eine Diversifikation wie eine Ergänzung der Produktepalette bedeuten können. Für das Carrosseriegewerbe stellt sich somit vermehrt die Frage nach neuen Modellen der Zusammenarbeit verschiedener Betriebe. Mit aktiv und freiwillig betriebener Strukturveränderung kann auf Entwicklungen reagiert werden, denen der einzelne Betrieb nicht gewachsen ist.
Ob derartige Visionen von künftigen Partnerschaften realistisch sind, hängt nicht zuletzt davon ab, in welchem Masse die Branche heute noch von ihrer grossen



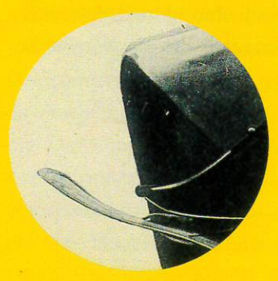
Tradition geprägt ist. Aber sie hat in ihrer Geschichte den Beweis bereits erbracht, dass sie sich nicht an vergangenen Zeiten, sondern an den Erfordernissen der Zukunft orientiert.
Zwingende Voraussetzung zur Erfüllung höchster Qualitätsansprüche ist und bleibt eine fundierte und zugleich ständig den veränderten Erfordernissen angepasste Aus- und Weiterbildung. Das vom VSCI angewandte dreistufige Modell lässt alle Möglichkeiten einer modernen, zielgerichteten und effizienten Ausbildung offen. Weil diese zu berücksichtigen hat, dass die Carrosserieberufe in jedem Fall ein Produkt bearbeiten, auf dessen materielle Beschaffenheit und technische Ausführung sie keinen oder nur bedingten Einfluss haben, bleibt eine umfassende Ausbildung über alle Stufen notwendig. Die Konzentration allen Wissens und des gesamten Problemlösungspotentials auf einen Ausbildungspunkt dürfte somit die entscheidende Grundlage für die Zukunftsbewältigung bieten. Und nur der Einbezug aller Stufen, angefangen vom Lehrling bis hin zum Unternehmer, gewährleistet den Erfolg.
Verstärkt wird die Notwendigkeit einer systematischen und zukunftsorientierten Aus- und Weiterbildung durch die Verwendung neuer Stoffe und Materialien (Aluminium, hochfester Stahl), die ihrerseits neue Arbeitstechniken (z.B. Laserschweissen) bedingen, welche die nach wie vor bestehende handwerkliche Komponente des Carrosseriegewerbes ergänzen. Die elektronische Datenverarbeitung, unter anderem bei der Schadenerfassung, wird zu einem Muss und wird neue Perspektiven eröffnen.
Das in allen Volksschichten wachsende Umweltbewusstsein stellt bisherige Produktions- und Arbeitstechniken sowie Verhaltensweisen noch stärker als bisher in Frage und droht teilweise den Boden der Realität durch extreme Vorgaben zu verlassen. Der Umweltschutz wird in unserem Wirtschaftsleben weiter an Gewicht gewinnen. Durch den Druck der Öffentlichkeit auf den Gesetzgeber sind weitere strenge Auflagen (CO_2-Abgabe, Öko-Audit usw.) für die Wirtschaft und für Private vorgezeichnet. Die Carrosseriebranche kommt nicht darum herum, zusammen mit amtlichen Stellen praxisbezogene Recyclingkonzepte für die diversen Fahrzeugstoffe zu entwickeln und flächendeckend zu verwirklichen.
Die Lösemittelemission stellt vor allem die Autolackierbetriebe vor besondere Probleme. Kostspielige Investitionen sind

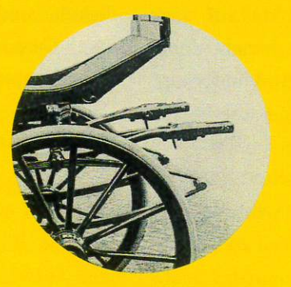
nicht in jedem Fall die Lösung, da sie unweigerlich strukturelle Auswirkungen haben. Die Suche nach weiteren Massnahmen im Bereich der sogenannt diffusen Quellen geht weiter und dürfte mittelfristig den gewünschten Erfolg bringen. Die Bestrebungen der Farben- und Lackfabrikanten, lösemittelarme beziehungsweise lösemittelfreie Produkte auf den Markt zu bringen, sind ein wesentlicher Beitrag zur beträchtlichen Minderung der flüchtigen organischen Kohlenwasserstoffe (VOC).
Engagement im Umweltschutz, damit verbunden ein schonender Umgang mit natürlichen Ressourcen, wird zu einem Teil des Branchenimages.
Die Nutzung neuer Technologien erfordert einen finanziellen Aufwand, der an das Investitionsbudget erhebliche Ansprüche stellt und kleine wie grosse Carrosseriebetriebe zu Entscheiden zwingt, die unternehmerischen Weitblick verlangen. Auf der Stufe der Geschäftsführung werden deshalb solide Managementkenntnisse in Verbindung mit einer volkswirtschaftlichen Gesamtsicht zu einer unabdingbaren Voraussetzung.
Aufgabe des VSCI bleibt es auch nach 75 Jahren, seinen Mitgliedfirmen die Rahmenbedingungen für jene Fälle zu schaffen, in denen ein überbetriebliches Vorgehen sinnvoll erscheint und die Interessen der Branche betroffen sind. Angesichts des weiterhin zunehmenden Einflusses der Gesetzgeber auf die Tätigkeit der Carrossiers wächst die bereits bestehende Notwendigkeit, den Einfluss des Verbandes auf allen politischen Ebenen rechtzeitig und mit Nachdruck geltend zu machen. Wie die einzelnen Firmen, die ihm angehören, ist aber auch der VSCI allein nicht in der Lage, sich gegen alle anderen Interessengruppierungen (Lobby) behaupten zu können. Die Schaffung und Nutzung von Kontakten, eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen den Organisationen im Autogewerbe und gemeinsames verbandspolitisches Vorgehen von Fall zu Fall wird deshalb wesentlicher Teil der Strategie sein, die dem VSCI, unter Wahrung seiner Eigenständigkeit, und mit ihm dem schweizerischen Carrosseriegewerbe den Weg in die Zukunft ebnet.

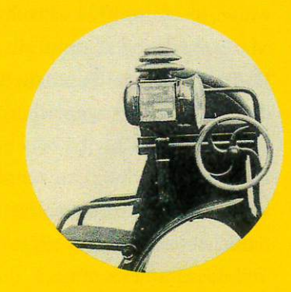
VON DER EDLEN KUTSCHE

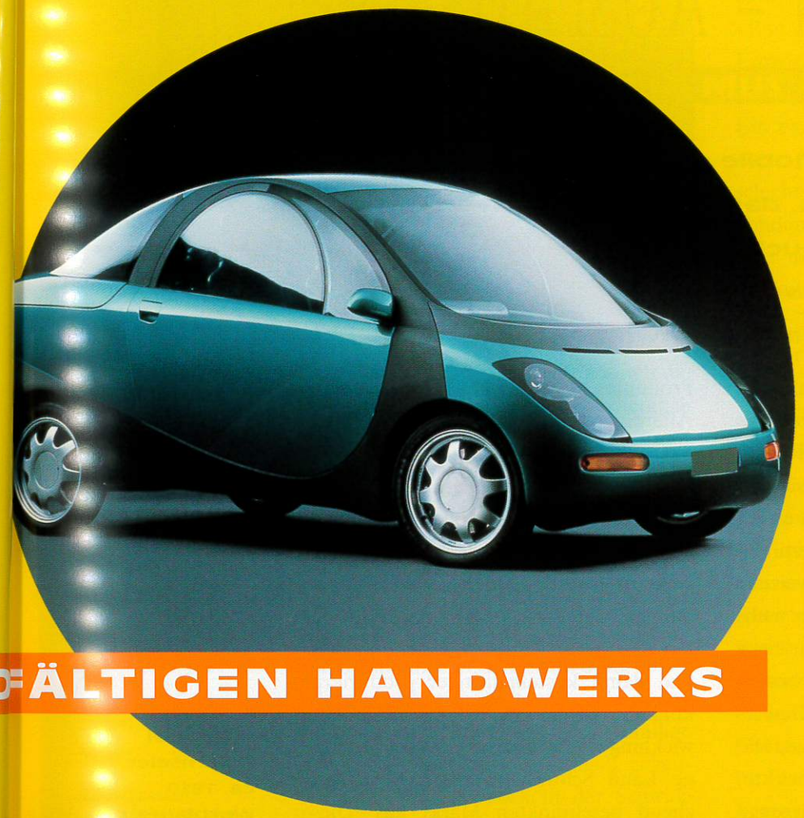
DAS ZEITLOSE KNOW-HOW DES SCHÄLTIGEN HANDWERKS

75 Jahre – geprägt von stetem Wandel, beginnend von der Vereinigung von Gewerbetreibenden hin zum modernen Wirtschaftsverband. Erstklassige Aus- und Weiterbildung, hohe Qualität, Zuverlässigkeit und Sorge zur Umwelt prägen die Zukunft. Dafür sorgen rund 800 VSCI-Mitglieder als sichere Partner mit Fachbetriebs-Garantie.









ZUM FUTURISTISCHEN DESIGN

AUSREITEN – AUSFAHREN

VOM KUTSCHEN- ZUM AUTOCARROSSERIEBAU

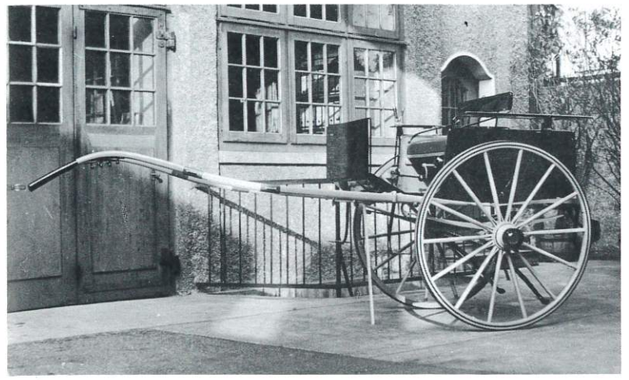
Dass die ersten Automobile aussahen wie Kutschen, ist offensichtlich. Offensichtlich ist auch, dass die berühmten Schweizer Kutschenbauer keine Mühe hatten, auch motorisierte Wagen einzukleiden. Doch es war nicht alles Gold, was glänzte: Die kleine Schweizer Wagenbauer-Industrie kam schon bald in Schwierigkeiten.

Auf dem Gebiet des Kutschen- und Schlittenbaues verfügte die Schweiz als Reiseland seit dem 18. und vor allem im 19. Jahrhundert über gute Voraussetzungen. Zwischen 1850 und 1900 kam es auf diesem Gebiet zu einer beachtlichen Expansion. In jeder grösseren schweizerischen Stadt gab es damals eine oder mehrere Carrosserien, welche zum Bau einer Luxuskutsche fähig waren. Die besten Produkte wurden jeweils an den Gewerbe- und Landesausstellungen gezeigt. Die hochstehende Eigenproduktion bewirkte, dass der Import ausländischer Fahrzeuge eher gering war, nur das Extravaganteste wurde noch von den grossen Häusern in Paris oder in London bezogen.

Dies war die Situation, als Ende des 19. Jahrhunderts das Automobil aufkam. Bekanntlich setzte damit eine neue Zweiteilung der Produktion ein: einerseits die Herstellung von Chassis und Motor und anderseits der Carrosserieaufbau. In beiden Bereichen wurde in der Pionierzeit des Automobils auf dem Boden der Schweiz Beachtliches geleistet. So finden wir zahlreiche Automobilchassis mit Aufbauten von namhaften Schweizer Firmen. Von diesen Häusern wurden zahlreiche grossartige Automobile carrossiert, die den Vergleich mit ausländischen Produkten nicht zu scheuen brauchten.

Allerdings machten sich bereits in der Frühzeit erste Schwierigkeiten bemerkbar. Zum Teil sind diese in die Kutschenzeit zurückverfolgbar. Damit ist in erster Linie der Konzentrationsprozess gemeint; bereits seit dem frühen 19. Jahrhundert hatten kleinere Hersteller Mühe, mit den grossen Firmen, welche in Serie und damit kostengünstiger produzieren konnten, Schritt zu halten. Diese Entwicklung wirkte sich negativ auf das kleine Land Schweiz mit seinem entsprechend beschränkten Markt aus. Diese

Wagnerei F. Ramseier, ca. 1910 Worblaufen



Tilbury/Dog-cart, um 1890 Nachbau 1941 L. Kölz, Basel

langfristige Entwicklung wurde durch die Einführung des Automobils wesentlich akzentuiert. Das Herstellen eines Automobils war einerseits wesentlich komplizierter, weil sich der Carrossier streng an das gegebene Chassis und den Motor zu halten hatte, und anderseits auch wesentlich teurer, kam doch zum Preis des Chassis und des Motors der Aufwand einer vollständigen Carrosserie dazu.

Wieso konnte sich das teurere und in den Anfangszeiten stark reparaturanfällige Automobil überhaupt so schnell gegenüber der Kutsche auch in der Schweiz durchsetzen? Dafür sind vor allem drei Gründe massgebend:

Erstens der allgemeine kulturelle Hintergrund: Das Geschwindigkeitsbedürfnis der Menschen nahm im 19. Jahrhundert, entsprechend dem schneller drehenden «Rad der Zeit», ständig zu. Mit zu dieser Entwicklung gehörte die Einführung der Eisenbahnen.

Ein zweiter Grund sind die gesellschaftlichen Voraussetzungen: In der Oberschicht der Zeit um 1900 war eine starke Tendenz zu sportlicher Betätigung einerseits und zur Repräsentation anderseits feststellbar. Dementsprechend finden wir frühe Automobile als Sportgeräte, und auf der anderen Seite konnte das luxuriös gebaute Automobil direkt an die Tradition der Luxuswagen anschliessen.

Der dritte Grund ist selbstverständlich in der Technikgeschichte zu suchen: Hier wurden in dieser Zeit wesentliche Fortschritte gemacht. Was hat aber im einzelnen einen Käufer zum Wechsel vom Kutschenbetrieb zum Automobil verführt? Eine gute Antwort gibt der erste Automobilprospekt überhaupt, der im Frühjahr 1887 von der Firma Benz und Company in Mannheim gedruckt worden ist. Dort steht nämlich unter anderem als Vorzug des Automobils:

- «Immer sogleich betriebsfähig – Bequem und absolut gefahrlos!»
- «Vollständiger Ersatz für Wagen mit Pferden. Erspart die teure Ausstattung, Wartung und Unterhaltung der Pferde!»
- «Lenken, Halten und Bremsen leichter und sicherer als bei gewöhnlichen Fuhrwerken.»
- «Keine besondere Bedienung nötig. Sehr geringe Betriebskosten.»

Damit ist gesagt, dass vor allem die Ersparnisse beim Betrieb einen wesentlichen Ausschlag gaben, war doch der Unterhalt einer Stallung mit mindestens zwei Pferden, die Anstellung eines Kut-

Landaulet Coupé de ville um 1895 Carrosserie Heimburger, Basel

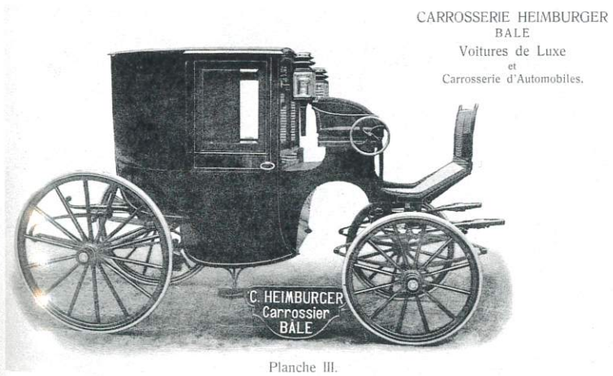
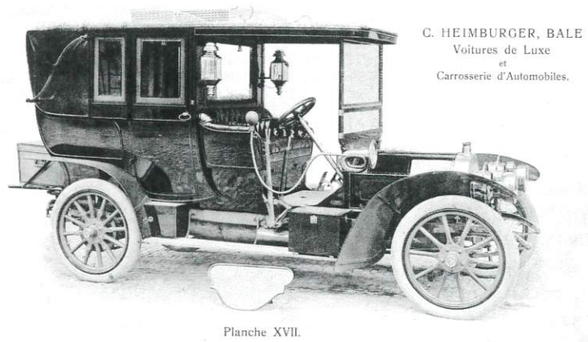


Planche III.

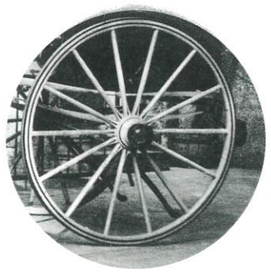
schers und eines Stallknechtes und die Ausstattung einer Remise mit mehreren Wagen sehr aufwendig.
Die Zeit des Ersten Weltkrieges brachte den endgültigen Wendepunkt von der Epoche der Kutschen zu derjenigen der Automobile. Nach dieser Zeit wurden kaum mehr Luxuswagen produziert, dafür umso mehr Automobile. Die schweizerische Autoproduktion befand sich 1920 auf ihrem Höchststand. Bald danach verloren aber zunächst die schweizerischen Autohersteller, dann auch die Carrossiers im europäischen Vergleich dramatisch an Terrain. Grosse Firmen wie Geissberger und Reinbolt & Christé verschwanden in dieser Epoche bald sang- und klanglos. Offensichtlich haben sich diese nicht rechtzeitig auf die neue Zeit einstellen können. In schweizerischen Fachzeitschriften wird wiederholt geklagt, dass eine gewisse Käuferschaft der billigen Massenware aus dem Ausland den hohen Qualitätsprodukten des Inlandes den Vorzug gäbe. Hier ist an die neue gesellschaftliche Ausgangssituation zu erinnern: Als Käufer traten jetzt nicht mehr nur die Vertreter der Oberschicht auf, welche sich das Beste vom Besten leisten konnten, sondern auch Vertreter des gehobenen Mittelstandes.
Trotzdem konnten einzelne schweizerische Carrossiers bis zur Zeit des Zweiten Weltkrieges und teilweise darüber hinaus zu einer bedeutenden Nachblüte beitragen. Diesen Unternehmern ist gemeinsam, dass sie einen kleineren väterlichen Betrieb in jungem Alter übernehmen und sofort auf Automobile umstellen konnten. Offenbar wirkte sich bei ihnen das traditionelle Element weniger bremsend aus. Dazu kam ein ausserordentliches Talent. Unter diesem Vorzeichen sind namhafte Carrosserien auf Chassis

J. Kölz, Basel Milchzustellwagen 1938

der besten Automobilproduzenten wie Rolls Royce, Duesenberg, Bugatti, Talbot, Delahaye usw. entstanden.



Landaulet Coupe de ville um 1910 Carrosserie Heimburger, Basel



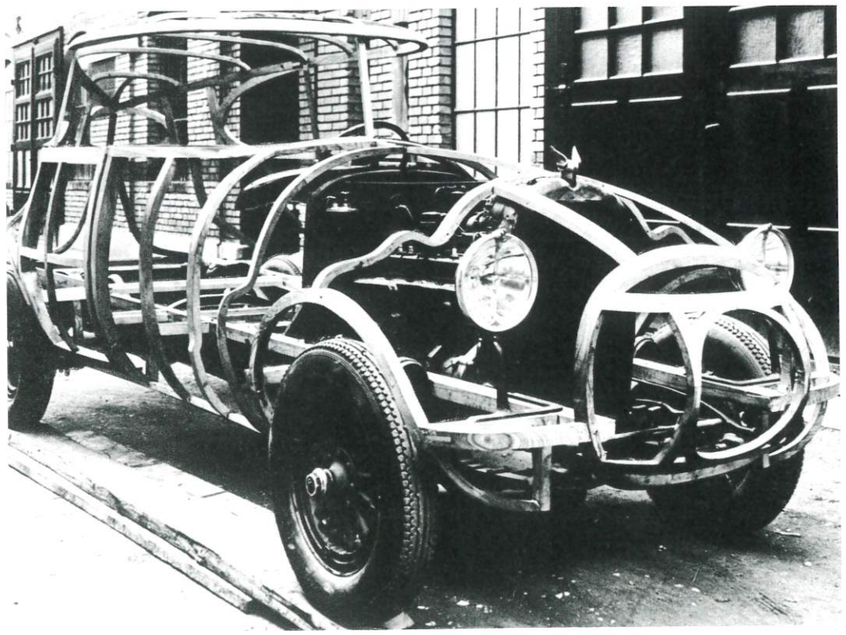
HEUTE NOCH BERÜHMT

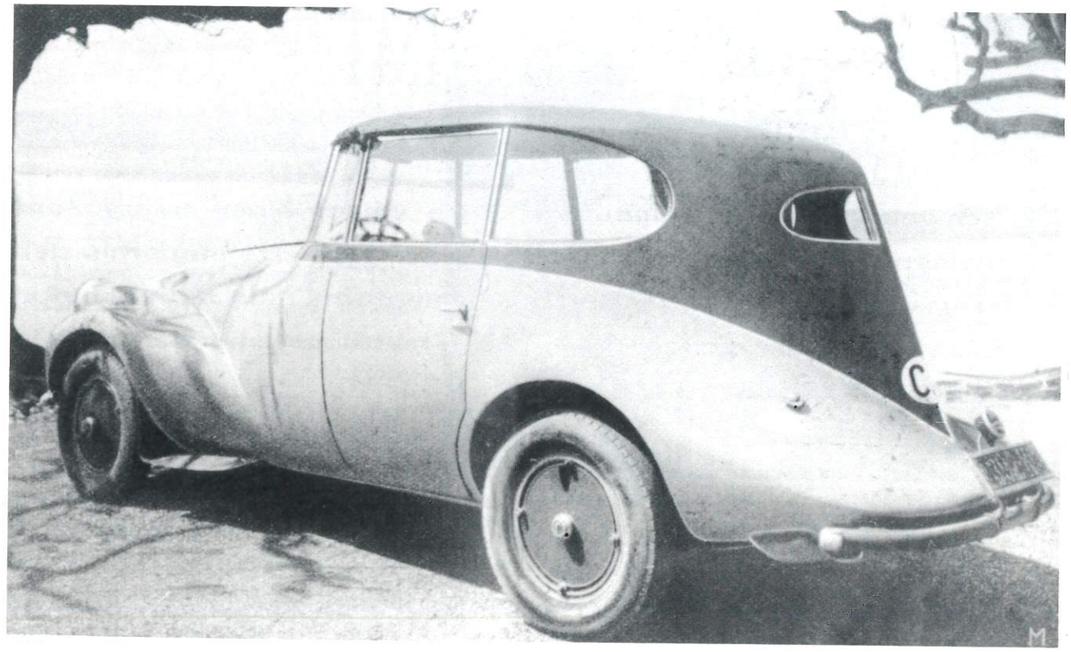
PAUL JARAY, EIN STROMLINIENPIONIER

Die Schweizer Automobil-Industrie hatte weder einen Henry Ford noch einen Mann wie Ettore Bugatti – doch sie hatte immerhin den vielleicht wichtigsten Pionier der Stromlinienform. Paul Jaray schuf in der Schweiz drei Fahrzeuge, die ihn noch heute als einen der grossen Meister der Carrosserie zeigen.

Stellt sich die Frage nach der Avantgarde im Schaffen schweizerischer Carrossiers, so ist der Beitrag Paul Jarays an erster Stelle zu nennen. Obwohl ihm selbst weder das schöne Automobil noch dessen Fertigung ein primäres Anliegen war, verdanken wir ihm immerhin drei Fahrzeuge, die in der Schweiz aufgebaut wurden und deren Formprinzipien noch Jahrzehnte nach der Fertigstellung der Wagen weltweite Beachtung fanden. Paul Jaray gilt als radikaler Verfechter der Stromlinienform im Fahrzeugbau, und mit seinen Prototypen gab er der damaligen Automobilindustrie wesentliche Impulse für die Anwendung der Aerodynamik im Carrosserieentwurf.
Paul Jaray, (1889 – 1974) erlebte seine Jugend in Wien. Die damals noch junge Aviatik begeisterte ihn dermassen, dass

Holzgerippe des Chrysler-wagens, Typ 72 1928





Chrysler Typ 72

er, obwohl musisch begabt, eine technische Laufbahn ergriff. Nach dem Besuch der Maschinenbauschule I in Wien und einer Assistenzzeit an der Technischen Universität Prag übersiedelte er 1912 nach Friedrichshafen, wo er die Stelle des Chefkonstrukteurs beim Kober-Flugzeugbau, einer Tochterfirma des Luftschiffbaus Zeppelin gefunden hatte. 1914 wechselte er zum Luftschiffbau Zeppelin über. Dort beteiligte er sich massgeblich an der Optimierung der äusseren Zeppelinform. Das Luftschiff LZ-126 «Bodensee» ging ganz auf Jaray zurück und war die Vorgabe für die berühmten LZ-127 «Graf Zeppelin», LZ-129 «Hindenburg» und LZ-130. Noch während des Krieges und vermutlich durch Rumplers Tropfenwagen angespornt, beschäftigte er sich mit der Form der damals recht kantigen Automobile.

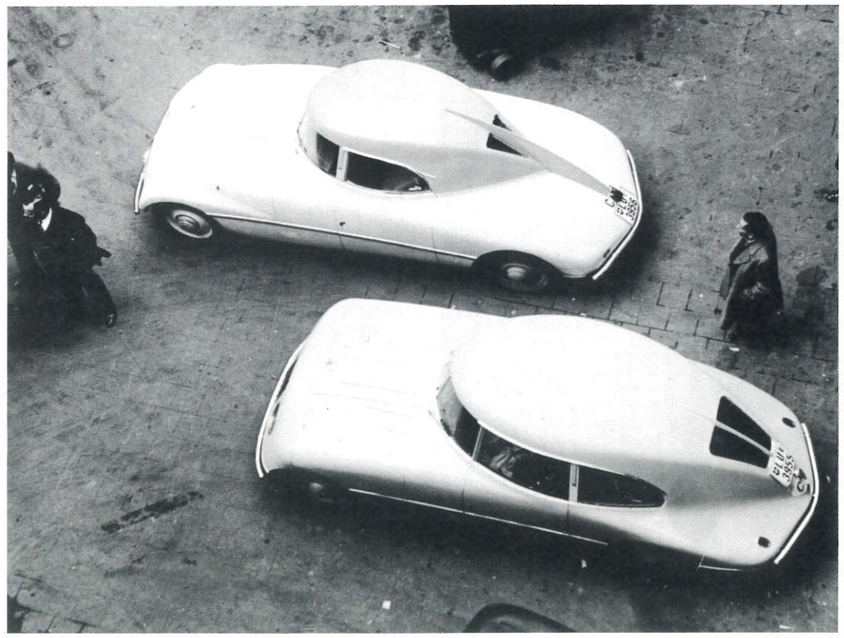
Versuche im Windkanal von Friedrichshafen gaben Jaray die Handhabe, um den Unterschied zwischen einem allseitigen und einem in Bodennähe umströmten Körper experimentell und theoretisch zu erfassen. Daraus leitete Jaray seine wichtigen Grundsätze für ein Stromlinienautomobil ab, die massgeblich dazu beitrugen, dass das Thema der Stromlinienform nun international erkannt wurde.

Ein erstes wesentliches Hauptpatent von Jaray zu einem stromlinienförmigen Fahrzeug erschien im Februar 1921. Im wesentlichen baute er sein Konzept auf eine aus zwei Körpern zusammengesetzte Form auf. Der Carrosserieunterbau bestand aus einer Stromlinienstrebe, d.h. aus dem Ausschnitt aus einem Flügelprofil, auf den dann die «Windschutzhaube» als ein zweites Volumen aufgesetzt ist. Deren Form war von der Luftschiffgondel abgeleitet, nur dass hier unten und oben vertauscht sind. 1923 liess er nach diesem Patent eine Carrosserie auf ein «Ley»-Chassis bauen.

Infolge des für Deutschland negativen Kriegsausganges und der damit verbundenen drastischen Einschränkungen im Flugwesen übersiedelte Paul Jaray 1924 in die Schweiz nach Brunnen und eröffnete dort ein technisches Büro. 1933 gründete er mit Walter de Haas in Luzern die «AG für Verkehrspatente», die zahlreiche Entwürfe für Stromliniencarrosserien anfertigte und Lizenzen für die Stromliniencarrosserien nach dem Prinzip Jaray vergab.

Der Bau des ersten in der Schweiz gefertigten Automobils mit einer Stromlinienform erfolgte 1927. Paul Susmann, ein Kaufmann aus Zürich, der den oben genannten Ley-Wagen bis 1928 fuhr, bestellte sich 1927 ein Chassis des damals äusserst modernen Chrysler Typ 72, jedoch mit einem Aufbau nach Plänen von Jaray. Haizer und Herrmann an der Dufourstrasse 185 in Zürich fertigten den Aufbau. In traditioneller Manier zwar gebaut, – Holzgerippe mit Blechhaut – nahmen die Ausbildung des Wagenbugs mit der Kühlerdüse, die in die Blechhaut eingelassenen Scheinwerfer und die vom allseitig gerundeten Wagenkörper voll umfassten Räder die allgemeine Entwicklung im Fahrzeugbau um Jahrzehnte voraus (das Automobil entwickelte sich nur zögerlich von der motorisierten Kutsche aus Fahrgastzelle plus Motor plus Kotflügel und Trittbrettern zur heutigen kompakten Form aus einem Guss). Jarays Erfindung der Pontoncarrosserie – die er nicht als solche bezeichnete – war eine revolutionäre Tat, wenn man sich vergegenwärtigt, dass die Residuen der Kotflügel zumeist noch in den fünfziger Jahren einer Autocarrosserie das Gepräge verlieh. Neben der äusseren Form der Jaray-Wagen, die eine wesentlich höhere Endgeschwindigkeit bei niedrigerem Kraftstoffverbrauch brachte und eine geringere Staubaufwirbelung verursachte, er-

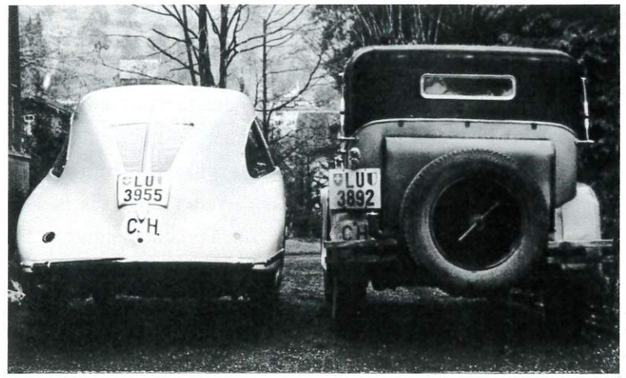
Stromlinienwagen, 1934



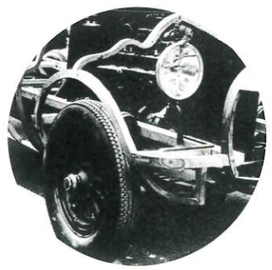
oben:
AUDI 2 Liter
zweiplätzig

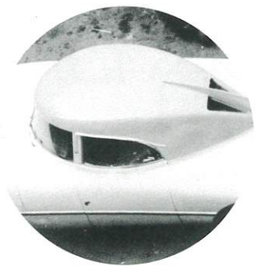
unten:
Mercedes
Typ 200
vierplätzig

weist sich für das Verständnis dieser Form auch die innere Aerodynamik: Sie umfasst die Luft zur Kühlung des Motors ebenso wie die Lüftung oder Heizung des Innenraums.
1933/34 folgten zwei weitere in der Schweiz gebaute Stromlinienwagen. Auftraggeber war diesmal die «AG für Verkehrspatente». Die Carrosseriewerkstatt Huber & Brühwiler in Luzern fertigte nach den Plänen von Paul Jaray ein zweiplätziges Coupé auf dem Chassis des Audi-2-Liter-Front und ein vierplätziges Coupé auf dem Chassis des Mercedes 200. Es galt die Vorteile höherer Endgeschwindigkeiten und niedrigerem Benzinverbrauch gegenüber dem Serienmodell, ungeachtet der Antriebsart, vorzuführen. Beide Wagen wurden 1934 auf dem Stand der AVP am Genfer Salon ausgestellt. Es folgten vielbeachtete Testfahrten und Vorstellungen im Ausland. Obwohl in der Folge diverse Automobilhersteller die Jarayform mehr oder weniger rein anwendeten, blieb Paul Jaray ein finanzieller Erfolg versagt, denn mehr als die kommerzielle Seite seiner Tätigkeiten interessierte ihn das Vorantreiben neuer Ideen und Erfindungen.



Links:
Mercedes Typ 200 Jaray, 1934





GUTES AUGE – RUHIGE HAND

DIE ENTWICKLUNG DES CARROSSERIEHANDWERKS

Fahrzeugschlosser, Carrosseriesattler, Carrosseriespengler, Autolackierer – das sind die vier hauptsächlichen Berufe im Carrosseriegewerbe. Wie die Branche sind auch sie einem steten Wandel unterworfen, doch eine wesentliche Anforderung gilt unverändert: «Gutes Auge – ruhige Hand».

Der Fahrzeugschlosser

Der Fahrzeugschlosser, so nennt man ihn seit 1974 (vorm. Carrosserieschlosser), führt Arbeiten aus, welche seinerzeit der «Karosseriewagner» erledigte. Zur Zeit des Kutschenbaues beschäftigte sich dieser sogar mit der Verkleidung, die später in den Arbeitsbereich des Carrosseriespenglers fiel.
Der Fahrzeugschlosser ist der eigentliche Baumeister der Carrosserie. Es sind die kleinen und grossen Laster, Fahrgestelle, Auf- und Innenausbauten zu Nutz- und Spezialfahrzeugen sowie Anhänger, die den Fahrzeugschlosser beschäftigen. Je nach Einsatzgebiet sind die Aufbauten aus Stahl oder Leichtmetall gefertigt. Diese müssen den hohen Anforderungen, die an die Fahrzeuge gestellt werden, genügen. Der Fahrzeugschlosser stellt mit Hilfe modernster Produktionsmethoden sowie in Handarbeit die Form der Carrosserie und Teile her. Dazu stehen ihm Zeichnungen, die vom Kon-

Plan lesen

Schweissen am Chassis

Reparatur Hydraulikzylinder

Reparatur Blachengestell

strukteur z.B. mittels CAD erstellt werden, zur Verfügung. Diese werden teilweise in Zusammenarbeit mit dem Kunden, Werkleiter und Fahrzeugschlosser erarbeitet. Um diese Zeichnungen fachgerecht umsetzen zu können, werden an das Vorstellungsvermögen hohe Anforderungen gestellt.
Seine Arbeitstechniken sind Blechbearbeitung, verschiedene Schweisstechniken, Schrauben, Kleben, Kunststoffverarbeitung und vieles mehr. An einem Fahrzeug wird in der Regel in einer Gruppe gearbeitet. Es versteht sich, dass die Anforderungen an Qualität und Genauigkeit hoch sind. Von einem Fahrzeugschlosser erwarten die Vorgesetzten auch, dass er im Bereich Fahrzeugelektrik, Bremsanlagen, Druckluft und Hydraulik ebenfalls Kenntnisse hat. Er ist die Fachkraft, die Krananlagen, Bühnen, spezielle Be- und Entladungseinrichtungen, hydraulische Anlagen usw. installiert. Da der Fahrzeugschlosser das Fahrzeug bis zur Auslieferung begleitet, ist für ihn eine abwechslungsreiche Tätigkeit gewährleistet.

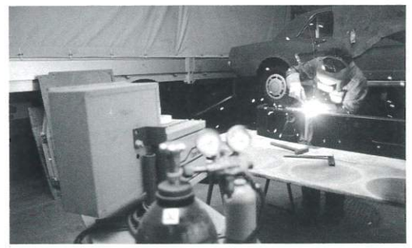
Busbau

Moderne Produktionsmethoden erfordern ein sauberes Arbeiten und verlangen ebenfalls gewisse Grundkenntnisse chemischer Art (z.B. Kleben).
Daneben stellt er auch defekte Teile an Auf- und Innenausbauten, die durch Unfall beschädigt oder abgenützt sind, wieder instand, wobei dafür sein handwerkliches Geschick gefragt ist. Das vielfältige Spektrum an Arbeitstechniken und Einsatzgebieten macht den Beruf des Fahrzeugschlossers interessant.

Der Carrosseriespengler

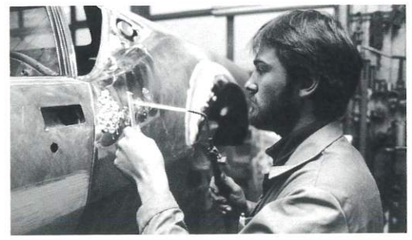
Der Beruf des Carrosseriespenglers hat sich im Laufe der Jahre gewandelt, geblieben sind u.a. der Umgang mit Blechen und Anforderungen an das handwerkliche Geschick. Vor nicht allzu langer Zeit wurden in unserem Land Personenwagen und Lieferwagen carrossiert. Nach Plänen wurden Carrosserieteile angefertigt und zusammengepasst. Die verschiedenen Arbeitsgänge verlangten Sinn für Formen und ein gutes Augenmass. Die zeitaufwendigen Arbeiten werden heute nur noch von wenigen Carrosseriespenglern ausgeübt, welche sich dem Restaurieren von erhaltenswerten Fahrzeugen verschrieben haben.
Heute steht die Instandsetzung von durch Kollissionen oder sonstigem Missgeschick beschädigten Carrosserien im Vordergrund. Dazu gehört auch der Ersatz, in jüngster Zeit auch die Reparatur von Fahrzeugscheiben. Die Automobilhersteller verwenden längst nicht mehr nur Bleche, sondern setzen weitere Materialien wie Kunststoffe und vermehrt u.a.

Blechbearbeitung mit Hammer und Stöckli



Schweissen

Weichlöten (Aufzinnen)



Aluminium ein. Solche und auch technische Entwicklungen machen nicht halt vor der Werkstatt, sondern prägen unweigerlich das Umfeld des Carrosseriespenglers. Die Ausführung von Reparaturarbeiten aufgrund von Zeitvorgaben durch den Hersteller setzen Kenntnisse über Werkstoffe, Carrosseriebau und Spezialwerkzeuge wie Richtanlagen oder Spezialschweissgeräten für HSS-Bleche voraus. Wichtig ist auch die Schadenkalkulation nach den Richtzeitwerken, denn die meisten Schäden sind Versicherungsfälle und bedingen den Umgang mit Experten der Versicherungsgesellschaften. Oftmals setzen die Kosten dem eigentlichen Reparieren Grenzen, vermehrt werden Teile ersetzt, oder, was der Carrossier gar nicht gerne sieht, das Fahrzeug wird als Totalschaden abgestempelt.
Trotz der zahlreichen Veränderungen nimmt der Carrosseriespengler etliche, schon früher verwendete Werkzeuge zur

Blech-
bearbeitung
allgemein

Laminieren
(Kunststoff-
bearbeitung)

Hand. Seine Arbeit ist vielseitig geblieben und hat sich in nicht minder interessante Bereiche verlagert.

Design
Adolf Leu AG
Biel-Benken,
Siloanhänger

Der Autolackierer

Der Autolackierer gibt den Fahrzeugen nach einer Reparatur ihr farbliches Aussehen zurück oder lackiert diese nach seinen Vorstellungen oder denjenigen der Kunden. Eine Lackierung schützt zudem die darunterliegenden Materialien vor Oxydation (Rost) und übt somit auch eine werterhaltende Funktion aus.

Früher wurden Fahrzeuge wie Kutschen, Landauer, Schlitten und auch Automobile von Hand mit dem Pinsel lackiert. In der linken Hand hielt der Lackierer die Lackierbecher – einen mit Lack, im anderen wurde der überschüssige Lack vom Pinsel abgestreift –, mit der rechten Hand führte er den Pinsel. Als Schleifmaterial wurde Bimsstein eingesetzt. Neulackierungen dauerten damals 6 bis 8 Wochen, denn Ölspachtel und der aus Öl und Kapal verkochte Kutschenlack trockneten nur langsam.
Erst nach dem Ersten Weltkrieg, als in den Vereinigten Staaten die Leistungs-

Tankanhänger
Design
H. Romann AG
Oftringen

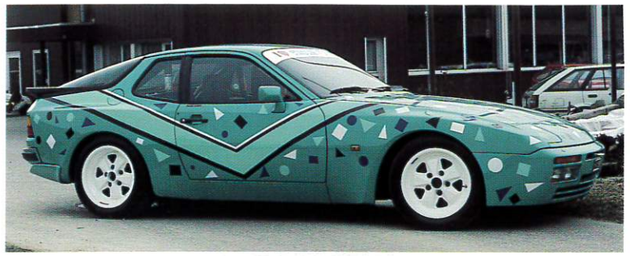
Spachteln

Aufbau-
material
spritzen

fähigkeit der Autoindustrie enorm gesteigert wurde, mussten auch im Lackierbereich rationellere Mittel und Wege gesucht werden. Man fand die Lösung in den heute in fast allen Bereichen der Lackiererei und Malerei angewandten Spritzverfahren.

Dass auch der Beruf des Autolackierers einem steten Wandel unterworfen und anspruchsvoll ist, beleuchtet neben dem Übergang von der Ein- zur Zweikomponenten-Lackierung nichts so sehr wie der Umstand, dass aus den fünf bis sieben Farbtönen, mit denen vor wenigen Jahrzehnten alle Autos lackiert wurden, mittlerweile rund 40 000 geworden sind!

Zukunftsperspektiven kündigen sich an! Farbmessgeräte, welche in Verbindung mit EDV die Rezepte offenlegen, und neue Trocknungstechnologien gewinnen an Bedeutung, insbesondere die IR-Trocknung.
Die gesetzlichen Auflagen zum Schutz der Umwelt und der Gesundheit bleiben ebenfalls nicht ohne Einfluss auf die Lackierbetriebe. So steht die Reduktion der organischen Lösemittel durch Erhöhung des Festkörperanteils bei Autolacken beziehungsweise der weitgehende Ersatz organischer Lösemittel durch Wasser im Vordergrund. Die im Kommen begriffenen Wasserlacke und Lacke mit einem hohen Festkörperanteil (MS/HS-Materialien) erfüllen diese Forderungen. Zusätzliche Massnahmen wie der Einsatz von Fliessbecherspritzpistolen (HVLP) und geschlossene Reinigungssysteme



Design
Schärer + Co.
Thörigen

Farbmischen

sind ebenfalls Beiträge zur Reduktion der flüchtigen organischen Stoffe (VOC). Die Automobilindustrie steht ebenfalls nicht still. Nebst dem Einsatz von neuen Werkstoffen im Carrosseriebau verbessert sie laufend den Korrosionsschutz der Lackierungen, geht bei Uni-Farbtönen vermehrt auf Zweischicht-Lackierungen über und verwendet im Automobil-Styling zunehmend im Decklack Effektpigmente. Letzteres hauptsächlich aus Marketing-Überlegungen.

Diese Entwicklungen bedingen in der Autolackierwerkstatt Anpassungen, welche vielfach die Reparaturkosten ansteigen lassen. Arbeitstechniken wie die Vorbehandlung des Untergrundes werden aufwendiger, die Produktepalette erweitert sich (z.B. Basislacke nicht nur als Metallic-, sondern auch als Uni-Farbton erforderlich). Die Anforderungen an den Autolackierer nehmen zu. Dank Weiterbildung und Beratung seitens der Farb- und Lackindustrie wird er auch in Zukunft die schwierigsten Aufgaben lösen und den Kunden zufriedenstellen können.

Beschriftung

Der Carrosseriesattler

Der Beruf des Carrosseriesattlers entwickelte sich aus der Tätigkeit des Polsterer-Tapezierers, der schon in der Kutschenzeit Bezüge und Innenverkleidun-

Aufreissen

Kleben
von Teppich-
boden

Schweissen
von Blachen

gen mit edlen Stoffen oder Leder anfertigte. Sitze oder Verdecke wurden kunstvoll mit Rosshaar und Watte aufgepolstert, die Stoffe sauber abgenäht und dem Zeitgeschmack entsprechend verziert und mit Ornamenten versehen.

Speziell für den Sattler war der handwerkliche Höhepunkt die Anfertigung der Luxus-Verdecke und die Qualitätspolsterungen in der Zeit von 1930 bis 1950, als die grossen Schweizer Carrossiers mit grossartigen handwerklichen Leistungen Anerkennung auf der ganzen Welt fanden.

Eine Spezialisierung ergab sich in den fünfziger Jahren mit den nachträglichen Schiebedach-Einbauten in Serienfahrzeuge.

Mit dem Aufkommen der Kunst- und Schaumstoffe und laufend neuer Anwendungen im Fahrzeug-Innenausbau haben sich die Arbeiten für den Carrosseriesattler verändert. Für das Auswechseln und Reparieren von Verdecken, Teppich-Auskleidungen, Polsterbezügen, Lastwagen-Blachen und Riemen ist er der Spezialist geblieben. In Betrieben, wo Carrosseriesattler zur Verfügung stehen, ist er auch der Spezialist zur De- und Remontage von Scheiben, für die Reparatur von Schiebedächern oder Kurbelapparaten, zum Abdichten und Geräusche beheben. In Kleinbetrieben ohne Carrosseriesattler werden diese Arbeiten notgedrungen vom Spengler oder Mechaniker ausgeführt.

Das Handwerk der Carrosseriesattler ist vielfältig und anspruchsvoll. Trotz der

Arbeiten
am Verdeck

tiefgreifenden Änderungen, die in diesem Berufszweig stattfanden, haben sich vorwiegend kleinere ländliche Carrosseriesattlereien erhalten, die sich auch auf Produkte ausserhalb der Fahrzeug-Branche spezialisiert haben. Die Palette der Materialien wird auch heute noch breiter, und es werden sich bestimmt auch in den nächsten Jahren weitere Anpassungen an die neuen Materialien ergeben.

Arbeiten
am Sitz

EIN FEUERWERK VON 1000 IDEEN

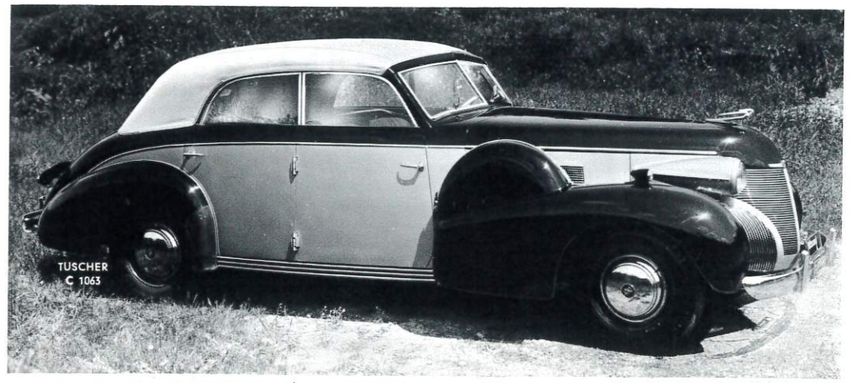
PW-SPEZIAL-CARROSSERIEN

Namen wie Graber, Köng oder Hartmann haben noch heute einen besonders feinen Klang: Zusammen mit ihren Carrossier-Kollegen aus Langenthal oder Worblaufen schufen sie in den Jahren vor und nach dem Krieg wunderschöne Fahrzeuge, welche ihnen unter den Oldtimer-Freunden unsterblichen Ruhm eintrugen.

Die Schweiz kann auf eine automobilhistorisch reiche und interessante Vergangenheit zurückblicken. Trotzdem ist sie im Personenwagenbau ein Sonderfall. Als relativ kleines Land in Europa (1900 ca. 4 Mio. Einwohner) und ohne nennenswerte Bodenschätze ausgestattet, besass die Schweiz nie eine eigene Schwerindustrie. Vielmehr musste sie sich mit einer hochwertigen Maschinenindustrie Absatzmärkte weit über die Landesgrenzen hinaus erarbeiten. Eine gute Berufsbildung sicherte ihr eine starke Position auch ausserhalb der Landesgrenzen. Die sauberen Detaillösungen an manchen Fahrzeugen sind der Beweis, dass die Konstruktionen von erfahrenen Berufsleuten mit grossem handwerklichen Können geschaffen wurden. Genoss die Eisenbahn seinerzeit die Förderung durch Volk und Staat, begegneten Behörden und grosse Teile der Bevölkerung dem Automobil eher feindlich. Die aufkommende Motorisierung stiess nicht überall auf ein gutes Echo. So blieb zum Beispiel im Kanton Graubünden bis 1925 jeglicher Motorfahrzeugverkehr verboten. Um ihre Interessen zu vertreten, formierten sich die Besitzer der ersten Automobile zu Vereinen. Nach der Gründung des TCS (1896) folgte zwei Jahre später die Gründung des ACS (1898).

Eine langjährige Tradition auf dem Gebiet der Präzisionsmechanik und die Erwartung von guten Geschäften liess um 1900 eine grosse Anzahl von Fabriken im Motorfahrzeugbereich entstehen. Wie im Ausland teilten sich der Chassisbauer (Motor und Fahrgestell) und der Carrossier die Herstellung des Fahrzeuges. Während der erstere von allem Anfang an zur industriellen Produktionsweise schritt, erfolgte der Übergang des Wagenbauers zum industriell fertigenden Betrieb nur zögernd. Es waren besonders geschickte und unternehmungslustige Wagenbauer, welche sich nach und nach zum eigentlichen Carrossier spezialisierten und sich bemühten, den neuen An-

Buick, 1937
Carrosserie
Langenthal AG



Cadillac, 1939
Gebr. Tüscher + Co., Zürich

forderungen und Ansprüchen gerecht zu werden. Ab der Jahrhundertwende erfolgte eine stete Entwicklung im Carrosseriebau.

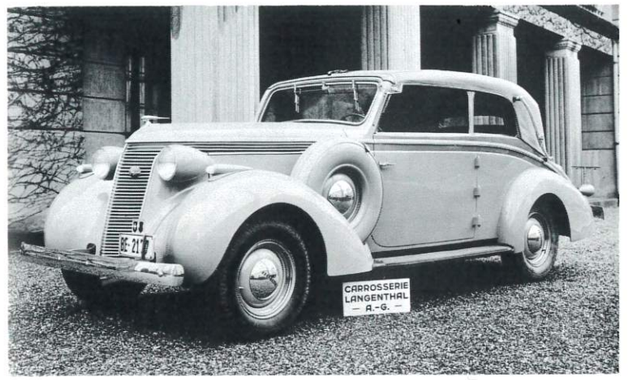
Schon zur Zeit vor dem Ersten Weltkrieg existierte in der Schweiz ein ansehnlicher Bestand an Personenwagen, die als Luxusartikel von privilegierten Bürgern gefahren wurden.

In der Schweiz wurden mehrere Autofirmen zwischen 1893 und 1914 gegründet und hatten in dieser Zeit ihre Hochkonjunktur. Stellvertretend seien hier die Marken: Ajax, Berna, FBW, Fischer, Martini, Pic-Pic, Saurer, Tribelhorn und Turicum genannt. Nach dem ersten Weltkrieg verschärfte sich die Wirtschaftslage für die einheimische Autoindustrie, Qualitätsvorteile konnten den Preisnachteil gegenüber den aufkommenden Massenproduktionen aus dem Ausland nicht aufwiegen. Der Anteil schweizerischer Personenwagen fiel stark zurück.

Die schweizerische Carrosserie-Industrie war zunehmend gefordert. Als Hersteller von Produkten, die fast vollumfänglich vom Inland aufgenommen wurden, stand sie zunehmend auch mit der ausländischen, sehr effizient und mit grossen Serien arbeitenden Autoindustrie, in hartem Konkurrenzkampf.

Der VSCI erreichte im August 1931 nach zähen Verhandlungen mit dem Bundesrat ein Abkommen, das Zollrückvergütungen für alle in der Schweiz gefertigten Fahrgestelle und Aufbauten vorsah. Ferner konnte erreicht werden, dass der Import von Aufbauten auf in der Schweiz gefertigte Fahrgestelle verhindert wurde. 1933 wurde dank der Intervention des VSCI eine Beschränkung und Kontingentierung der Einfuhr von Automobilen, Fahrgestellen, Carrosserien und Elektrokarren eingeführt, zur Protektion der eigenen Produkte. Dazumal zählte man bei uns gegen 100 Carrosserie-Firmen mit rund 2000 Beschäftigten. Die Carrossiers versahen damals ca. 4500 Fahrgestelle mit Spezialaufbauten, meist mit schönen Cabriolet-Carrosserien.

Um die inländische Autoindustrie zu fördern, wurden Zollerleichterungen zum Import von Rohwaren und Carrosserie-Bestandteilen gewährt. So montierte die Firma Saurer 1934 Chrysler-Fahrzeuge und General-Motors eigene Wagen in einer neu errichteten Fabrik in Biel. Wichtig dabei war die Verwendung möglichst vieler einheimischer Produkte wie Stoffe, Pneus, Leder, Rosshaar, elektrische Ausrüstung, Farben und vieles mehr. Diverse Carrossiers fertigten Verdecke etc. nach



Studebaker, 1937
Carrosserie Langenthal AG

ausländischen Patenten. Neben wenigen überragenden Könnern ihres Metiers mit aussergewöhnlicher Kundschaft waren die meisten Carrossiers schon zu Friedenszeiten auf Aufträge der Armee und vor allem der PTT und der öffentlichen Hand angewiesen. Auch bildete die Carrossierung von Nutzfahrzeugen eine immer wichtigere Stütze, hauptsächlich nachdem Aufträge für Spezialaufbauten auf Personenwagen ausblieben.

Mit dem technischen Durchbruch der selbsttragenden Carrosserien in den fünfziger Jahren sowie der Preisanpassung durch Massenfertigungen begann für unsere Carrosserie-Firmen ein struktureller Wandel in ihrer Tätigkeit. Von den handwerklich gefertigten Carrosserien vollzog sich der Wandel hin zum Reparieren von Carrosserieschäden oder zum Handel. Das Denken in handwerklichen Grössen und der relativ begrenzte Markt verunmöglichte es den Schweizer Carrossiers, den Schritt zur Gross-Serie oder zum Produkte-Management zu tun. Eine der wenigen Ausnahmen bildete Hermann Graber, der in den fünfziger Jahren mit Alvis zu einer Kleinserien-Produktion seiner Carrosserien kam.

Anfang des Jahrhunderts vervollständigten die jungen Carrossiers ihre Kenntnisse, die sie während der Berufslehre als Wagner, Schmied, Sattler oder Autolackierer erworben hatten, in Wanderjahren bei diversen Firmen. Die führten die späteren Generationen ins Ausland, vorwiegend in die Design-Büros in Frankreich oder einige wenige nach Amerika, wo sie international Anerkennung fanden, bevor sie meist in die väterlichen Betriebe zurückkehrten. Geprägt durch

Lancia Aurelia, 1954
Carrosserie Worblaufen, F. Ramseier +Cie

diese Erfahrungen wie auch von Eindrücken, die sie jeweils von den Automobilsalons in Paris, Mailand, London oder Berlin mit nach Hause nahmen, lehnten sie sich mit ihrer Linienführung an die grossen Vorbilder aus Italien und Frankreich an.

Dabei war ihr Stil vor und nach dem Zweiten Weltkrieg wohl harmonisch und proportional, jedoch nicht so futuristisch und extravagant wie die Arbeiten ihrer Vorbilder. Die schweizerische Kundschaft wählte im Gegensatz zu den ausländischen Kunden in den Gross-Städten die eher nüchterne, diskrete Linienführung. Grosse Beliebtheit genossen die sauber verarbeiteten, geräuscharmen und leicht zu betätigenden Verdecke einheimischer Produktion.

Am Genfer Automobil-Salon wie auch an zahlreichen Schönheitskonkurrenzen präsentierten die Carrossiers ihre neuesten Arbeiten einem interessierten Publikum. Dabei schnitten sie im internationalen Vergleich sehr gut ab.

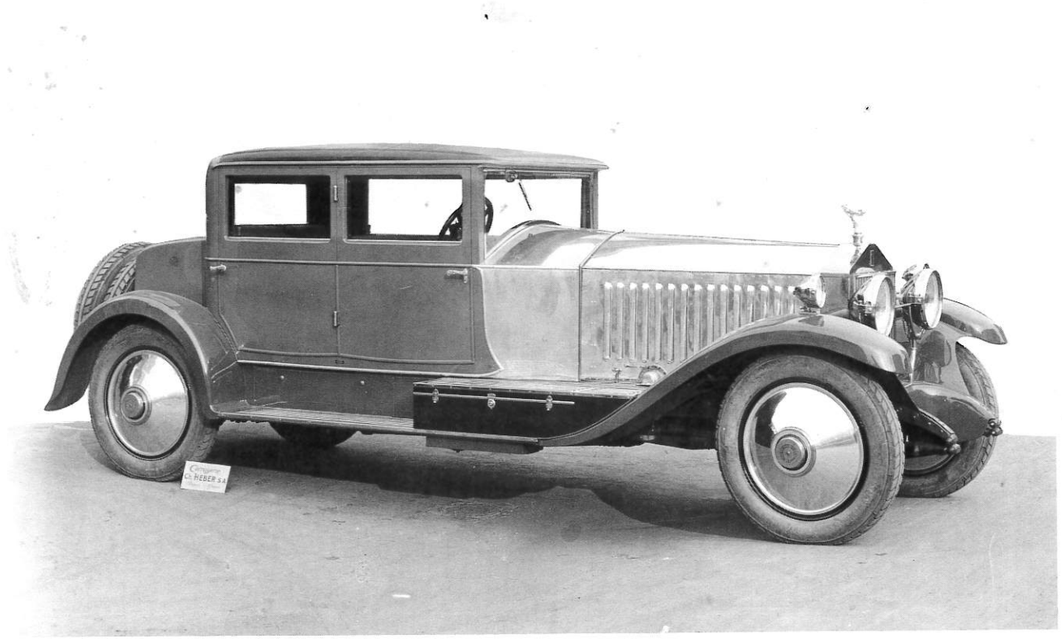
Nur ganz wenige Schweizer konstruierten nach 1950 Fahrzeuge als Einzelstücke oder in kleineren Serien, so zum Beispiel Peter Monteverdi, Emil Enzmann oder Peter Sauber.

Für die Zukunft hoffen wir, dass die Schweiz mit technischen Einzelleistungen brillieren wird. Es ist Schweizern gelungen, auf dem Gebiet der Solar-, Elektro- und Hybrid-Fahrzeuge hervorragende Leistungen zu vollbringen. Dies belegt die Ingenieurschule Biel mit dem «Spirit of Biel II» an der «World Solar Challenge» 1990 mit dem ersten und 1993 mit dem «Spirit of Biel III» mit dem zweiten Platz. Die dadurch gewonnenen Erfahrungen konnten auch bei der Realisierung von Elektromobilen angewendet werden.

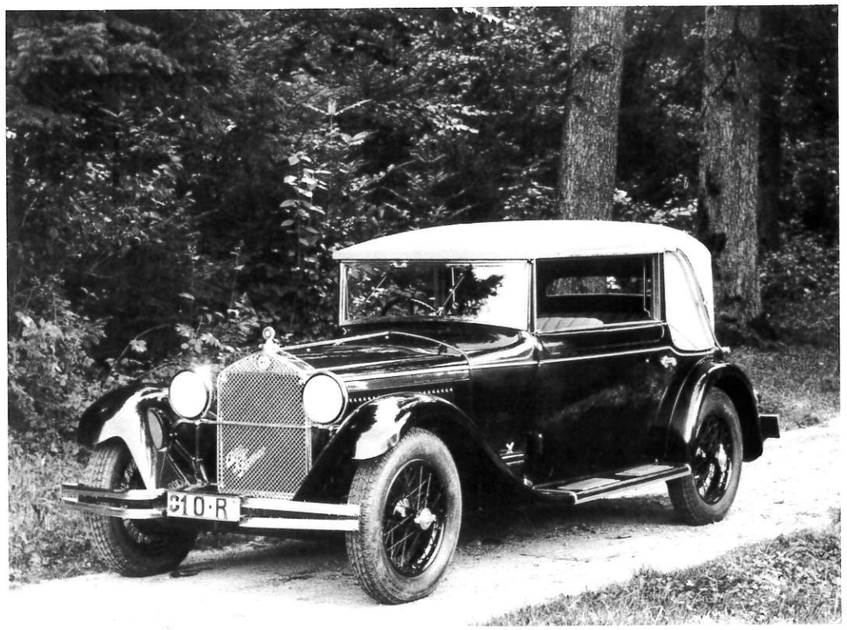
Alvis TD 21, 1967 Hermann Graber, Wichtrach

Neben den Marken Horlacher, City-El oder Volta sei hier stellvertretend der Prototyp ESORO E301 vorgestellt, der über eine selbsttragende, karbonverstärkte Glasfaser-Carrosserie von 110 kg Eigengewicht verfügt. Das Fahrzeug, welches vier Personen Platz bietet, erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 114 km/h und hat eine Reichweite von 100 bis 150 km (Hersteller-Angaben). Damit das Fahrzeug einst in Serie gebaut werden kann, werden Partner oder Lizenznehmer gesucht. Bekannt sind auch die grossen Anstrengungen und Investitionen um das «Swatch-Auto» als genialles Volks-Fahrzeug.

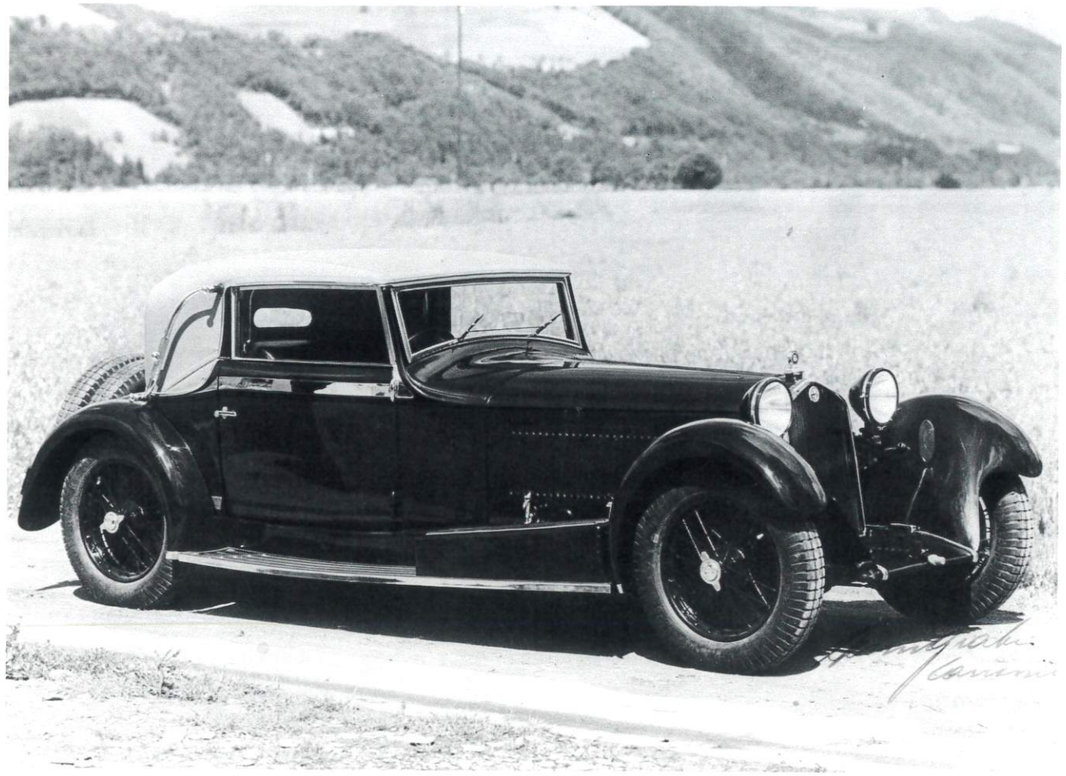
Das Gebiet der Elektro- und Hybrid-Antriebe bietet ein reiches Forschungsgebiet für unsere Technischen Hochschulen wie auch für private Unternehmen. Eine zukünftige Serienproduktion solcher Fahrzeuge mit umweltfreundlichen Antrieben ist nur mit einem starken Partner, wahrscheinlich aus der ausländischen Automobil-Industrie, möglich.



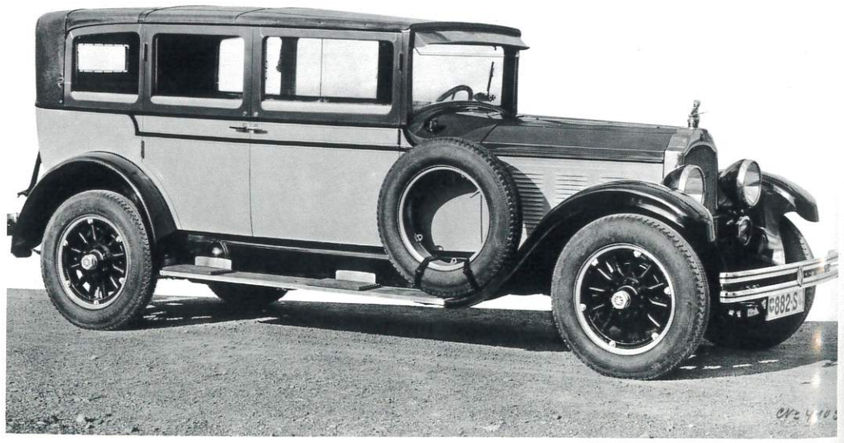
Rolls-Royce Phantom 1, 1927 Carrosserie Ch. Heber SA, Genève



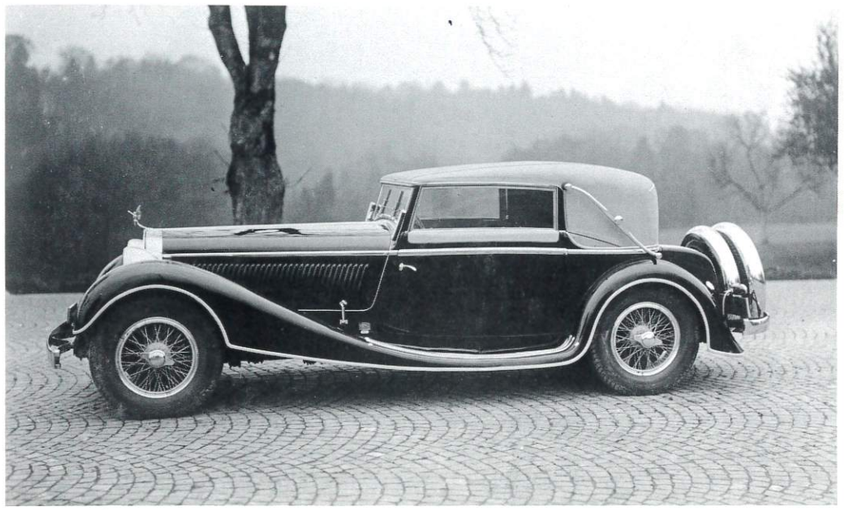
Alfa Romeo 6C 1750, 1930 Hermann Graber, Wichtrach



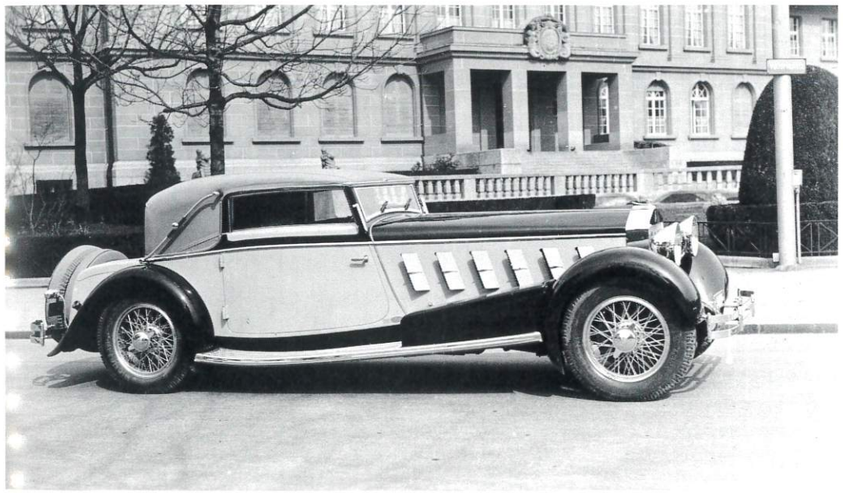
Alfa Romeo
6C2300, 1931
Hermann
Graber,
Wichtrach



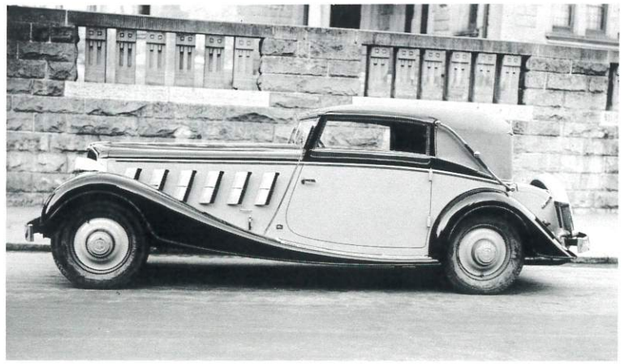
Willys-Knight,
1928
Schweizeri-
sche Wagons-
fabrik
Schlieren



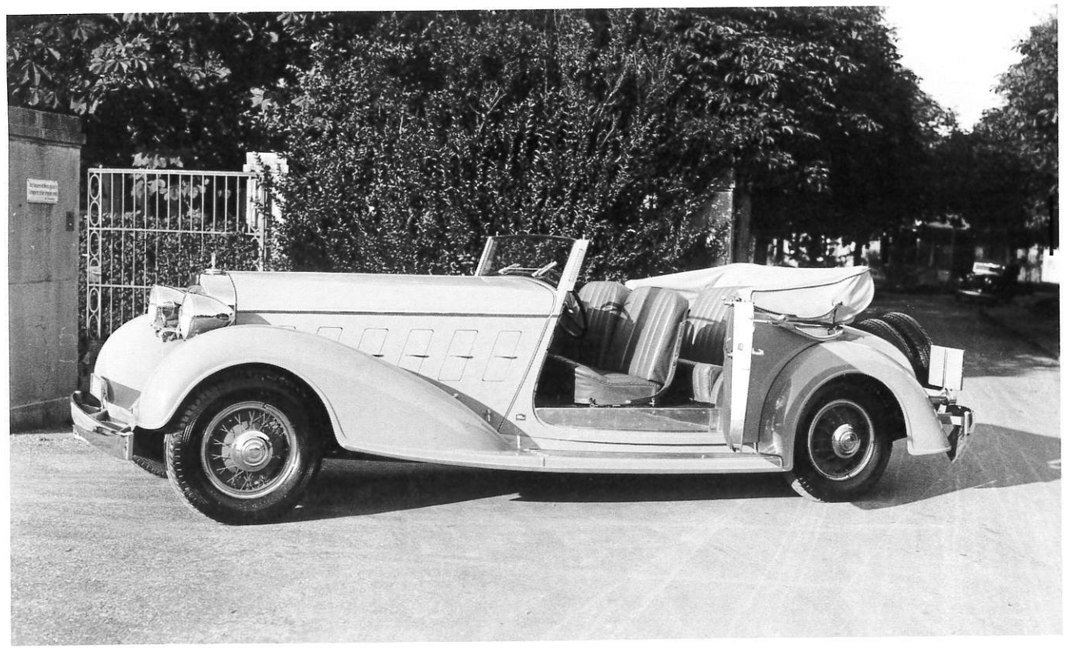
Delage, 1933
Carrosserie
Worblaufen,
F. Ramseier
+Cie



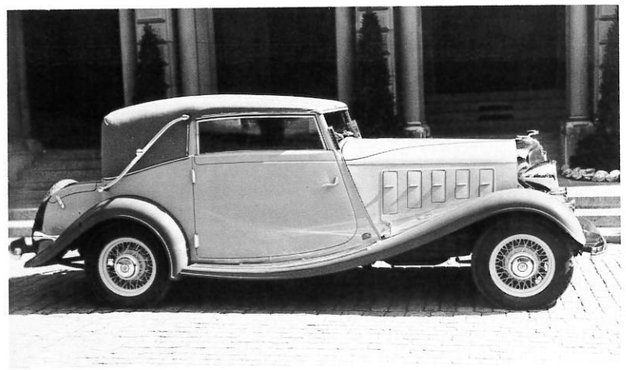
Isotta-
Fraschini
Tip 8A, 1933
Carrosserie
Worblaufen,
F. Ramseier
+Cie



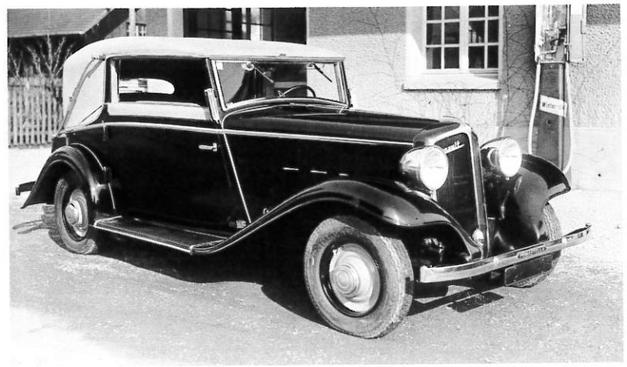
Renault
Nervasport,
1933
Carrosserie
Worblaufen,
F. Ramseier
+Cie



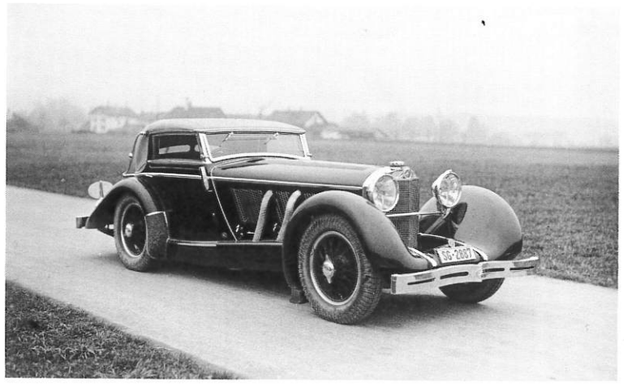
**Martini FN,
1934
Carrosserie
Worblaufen,
F. Ramseier
+Cie**



**Chrysler, 1934
Carrosserie
Worblaufen,
F. Ramseier
+Cie**



**Renault
Primastella,
1933
Carrosserie
Worblaufen,
F. Ramseier
+Cie**



HANS HÜRLIMANN
TRAKTORENFABRIK
WIL St. Gallen
GLÄRNISCHSTRASSE 10

Firma Ramseier & Cie.
Carrosseriewerke
Worblaufen.
Bern

Ihre Nachricht vom	Ihr Zeichen	mein Zeichen	Datum
		H/H	1.2.35

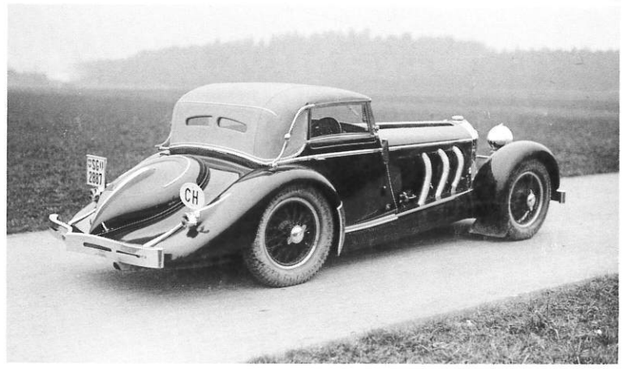
Betrifft:

Nachdem ich nun bereits ein Jahr Gelegenheit hatte, die Solidität und die Geräuschlosigkeit der von Ihnen angefertigten Carosserie meines Mercedes-Wagen, SSK, Sport-Cabriolets, 2-türig, 2-fenstrig, festzustellen, sehe ich mich veranlasst, Ihnen für diese geleistete Qualitätsarbeit meine volle Anerkennung auszusprechen.

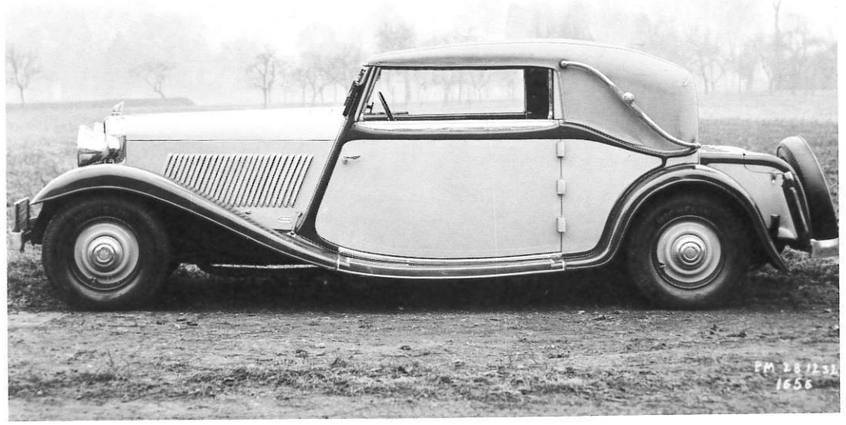
Die Eleganz, welche in der ganzen Form der Carrosserie liegt, wird heute noch von jedem Kenner bewundert, sodass man gar keine Befürchtungen zu hegen hat, dass der Wagen durch Neuschöpfungen im Carrosseriebau überholt werden könnte.

Hochachtungsvoll

Hans Hürlimann

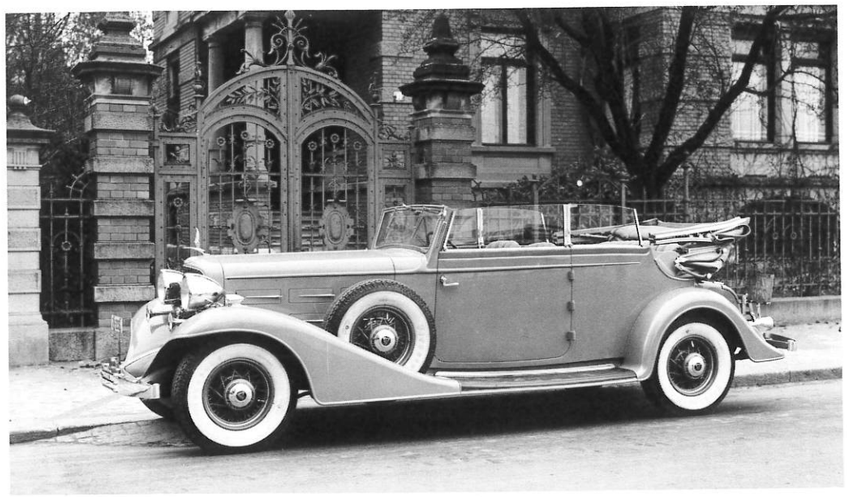


**Mercedes SSK,
1934
Carrosserie
Worblaufen,
F. Ramseier
+Cie**



Mathis, 1933
Reinbolt +
Christé AG,
Basel

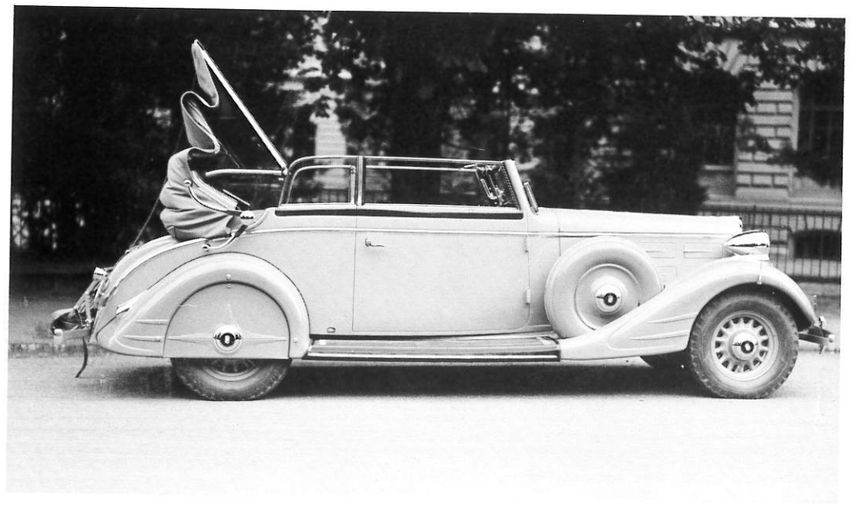
Hispano-
Suiza, 1934
Carrosserie
Langenthal AG



Cadillac V12,
1933
Carrosserie
Langenthal AG

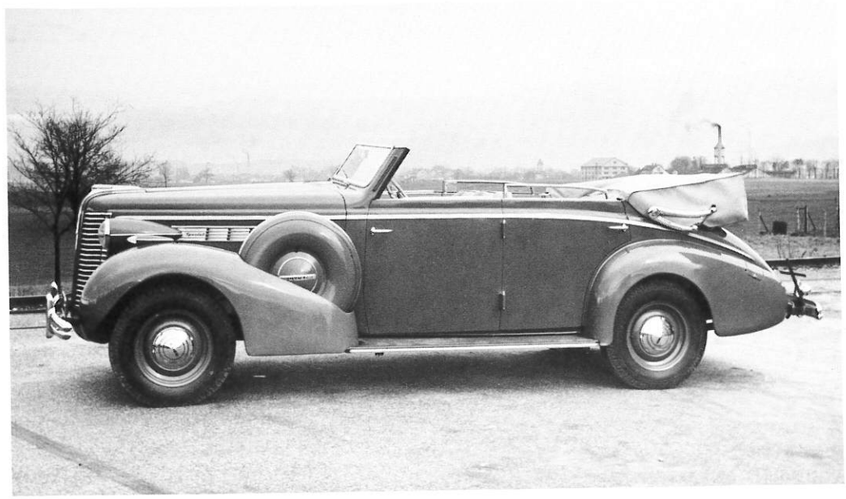
Peugeot 402,
1938
Carrosserie
Worblaufen,
F. Ramseier
+Cie

Bugatti 57, 1935
Gebr. Beutler +
Co., Thun



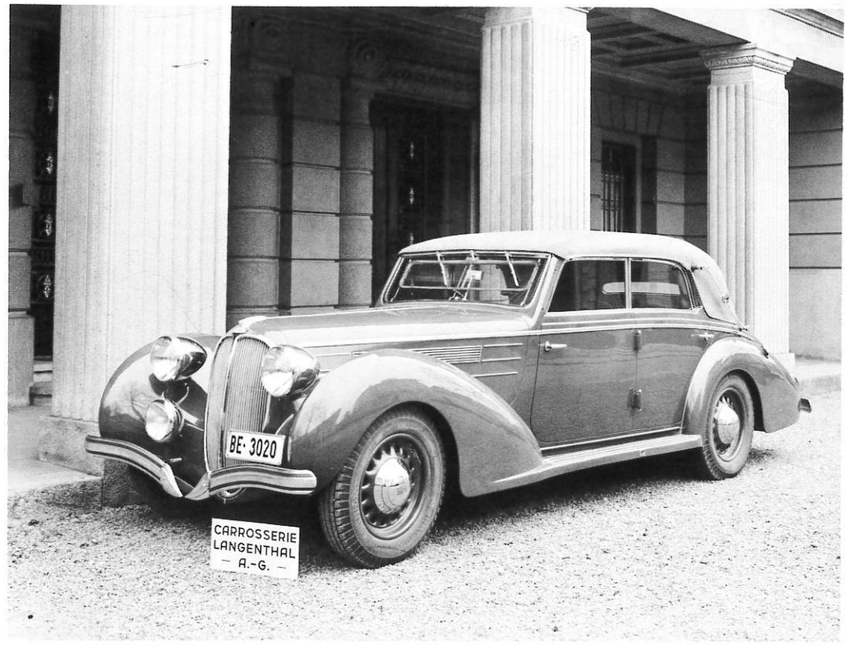
Buick, 1937
Carrosserie
Worblaufen,
F. Ramseier
+Cie

SS Jaguar
2½ litre, 1937
Gebr.
Tüscher +Co.,
Zürich

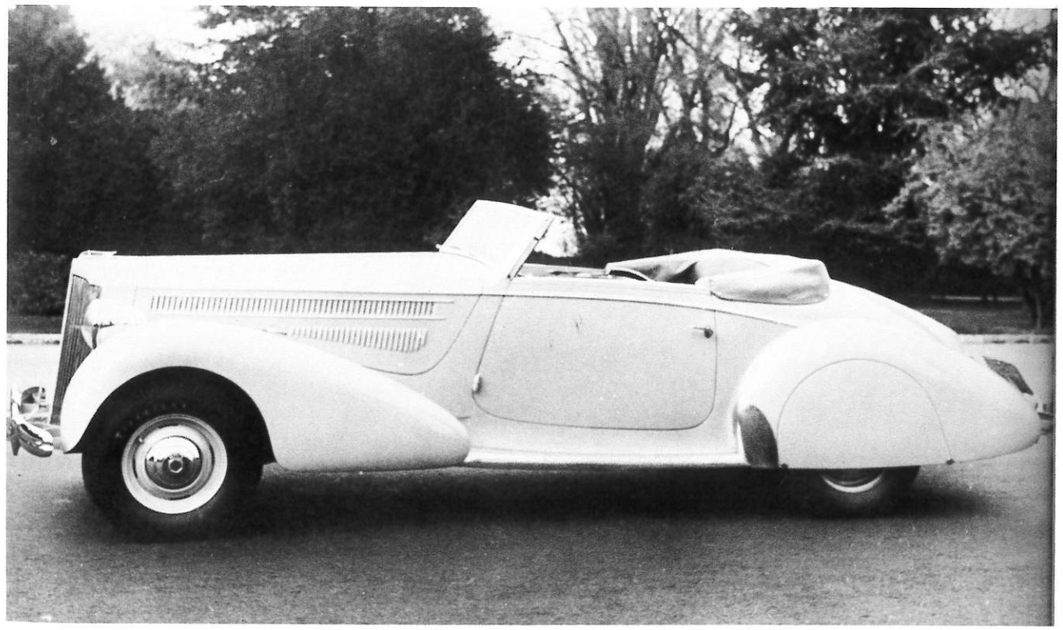


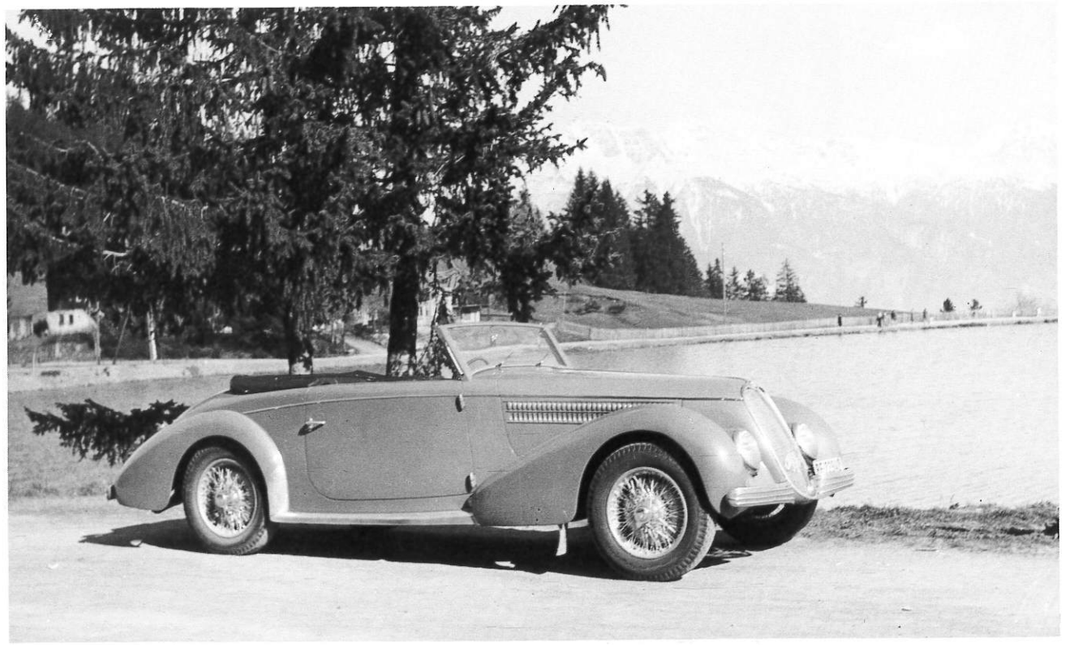
Buick, 1938
Reinbolt &
Christé AG,
Basel

Delahaye 135,
1938
Carrosserie
Langenthal AG



Packard, 1938
Hermann
Graber,
Wichtrach





Alfa Romeo
6C2500, 1940
Hermann
Graber,
Wichtrach

Peugeot 202,
1947
Carrosserie
Worblaufen,
F. Ramseier
+Cie

Talbot-Lago
Record, 1947
Carrosserie
Worblaufen,
F. Ramseier
+Cie

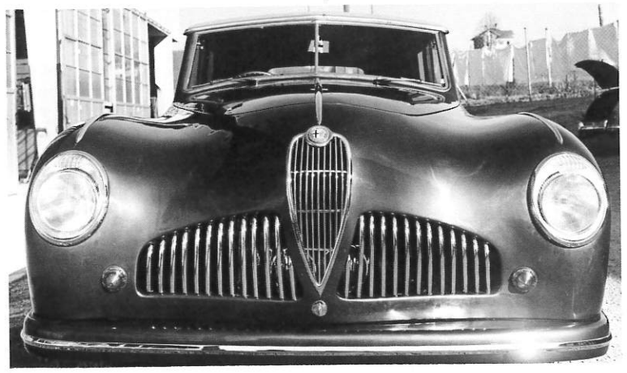
Talbot
Lago Record,
1949
Hermann
Graber,
Wichtrach

Delahaye 135,
1947
Hermann
Graber,
Wichtrach

Bentley
Mark VI, 1948
Carrosserie
Worblaufen,
F. Ramseier
+Cie

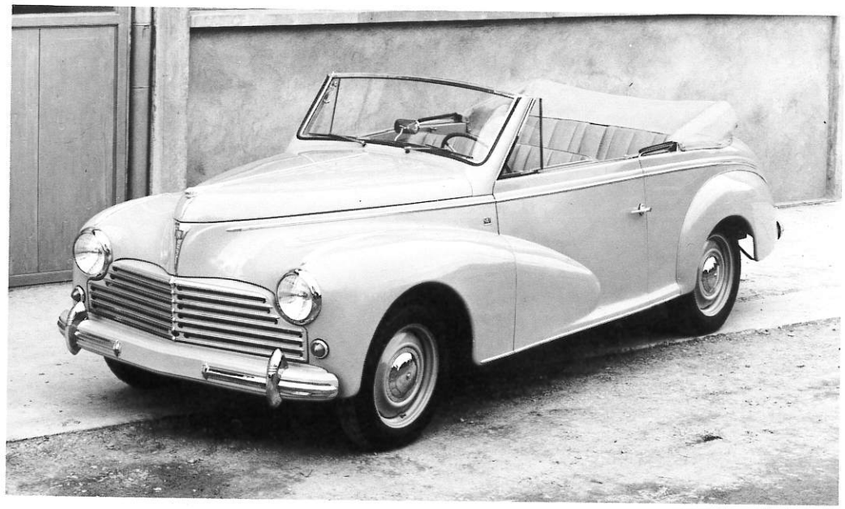
Hotchkiss,
1951
Carrosserie
Worblaufen,
F. Ramseier
+Cie

Alfa Romeo
6C2500, 1951
Carrosserie
Worblaufen,
F. Ramseier
+Cie



Alfa Romeo
1900, 1953
Carrosserie
Worblaufen,
F. Ramseier
+Cie

Jowet Jupiter,
1951
Gebr. Beutler,
Thun



Peugeot 203,
1950
Carrosserie
Worblaufen,
F. Ramseier
+Cie

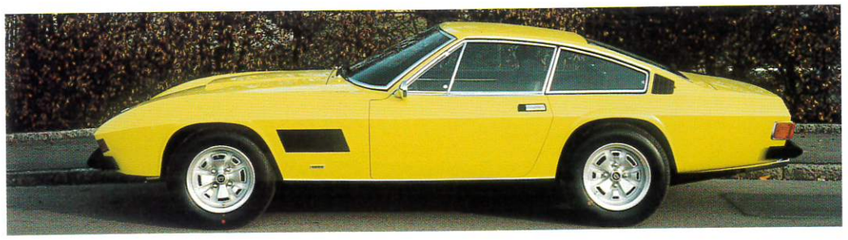
Jaguar XK 120,
1953
Carrosserie
Worblaufen,
F. Ramseier
+Cie

Bristol 401,
1952
Gebr.
Beutler +Co.,
Thun

Healey, 1950
Carrosserie
Langenthal AG

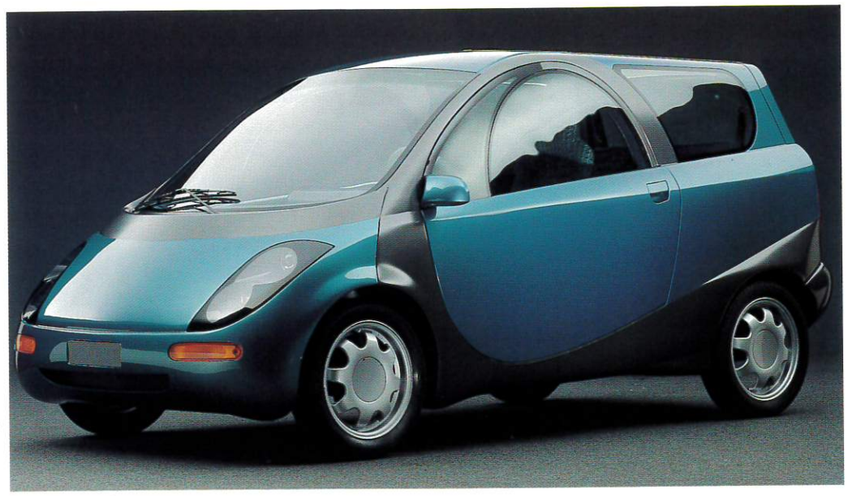
Lancia Aurelia,
1955
Carrosserie
Worblaufen,
F. Ramseier
+Cie

Alvis TD21,
1959
Hermann
Graber,
Wichtrach

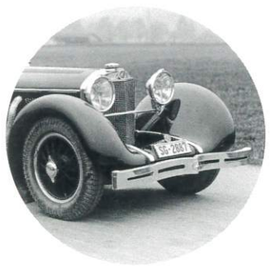


Monteverdi 375S Berlinetta, 1970 Lackierarbeiten Carrosserie Wenger, Basel

Monteverdi Hai F1 650, 1992 Lackierarbeiten Carrosserie Born AG, Basel



Hybrid-Drive-System ESORO H 301, 1994 ESORO AG, Zürich Lackierarbeiten Carrosserie Born AG, Basel



ROBUST UND ERST NOCH SCHÖN

NUTZFAHRZEUG- UND ANHÄNGER-AUFBAUTEN

Gerade für den Bau von Nutzfahrzeugen und Anhängern durften die Schweizer Carrossiers während Jahrzehnten zu Recht einen weltweit guten Ruf geniessen. Seit einigen Jahren kämpft die Branche allerdings mit Schwierigkeiten, ohne jedoch ihre bekannte Flexibilität, Qualität und Freude an der Innovation verloren zu haben.

Um die Jahrhundertwende wurde in der Schweiz von einigen Schweizer-Unternehmen mit dem Bau von motorisch angetriebenen Nutzfahrzeugen begonnen. Mit aufsehenerregenden Pionierleistungen (so im Motoren- und Getriebebau), zum Teil auch mit wechselhaftem Erfolg, konnten sich diese Firmen lange am in- und ausländischen Markt behaupten.

Ende 70er/Anfang 80er Jahre musste die Fabrikation von Schweizer Motorwagen infolge der in immer grösseren Serien gebauten Ausländerfahrzeugen eingestellt werden. So verliess Ende 1983 als letztes Fahrzeug ein Militärlastwagen schweizerischer Herkunft die Werkhallen.

In der europäischen Nutzfahrzeugindustrie werden vorwiegend Basistypen in immer grösseren Serien hergestellt. Diese Serienlastwagen, allenfalls mit Extraausstattungen, bringen für kleinere und mittlere Betriebe mit eher handwerklicher

Saurer, 1920 Firma J. Kölz, Basel

Ford, 1932, Carrosserie Worblaufen, F. Ramseier +Cie

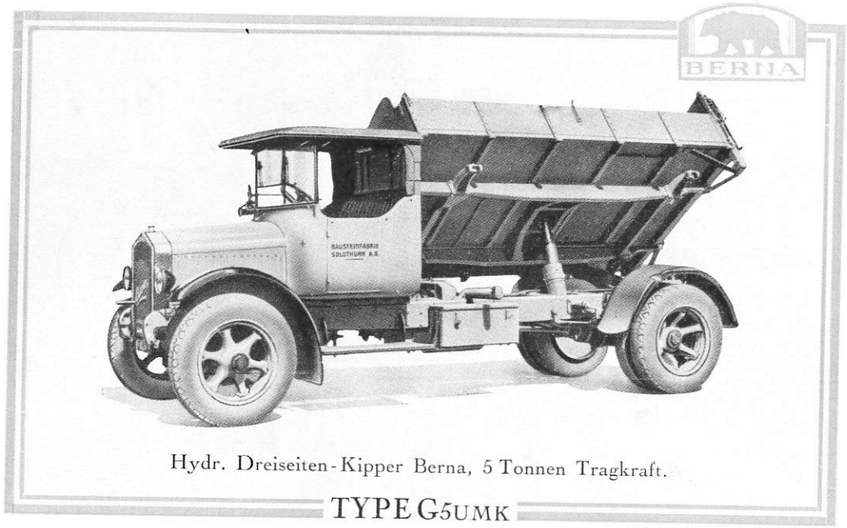
Arbeitsweise eine grosse Palette individueller Betätigungsmöglichkeiten, um einen Lastwagen zu einem preiswerten Arbeits- und Spezialgerät zu machen.

Die Schweiz besitzt eine sehr leistungsfähige Carrosserie- und Fahrzeugbau-Industrie, die im In- und Ausland hohes Ansehen geniesst. Seit dem «Ölschock» Anfang der 70er Jahre und der damit verbundenen Absatzkrise bis gegen 1980 zeigte sich in der Praxis immer mehr, dass sich die Transportbedingungen geändert haben und die Fahrzeuge viel spezifischer auf bestimmte Waren und Einsatzbedingungen abgestimmt und ausgelegt werden müssen.

Infolge der im Inland geltenden Gesetze mit den tiefsten Gesamtgewichten Europas für Motorwagen und Anhänger sind die schweizerischen Konstrukteure gezwungen, mit niedrigstem Eigengewicht eine möglichst grosse Nutzlast zu erzielen.

Bei Aufbauten auf Motorwagen und Anhänger ist die Schweiz seit Jahrzehnten führend in der Verwendung von hochwertigen Aluminium-Legierungen für Unterbauten, Brückenaufbauten und Zubehör. Diese Entwicklung setzte sich auch im Fahrgestellbau und den Unterbauten durch. So werden zwecks Gewichtsreduzierung selbst Sattelauflieger- und Anhängerfahrgestelle unter Verwendung von hochwertigen Stahllegierungen (Feinkornstählen) oder in Ganzaluminium hergestellt.

Um eine grösstmögliche Wirtschaftlichkeit zu erzielen, muss die Fahrzeugstandzeit so kurz wie möglich gehalten, die Kosten für die Transportgutbewegung durch geeignete Einrichtungen gesenkt sowie die Beanspruchung des Fahrpersonals durch Hilfsmittel reduziert werden. Aus diesen Forderungen resultiert eine weitgehende Anpassung und Spezialisierung der Nutzfahrzeuge entsprechend der zu transportierenden Güter. So wurden unter anderem Wechselsysteme auf Motorwagen-Chassis entwickelt. Die flexible Anpassung an die Bedarfsstruktur ermöglicht, dass jeweils mit einem Zugwagen eine grosse Palette von Transport-Varianten abgedeckt werden und damit die Standzeiten verringert oder ganz vermieden werden können. Es besteht die Möglichkeit, mit einem Fahrgestell bis zu zehn verschiedene Aufbau-Varianten zu bewegen.



Hydr. Dreiseiten-Kipper Berna, ca. 1929, 5 Tonnen Tragkraft. Type G5UMK Berna

Die vermehrte Umstellung des Transportgewerbes von 2- auf 3- und 4achsige Motorwagen mit einem Gesamtgewicht bis 28 Tonnen ermöglichte den Aufbauherstellern, Überlandbrücken, Brennstofftanks, Kipperaufbauten, Betonmulden und Fahrmischer usw. entsprechend der höheren zulässigen Lasten neu zu konzipieren und aufzubauen. Entsprechend auch 3-Achs-Motorwagen mit Überlandbrücken und 16- bis 18-Tonnen-Anhänger sowie Sattelauflieger bis 42 Tonnen Gesamtgewicht für Auslandtransporte nach internationalen Vorschriften.

Den speziell schweizerischen Verhältnissen angepasst, werden im Inland häufig von der Sattelkupplung des Schleppers aus zwangsgesteuerte Aggregate verwendet, wobei eine oder beide Achsen des Aggregates gelenkt sind und somit einen spurgetreuen Nachlauf des Aufliegers zum Schlepper gewährleisten. Diese Ausführungen sind im Ausland weniger bekannt.

1978 wurde der Langmaterialzug speziell für Langeisentransporte neu definiert. Die damit erreichten technischen Verbesserungen – unter anderem mit mechanischer oder hydraulischer Zwangssteuerung anstelle des unfallträchtigen Nachläufers, gewährleisten eine erhöhte Verkehrssicherheit.

Im Jahre 1976 traten neue internationale Vorschriften für den Transport von verderblichen Gütern bei verschiedenen europäischen Ländern in Kraft. Dieses

Chevrolet, ca. 1929, Carrosserie Langenthal AG, Grogg, Sommer & Cie

Abkommen, abgekürzt ATP (Accord Transport Perissable) regelt die Vorschriften für verderbliche Gütertransporte. So entstand innert kurzer Zeit eine rege Nachfrage nach Spezialfahrzeugen mit Tiefkühl-, Kühl- und Isotherm-Aufbauten bei den entsprechenden Transportunternehmern. In der Folge spezialisierten sich verschiedene Firmen auf die Herstellung und den Vertrieb solcher Aufbauten und deren Zubehöre wie isolierte Hebebühnen, Inneneinrichtungen mit Laufschienen für Roll- und Containerbetrieb, seitliche Schiebetüren, Kühlaggregate usw.

Anfang der 80er Jahre wurden die ersten Kurzkupplungs-Systeme bekannt. Volumen-Transporte haben deutlich zugenommen. Leichtgut füllt die Volumenkapazität der Fahrzeuge aus, ohne ihre Gewichtskapazitäten auszunutzen. Durch den Einbau eines Kurzkupplungssystems kann die Aufbaulänge – bei gleichbleibender Lastzug-Gesamtlänge – verlängert und 3 bis 4 m² Laderaum gewonnen werden. In der Regel werden die Vorrichtungs-Komponenten von ausländischen Herstellern bezogen oder in Lizenz hergestellt.

In der Rezession der 70er Jahre wurden durch die Armee grössere Aufträge vergeben wie Gepäckanhänger 2achsig, Zisternen-Aufbauten und Motorwagen und Anhänger, diverse Brücken- und Spezial-Aufbauten. Anfang der 80er Jahre anschliessend 1200 Militärlastwagen SAURER der Typen 6 DM und 10 DM. In Abständen folgten grössere und kleinere Serienaufträge durch Armee und PTT, die erheblich zur Auslastung einheimischer Betriebe beitrugen.

Die weltweite Wirtschaftskrise macht sich seit Anfang 1991 durch starken Umsatzeinbruch bemerkbar. Dies führte zu

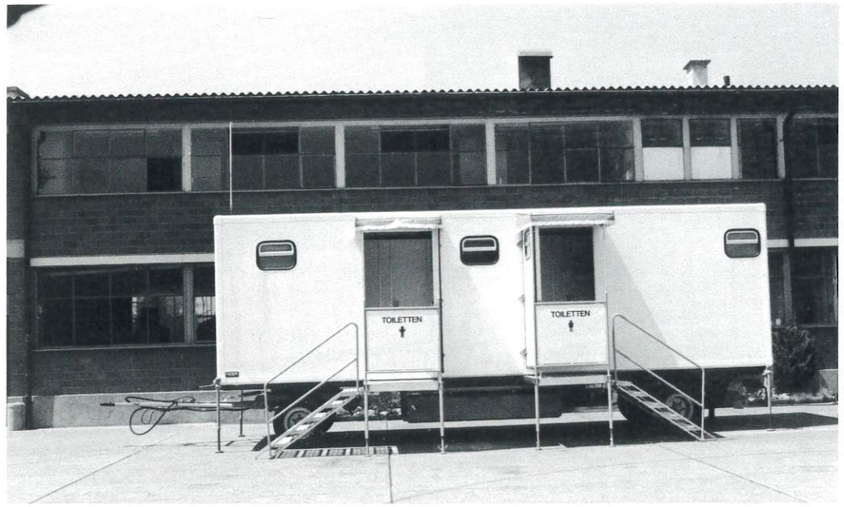
Diamond mit Holzvergaser ca. 1942 Carrosserie Worblaufen F. Ramseier + Cie

einer weiteren Bereinigung in der Nutzfahrzeugbranche, mussten doch etliche Traditionsfirmen umstrukturiert oder gar liquidiert werden. Der Wettbewerb im Nutzfahrzeugbereich innerhalb des europäischen Marktes bekommt auch das Carrosserie- und Fahrzeugbau-Gewerbe vermehrt zu spüren. Der internationale Wettbewerb zwang viele einheimische Fahrzeugbauer, auf genormte ausländische Serien-Komponenten zurückzugreifen resp. Werkvertretungen zu übernehmen, um im Markt bestehen zu können. Heute sind Innovation, Qualität und Flexibilität unumgänglich geworden, nur so können Marktanteile erkämpft, gehalten und damit Arbeitsplätze gesichert werden.

Klein-kühlwagen Heimburger AG Basel

Kleinmulden-fahrzeug Rölli AG, Stans

Milch-transporter Walde AG, Uster



Mobile Toiletten-anlage Peter AG, Winterthur

Sattelauflieger mit Blachen-verdeck Frech-Hoch AG, Sissach

4-Achs-Motor-wagen mit Wechsel-system (Beton-Fahrmischer und 3-Seiten-Kippbrücke) Peter AG, Winterthur

Tiefkühl-Kastenaufbau Frech-Hoch AG Sissach

Verkaufs-wagen Migros Geser AG, Littau LU

3-Achs-Motor-
wagen mit
Hebebühne
Trösch
Krapf AG,
Amriswil

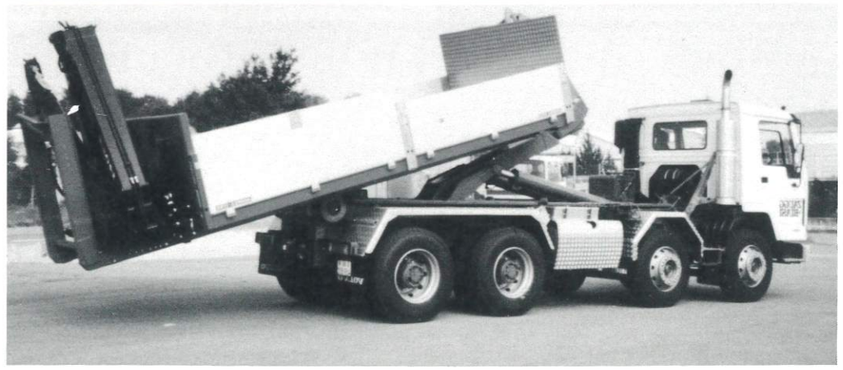
Sattelauflieger
mit Kühl-
kasten-Aufbau
Frech-Hoch AG
Sissach

3-Achs Motor-
wagen mit
spez. Blachen-
verdeck
Metanova SA
Cressier

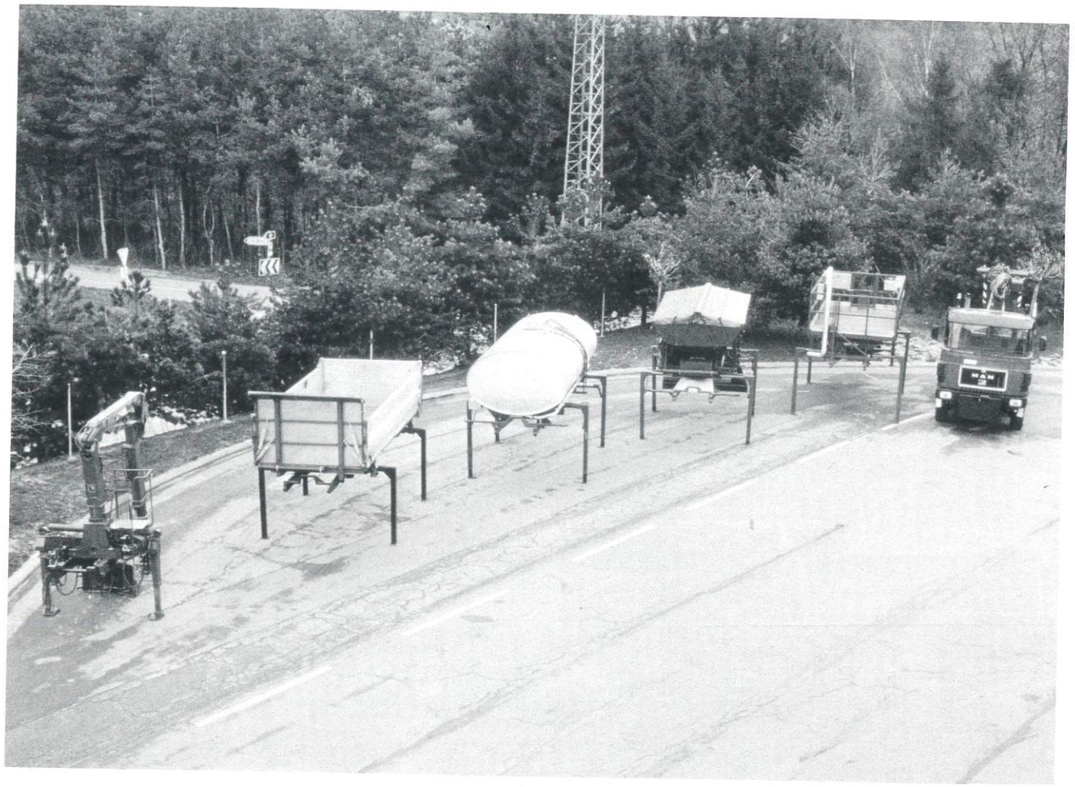
Siloaufbau auf
4-Achs-Motor-
wagen
Krapf AG,
Amriswil

Selbst-
tragender
Sattelauflieger
mit Walking-
Floor für
Schüttgüter
und Paletten
Lanz + Marti AG,
Sursee

Chemiewehr-
Container
Peter AG,
Winterthur



Absetzkipper
auf 4-Achs-
Motorwagen
Trösch AG,
Dübendorf



Wechsel-
system auf
3-Achs-Motor-
wagen
Hauser Fahr-
zeugbau AG,
Wiedlisbach

Müllabfuhr-
Aufbau
Peter AG,
Winterthur

Mammut-
Rückwärts-
Kippmulde
Brühwiler AG,
Buchrain

3-Seiten-
Kippbrücke
auf 4-Achs-
Motorwagen
Wirz AG,
Uetikon

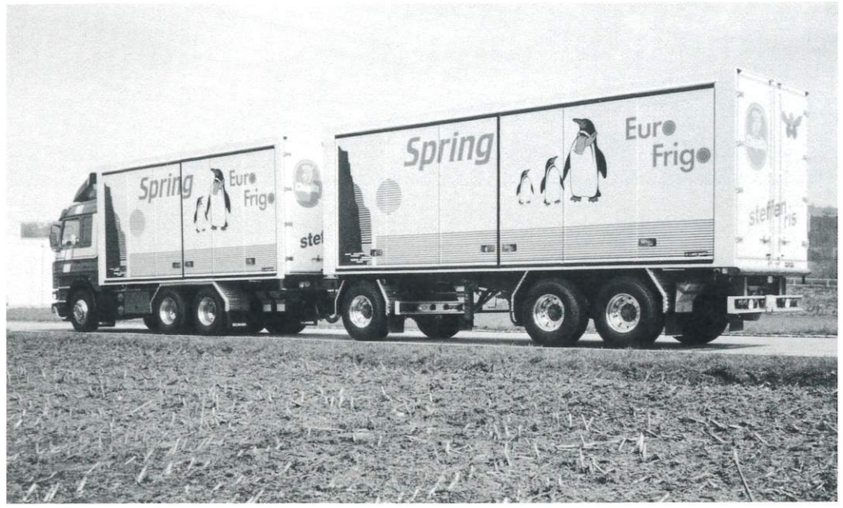
Absetzkipper
auf 3-Achs-
Motorwagen
Andres AG, Lyss

Absetzkipper
auf 4-Achs-
Motorwagen
Nencki AG,
Langenthal

3-Achs-Motor-
wagen mit
Welaki-Aufbau
Wirz AG,
Uetikon

Kleinmulden-
fahrzeug
Rölli AG, Stans

Rückwärts-
kippmulde
Peter AG,
Winterthur



Kastenzug für kombinierte Transporte (Kühlung und Paletten)
Lanz + Marti AG, Sursee

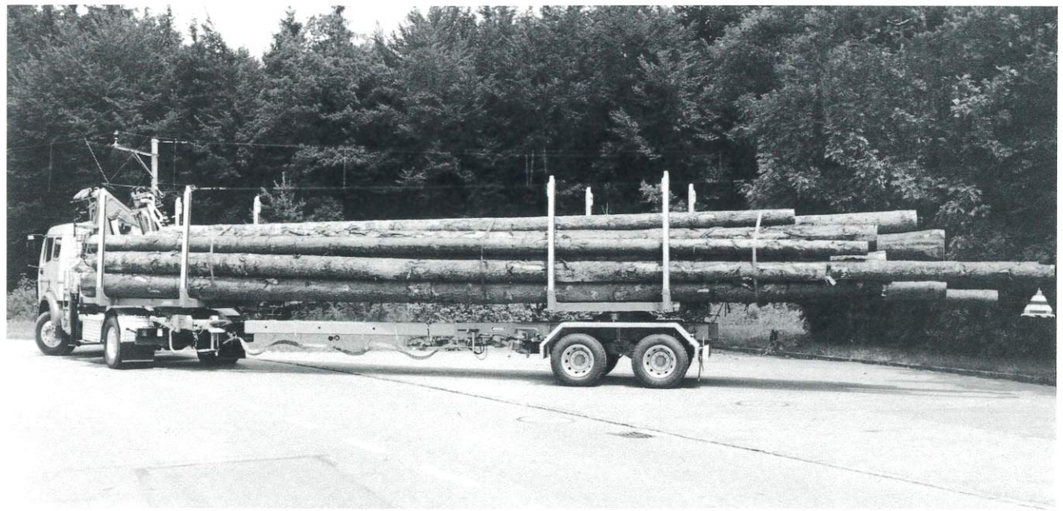
Hakengerät mit Betonmischer
Peter AG, Winterthur

Kombilift und Schubknick-Hakengerät auf 4-Achs-Motorwagen
Trösch AG, Dübendorf

4-Achs-Motorwagen VLS-Hakengerät mit spez. Brückenaufbau und Kran
Andres AG, Lyss

Kabeltransport-Anhänger
Peter AG, Winterthur

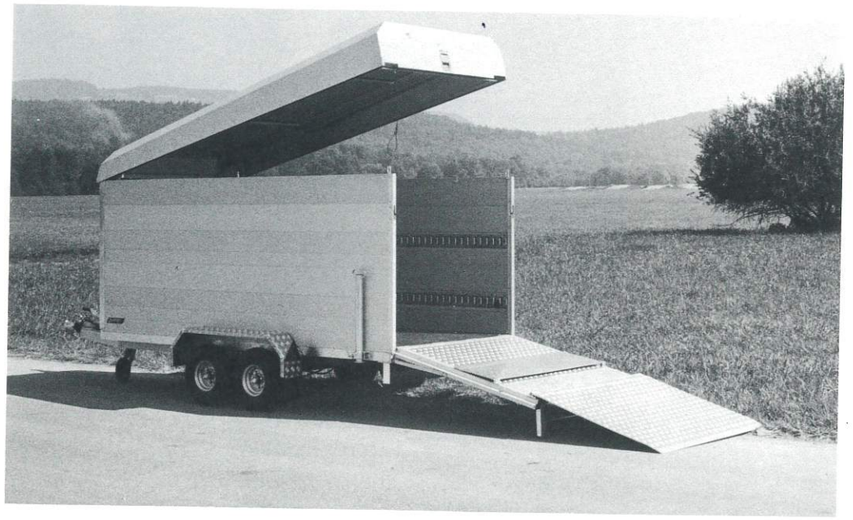
Spezialanhänger für Fasstransporte
Lanz + Marti AG, Sursee



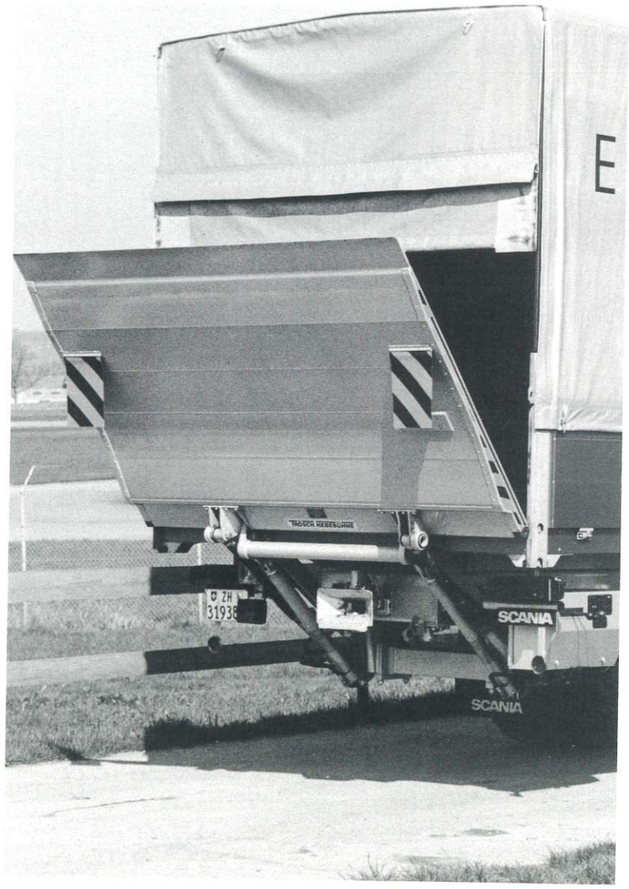
Langholz-
anhängerzug
Andres AG, Lyss

4-Achs-Motor-
wagen mit
Rückwärts-
Kipper
Trösch AG,
Dübendorf

Spezial-
Untersuchungs-
wagen der
SUVA
Geser AG,
Littau LU



Alu-Transport-
anhänger für
Fahrzeuge mit
geringer
Bodenfreiheit,
z.B.
Strassenwisch-
maschine
W. Gusset,
Frauenfeld
Alu-System-
technik
Münchenstein



Hebebühne
Alu-System-
technik
Münchenstein
Trösch AG,
Dübendorf

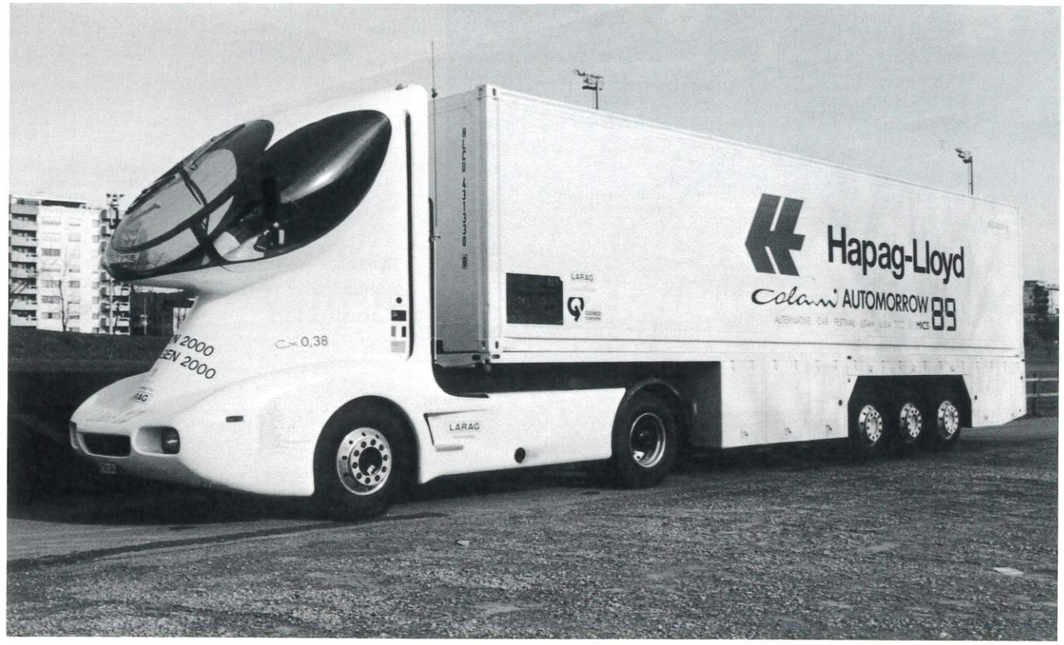
Kleinanhänger
mit Hydraulik-
Muldenkipper
Rölli AG, Stans

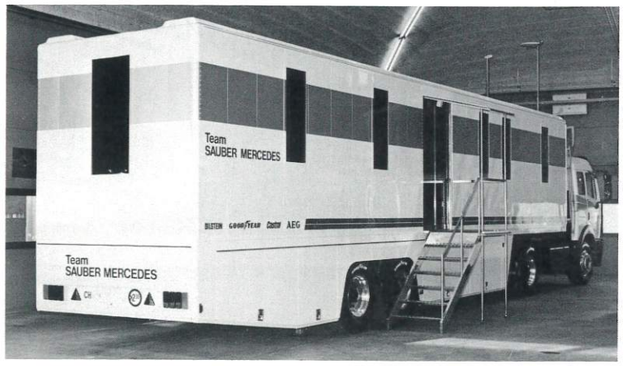
Allradfahrzeug
mit Pflug und
Salzstreuer
Rölli AG, Stans

3-Achs-Spezial-
anhänger
Andres AG, Lyss

Spezial-
Anhänger für
Kabelrollen
Lanz + Marti
AG, Sursee

Sattel-
Auflieger für
Rennwagen-
transporte
(Formel 1)
Walde AG,
Uster





Spezial-Sattelzug-Isolier-Kasten Kreation Colani Larag AG, Wil SG

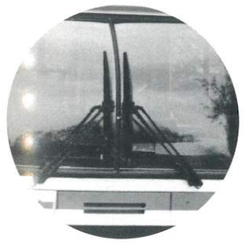
Sattel-auflieger-Wohnmobil Team Sauber-Mercedes Walde AG, Uster

Spezial-Kastenaufbau Larag AG, Wil SG

DAMIT'S DEM PUBLIKUM GEFÄLLT

OMNIBUS- UND AUTOCAR-AUFBAUTEN

Die in der Schweiz hergestellten Busaufbauten stellen wohl diejenige Sparte im Carrosseriebau dar, die nach den Cabriolets eine florierende Blütezeit erreicht haben. Heute ist diese Sparte auf zwei Firmen zusammengeschrumpft und von ausländischen Aufbauern verdrängt worden.

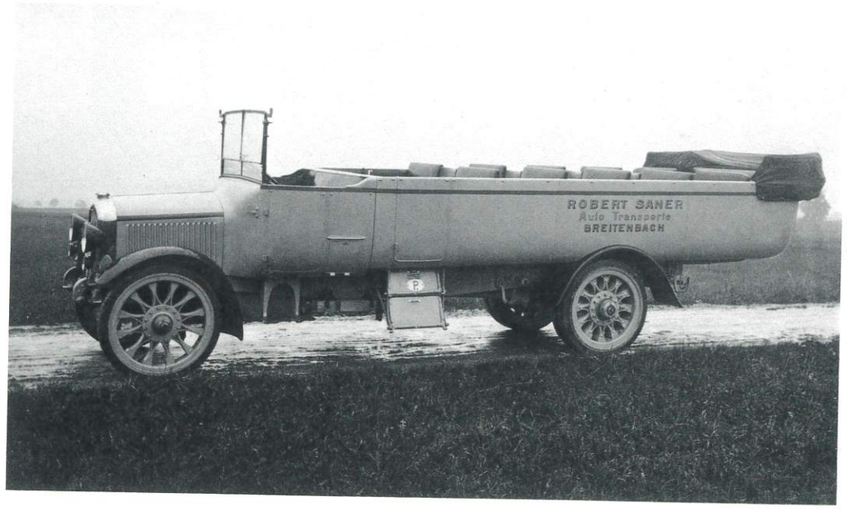


Die Busaufbauten der ersten Generation wurden grösstenteils auf Chassis aus einheimischer Produktion aufgebaut (Saurer, Franz/FBW, Martini, Arbenz, Berna). Rund 20 schweizerische Carrossiers haben im Laufe der Zeit Busaufbauten hergestellt.

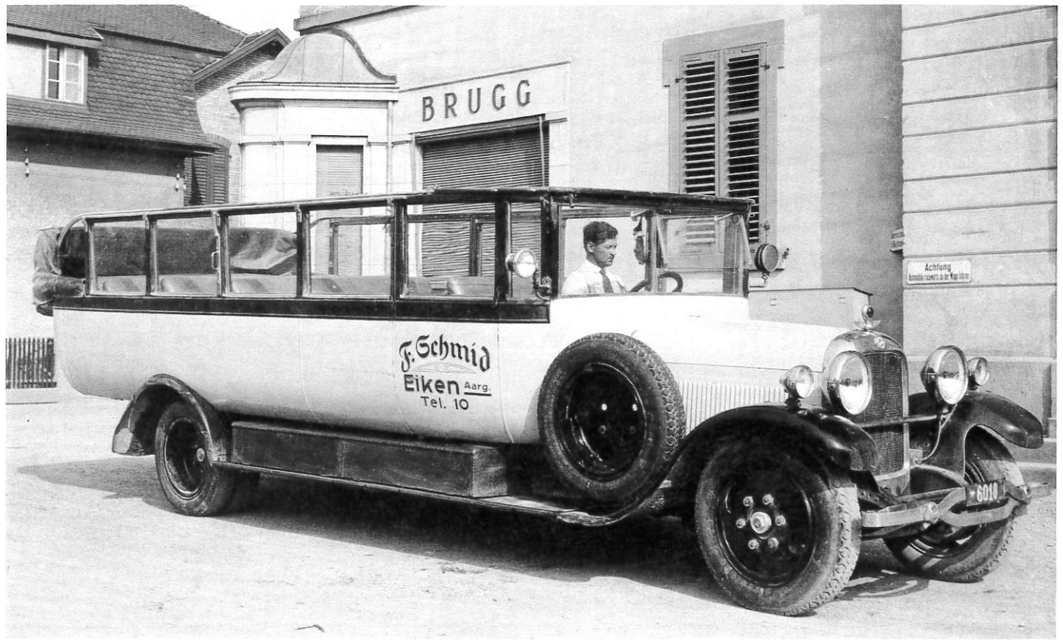
In handwerklich bewährter Manier wurden diese Aufbauten hergestellt. Wem sind nicht die kunstvoll getriebenen Verblechungen, die gross ausladenden Türen und die weit zu öffnenden Rollverdecke in bester Erinnerung? Wer kann sich vorstellen, dass die Bleche oft während Stunden auf dem Lufthammer in tosendem Lärm und mit Kraft in die vorbildliche Rundung getrieben worden sind?

Nachdem die ersten Busse vornehmlich als Hotel-Zubringer und als Gästecars eingesetzt worden sind, gewann später der öffentliche Verkehr zunehmend an Bedeutung. Damit wurde eine Entwicklung eingeleitet, die sich vom Allzweckbus weg entfernte und zu einer Spezialisierung für Stadtbusse einerseits und zu Reisebussen anderseits führte.

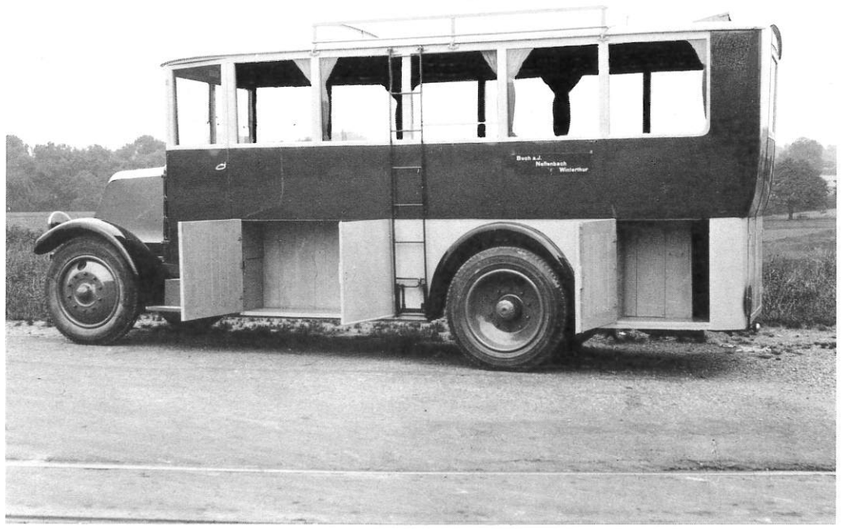
So musste bei den Stadtbussen mit dem kurzzeitigen Stop-and-Go-Betrieb darauf geachtet werden, dass die Haltezeiten nicht lange dauerten, die Fahrzeuge



Car Alpin 1928 J. Kölz, Basel Saurer



Car Alpin, 1928
J. Kölz, Basel



Renault 1929
Kursautobus
mit spez. Aus-
bau für Milch-
transport
J. Kölz, Basel

Reisecar Berna,
vierziger Jahre
Gebr. Tüscher
& Co., Zürich

mussten gut beschleunigen und auch wirksam bremsen können. Gleichzeitig wurde eine Entwicklung eingeleitet, die das bequeme Ein- und Aussteigen bei minimalem Platzbedarf sicherstellte. Die ersten Schwenktüren wurden konstruiert. Bereits in den vierziger Jahren wollte der öffentliche Verkehr dem Umweltschutz Rechnung tragen. So wurde der umweltfreundliche Elektroantrieb entwickelt und die ersten Trolleybusse gebaut. Inzwischen gibt es in der Schweiz bereits 14 Trolleybusnetze in allen grösseren Städten.

Reisecar,
vierziger Jahre
Gebr. Tüscher
& Co., Zürich

Auch diese Entwicklung stellte neue Anforderungen an die schweizerischen Carrossiers, mussten doch verschiedene elektrische Aggregate vom Boden bis auf das Dach ein- und aufgebaut werden.
Der öffentliche Verkehr entwickelte sich erfreulich weiter, so dass die klassischen Busgrössen bald nicht mehr genügten. Es erfolgte die Entwicklung der Personentransportanhänger und später der Gelenkbusse.
Im Laufe der Jahre nach 1970 wurden allerdings kaum mehr Personentransportanhänger gebaut, da die Nachfrage vollständig erlosch. Erst in den Jahren 1988 bis 1990 wurden erneut 20 Busanhänger für die Stadt Lausanne gebaut. Erstaunlicherweise verstärkt sich die Nachfrage erneut, und so baut das schweizerische Carrosseriegewerbe 1994 wiederum 10 Personentransportanhänger für die Zugerland Verkehrsbetriebe.
Mit dem Rückgang der Nachfrage nach Personentransportanhängern stieg allerdings der Bedarf an Gelenkbussen. Insbesondere gegen Ende der achtziger Jahre konnte die Nachfrage nach schweize-

Gelenk-trolleybus Schaffhausen Hess AG, Bellach

Flughafen-vorfeldbus für Flughafen Zürich, Fahrgruppe NAW, selbsttragender Aufbau in Leichtmetall, geschraubt, System CO-BOLT, Baujahr 1992 Hess AG, Bellach

Volvo B6 Autobus 1992 Lauber + Fils SA Nyon

buscarrosserien befassen. Alle andern mussten sich dem Kostendruck des Auslands beugen und die Produktion einstellen.

Mit dem Kostendruck parallel verlief auch der technologische Fortschritt. So werden heute die mehrheitlich in der Schweiz hergestellten Busaufbauten in einer geschraubten Aluminiumkonstruktion hergestellt. Stahlkonstruktionen können wirtschaftlich nur noch in Grossserien hergestellt werden, wie sie nur im Ausland möglich sind.

Eine ganz andere, viel radikalere Entwicklung nahmen die Carrosserieaufbauten für die Reisebusse. Einesteils wurden mit der boomenden Zunahme des individuellen Reiseverkehr über Jahre keine genügenden Stückzahlen an Reisebussen nachgefragt, so dass sich auch hier mehrere schweizerische Carrossiers entschliessen mussten, die Produktion einzustellen.

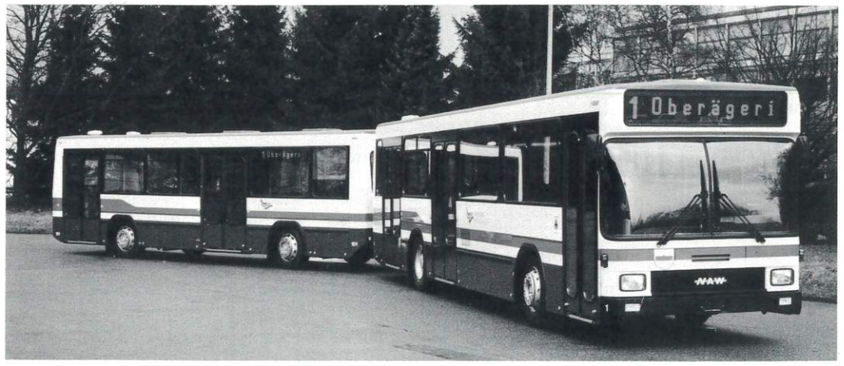
Zum andern erfolgte während dieser Periode eine Entwicklung im Ausland zum preisgünstigen Luxusbus, mit der die Schweiz nicht mehr Schritt halten konnte. So werden heute in der Schweiz keine Reisebusse mehr gebaut.

rischen Trolleybusaufbauten kaum mehr befriedigt werden.

Mit der zunehmenden Spezialisierung der Stadtbuscarrosserien erfolgte auch eine Strukturbereinigung im schweizerischen Carrosseriegewerbe. Gegenüber der ausländischen Konkurrenz konnten und können nur noch diejenigen Betriebe bestehen, die mit der technologischen Entwicklung mithalten konnten. So muss heute leider festgestellt werden, dass sich lediglich noch zwei Firmen in der ganzen Schweiz mit der Herstellung von Stadt-

Flughafen-vorfeldbus COBUS 300 – Lizenzbau in Portugal. Fahrgruppe NAW, Aufbau in Leichtmetall, System CO-BOLT. Erstellt 1991. Vertrieb durch CONTRAC, Wiesbaden, Deutschland Hess AG, Bellach

Lauber MAN
13.230
Carrosserie
Lauber + Fils SA
Nyon



Autobus mit
Anhänger
Hess AG,
Bellach

Volvo B10M
Stadtautobus,
Chur 1993
Lauber + Fils SA,
Nyon

ÖFFENTLICH UND MEHR ALS RECHT

PTT- UND ARMEE-FAHRZEUGE

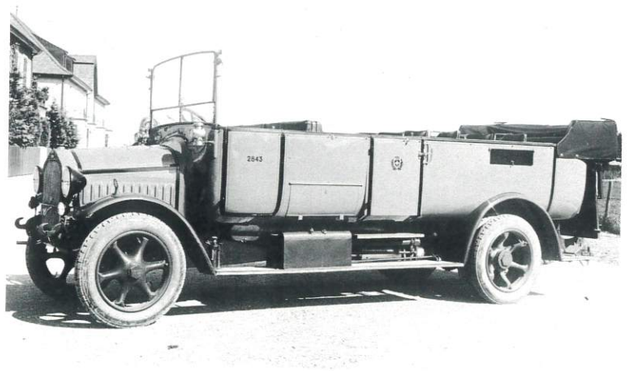
Bereits 1906 haben noch heutige VSCI-Mitglieder mit dem Bau von PTT-Transportfahrzeugen begonnen. Damit folgte die Umstellung von Pferdefuhrwerken auf Postautos. Nach dem Ersten Weltkrieg wurden bereits grössere Serien von Lastwagen fabriziert: In den 20er Jahren begann auch die erfolgreiche Zusammenarbeit mit den Militärbehörden, die noch heute anhält.

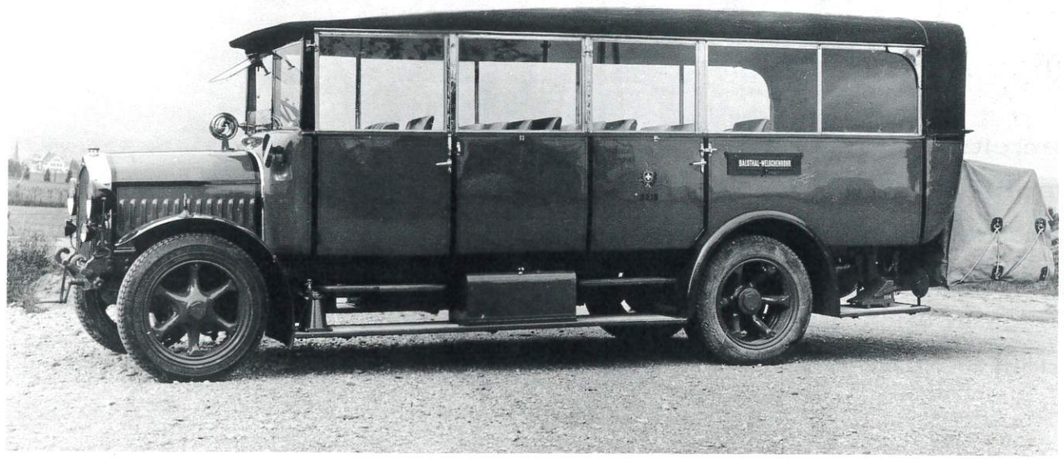
Die Einführung des Automobils bei der Reisepost geht auf das Jahr 1906 zurück: Bis zu diesem Zeitpunkt wurden die gesamten Transporte mit Pferdefuhrwerken abgewickelt. Die ersten drei Postautos waren mit 4-Zylinder-Benzinmotoren mit 30 PS Leistung, Vollgummibereifung und Karbidbeleuchtung ausgerüstet und erreichten auf längeren flachen Strecken etwa 35 km/h. Die Stahlchassis trugen eine Carrosserie ganz aus Holz. Über dem Holzgerippe wurden als Aussenverkleidung Furnierholzplatten angebracht, die geschliffen und gelb lackiert wurden. Ein Wagenführer und ein Kondukteur bedienten die Postautos, die 14 Personen auf Holzbänken Platz boten und auf der Strecke Bern–Papiermühle und Bern–Detligen eingesetzt wurden. Wegen hohen Betriebskosten (Schadenanfälligkeit, Benzinverbrauch 45 Liter/100 km) wurde 1909 die Strecke Bern–Papiermühle wieder auf Pferdepostbetrieb umgestellt.

Während des Ersten Weltkrieges hatten die Schweizer Hersteller Gelegenheit, grössere Serien von Lastwagen zu liefern. Durch die gewonnenen Erkenntnisse und Erfahrungen wurde die Technik laufend verbessert. Die Armeelastwagen, die nach dem Ersten Weltkrieg nutzlos in den Zeughäusern herumstanden, wurden durch Bundesratsbeschluss den eidgenössischen Verwaltungen überstellt. Diejenigen Fahrzeuge, die in den Besitz der Reisepost übergingen, wurden in den eidgenössischen Konstruktionswerkstätten in Thun zu Reisewagen umgebaut und Chassis und Motoren gründlich revidiert.

Im Jahre 1919 konnte die Postverwaltung, trotz des kantonalen Automobilfahrverbots im Kanton Graubünden auf der Strecke Reichenau–Flims/Waldhaus, und gleichzeitig mit der Autopost Brig–Simplon–Gondo die ersten Postautolinien im Alpengebiet einrichten. Die Post wollte dabei den Reisenden frische Luft und freien Ausblick auf die Schönheiten der

Saurer A 1920,
offener Reise-
car PTT
J. Kölz, Basel





Saurer 1927
PTT-Bus
J. Kölz, Basel

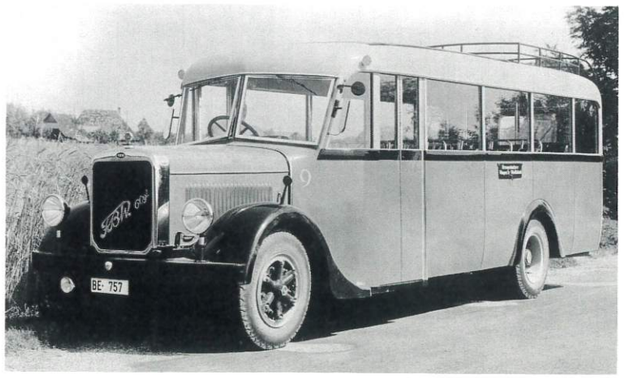
Natur bieten. Es wurden daher offene Fahrzeuge benutzt, denen als Witterungsschutz Segeltuchverdecke und Seitenteile aus Celluloidfenstern dienten. Die ersten Car alpin erreichten damals eine Geschwindigkeit von etwa 12 km/h und verfügten über Sitze mit Lederpolstern, während sich die Passagiere bei den Überlandwagen auf Holzbänke setzen mussten.

In dieser Zeit stellte der Zustand der Alpenstrassen hohe Anforderungen an die Technik der Car alpins, die in erster Linie einen geringen Lenkradius, einen starken Motor und ausreichende Bremsen aufweisen mussten. Es entstand eine grosse Anzahl von Fahrzeugtypen, die speziell für diese Aufgabe in den einheimischen Fabriken (Saurer, Berna, Martini, FBW) entwickelt wurden. Verbreiterte Vorderachsen brachten den erwünschten besseren Vorderradeinschlag, eine leistungsfähige, von Saurer entwickelte Motorbremse ermöglichte eine sichere Talfahrt.

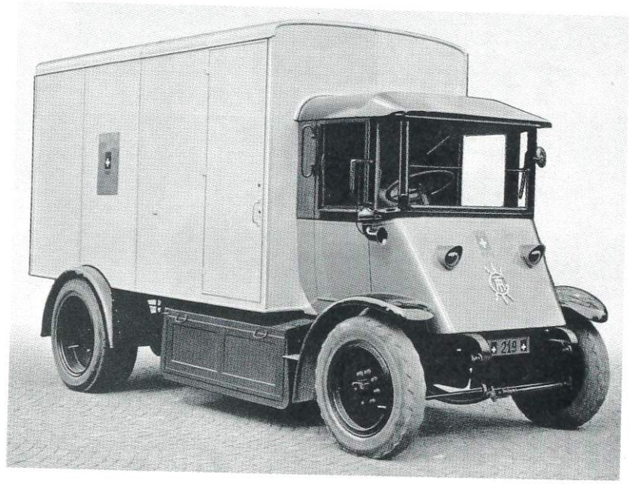
Im Jahre 1921 wurden beim gesamten Postmotorfahrzeugpark Luftreifen eingeführt, die eine auf 45 km/h erhöhte Reisegeschwindigkeit erlaubten und zu einer Komfortsteigerung und zu verbesserter Wirtschaftlichkeit führten. Ein Jahr später wurden die Karbidlampen durch eine elektrische Beleuchtung ersetzt.

1921 bis 1925 setzte sich der Siegeszug der technisch verbesserten Car alpins fort. Praktisch alle Sommer-Hauptlinien des Alpennetzes der heutigen Reisepost wurden motorisiert. Ab 1925 wurde der Reisepostdienst im Winter aufrechterhalten. Dank dem Einsatz verschiedener Schneepflüge und Schneeschleudern sowie Raupenfahrzeugen wurde auch in den Wintermonaten eine grosse Zahl von Touristen befördert. Nach und nach setzten sich alsdann Schneeketten durch.

FBW, 1933
Carrosserie
Langenthal AG



Die Wetziker Firma FBW löste ab 1926 mit ihrem wendigen Allwetterwagen die offenen Fahrzeuge ab. Sie brachten mit ihren tiefgezogenen Carrosserien, verbesserten Motorenleistungen den Passagieren mehr Komfort und kürzere Fahrzeiten.



Tribelhorn
Elektro-
fahrzeug
PTT Paket-
zustelldienst

In den dreissiger Jahren wurde von den Carrosseriebauern zum ersten Mal Leichtmetall (Aluminium und verwandte Produkte) angewandt.

Während des Zweiten Weltkrieges hatte auch die Reisepost mit der Rationierung des Betriebsstoffs zu kämpfen. In Generatoren verschiedener Marken wurde Holz oder Holzkohle entgast und damit die Motoren angetrieben. Etwa 300 Fahrzeuge der PTT-Verwaltung wurden unter hohen Kosten für den Betrieb mit Ersatzstoffen umgebaut. Während der Kriegszeit mussten die Postautos teilweise auch der Armee zur Verfügung gestellt werden.

Ende der vierziger Jahre begann die PTT ihre Autobusse entsprechend Grösse und Verwendungszweck einheitlich zu bezeichnen. Im Carrosseriebau wurde in den fünfziger Jahren das Stoff-Faltverdeck durch die Dachverglasung mit künstlicher Be- und Entlüftung abgelöst.

Die Vollziehungsverordnung II zum Bundesgesetz über den Postverkehr (Automobilkonzessionsvertrag) trat am 15. Januar 1960 in Kraft und führte für das Personentransport-Regal eine liberale Ordnung ein. Auf Intervention des VSCI wurde erreicht, dass der Art. 38 aus der alten Verordnung übernommen wurde. Danach hatten konzessionierte Unternehmungen für ihren Betrieb Fahrzeuge und Bestandteile schweizerischer Fabrikation zu verwenden. Dieser Beschluss wurde am 25. November 1968 aufgehoben. Damit wurde der einheimischen Industrie der Schutz entzogen. Trotzdem sind viele der heute im Einsatz stehenden Postautos mit Aufbauten einheimischer Carrosseriewerke versehen.

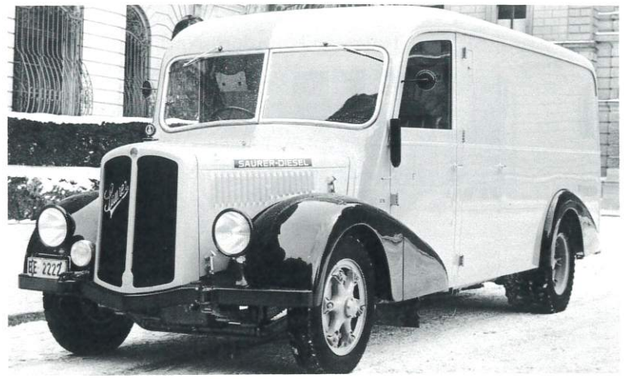
Auch im Bereich der Militärfahrzeuge standen die Carrossiers mit den industriellen Militärbetrieben in harter Konkurrenz. Der VSCI wurde in den zwanziger Jahren erfolgreich bei den Bundesbehörden vorstellig, um diese seltsame Konkurrenz einzugrenzen. In den Jahren vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges wurde die Motorisierung der Armee, insbesondere 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. Dies wirkte sich für die schweizerische Carrosserie-Industrie sehr positiv

aus. Während des Zweiten Weltkrieges wurden die Betriebe zum Teil mit Reparaturaufträgen, dem Einbau von Holzvergasern für Militärfahrzeuge und dem Bau von Panzerattrappen beauftragt. General Henri Guisan fuhr während der Kriegsjahre ein Buick Cabriolet, das 1939 in der Schweiz carrossiert wurde.

Nach dem Krieg wurden Arbeitsgemeinschaften gebildet zur Herstellung von Aufbauten auf verschiedene Militärfahrzeuge. Unter Federführung eines Generalunternehmers wurde eine Vielzahl von Betrieben, über die ganze Schweiz verteilt, an den Aufträgen beteiligt. Dieses System hat sich sowohl aus der Sicht der Gruppe für Rüstungsdienste (GRD) als auch der beteiligten VSCI-Betriebe vorzüglich bewährt. Der wohl namhafteste dieser Grossaufträge umfasste die Herstellung und Montage von 1100 Ladebrücken auf Saurer-Chassis.

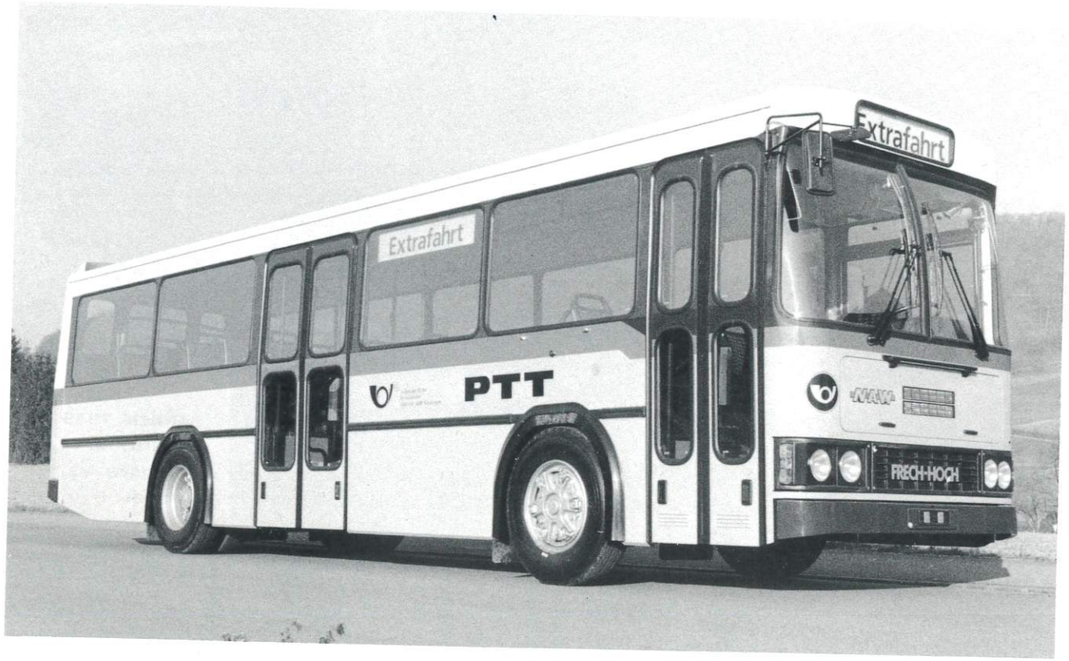
Interessant ist auch das Vorgehen bei Entwicklungen von Aufbauten oder Anhängern der Schweizer Armee. Nach Wettbewerbsgrundsätzen werden von der GRD zwei bis drei Prototyp-Anlagen evaluiert und in Auftrag gegeben. Nach Absolvierung der vorgesehenen Tests und der Abklärung der Truppentauglichkeit entscheidet sich die GRD, welcher der Prototypen weiterverfolgt wird. Nach der allfälligen Überarbeitung muss der Hersteller gegen Entschädigung einen kompletten Zeichnungssatz erstellen. Dieser geht ins Eigentum der GRD über. So kann die GRD unter vollen Konkurrenzbedingungen mehrere Offerten für eine Seriefertigung einholen. So konnte in den letzten Jahren eine grosse Anzahl interessanter Beschaffungen über VSCI-Firmen abgewickelt werden. Dabei hat nach dem neuen Motorisierungskonzept vor allem auch die Herstellung verschiedener Anhängertypen z.T. mit Aufbauten an Bedeutung gewonnen.

Als jüngstes erfolgreiches Beispiel für den VSCI kann auf die Beschaffung der BUCHER-Geländewagen DURO hingewiesen werden. Eine VSCI-Firma leitet als Generalunternehmerin die Herstellung und Montage der Aufbauten.



**Saurer, 1948
Carrosserie
Worblaufen
F. Ramseier
+Cie.**

**FBW, 1964
Ramseier +
Jenzer AG,
Bern**



**NAW, Frech –
Hoch AG,
Sissach**

**PTT Autobus
Chassis Volvo
Hess AG,
Bellach**

**PTT-Autobus
Chassis MAN
Hess AG,
Bellach**

Buick, 1939
Reinbolt +
Christé AG,
Basel

Panzerabwehr-
attrappe
Burkhardt + Co.,
Burgdorf

4x4 Unimog S
4C4

Saurer 4x4
Kipper

4x4 Steyr
A 580

4x4 Saurer
2 DM, 4,9 t

Saurer 6x4
D32D,
Brückenaufbau
Gemeinschafts-
arbeit von VSCI-
Mitgliedern

Saurer 6x6
10DM,
Brückenaufbau
Gemeinschafts-
arbeit von
VSCI-
Mitgliedern,
Blache
Gygax AG,
Zofingen

Militär-
lieferwagen
Bucher-Duro
4x4
General-
unternehmer
Bucher +
Guyer AG,
Hess AG,
Bellach
Verantwortlich
für den Aufbau

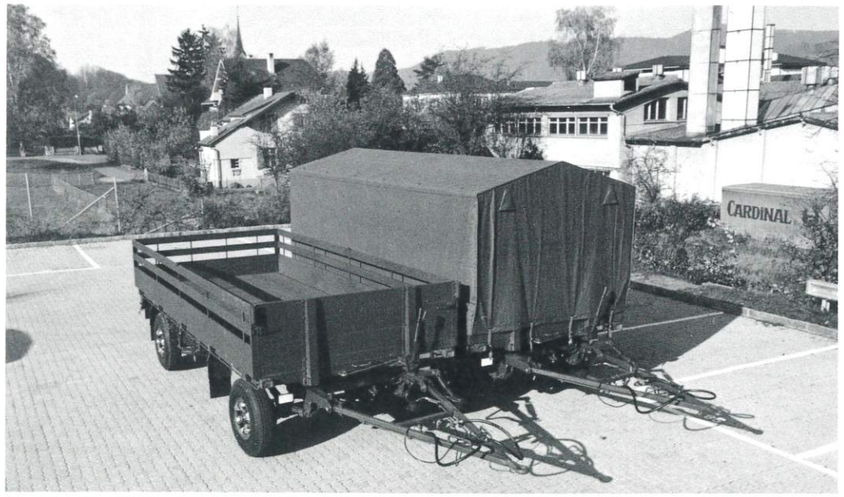
Pinzgauer
Blache
Bieri Blachen
AG,
Grosswangen

1-Achs-
Anhänger,
Carrosserie
Langenthal AG

Spezielles
Transport-
fahrzeug mit
gelenktem
Anhängerteil
Andres AG,
Lyss

Peilradar-Anhänger für den Wetterdienst Peter AG, Winterthur

Einachs-Bootsanhänger für Übersetzboote Peter AG, Winterthur



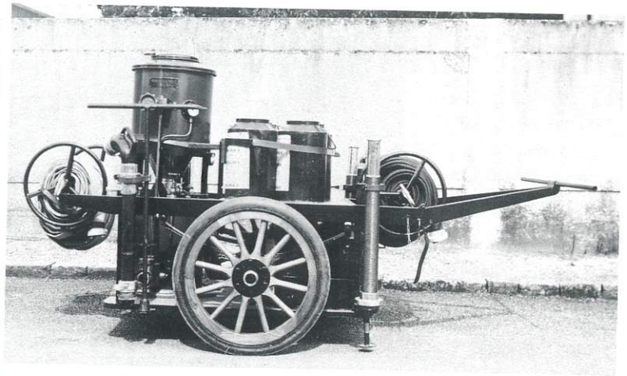
2-Achs-Militär-/Zivilschutzanhänger Frech-Hoch AG, Sissach, Blache Gygax AG, Zofingen

AUFS DETAIL KOMMT ES AN

SPEZIALARBEITEN

Schon immer haben sich verschiedene Carrosserie- und Fahrzeugbau-Betriebe mit dem Bau von Spezialfahrzeugen und Aufbauten beschäftigt. So unter anderem Feuerwehr- und Krankentransportwagen sowie Seilbahnkabinen und gewisse Spezialeinrichtungen an und auf Schienenfahrzeuge.

Spezialwagen JWB Basel J. Kölz, Basel



Pumpenwagen Feuerwehr J. Kölz, Basel

Feuerwehrautos

Der Bau von Feuerwehrwagen kann auf eine lange Tradition zurückblicken. So wurde nach dem Ersten Weltkrieg mit dem Aufbau von Feuerwehrfahrzeugen auf Schweizer Fahrzeugen begonnen. Hier waren Funktionalität und qualitativ hochwertige Verarbeitung absolut zwingend. Neben dem Bau von Drehleitern und Mannschaftswagen auf Lastwagenchassis wurden auch Feuerwehrwagen auf Personenwagenchassis aufgebaut und

Tanklöschfahrzeug 4x4 mit 2000 l Wasser
Hauser AG, Wiedlisbach

Tanklöschfahrzeug 4x4, 13,5 t
2000 l Wasser,
300 kg Schaum,
Geser AG,
Littau

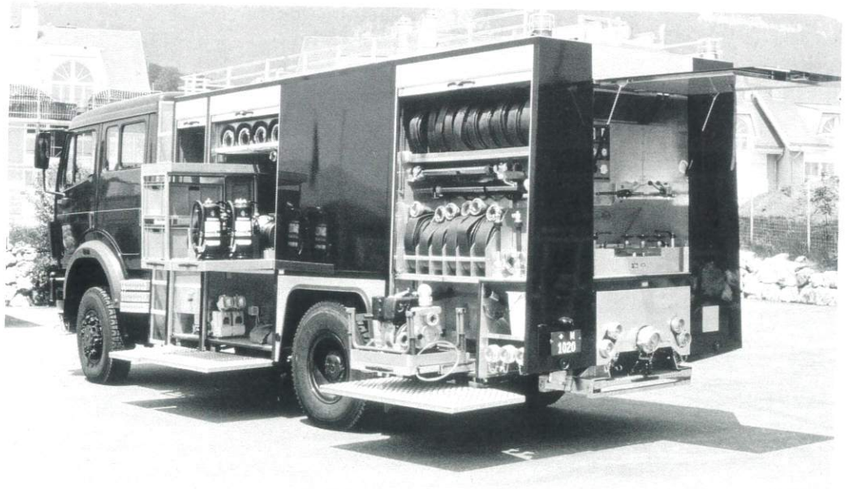
Tanklöschfahrzeug 4x4
1800 l Wassertank
Hauser AG,
Wiedlisbach

bei den Feuerwehren in Stadt und Land eingesetzt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Feuerwehrtechnik laufend verbessert. Dank der Verbesserungen bei den Basisfahrzeugen wurde der Fahrzeugpark der Feuerwehren laufend modernisiert und ergänzt. Einzelne Firmen begannen sich in diesem Sektor zu spezialisieren und entwickelten das TLF, das sogenannte Tanklöschfahrzeug. Aber auch Spezialfahrzeuge für die Öl- und Chemiewehr wurden entwickelt und gebaut.

Feuerwehr-Pionierwagen
mit Rolladen
und Auszügen
Walde AG,
Uster

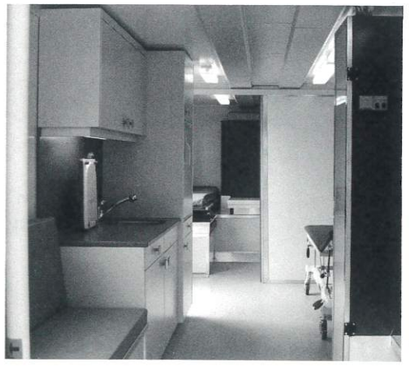
Tanklöschfahrzeug 4x4, 14,5 t,
2500 l Wasser,
300 kg Schaum
Brändle AG, Wil



Tanklöschfahrzeug 4x4 mit
2800 l Wasser +
500 kg Schaum
Hauser AG,
Wiedlisbach

Krankentransportautos

In den dreissiger Jahren wurde mit dem Bau von Krankentransportwagen auf Personenwagenchassis begonnen. Dem zweckmässigen und sauberen Innenausbau der Krankenwagen musste besondere Beachtung geschenkt werden. Auch nach dem Zweiten Weltkrieg gingen bei den Carrosseriebetrieben Bestellungen für den Bau von Sanitätsfahrzeugen ein. Der zunehmende Fortschritt in der Medizinaltechnik führte dazu, dass die Fahrzeuge nicht nur zum Transport der Kranken und Verletzten eingesetzt wurden. Bereits während der Fahrt ins nächste Krankenhaus wurde mit der Behandlung begonnen. Der Bau dieser fahrbaren «Notfallstationen» führte zu einer Spezialisierung der Anbieter.



Sanitätsfahrzeug der Stadt Zürich
Sattelauflieger
8,5x2,5 m
Baldinger AG,
Urdorf

Krankenwagen
Kompletter Innenausbau für Krankentransport.
Fahrzeug auf Chevrolet Chevy Van 1982
Carrosserie Köng AG, Basel

Flughafenfahrzeug zur Flugzeugenteisung
Walde AG, Uster

Flughafenfahrzeuge

Mit der Entwicklung und Intensivierung des zivilen Luftverkehrs und dem damit verbundenen Ausbau der Flughäfen Kloten und Genf wurde ein neues Betätigungsfeld im Spezialfahrzeugbau geschaffen. Spezielle Busse bringen die Passagiere zu den Flugzeugen oder holen diese nach der Landung ab, Treppenfahrzeuge ermöglichen den bequemen Ein- und Ausstieg in die Flugzeuge, Transportwagen besorgen den reibungslosen Ein- und Auslad des Gepäcks der Passagiere, Fahrzeuge mit hydraulisch betätigten Hebebühnen ermöglichen eine bequeme Anlieferung der Bordverpflegung. Trotz des Baus von «Finger-Docks» auf den Flugplätzen ist der Bedarf an solchen Spezialfahrzeugen immer noch vorhanden.

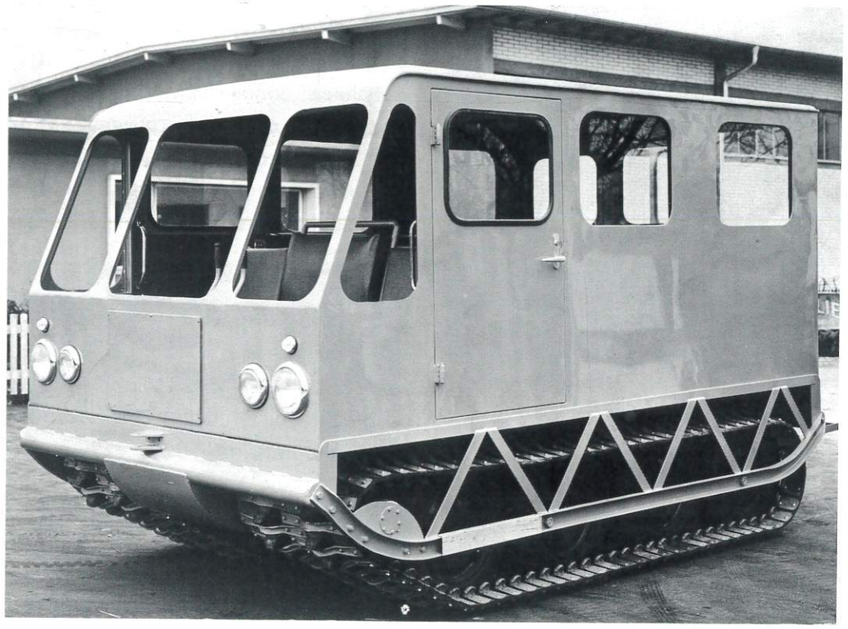
Umlaufbahnkabine, Modell OMEGA 6 fl
CWA-Constructions SA, Olten

Seilbahnkabinen

In den fünfziger Jahren gelang es einigen Betrieben, die durch den Ausfall von Personenwagen-Spezialcarrosserien entstehende freie Kapazität mit dem Bau von Seilbahnkabinen zu nutzen. Die Erschliessung der Bergwelt für den Tourismus und der damit verbundene Ausbau des Fremdenverkehrs unterstützten diese Entwicklung. Für verschiedene Bergbahnen im In- und Ausland wurden Gondeln und Seilbahnkabinen gebaut. Dabei konnten viele Erkenntnisse aus dem Fahrzeugbau (Leichtbau) übernommen und angewendet werden. Bis heute konnten sich verschiedene Carrosseriebetriebe auf diesem Gebiet im Markt behaupten. In der Schweiz öffnet sich zunehmend ein Markt, um das bestehende Material durch neue Entwicklungen mit noch höherer Kapazität zu ersetzen.

Schneeräumungsgeräte

Mit der Zunahme des Individualverkehrs und des Wintertourismus sowie dem Ausbau des Strassenverkehrsnetzes und der Nationalstrassen wurden die Anforderungen an schneefreie Strassen immer höher. Es entstanden auch hier Spezialbetriebe, die sich auf den Bau von Pflügen, Schneeschleudern sowie Salz- und Splittstreumaschinen konzentrierten.

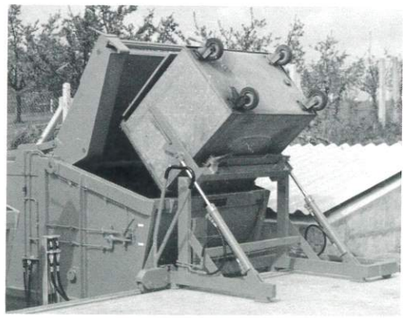


Pistenfahrzeug mit Spezialaufbau Walde AG, Uster

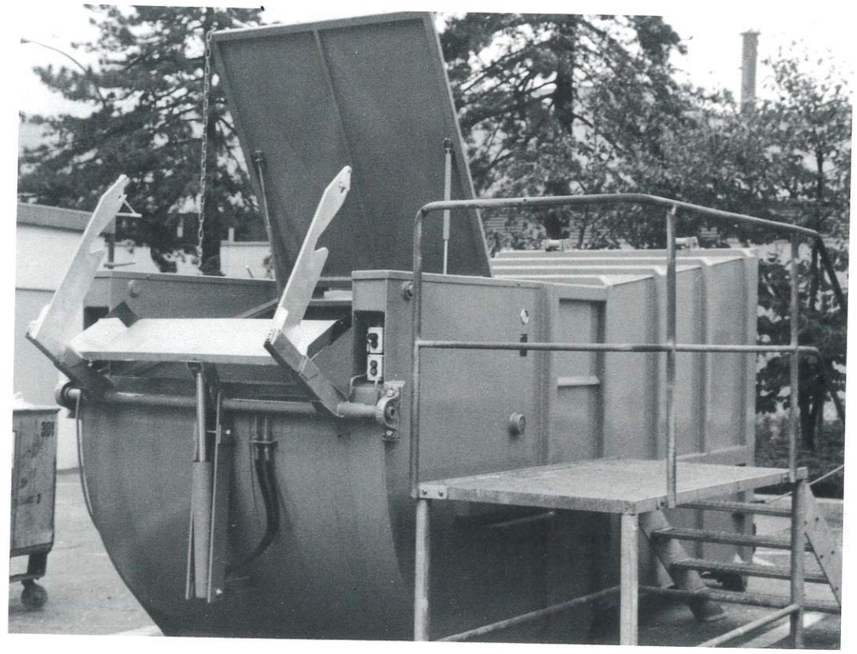
Transport- und Sanitätsfahrzeug für den Kraftwerkbau Mauvoisin VS 1962 Carrosserie Rosenberger AG, Dübendorf

Umwelttechnik

In den siebziger Jahren fand ein Umdenken im Umweltbewusstsein der Bevölkerung statt. Der Wille zum «Recycling» von Glas, Kunststoffen, Aluminium und Papier wurde immer stärker und fand im Bau von Sammelbehältnissen und deren Transportfahrzeugen seinen Niederschlag. Auch der Bau von Kehrichtsam-



Metallspäne-entsorgung Nencki AG, Langenthal



Kehricht-Kompaktier-Container mit Einkipp-Vorrichtung Nencki AG, Langenthal

melfahrzeugen kann auf eine bereits lange Tradition zurückblicken.
Als neuere Entwicklungen können die Kehrichtumschlagstationen bezeichnet werden. Hier wird der in Sammelwagen oder Mulden angelieferte Kehricht hydraulisch verdichtet, um den Transportaufwand zu den wenigen Verbrennungsanlagen zu minimieren. Zudem entstanden in den letzten Jahren Sortieranlagen zum Teil auch für Bauschutt. Entsprechend waren die Fahrzeugbauer stets in der Lage, die für Umschlag und Transport notwendigen Einrichtungen zu konstruieren und herzustellen.

Baustellenfahrzeuge

Die schweizerische Wirtschaftsgeschichte ist seit Ende des Zweiten Weltkrieges durch mehrere starke Baubooms gekennzeichnet. Dies waren für die Fahr-

Mobile Arbeitsbühne Nencki AG, Langenthal

Kettengerät
Nencki AG,
Langenthal

zeugaufbauer jeweils kreative Phasen zur Entwicklung bedarfsgerechter neuer Aufbauten. Einen gewaltigen Aufschwung nahmen die sogenannten Wechselladekipper. Es entstanden Haken- und Kettenabrollgeräte und Betonsilos. Zunehmender Beliebtheit erfreuen sich auch vorwiegend hydraulisch betätigte Wechselsysteme. Damit kann mit einem Chassis eine Mehrzahl von Aufbauten transportiert und betätigt sein.

Viele Baustellenaufbauten werden ergänzt durch hydraulisch betätigte Krane, die meist aus Importprogrammen angeboten, aber von heimischen Fahrzeugbaufirmen aufgebaut und gewartet werden.

ter ausgerüstet, während die Haken- und Kettenaufbauten der Lkw den Ver- und Entladevorgang sicherstellen.

Nebst Kühlaufbauten und andern Nutzbehältern entstand eine Reihe von Sonderaufbauten zum Beispiel für den Fahrleitungsbau, Kipper für Schotter- und Aushubtransporte, Aufbauten zum Transport und Umschlag von Kabeltrommeln sowie Hub- und Hebebühnen aller Art.

Schiene – Strasse

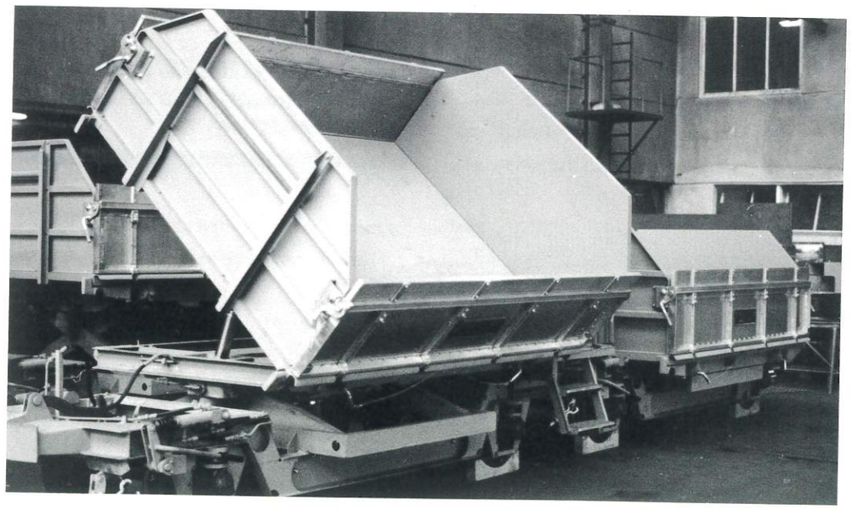
In den letzten Jahren haben sich die ursprünglich harten Fronten zwischen Schienen- und Strassentransport-Interessen aufgeweicht.

Der Umschlag von Containern vom Strassen-Lkw auf den Eisenbahnwagen und umgekehrt hat sich in jüngster Zeit für verschiedene Güter verheissungsvoll entwickelt. Die Eisenbahnwagen sind mit Drehschemeln zur Aufnahme der Behäl-

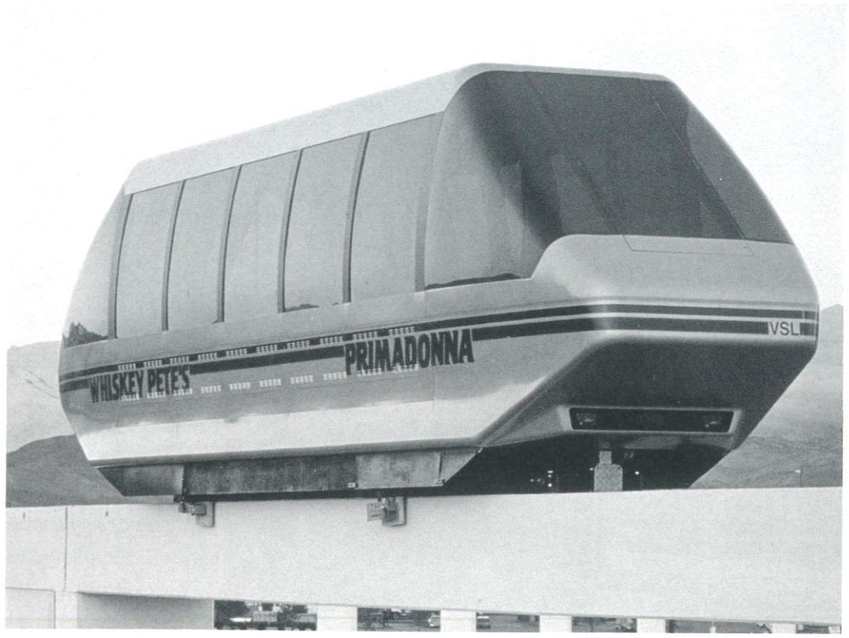
Hebebühne für
Fahrleitungs-
bau
Nencki AG,
Langenthal

Kehricht-
Umschlags-
station
Nencki AG,
Langenthal

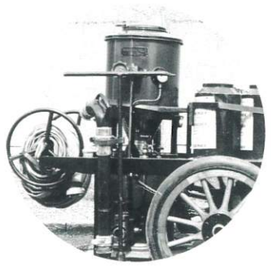
Dreiachs-Lkw
mit Scheren-
plattform für
Trolleybus-
oder Strassen-
bahn-Ober-
leitungen-
unterhalt
Metanova SA,
Cressier

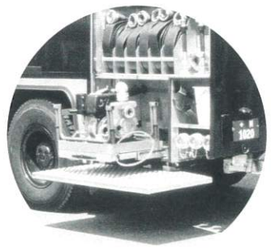


2-Seiten-Kipper
auf BOB-Wag-
gon mit
Schienen-
klemm-
vorrichtung
Nencki AG,
Langenthal



Primadonna, USA
CWA Shuttle
CWA-Constructions SA, Olten





SPONSOREN

Der Schweizerische Carrosserieverband VSCI möchte sich bei den nachfolgenden Unternehmen und Verbänden für die Unterstützung herzlich bedanken.

ALLEGA

Die Allega AG ist Ihr kompetenter Partner mit Fachwissen für den Nutzfahrzeugbau. Für Sie halten wir das grösste und umfassendste Aluminium-Lagersortiment der Schweiz bereit. Sie erhalten innert weniger Stunden Aluminium-Walz- und -Pressprodukte sowie Bauteile und Bausätze inkl. allen Systemzubehören direkt, dank leistungsfähigem Anarbeitungscenter einbaufertig, an Ihr Domizil geliefert.
ALLEGA AG IHR KOMPETENTER PARTNER.

stein. Im Angebot sind aufbaufertige Bausätze für die unterschiedlichsten Chassistypen mit allen Zubehörteilen, wie Verschlüsse, Scharniere und Dichtungen.

Alu – Systemtechnik
Eine Sparte der Aluminium Münchenstein

Alu-Systemtechnik – eine Sparte der Aluminium Münchenstein

Carrossiers der ganzen Schweiz schätzen die robusten, korrosionsbeständigen und reparaturfreundlichen Leichtmetall-Aufbauten von Alu-Systemtechnik – der Vertriebsorganisation für Fahrzeugbau und Systemprofile von Aluminium München-

eurotax

– ein internationales Unternehmen

Eurotax…
… ist ein internationales Dienstleistungsunternehmen mit Niederlassungen in 19 europäischen Ländern.
… verfügt über ein mehr als 35jähriges Know-how in der Automobilbranche.
… verlegt über 130 Fachpublikationen in 12 Sprachen und gibt Software-Programme in 5 Sprachen heraus.
… ist absolut neutral und unabhängig, das heisst, niemand anderem als dem Markt verpflichtet

Schweizerische Bankgesellschaft

Als weltweit tätige Grossbank und eine der führenden Schweizer Banken stellt

die Schweizerische Bankgesellschaft ihren Kunden sämtliche Dienstleistungen einer modernen Universalbank zur Verfügung.
Die SBG bietet ein umfassendes Leistungsangebot u.a. im Zahlungsverkehr, im Kreditgeschäft und in Geldanlagen sowie eine fundierte Beratung durch speziell ausgebildete, erfahrene Mitarbeiter. Auf eine persönliche, kompetente und rasche Abwicklung aller Bankgeschäfte wird besonderen Wert gelegt.

vfba
verein zur förderung der berufsbildung im autolackiergewerbe

sefa
société d'encouragement pour la formation professionelle des peintres en voitures

VFBA-Mitgliedfirmen beglückwünschen den VSCI zu seinem Fünfundsiebzigsten und wünschen ihm weiterhin ein erfreuliches Gedeihen.

AMAG Import, 8107 Buchs
Belfa AG, 8152 Glattbrugg
Du Pont de Nemours International SA, 1227 Carouge
Graf Lack AG, 8620 Wetzikon
Herbol Farben + Lacke AG, 6340 Baar
André Koch AG, 8902 Urdorf
3 M (Schweiz) AG, 8803 Rüschlikon
Walter Mäder AG, 8956 Killwangen
Max Meyer (Suisse) SA, 8604 Volketswil
Meguiar's Schweiz, 8700 Küsnacht
Mettler – Toledo (Schweiz) AG, 8606 Nänikon-Uster
Rutz & Huber AG, 8953 Dietikon
SIA Schweizer Schmirgel- und Schleif-Industrie AG, 8501 Frauenfeld
Spies Hecker AG, 4133 Pratteln
Gebr. Wälti AG, 9552 Bronschhofen

SMUV
FTMH
FLMO

cmv fcom

LFSA USSA USSL

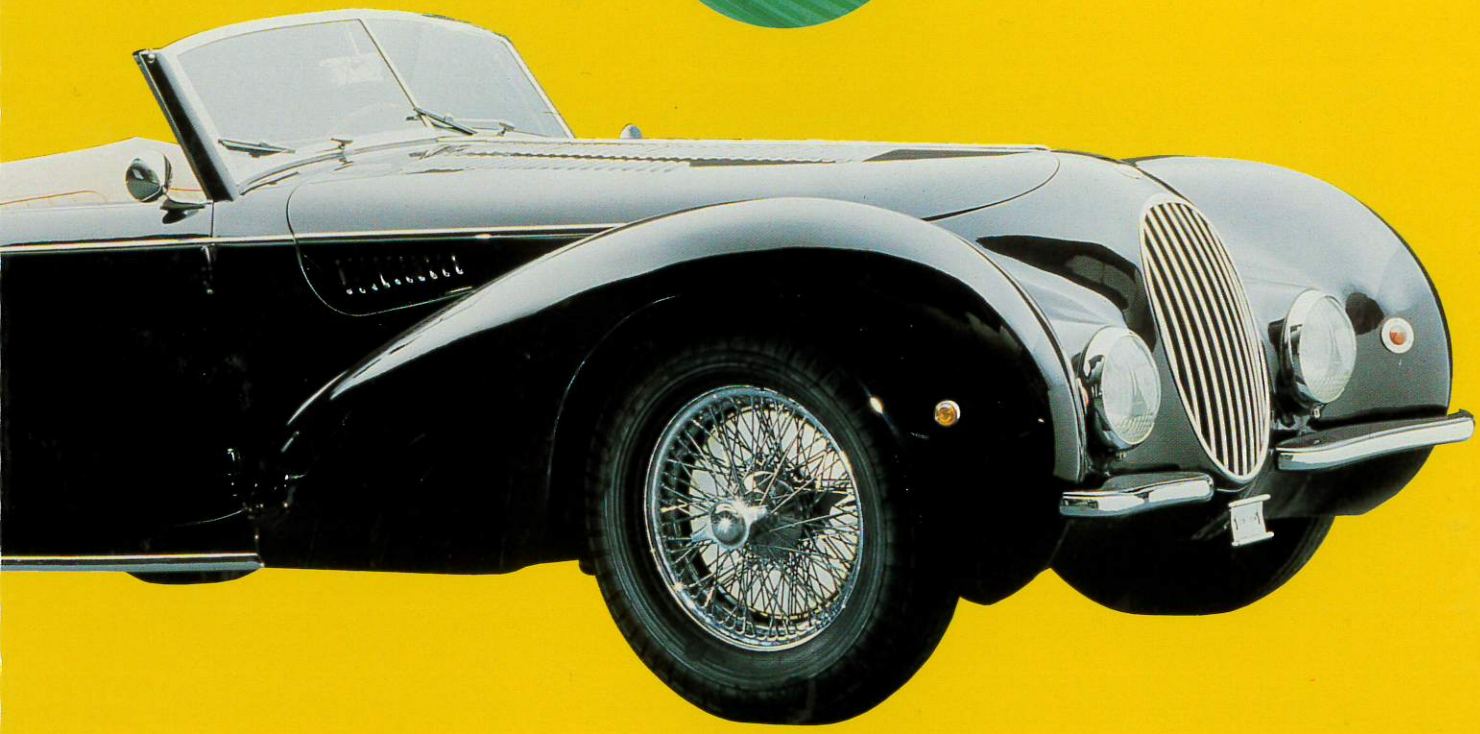
Die paritätisch zusammengesetze «Paritätische Landeskommission für das Carrosseriegewerbe PLK» ist das zentrale Organ der Vertragsgemeinschaft. Ihr obliegt der Vollzug und die Überwachung der Einhaltung der Vertragsbestimmungen. Bei Vertragsverletzungen urteilt sie in erster Instanz. Die PLK organisiert den Einzug der Unkostenbeiträge und befindet über die Ausgaben, die vor allem der Aus- und Weiterbildung dienen. Sie fördert die Zusammenarbeit zum Nutzen des Carrosseriegewerbes.

QUELLENNACHWEIS

Foto- und Bildquellen:
A. Dollfus, Paris
F. Engler, Zürich
Dr. A. Furger, Meilen
Schweiz. Carrosserieverband, Zofingen

Archive:
A. Heimburger, Basel
J. Kölz, Basel
Infothek Carrosserie Worblaufen
U.P. Ramseier, Effretikon
VSCI Zofingen und div. VSCI-Mitglieder

Textquellen:
- «Kutschen und Schlitten in der Schweiz»
  Dr. A. Furger, Meilen, Verlag NZZ
- «50 Jahre VSCI»
  Schweiz. Carrosserieverband, Zofingen
- «Hundert Jahre Schweiz. Alpenposten 1932»
- «Automobil-Revue»
  Hallwag Verlag, Bern
- «Die letzten Schnauzen Postautos»
  J. Biegger, 1981
- «Paul Jaray, Stromlinienpionier»
  H.P. Bröhl, Eigenverlag 1978, Bern
- «Paul Jaray, Aerodynamiker, Konstrukteur und Erfinder»
  B. Glaus, Industriearchäologie 4/1984, Umiken
- «Stromlinienform»
  C. Lichtenstein und F. Engler, Zürich
  Verlag Lars Müller 1992, Baden



VSCI 75 JAHRE • ANS • ANNI