

**Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte**

Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris

(Institut historique allemand)

Band 33/3 (2006)

DOI: 10.11588/fr.2006.3.50154

---

Rechtshinweis

Bitte beachten Sie, dass das Digitalisat urheberrechtlich geschützt ist. Erlaubt ist aber das Lesen, das Ausdrucken des Textes, das Herunterladen, das Speichern der Daten auf einem eigenen Datenträger soweit die vorgenannten Handlungen ausschließlich zu privaten und nicht-kommerziellen Zwecken erfolgen. Eine darüber hinausgehende unerlaubte Verwendung, Reproduktion oder Weitergabe einzelner Inhalte oder Bilder können sowohl zivil- als auch strafrechtlich verfolgt werden.

Volkswirten und einer Soziologin im letzten Kapitel des Bandes analysiert, wobei sie sich um eine ausgewogene Darstellung der Entstehungsbedingungen der Gesetze (*Lois Aubry*), der erhofften Effekte und der Folgen bemühen. Entscheidend für das Urteil über Erfolg und Scheitern waren aber auch diesmal weniger die Gesetze selbst, als die gesellschaftlichen Kräfteverhältnisse, die bestimmend für die Durchführung waren. Dienten seit dem 19. Jh. Effizienzgewinne durch flexiblere und kürzere Arbeitszeiten als Anreiz für die Unternehmen, so wollte die Regierung diese nun zur Schaffung neuer Arbeitsplätze einsetzen. Dieser Zielkonflikt scheint der tiefere Grund dafür zu sein, daß nur wenige Betriebe sich dem in den Gesetzen vorgesehenen System von Bindungen und finanziellen Anreizen überhaupt unterwarfen.

Die in der Einleitung des Bandes aufgestellten Anforderungen werden weitgehend auch erfüllt: Interdisziplinarität; Multiperspektivität mit Blick auf Akteure und Interessen; Darstellung der Arbeitszeitverkürzung als langfristiger Prozeß (ohne Linearität, mit häufigen Neuorientierungen und Begründungswechseln); Analyse auf verschiedenen Untersuchungsebenen (Diskurse, gesetzliche und effektive Arbeitszeit, unternehmerische Praxis und internationale Bezüge, Konstitution und Transformation von Institutionen); Parallelität von Normen unterschiedlicher Hierarchie (Gesetze, Tarifverträge, Fabrikordnungen, individuelle Verträge). Eine Gesamtdarstellung liefert der Band gleichwohl nicht, was die Herausgeber aber auch nicht anstrebten. Die einzelnen Kapitel sind letztlich zu uneinheitlich und jeweils auf spezifische Fragestellungen ausgerichtet. Zudem wird von den Autoren zuviel an ideen-, politik- und sozialgeschichtlichem Kontext vorausgesetzt. Dies betrifft insbesondere das ohnehin zu kurz kommende 19. Jh. Hier wären für das Verständnis Ausführungen zum politischen und juristischen Diskurs und der Entwicklung der Arbeiterbewegung sinnvoll gewesen, gerade zur Rolle des lange dogmatisch hochgehobenen Konzepts der *liberté du travail*. Der Zusammenhang von Arbeitszeitverkürzung, verspäteter und relativ schwacher gewerkschaftlicher Organisation und später Ausbildung eines eigenständigen, vom Zivilrecht losgelösten Arbeitsrechts mag zwar dem Spezialisten geläufig sein, wäre aber für die meisten Leser eine sinnvolle Ergänzung gewesen. Ein Schlußkapitel, das die großen Linien der Entwicklung auf den verschiedenen Ebenen herausarbeitet und die unterschiedlichen analytischen Schwerpunkte der Autoren zusammenführt, wäre zudem wünschenswert gewesen.

Zugleich sind aber alle Kapitel nicht nur informativ, sondern auch innovativ. Sie bieten eben mehr als nur eine Zusammenfassung der bisherigen Forschung, da sie mit Quellenarbeit und neuen Fragestellungen auch neue Erkenntnisse erbringen. Der umfassende Blick (besonders auf die betriebliche Realität) offenbart die Uneinheitlichkeit der Entwicklung besonders gut, die innerhalb des oft statisch wirkenden, einen linearen Fortschritt suggerierenden gesetzlichen Rahmens die besondere Heterogenität und Diskontinuität des Phänomens ausmacht.

Jürgen FINGER, Augsburg

BRUNO MARNOT, *Les ingénieurs au Parlement sous la III<sup>e</sup> République*, Paris (CNRS Éditions) 2000, 322 S. (Coll. CNRS Histoire), ISBN 2-271-05803-1, EUR 23,00.

Industrielle Revolution, Ingenieurwesen und Politik, diesen drei Themen und deren Interaktion geht Marnot in seiner Doktorarbeit nach. 280 Ingenieure verschiedener Herkunft und Ausbildung gehören im Laufe der 3. Republik dem Abgeordnetenhaus und dem Senat an. Ein kurzer Lebenslauf beschreibt sie, doch geht es Marnot in seiner Arbeit um mehr als Biographien im klassischen Sinne. Innenpolitik, Wirtschaftslage und Ausbau nationaler Infrastrukturen zwischen 1871 und 1940 bedingen einander. Aus diesem Grund untersucht er, bei welchen politischen Entscheidungsfindungen die Fachkompetenz der

Ingenieur-Parlamentarier von Bedeutung war, aus welchen Ingenieursschulen sie stammten und für welche Partei sie das Wort ergriffen haben. Seiner Arbeit liegt die Sichtung der Archive der Nationalversammlung und des Senats sowie der französischen Ingenieursschulen zugrunde.

Im ersten Abschnitt, der den Jahren 1871–1889 gewidmet ist, stellen die Abgänger der staatlichen Ingenieursschulen, genannt *Grandes Écoles*, den größten Anteil. Sie entstammen dem Großbürgertum und -industrie und verstehen sich als Verfechter einer Republik, die das Allgemeinwohl fördert und staatliche Impulse gibt, um Wirtschaft und Infrastruktur auszubauen. Marnot spricht von einer »*République des ingénieurs*«, mit Sadi Carnot an der Spitze (*École des Ponts et Chaussées*), der von 1887–1894 Staatspräsident war. Als neue parlamentarische Generation, die mit dem 2. Kaiserreich bricht, engagieren sich die Ingenieure für den Ausbau des Eisenbahnsystems. Aber auch die Flußschifffahrt und der Ausbau der Häfen, sowie die Pariser Untergrundbahn oder die Debatte Telegraph versus Telefon sind Themen, bei denen die Ingenieure sich stark machen oder von ihrer Partei aufgefordert werden, Position zu beziehen. Es werden hier nicht nur die großen Linien nationaler Infrastrukturen debattiert, sondern auch technische Details zur Abstimmung im Parlament vorgelegt.

In der Belle Époque, die Jahre 1889–1919 umfassend, treten die zivilen Ingenieure besonders hervor, zum Großteil Unternehmer mit einem kommunalen Mandat, die sich nicht mehr nur als Fachspezialisten sehen, die industrielle Errungenschaften tragen und fördern, sondern auch soziale Konsequenzen der Industriellen Revolution in ihre Überlegungen einbeziehen. Die Initiativen zum Ausbau der nationalen Infrastrukturen werden kritisch analysiert, manche Projekte, wie die Modernisierung der Überseehäfen, jahrelang ergebnislos diskutiert und die Zolltarifpolitik je nach politischer *Couleur* scharf kritisiert oder verfehlt. Wirkliches Neuland betreten die Ingenieure im sozialen Bereich. Die Schattenseiten der Industriellen Revolution, materielle und soziale Not, sollen durch staatliche Initiativen, so die Ingenieure Frédéric Le Play und Emile Cheysson, eingedämmt und somit das Auseinanderbrechen der Gesellschaft verhindert werden. Als Beispiele können die obligatorische Unfallversicherung und die Arbeiterrente angeführt werden.

In der Zwischenkriegszeit steigt der Anteil der zivilen Ingenieure weiter. Es handelt sich um Ingenieur-Parlamentarier, die die verschiedensten Ingenieursschulen absolviert haben, vermehrt auch Agrarschulen, und meist aus kleinbürgerlichen Kreisen stammen ohne familiäre Verbindungen zur Politik und ohne Verantwortung in der Kommunalpolitik. Gehören diese verstärkt linken Parteien an, sind die Ingenieure der *Grandes Écoles* meist Anhänger rechter Parteien. In der Zwischenkriegszeit profilieren sich die Ingenieure besonders in Ausschüssen. Die Themen reichen von der Energiewirtschaft und der Verwaltung der Industrienation Frankreich, über den Ausbau wichtiger, nationaler Infrastrukturen bis hin zur Modernisierung der Landwirtschaft. Da Abgeordnetenhaus und Senat vermehrt die Sachkompetenz in technischen Fragen abgesprochen wird, verliert die parlamentarische Karriere für Ingenieure an Interesse und sinkt deren Amtsdauer. Darüber hinaus erschweren die wirtschaftlichen Krisenjahre die parlamentarische Entscheidungsfindung.

Zusammenfassend läßt sich feststellen, daß die Ingenieure die parlamentarische Entscheidungsfindung nicht radikal verändert haben, sondern, sowohl was ihre politische Einstellung, als auch die wirtschaftlichen Interessengebiete sowie ihre soziale Herkunft anbelangt, Kinder der 3. Republik gewesen sind.

Dagmar SOLEYMANI, Paris