
Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte
Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris
(Institut historique allemand)
Band 23/3 (1996)

DOI: 10.11588/fr.1996.3.60416

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.

professionnel élevé (de nombreux accidents de travail: machines mal réglées ou défectives, passage du travail manuel à la production mécanisée mal ajustée). Les loisirs représentent un contrepois au travail, à l'entreprise, à l'aciérie. Mais leur portée reste limitée dans la mesure où la structure familiale elle-même, basée sur un revenu unique, renforce le travail excessif. La famille reflète la hiérarchie du lieu de travail: une personne qui dirige plusieurs autres.

Le »Crew-System« des années 1910–1930, basée sur une mécanisation complète des aciéries, a contribué à une rationalisation et décentralisation dans le cadre d'une productivité accrue. Le nombre de manœuvres diminue successivement au profit des ouvriers qualifiés bénéficiant d'une certaine autonomie professionnelle. Après des années de refus de dialogue de la part des patronats, l'Etat intervient durant la Première Guerre mondiale dans les affaires entrepreneuriales pour imposer une politique du moindre conflit social. Riches d'une première expérience de négociation, les syndicats américains obtiennent la reconnaissance, lors de la grande grève de 1919. Mais il s'agit d'une reconnaissance hors entreprise, c'est-à-dire d'une reconnaissance politique. La répression des directions empêche jusqu'en 1933, année où la représentation ouvrière devient un droit, toute forme d'engagement syndical. La solidarité ouvrière se trouve être un contrepois, qui fait ses preuves durant la crise économique des années 1930. Aux Etats-Unis, puisque les personnes licenciées ne sont pas définitivement exclues de l'entreprise, le syndicalisme garde sa combativité. Dans la Ruhr, l'Etat contrôle et intervient dans le système des relations industrielles dès 1914. La création de conseils ouvriers en 1917 et de comités d'entreprise en 1920 empêche une éclosion du mouvement syndical, car les initiatives du législateur privent les syndicats d'adhérents. Le point culminant est la »Ruhreisenstreit« de 1928 précédée d'une décision politique de passer à une production avec trois équipes et d'accorder une hausse des salaires. Ce conflit dénonce la fonction de médiateur de l'Etat et instaure désormais une négociation salariale au niveau de l'entreprise. Mais la crise économique n'est guère favorable aux négociations, elle apporte au contraire son lot de licenciements et de baisse des salaires. Selon Welskopp, c'est le nombre croissant de chômeurs qui empêche le syndicalisme de lutter pour la cause ouvrière et de mettre en place une action commune en Allemagne. Un vide syndical s'installe. »Vor diesem Hintergrund war auch ein wirkungsvoller Widerstand gegen die NS-Machtübernahme und die Zerschlagung des Gewerkschaftssystems völlig ausgeschlossen« (p. 669).

En l'espace de 70 ans la sidérurgie vit trois profondes restructurations au niveau technique, professionnel et social qui exigent du syndicalisme émergent de fortes capacités d'adaptation. En ce sens, les cycles courts de la conjoncture américaine ont été favorables à une organisation syndicale par métier. L'évolution économique particulière de la Ruhr – hausse jusqu'en 1870, puis dépression profonde – a empêché la création d'un mouvement syndical influent. Les archives d'entreprise ont apporté de riches enseignements. C'est dans ce contexte que l'on doit regretter que Thomas Welskopp n'ait pu intégrer une description du management.

Dagmar SOLEYMANI, Paris

Charles E. FREEDEMAN, *The Triumph of Corporate Capitalism in France, 1867–1914*, Rochester (University of Rochester Press) 1993, 147 S.

Charles Freedeman zeichnet die Entwicklung der französischen Handelsgesellschaften seit der Gesetzesreform von 1867 (Gründung einer Aktiengesellschaft bedarf nicht mehr der staatlichen Erlaubnis) bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges nach. Der Schwerpunkt liegt auf der Untersuchung der Investitionen der französischen Banken und der Kapitalbeschaffung durch die Unternehmen.

Zwischen 1868–1897 wurden jährlich 380 Aktiengesellschaften gegründet, zwischen 1898–1913 waren es 953. Diese Unternehmen gehörten in der Mehrzahl dem Bergbau, der Lebensmittel-, der chemischen und der metallverarbeitenden Industrie an. Was sowohl die

Zahl, als auch das Kapital der Gesellschaften angeht, stand Frankreich an zweiter Stelle hinter Großbritannien, aber vor Deutschland. Der Zusammenbruch der Bank Union Générale 1882 löste eine heftige Debatte über Sinn und Art des Gesetzes von 1867 aus, wobei liberale Stimmen eine gänzliche Befreiung der Handelsgesellschaften nach britischem Vorbild forderten, andere eine Rückkehr zum Code civil von 1807. Am wichtigsten schien aber der Schutz kleiner Aktionäre. Diesem Gedanken wurde in dem Gesetzestext von 1893 Rechnung getragen, der eine bessere Information der Aktionäre forderte und die Aktiengesellschaft nicht mehr der zivilen, sondern der Handelsrechtssprechung zuordnete. Der Boom der Handelsgesellschaften in den 1890er Jahren bedurfte der finanziellen Unterstützung, die von den Banken geliefert wurde. Freedeman hebt jedoch hervor, daß diese hauptsächlich den großen Firmen zugute kam. Diese Tatsache kann nicht, so Freedeman, auf die Auslandsinvestitionen der französischen Banken zurückgeführt werden, die, so die zeitgenössische Argumentation, die französischen Unternehmer finanzieller Ressourcen beraubt hätten. Die Auslandsinvestitionen haben den Unternehmen neue Märkte und Rohstoffquellen erschlossen und das französische Handelsdefizit ausgleichen helfen. Freedeman weist anhand mehrerer Einzeluntersuchungen (Bereiche Eisen und Stahl, Bergbau, Maschinenbau, Gas und Elektrizität, Transportwesen, Bauwesen) nach, daß die oft zitierte Selbstfinanzierung der französischen Unternehmen als Mythos angesehen werden muß. Eine Verallgemeinerung wird der Vielfalt der Finanzierungsformen nicht gerecht: Wiederinvestition der Gewinne, Dividendenaus-schüttung und Kapitalerhöhung. Die Firmen wechselten ihre Strategien und paßten sich den Marktentwicklungen an. Im Gegensatz zu den Vereinigten Staaten und England bildeten sich in Frankreich keine Großfirmen, sondern Kartelle, deren Machtstellung den Zeitgenossen erträglicher erschien als eine allgemeine Konkurrenzsituation.

Freedeman verdeutlicht, wie die französische Industrie die Aktiengesellschaft als für sie adäquate Gesellschaftsform ausbaute und die juristischen und finanziellen Mittel zu nutze machte.

Dagmar SOLEYMANI, Paris

Claudia ALBRECHT, *Bismarcks Eisenbahngesetzgebung. Ein Beitrag zur »inneren« Reichsgründung in den Jahren 1871–1879*, Köln, Weimar, Wien (Böhlau) 1994, L–128 p. (Rechtsgeschichtliche Schriften, 6).

In her 1993 doctoral dissertation at the University of Cologne, Claudia Albrecht carefully and expertly analyzes the legislative details concerning Bismarck's misbegotten attempts to create a Reichseisenbahn in the 1870s. For better and worse, this study thus hugs the shore of legal history and has been appropriately published in a scholarly series devoted to that genre.

First the good news. Dr. Albrecht's slender volume offers an impeccable reconstruction of the successive projects, drafts, and amendments through which the Bismarckian reform proposal passed. After the improvisation of a Reichseisenbahnamt in 1873, for which the imperial constitution had not provided, three efforts were made to lay the basis of a unified national railway system. Each was doomed to fail, as Albrecht convincingly argues, because of the combined opposition of particularism and liberalism, that is, the recalcitrance of the non-Prussian member states of the Reich as well as the hostility of certain bankers and businessmen with investments. In an act of resignation, Bismarck and his chief lieutenant Albert Maybach then moved to turn over the Prussian railway network to the Reich. When that maneuver likewise misfired, the state of Prussia absorbed virtually all of the private railroad companies in northern Germany during the 1880s, and thereafter, possessing the largest single public enterprise in the world, it increasingly dominated rail transportation throughout central Europe. With full confidence in its accuracy, the reader can rely on Albrecht's me-