Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 41 (1965-1966)
Heft: 10

Artikel: Blick in die Welt
Autor: Gross, Edwin Bernhard
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1079525

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: 01.10.2025

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

Blick in die Welt

Von Edwin Bernhard Gross

Ostwärts eingespurt

Unter staatspräsidialem Druck de Gaulles sind die französischen Autofirmen Renault und Peugeot auf eine vaterländisch-industrielle Großmachtachse montiert worden. In Abwehr der Konkurrenz der amerikanischen Autoriesen ging dabei ein zugleich privates und altes Familienunternehmen, Peugeot nämlich, mit einem völlig verstaatlichten eine «evolutionäre Vereinigung» ein. Dies ruft der Frage: Wie lange rollt Citroën noch allein? Jedenfalls ist die Parallelschaltung der französischen Autoindustrie auf de Gaulles Natopolitik und zugleich auf seine Dialektik im Umgang mit Moskau in vollem Gange.

Das private italienische Großunternehmen Fiat schloss indessen, während Außenminister Gromyko im Vatikan dem Papst die Reverenz erwies, das «größte Autogeschäft» mit den Sowjets ab. Im Jahr 1970 wird Fiat in der Sowjetunion aus modernsten Werkstätten jährlich 700 000 Wagen auf Rußlands Straßen rollen lassen, dreimal soviele Autos als heute in der Sowjetunion hergestellt werden. Die verstaatlichten französischen Autowerke aber erhielten den Auftrag, die sowjetischen «Moskwitsch»-Autowerke zu modernisieren, so daß deren Produktion von zur Zeit jährlich 80 000 Einheiten bis 1970 auf 350 000 gesteigert wird.

Die Produktion in diesem Serienstil dürfte soziologische und politische Wandlungen beeinflussen. Sie verlangt nämlich einen soliden Unterbau und eine Infrastruktur: Autostraßen, Tanksäulen, Garagen, Hotels. Die Flüssigkeit, die der dichtere Strom der Wagen fordert, setzt aber auch eine größere Freizügigkeit in weiten Räumen voraus. Es dürfte in den politischen Lenkungszentralen Moskaus errechnet worden sein, in welchem Stadium eine allgemeine Motorisierung bisherige Fesseln der Bewegungslust sprengen wird, indem die politisch Kontrollierten in ihre Autos steigen, um sich so rasch zu bewegen wie die Kontrolleure. Die Planungsstatistiker dürften darüber hinaus genau Bescheid wissen, in welchem Maß das Auto bis heute in der Sowjetunion ein rein städtisches Verkehrsmittel blieb. Wie lange wird es dauern, bis es die Dorfbewohner beweglicher macht? Das ist auch eine politische Frage.

Während Fiat mit Moskau verhandelte, kamen seine Unterhändler zum Schluß, daß eine allgemeine Motorisierung von den andern Ostblockländern nicht mehr als sowjetisches Privileg geduldet werde. Kaum war das «größte Geschäft» mit den Sowjets unter Dach, konnte das Turiner Unternehmen auch mit Warschau einen Abschluß unterzeichnen. Prestigebedürfnisse sind sogar im Osten goldener Boden für Autoverkäufer. In Rumänien rollte die «British-Motor-Corporation» ein. Und es war kein Zufall, daß Präsident Johnson zur gleichen Zeit dem Kongreß den Entwurf zu einem Gesetz ankündigte, das eine Förderung des Osthandels verspricht.

Wenn die westliche Autoindustrie auf derart breitem Band ostwärts einspuren kann, so, weil eine allgemeine Motorisierung heute zur Grundlage jeder hochentwickelten Industrienation wird und der soziale Ehrgeiz der osteuropäischen Völker darnach ruft. Das sind die Hebel, mit welchen die Autoindustrie der freien Welt plötzlich auf großen Koexistenzgang geschaltet worden ist.