

### Woher kommt die Unsicherheit der Schweiz?

Ist die Schweiz, durch ihre Volksabstimmungen, nicht einfach viel transparenter als jedes andere Land und damit ungeschützter gegen Kritik? Ist es deshalb für einen Politiker nicht die schwierigste Aufgabe überhaupt, schweizerischer Bundesrat zu sein? Kann die Regierung stark sein, wo das Volk stark ist? Der Bundesrat muss meisterhaft ausgleichen zwischen selbstbestimmter Schweiz und fremdbestimmter EU. Der Bundesrat braucht für seine schweizerische Staatskunst unsere volle Unterstützung.

EDGAR RUF, DÜSSELDORF

[HTTP://HOME.ARCOR.DE/EDGAR.RUF](http://home.arcor.de/edgar.ruf)

### Diese Schweizer Wähler

Die meisten Kantone der Schweiz sind deutschsprachige Kantone, deren Stimmen je nach Initiative den Ausschlag für ein Ja oder ein Nein geben. Die Schweizer wollen selbst über ihr Schicksal bestimmen und keine Anweisungen von der EU erhalten. Die französischsprachige Schweiz hat von Frankreich geprägte linke Ansichten, und ihre politischen Vertreter sind bereit, die Schweiz an die EU zu verkaufen. Zum Glück sind diese Wähler in der Minderheit, und ich hoffe, dass die Schweiz trotz der Annahme der SVP-Initiative ein florierendes und beneidenswertes Land bleiben wird.

GUY NICOLAS,  
DIJON, FRANKREICH

### Schadensbegrenzung

Erschüttert von den Ergebnissen der Abstimmung vom 9. Februar über die Einwanderung muss ich meiner Entrüstung gegenüber den begriffsstutzigen und ahnungslosen Initianten und meiner Enttäuschung gegenüber den politischen, wirtschaftlichen und gesellschaftli-

chen Kreisen, die gegen die Initiative waren, Luft machen, da sie es nicht geschafft haben, die verbreiteten Lügen aufzudecken und die sonstigen Gefahren für unser Land aufzuzeigen. Jetzt kann unsere politische Führung Schadensbegrenzung betreiben; vielen Dank und viel Erfolg.

JEAN-FRANÇOIS MONNIER,  
ST. JULIEN DE PEYROLAS, FRANKREICH

### Inakzeptables Editorial

Bezüglich der Einwanderungsinitiative klassiert Barbara Engel die Schweizer entweder als WEITSICHTIG (clairvoyant) oder dann als KLEINMÜTIG, und EGOISTISCH. Eine solch intolerante und beleidigende Qualifizierung könnte man sich von einem Politbüro eines totalitären Staates vorstellen, jedoch nicht von einem Land, das für Demokratie und Freiheit steht. Barbara Engel sollte sich für ihre geschmacklose Entgleisung entschuldigen.

HANS WALDISPUHL,  
SHEDIAC BRIDGE, KANADA

### Danke!

Nach den «unglücklichen» Anschuldigungen in der Februar-Ausgabe (und ändern) möchte ich Barbara Engel und ihrer Equipe ein Kränzchen winden. Unter der Leitung von Barbara Engel hat sich die «Schweizer Revue» zu einer sehr vielseitigen und interessanten Zeitschrift entwickelt, die uns über das Geschehen in unserem Heimatland gut informiert. Über Inhalte geteilter Meinung zu sein, ist zweifellos gestattet, ganz nach dem französischen Sprichwort: «On ne peut contenter tout le monde et son père.» Schade, dass einige Leser ihre Kritik derart harsch formulieren. Diese unfeine Kritik ist alles andere als motivierend.

RAYMOND HOECHLI,  
BARCELONA, SPANIEN

Never give up – Louis Chevrolet

«ERINNERUNGEN SIND SO ZIEMLICH ALLES, was geblieben ist vom spektakulären Leben, das Louis Chevrolet von La Chaux-de-Fonds nach Paris und schliesslich in die USA führte, wo er einer der grössten Rennfahrer aller Zeiten wurde.» Dies stand am 18. März 1938 in der amerikanischen Zeitung «The Corpus Christi Times». Nun hat sich Martin Sinzig, ein Schweizer Wirtschaftsjournalist, auf den Weg durch Europa und Nordamerika gemacht, um diese Erinnerungen festzuhalten und biografisch zu präsentieren. Entstanden ist das Buch «Louis Chevrolet – Der Mann, der dem Chevy seinen Namen gab», die Schilderung des abenteuerlichen Lebens des Neuenburgers, der an seinem 22. Geburtstag per Schiff in New York ankam und in den USA zu einem der einflussreichsten Motoren- und Rennwagen-Konstrukteure wurde.

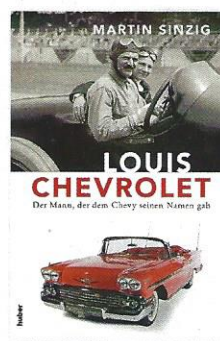
Heute kennt jeder den Namen Chevrolet. Doch was steckt hinter diesem Namen? Die Lebensgeschichte des Firmengründers Louis Chevrolet, geboren am 25. Dezember 1878 in La Chaux-de-Fonds, gestorben am 6. Juni 1941 in der Motor-City Detroit, blieb lange im Dunkeln. Die zum 100-jährigen Firmenjubiläum von Chevrolet 2011 erschienene Biografie ist das Resultat langjähriger, minutiöser Recherchen. Sie präsentiert neue Erkenntnisse und bisher unveröffentlichte Zeitdokumente und Fotografien zusammen mit Presseartikeln zu den Höhen und Tiefen der frühen Automobilindustrie. Sinzig erläutert zudem erstmals detailliert die Vorgänge rund um die Gründung und Entwicklung der Firma Chevrolet. Er präsentiert aber nicht nur das Werk des genialen Konstrukteurs und Tüftlers, sondern auch Louis Chevrolet als Menschen, der seiner Familie tief verbunden war, als hingebungsvoller Bruder und Vater und treu sorgender Ehemann. Eine besondere Note verleiht dem Buch das Vorwort des früheren langjährigen General-Motors-Entwicklungschefs und ebenfalls Amerika-Schweizers Bob Lutz.

GM, das Mutterhaus von Chevrolet, wurde von der Wirtschafts- und Finanzkrise zu Beginn des 21. Jahrhunderts stark getroffen und musste sich in einem schmerzhaften Prozess neu ausrichten. Der Reorganisation fiel die traditionsreiche Marke Pontiac zum Opfer – der etablierte Schweizer Name überlebte hingegen. Dank Chevrolet gelang GM 2010 der grösste Börsengang aller Zeiten. Chevrolet hat sich zur viertgrössten Marke der Welt weiterentwickelt.

Sinzig, selbst passioniert von der amerikanischen Automobilität, wuchs in der Muscle-Car-Generation auf und erlebte hautnah die Erdölkrise der frühen Siebzigerjahre und damit das vorläufige Ende der grossen und starken Strassenkreuzer.

Die «Nicht-nur-Chevrolet-Biografie» ist lesenswert für all jene, die sich für die internationalen wirtschaftlichen Zusammenhänge des frühen 20. Jahrhunderts interessieren.

Anhand seines Lebens und seines Einflusses in der Automobilindustrie zeigt sie den wirtschaftlichen Hintergrund der heutigen Mobilität und der sich abzeichnenden Globalisierung. THOMAS KALAU



MARTIN SINZIG, «Louis Chevrolet – Der Mann, der dem Chevy seinen Namen gab»; Orell Füssli Sachbuch, 2011; 190 Seiten. CHF 35.–, Euro 25.–