

Zeitschrift: Profil : sozialdemokratische Zeitschrift für Politik, Wirtschaft und Kultur
Band: 46 (1967)
Heft: 6

Artikel: Frankreich im Umbruch
Autor: Scheuer, Georg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-337936>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.10.2024

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

Frankreich im Umbruch

Frankreichs Produktivität stieg seit 1949 um durchschnittlich 3,5 Prozent jährlich. Das bedeutet bis jetzt einen Fortschritt von ungefähr 65 Prozent. Das alte, traditionelle Frankreich steht also ebenso wie seine westeuropäischen Nachbarn im Rennen zu wachsendem Wohlstand. Auch die Franzosen streben in steigendem Masse nach Autos, Kühlschränken, Plattenspielern und Badezimmern. Der Wettlauf zwischen Erzeugung und Verbrauch stösst aber jetzt auf wachsende Hindernisse.

Wachstumskrise

Die Umstellung der Produktionstechnik und die Verschärfung der Konkurrenz im Gemeinsamen Markt und auf internationaler Ebene führen in Frankreich zu Kurzarbeit und Arbeitslosigkeit. Freihandel und offene Grenzen zwingen die französischen Betriebe zur Modernisierung, Schließung oder Konzentration. In bestimmten Berufen wirkt sich das besonders stark aus.

Die französische Eisen- und Hüttenindustrie hat besondere Probleme. Die internationale Stahlproduktion hat erheblich zugenommen. Viele Entwicklungsländer haben in den letzten Jahren eigene Stahlwerke mit amerikanischen Krediten und amerikanischer Ausrüstung und Technik errichtet.

Ausserdem hat sich die Technik der Stahlproduktion seit einigen Jahren radikal geändert. So ist das neu entdeckte Eisenerz in Afrika hochwertiger als in Lothringen und kann besser ausgebeutet werden. Afrikanisches Erz wird an französischen Küsten (zum Beispiel Dünkirchen) mit billigem amerikanischem Koks verarbeitet. Lothringen kommt so ins Hintertreffen. Die ostfranzösische Industrie wird zur Konzentration und Modernisierung gezwungen.

Weltweite Ursachen hat auch die Krise der französischen Atlantikwerften. Der Schiffsbau ist in aller Welt im Zunehmen begriffen: 14,3 Millionen Tonnen 1966 gegen 13,9 Millionen Tonnen im Kriegsjahr 1943, als alles auf Hochtouren lief. In Frankreich hingegen geht der Schiffsbau seit acht Jahren zurück. Umstellungsversuche misslingen. Daher die Unzufriedenheit der Werftarbeiter. Der französische Schiffbau wird von Schweden und Japan überflügelt. Eine Modernisierung der französischen Schiffbauindustrie ist seit langem dringend notwendig.

Einschränkung?

Seit Sommer 1966 hat die französische Industrieerzeugung keine Fortschritte mehr zu verzeichnen. Stagnation breitet sich aus, vor allem in der

Konsumindustrie. Aus dieser Not wird von massgebender Seite jetzt eine Tugend gemacht: es gelte wieder, den Riemen enger zu schnallen.

Der vielgelesene konservative «Figaro» brachte dazu dieser Tage eine «Warnung» gegen das «ermüdende Rennen»: Man habe jetzt weniger Zeit als früher – nachzudenken und zu leben. Quantität ersetze Qualität, Oberflächlichkeit die Vertiefung, Vergnügen das eigentliche Lebensglück. In zahlreichen französischen Familien lebe man gegen Monatsende ohne Benzin und auf Borg. Überstunden, Schwarzarbeit und Überarbeitung werden zu ständigen Einrichtungen.

Die Schattenseiten des französischen «Wirtschaftswunders» werden hier etwas übertrieben, aber einiges ist schon wahr daran. Übrigens stöhnen nicht nur die Arbeitnehmer und Verbraucher unter dem Joch der Automation. Auch Unternehmer der hier zahlreichen mittleren und kleineren Betriebe ringen mit Umstellung und Erneuerung der Produktionsmittel und Produktionsmethoden.

Weitere Opfer sind die Bauern. Die Landflucht umfasst Millionen von Menschen. Vor 40 Jahren gab es noch 8,5 Millionen französische Bauern, heute nur noch 3,4 Millionen. Zugleich verdoppelte sich das durchschnittliche Lebensniveau aller Franzosen. Eine weitere Verdoppelung des Standards würde laut Statistik zu einer weiteren Halbierung der Bauernschaft führen: es gäbe somit in absehbarer Zeit nur noch 1,7 Millionen Landwirte.

Ebenso soll im Zuge dieser stürmischen Entwicklung die Zahl der Bergarbeiter weiter fallen: 327 000 vor 40 Jahren, derzeit 185 000 und in Bälde nur noch 135 000. Noch schärfer ist der Schnitt für die Textilarbeiter: etwa eine Million 1926, gegenwärtig eine halbe Million und bei weiterer Verdoppelung des Gesamtniveaus infolge Automation 260 000.

Entscheidende Frage: Was geschieht mit den Millionen Menschen, die so aus dem Produktionsprozess geschleudert werden? Die Schwächsten und Schwachen kommen unter die Räder. Der Staat hat bis jetzt nicht dafür gesorgt, dass der soziale Fortschritt mit dem wirtschaftlichen Aufschwung Schritt hält.

Europäische Wechselwirkungen

Die Rezession in Deutschland und Grossbritannien wirkt sich unvermeidlich auch in Frankreich aus: Rückgang der Ausfuhr und infolgedessen Verringerung der Wachstumsquote.

Es gibt Wechselwirkungen zwischen den wirtschaftlichen Situationen in Deutschland, Frankreich und Belgien. Kurzarbeit und Arbeitslosigkeit im einen Land wirken sich unvermeidlich auch im andern Land aus.

Die gegenwärtige französische Sozialkrise und die Arbeitskonflikte vom Atlantik bis Lothringen sind keine örtlich begrenzten Erscheinungen, sondern Folgen der allgemeinen Entwicklung der Schlüsselindustrien in

der EWG. Es geht dabei diesmal weniger um die üblichen Sozialforderungen und mehr um die Forderung nach Sicherheit des Arbeitsplatzes. Dabei gibt es eine Zusammenarbeit der Gewerkschaften in den verschiedenen Ländern des Gemeinsamen Marktes. Die Arbeitnehmer fordern in Frankreich wie anderwärts Mitbestimmung nicht nur im einzelnen Betrieb, sondern auch in der Ausarbeitung der gesamten Wirtschaftspolitik.

Blankovollmachten

Die französische Meinung betrachtet seit einigen Jahren eine jährliche Erhöhung des Gesamtniveaus um durchschnittlich 3 Prozent als selbstverständlich. Die wachsenden Schwierigkeiten führen daher zu verstärkten Protestbewegungen unter den Arbeitnehmern und im Mittelstand. Die vor einigen Jahren dekretierte Preisstabilisierung ist gescheitert. Seit einem Jahr erreichen die Defizite der Eisenbahn und der Städtischen Verkehrsmittel sowie insbesondere der Sozialversicherung dramatische Formen. Rezepte des Regimes: Tariferhöhungen und vor allem Abbau der Sozialversicherung. Da dies selbst mit einer gaullistischen Parlamentsmehrheit nicht durchzubringen ist, werden jetzt autoritäre Regierungsvollmachten vorbereitet.

Offizielle Begründung: Beschleunigte Anpassung an die EWG-Partner, rechtzeitige Umstellung bis zur Grenzöffnung 1968 im Zeichen eines endgültigen Gemeinsamen Marktes.

Frankreich ist das einzige EWG-Land, wo die wirtschaftliche Umstellung mit diktatorischen Massnahmen durchgesetzt werden soll. Hinweise der Opposition, dass schwierige wirtschaftliche und soziale Reformen gerade in Frankreich bereits auf demokratischem Wege erreicht werden konnten, finden im Elysée kein Gehör.

1936 vermochte der sozialistische Ministerpräsident Léon Blum in einem einzigen Monat die französische Wirtschaftsstruktur mit einer Reihe von «Rahmengesetzen» zu reformieren; es handelte sich damals um kurzgefasste Gesetzestexte, in welchen die Grundzüge der Reformen festgelegt waren. Die Durchführung war der öffentlichen Verwaltung überlassen und erfolgte mit öffentlicher Kontrolle und Mitbestimmung der Berufsorganisationen.

Im Gegensatz zu dieser parlamentarisch-demokratischen Methode verlangt das Regime heute Blankovollmachten für Massnahmen, deren eigentlichen Inhalt noch niemand kennt und der möglicherweise auch den Ministern noch nicht klar ist.

Wahrscheinlich plant die Regierung ein Gemisch von «energischen» Wirtschaftsmassnahmen und gewissen «sozialen» Initiativen. Auf der Tagesordnung stehen eine «Reform» (das heisst ein empfindlicher Abbau) der Sozialversicherung, Erhöhung der öffentlichen Tarife (Verkehr, Elektrizität, Gas) und «Steuerreform». In allen Fällen auf Kosten der Arbeitnehmer.

Dabei stösst die Regierung auf Widerstände im Parlament, nicht nur in der Opposition, sondern auch in der gaullistischen Fraktion. Eben deshalb soll die Nationalversammlung in wirtschaftlichen Fragen für sechs Monate ausgeschaltet werden.

Das gaullistische Regime will sich damit Ellbogenfreiheit nicht nur gegenüber der Linksopposition, sondern auch gegenüber den konservativen Koalitionspartnern verschaffen.

Fehlrechnung

Dass Wirtschaftsfragen nicht die starke Seite General de Gaulles sind, ist bekannt. Diese Probleme überliess er bis jetzt völlig entgegengesetzten Geistern, wie Giscard d'Estaing, Debré oder Edgar Faure. Nun sollen die heiklen Finanz- und Sozialprobleme auf diktatorischem Wege «erledigt» werden, wie vormals die Liquidierung des Algerienkrieges oder die Niederwerfung der OAS. Ohne Rücksicht auf «Sonderinteressen» soll der gordische Knoten durchhauen werden. Damit macht das gaullistische Regime vielleicht erstmalig eine ernste Fehlrechnung.

Walter Abegg

Nun ist es Zeit für eine Splügenbahn

In der Ostalpenbahnfrage muss eine Lösung gesucht werden, die auch der Zukunft gerecht werden soll. – In allen Ländern richten heute sämtliche Bahnen ihre Ziele darauf aus, die Geschwindigkeiten zu erhöhen, sämtliche Errungenschaften der Technik ihnen zu eigen zu machen und den Betrieb so rationell wie nur möglich zu führen. Dass heute alle Bahnen in Europa «europäisch» denken und handeln, zeigen schon Beispiele: es bestehen Triebwagen und Lokomotiven, die unter vier verschiedenen Stromsystemen verkehren können; der grösste Teil des Güterwagenparkes trägt bereits die einheitliche Kennzeichnung. In naher Zukunft beraten die Verwaltungen über die Einführung der automatischen Kupplung. Mit diesem gewaltigen, technischen Fortschritt, der bei der Verwirklichung enorme Kosten verursacht, werden die Eisenbahnen den Beweis erbringen, dass sie es verstehen, Rationalisierung am richtigen Ort durchzuführen. Ist doch der Rangierbetrieb, bei dem das An- und Abkuppeln die arbeitsintensivste und zugleich gefährlichste Tätigkeit ist, für alle Bahnen der unrentabelste Dienstzweig. Mit dieser Automatik werden die dadurch erzielten Personaleinsparungen die ausgegebenen Milliarden bald aufgewogen haben.

England wird durch den geplanten Ärmelkanalbahntunnelbau noch näher an den europäischen Kontinent rücken. Auf der Tunnelstrecke