

Zeitschrift: Profil : sozialdemokratische Zeitschrift für Politik, Wirtschaft und Kultur
Herausgeber: Sozialdemokratische Partei der Schweiz
Band: 47 (1968)
Heft: 11

Artikel: Am Beispiel Citroëns
Autor: Scheuer, Georg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-347408>

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 23.02.2026

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

Grabschrift für Rosa Luxemburg

Hier liegt sie begraben
Rosa Luxemburg
Eine Jüdin aus Polen
Vorkämpferin deutscher Arbeiter
Getötet im Auftrag
Deutscher Unterdrücker, Unterdrückte
Begrabt eure Zwietracht!

Bert Brecht

Georg Scheuer

Am Beispiel Citroëns

Vierzehn Tage lang grübelte Frankreichs General-Präsident, ehe er Citroëns «Heirat auf italienisch» mit Fiat verbot. Der Beschluss stand von Anfang an fest. Es ging um die Formulierung. De Gaulle verteidigt französischen «Industriebesitz» nach den alten Grundsätzen der patriotischen Landesverteidigung. Moderne wirtschaftliche und finanzielle Überlegungen von europäischem Format finden da nur sehr schwer und langsam Einlass.

Heiratspläne . . .

Das vorläufige Ergebnis ist ein «halbes Veto». Citroën und Fiat sollen wohl «zusammenarbeiten», aber keinen allzu grossen Aktientausch vornehmen. Für 20 Prozent ausländische Beteiligung braucht man in Frankreich eine spezielle Erlaubnis des Finanzministeriums, die verweigert werden kann. In den Kulissen wird jetzt um die eventuelle Grösse des Aktienpaketes weiter gehandelt und verhandelt.

Zugleich ist de Gaulle gezwungen, auf die vorher geplante gut französische «Ehe zu dritt» mit Renault und Peugeot zu verzichten; die «Mitgift» reicht nicht aus. Mit anderen Worten, das gaullistische Frankreich verfügt einfach nicht über die Mittel der gaullistischen Grossmachtpolitik. Das ist vorläufig die wichtigste Lehre der Citroën-Affäre.

. . . ohne Mitgift

Als kürzlich Simca von Chrysler verschluckt wurde, war Paris vor vollendete Tatsachen gestellt worden. Allerdings war man bei Simca an aus-

ländische Beteiligungen schon gewöhnt. Auch Fiat hatte in diesen französischen Werken seit langem ein Aktienbündel. Citroën hingegen gilt seit Generationen als französisches Bollwerk mit Glanz und Prestige. Die Firma ist ausserdem Armeelieferant. Dass dieses Werk nun von Turin her befehligt werden soll, empfindet der General als Zumutung.

Über die vorläufige Aktienmehrheit des Citroën-Besitzers Michelin in einem mit Fiat fusionierten Konzern macht man sich keine Illusionen. Man weiss erfahrungsgemäss, dass die Dinge immer mit relativ kleinen ausländischen Beteiligungen beginnen und dann bei der ersten Gelegenheit zu Verschiebungen führen. Frankreichs Industrie und Finanzen sind einfach zu schwach, um solchen Manövern gewachsen zu sein. Daher der vorbeugende staatlich-nationalistische Riegel.

Atom und Gloire

Statt Beschränkungen braucht die französische Industrie aber finanzielle Unterstützung. Der Staat kann sie nicht gewähren, er verpulvert Milliarden für unproduktive Zwecke, insbesondere für die Atomrüstung. Davon profitieren nur wenige privilegierte Firmen wie Dassault. Prestige und Gloire werden grossgeschrieben, die Volkswirtschaft kommt dabei unter die Räder.

Wir sind hier im Herzen eines Problems, das nicht nur für den Kampf der Autogiganten gilt, sondern darüber hinaus für die ganze französische Schwerindustrie im europäischen und internationalen Konkurrenzkampf. Frankreich ist immer noch vor allem ein Land der Klein- und Mittelbetriebe. Normalerweise ist es im Rennen mit entwickelten Industriestaaten wie Deutschland, England oder gar Amerika von vornherein unterlegen. Die industrielle Umstellung Frankreichs ist noch im Gange. Sie erfolgt mit Verspätung, grössten Schwierigkeiten und Widerständen nicht nur der kleinen und mittleren, sondern auch der grossen Unternehmen, die sich auf die neue Zeit nicht umstellen wollen. Allzu lange lebten sie im Schutz der Zollmauern und der Routine. Hinzu kommen die französischen Steuerlasten und die veralteten Konzepte.

Die Citroën-Affäre illustriert den krassen Widerspruch zwischen grosssprecherischer Machtpolitik und tatsächlichen industriellen Möglichkeiten. Es ist nicht das erste und bestimmt nicht das letzte Beispiel dieses Konfliktes. Auch die Eingliederung des französischen Bull-Werkes in die amerikanische «General Electric» erregte den Zorn des Elysée. Die Operation wurde trotz mannigfacher Querschüsse vollzogen. Pariser Staats- und Industriekapitäne suchten vergeblich eine «rein französische» Lösung. Ebenso bemächtigte sich kürzlich der belgische Finanzbaron Empain der französischen Firma Schneider. De Gaulles Veto war umsonst gewesen.

Hunderte von französischen Betrieben geraten so unter ausländische Finanzkontrolle. Andererseits sind französische Firmen nur in den seltensten Fällen imstande, im Ausland Wurzeln zu schlagen.

Veraltetes Kursbuch

Wieso, wird mancher fragen, mischt sich der General-Präsident, der von Wirtschafts- und Finanzfragen bekanntlich nicht übermässig viel versteht, überhaupt in Angelegenheiten der Privatindustrie? Diese Frage ist naiv. Längst ist die Kapitalkonzentration zur Staatsaffäre geworden. Die sprunghaft gewachsenen Produktivkräfte sprengen die nationalen Grenzen. Der Konkurrenzkampf ist immer mehr international, kontinental, global. Diesem unaufhaltsamen Prozess entspricht die Beseitigung der Zollschränken im Rahmen der EWG als Etappe zu immer grösseren Märkten.

All das ist selbstverständlich auch im Elysée bekannt, widerspricht aber nationalistischen Vorstellungen. Schon die Schaffung des Gemeinsamen Marktes war den Gaullisten ein Dorn im Auge. Sie bekämpften die Anfänge der EWG, so lange es möglich war. Schliesslich musste sich der wieder zur Macht gelangte General mit den Tatsachen abfinden. Dennoch versucht man es immer wieder mit Erpressung und Sprengungsversuchen. Die Interessen der französischen Wirtschaft sind aber mit gaullistischem Prestige nicht immer identisch. Das führt zu dramatischen Kulissenkämpfen.

Am liebsten würde der General die Citroënwerke verstaatlichen, dem Beispiel Renault entsprechend. Es ist aber nicht gewiss, ob sich dafür gegenwärtig die notwendige Parlamentsmehrheit bereitfände.

Man versteht somit das lange Grübeln des Präsidenten. Die Wirtschaft folgt unbarmherzigen Gesetzen, die im gaullistischen Kursbuch nicht vorgesehen sind.

Bumerang

Wieder einmal wittert man hinter Fiat die USA. Angeblich «schöne» die amerikanische Konkurrenz das Turiner Werk, behauptete «Figaro» schon vor Wochen. Ausserdem arbeite Fiat in amerikanischem Tempo. In Wirklichkeit begünstigt General de Gaulle gerade durch seine Vetos die amerikanische Industrieoffensive in Europa. Klarerweise sind nur grosse europäische Einheiten imstande, der amerikanischen Konkurrenz zu widerstehen. Fiat-Citroën wären eine solche Kraft.

Andererseits könnte ein Scheitern des italienisch-französischen Projektes auch zu einer Annäherung zwischen Fiat und VW führen. Ein deutsch-italienischer Zusammenschluss hätte für die ganze französische Automobilindustrie verheerende Folgen. Mit diesen sehr realistischen Argumenten versuchen französische Wirtschaftsfachleute jetzt dem eigensinnigen General-Präsidenten ins Gewissen zu reden. Mit welchem Erfolg, bleibt abzuwarten.