

Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte

Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris

(Institut historique allemand)

Band 27/3 (2000)

DOI: 10.11588/fr.2000.3.61895

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.

Alain BELTRAN, *Un siècle d'histoire industrielle en France (1880–1970)*. Industrialisation et société, Paris (Sedes) 1998, 174 S. (Regards sur l'Histoire, 124).

Alain Beltran liefert hier eine Beschreibung der zweiten industriellen Revolution in Frankreich, deren Anfänge er in den Jahren 1870 ansiedelt und deren Ausläufer bis 1970 zu verfolgen sind. Zwei Fragestellungen werden parallel untersucht: zum einen die Industrialisierung und ihre Auswirkungen auf die französische Gesellschaft, und zum anderen der Einfluß der wirtschaftlichen Akteure – Unternehmer, Arbeiter, Politiker, Forscher – auf die französische Volks- und Betriebswirtschaft. Der Mensch steht also im Mittelpunkt dieses Buches, das sich wie alle Bücher dieser Reihe (Regards sur l'Histoire) hauptsächlich an Studenten wendet.

Nach einem demographischen und gesamtwirtschaftlichen Überblick analysiert Beltran die Verschiedenartigkeit der französischen Industrie: das Nebeneinander von unzähligen Kleinbetrieben und einigen Großunternehmen, von Fabrik­tätigkeit, Heimar­beit und agrarischem Nebenerwerb, von national- und exportorientierten Industriezweigen, von freier Wirtschaft und Unternehmen mit Aufgaben des öffentlichen Dienstes. Die Kleinbetriebe gehören um die Jahrhundertwende der Spitzenindustrie an (Flugzeugbau, Automobil- und Textilsektor). Die Firmenkonzentration nimmt erst in der Zwischenkriegszeit und nach 1945 größere Ausmaße an. »... en 1963, une entreprise sur mille employait plus de 1000 salariés mais elles assuraient 30 % des effectifs totaux et 42 % de la production globale. (...) A l'inverse, 97 % des entreprises employaient moins de 50 salariés et assuraient 23,3 % de la production« (S. 78).

»De nombreuses sociétés étaient dirigées par des familles qui, elles-mêmes, ont su se renouveler en passant par les grandes écoles« (S. 92). Doch nicht nur Familien­unternehmer, auch Manager durchlaufen gestern wie heute französische Eliteschulen und gehören weitgehend der oberen Gesellschaft an. Für Kinder aus der Mittelschicht und Arbeiterschaft bietet sich ein beruflicher und sozialer Aufstieg in die Führungsebene hauptsächlich im öffentlichen Dienst. Zwischen 1880 und 1914 fordern die Arbeitgeber verstärkt die staatliche Intervention, während der Zwischenkriegszeit lehnen sie sie ab, um nach dem Zweiten Weltkrieg wieder eines ihrer Anliegen zu werden. Die französische Industrie verfügt seit der Mitte des 19. Jhs. über zahlreiche Interessenvertretungen, deren Einfluß aber begrenzt geblieben ist, zumal die »Arbeitgeberverbände nicht in der Lage waren, einstimmig unter sich konkurrierende Unternehmen zu vertreten«. Die höheren Angestellten, »les cadres ..., salariés à mi-chemin entre la fonction patronale et la fonction ouvrière« nehmen eine Sonderrolle in der französischen Wirtschaft ein und bilden 1946 ihre eigene Gewerkschaft (Confédération générale des cadres).

Die Arbeiterschaft, obwohl Träger dieser zweiten industriellen Revolution und großen berufsspezifischen und sozialen Hindernissen ausgesetzt, bleibt Ende des 19. Jhs. schlecht organisiert »et une grande masse des travailleurs déçut les responsables par son apathie«. Die erste bis heute bestehende Gewerkschaft, die CGT, wurde 1895 gegründet (Confédération Générale du Travail), gefolgt von CFTC (Confédération Française des Travailleurs Chrétiens, 1919), FO (Force Ouvrière, 1947) und CFDT (Confédération Française Démocratique du Travail, 1964). Die CGT lehnt die Ausbeutung des »Menschen durch den Menschen« ab und bleibt die einzige Gewerkschaft mit einem Gesellschaftsprogramm. Die geringe Repräsentativität der Tarifpartner ist denn auch der Grund, weshalb bis heute Tarifverhandlungen durch einen Streik eingeleitet, erst in der Folge Forderungen aufgestellt und schließlich Verhandlungen aufgenommen werden. Arbeitszeitregelungen, soziale Absicherungen, Ausbildung und Gehaltsfragen stehen im Vordergrund der Gewerkschaftsbewegungen.

Geschützt durch Arbeitsrecht und Tarifverträge, gefördert durch Schul- und Berufsausbildung, teilhabend an einer steigenden Kaufkraft, wird der Arbeitnehmer während des 20. Jhs. zu einem vollwertigen Konsumenten, der aber auch die Schattenseiten Arbeitslosigkeit (seit den 1890er Jahren statistisch erfaßt) und Reduzierung der Identität auf den Beruf

erleben muß. Alain Beltrans Untersuchung zeichnet die wichtigsten wirtschaftlichen, industriellen und sozialen Phasen einer führenden Wirtschaftsnation nach, die Europa geprägt hat.

Dagmar SOLEYMANI, Paris

Volker THEN, Eisenbahnen und Eisenbahnunternehmer in der Industriellen Revolution. Ein preußisch/deutsch-englischer Vergleich, Göttingen (Vandenhoeck & Ruprecht) 1997, 512 p. (Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft, 120).

L'étude comparative Prusse/Angleterre des sociétés de chemins de fer et de leurs dirigeants, réalisée par Volker Then dans le cadre de sa thèse de doctorat, intègre des dimensions technique et industrielle, sociale et managériale, financière et juridique, régionale, nationale et politique. Il s'agit d'une étude animée par le désir de mieux cerner le profil des dirigeants de sociétés anonymes de chemins de fer et l'impact de leur origine sociale sur les décisions managériales pendant la Révolution industrielle (1830–1880). Trois questions donc: »D'où viennent les dirigeants?«, »Où se positionnent-ils sur l'échiquier économique et politique au moment où ils exercent les fonctions de dirigeants d'entreprise?« et »Quel lendemain préparent-ils aux sociétés ferroviaires en Angleterre et en Prusse/Allemagne via leurs prises de décision?«.

Les données bibliographiques d'environ 800 dirigeants de sociétés de chemins de fer à l'appui, Then montre que les dirigeants appartiennent en Grande-Bretagne à la bourgeoisie tous postes confondus, à l'aristocratie pour les postes honorifiques et à l'industrie, notant cependant que les industriels se sont progressivement désintéressés de la gestion des chemins de fer au profit de leurs propres entreprises. En Prusse, les dirigeants sont pour l'essentiel des industriels, des marchands et des fonctionnaires. La noblesse ne s'investit guère dans les sociétés de chemins de fer, ni en tant qu'actionnaire, ni en tant que dirigeant. Les industriels sont souvent à l'origine de la constitution des sociétés ferroviaires, même si leur nombre et leur engagement varient énormément, suivis par les fonctionnaires, véritables spécialistes en droit, en génie civil et en gestion et qui représentent jusqu'à 30% des dirigeants du réseau ferré allemand. La prépondérance de ces derniers s'explique par le système bureaucratique de la monarchie prussienne imposant l'avis de l'Administration à toutes les étapes: la constitution de la société anonyme, la concession des terrains, la construction des voies ferrées et des infrastructures annexes, ainsi que la tarification. En Allemagne, les chemins de fer ont une forte connotation politique puisqu'ils sont censés aider à l'unification du pays dicit Friedrich List. L'Administration chérit donc depuis les débuts l'idée de nationaliser les chemins de fer, ce qui sera chose faite en 1879.

Les liens familiaux et socio-professionnels jouent un rôle prépondérant des deux côtés de la Manche, avec des engagements politiques nationaux en Grande-Bretagne, voire communaux ou régionaux en Allemagne. Selon Then, l'implication financière dans d'autres sociétés de chemins de fer (Angleterre) ou d'entreprises impliquées en amont (les banques) ou en aval (sociétés de construction), mais aussi dans celles de clients directs (import/export) est largement répandue. Ces réseaux libèrent des capitaux énormes à la mesure de la taille des chemins de fer, avec des actionnaires originaires de la noblesse, la bourgeoisie, l'industrie pour les îles Britanniques et de l'industrie et des services de l'Etat pour la Prusse, sachant que là encore les liens familiaux et socio-professionnels sont prépondérants. La promotion sociale des dirigeants anglais est réelle, qui comptent parmi les entrepreneurs les plus riches; des anoblissements sont fréquents. En Prusse, la promotion sociale ne se réalise guère via la gestion d'une société de chemins de fer.

L'extension des réseaux ferrés et la taille des sociétés ferroviaires imposent des décisions managériales basées sur le management par les objectifs, parant dans un premier temps au