

Zeitschrift: Gewerkschaftliche Rundschau : Vierteljahresschrift des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes

Herausgeber: Schweizerischer Gewerkschaftsbund

Band: 61 (1969)

Heft: 2

Artikel: Um eine Neuordnung der Arbeitszeit in Frankreich

Autor: Hermann, J.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-354369>

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: 18.02.2026

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

von 25 bis 500 Dollar pro Einzelfall in Aussicht genommen. Das bisherige Gesetz kannte solche Strafen nicht. Weiter sollen überraschende Besichtigungen der Bergwerke von bisher 200 im Jahr auf 1000 pro Jahr erhöht werden. Und vor allem ist die Anzahl der in einem Bergwerk zulässigen Sicherheitsverletzungen, ehe die Mine als explosions- oder feuergefährlich geschlossen wird, scharf reduziert worden.

Dr. W. Schweisheimer, New York

Um eine Neuordnung der Arbeitszeit in Frankreich

Die Notwendigkeit einer Arbeitszeitreform stellte sich in Frankreich schon seit langem, aber jede erwogene Reform stieß bisher sowohl bei den Arbeitgebern als auch bei den Arbeitnehmern auf Mißbehagen, ja selbst auf Mißtrauen. Man folgt ja in Frankreich im allgemeinen der Tendenz, selbst bei strittigen oder reformbedürftigen Problemen solange als nur möglich auf dem einmal beschrittenen Weg weiter zu gehen und entschließt sich erst unter Druck, neue Lösungen zu akzeptieren. Jenen, die für eine Staffelung der Arbeitszeit eintreten, mangelt es freilich nicht an Argumenten. So zum Beispiel: Die «Electricité de France» muß zur Stoßzeit 12 Millionen kWh pro Stunde liefern. Eine auf den ganzen Tag gleichmäßig gestreckte Arbeitszeit würde den Bedarf auf 5 Millionen kWh pro Stunde reduzieren. Die «Electricité de France» ist gezwungen, neue elektrische Zentralen zu bauen und in Betrieb zu halten, nur um dem Bedarf zur Stoßzeit genügen zu können. Diese Stoßzeit aber ist beschränkt. Sie beträgt bestenfalls vier Stunden im Tag, während die Produktion durch etwa zwanzig Stunden verringert werden muß. Ein anderes Beispiel ist die Überlastung der Pariser Metro. Die Hälfte aller Reisenden benützt die Untergrundbahn während der Stoßzeit, also während drei bis vier Stunden unter den zwanzig, während denen die Verkehrsmittel in Betrieb stehen müssen. Das Ergebnis dieser Situation: Die Verkehrsbetriebe in Paris mit ihren 500 Zügen und ihren 2600 Autobussen sind während 16 bis 17 Stunden unterbesetzt, während sie zwischen 3 bis 4 Stunden den Verkehr kaum bewältigen können. Man hat errechnet, daß diese Überbelastung der Verkehrsmittel für die Pariser Arbeiter einen Verlust von ungefähr zwei Millionen Stunden im Tag zur Folge hat, das ist das Arbeitspensum von vier Großbetrieben von der Bedeutung etwa der Automobilfabriken Renault. Die Staffelung des Büroschlusses und der Arbeitszeit in den

Fabriken würde nach den Berechnungen des statistischen Amtes im französischen Wirtschaftsministerium eine Erhöhung der nationalen Produktion um 10 Milliarden Francs pro Jahr und dem Staat drei Milliarden Francs zusätzlicher Steuereinnahmen bringen. Das Problem hat natürlich auch eine starke soziale Bedeutung. Es wurde einer genauen Prüfung unterworfen.

Seit vielen Jahren haben die gemeinsamen Bemühungen der Arbeitgeber und der Gewerkschaften die Mühe des arbeitenden Menschen an seiner Arbeitsstelle gemildert. Aber man hat vor allem in den großen Städten nichts unternommen, um die Belastung, die dem Arbeitenden durch die lange Fahrt von und zur Arbeitsstelle entsteht, zu verringern. Aus zahlreichen Untersuchungen hat man erkannt, daß im Gegenteil der Weg, den die Gesamtheit der Arbeitnehmer zwischen ihrem Wohnort und ihrem Arbeitsort zurücklegen muß, von Jahr zu Jahr länger wird und daß die Stoßzeiten im Verkehr immer schlimmer werden.

In der Pariser Region, Paris und Umgebung, arbeiten zu 60 Prozent Männer und zu 40 Prozent Frauen. Unter den Männern sind 73,4 Prozent verheiratet und 26,6 Prozent ledig oder alleinstehend. Unter den Frauen, die berufstätig sind, sind 48 Prozent verheiratet und 52 Prozent alleinstehend. Unter 100 in der Pariser Region berufstätigen Frauen haben 16,6 Prozent ein oder mehrere Kinder im Alter von unter 10 Jahren. 9,6 Prozent unter diesen Kindern bleiben allein daheim, während die Mutter in Arbeit geht, 31,9 Prozent werden anderen Personen anvertraut, 37,9 Prozent bleiben daheim unter Aufsicht einer Person, 7,7 Prozent werden von einer Hausangestellten beaufsichtigt und 12,9 Prozent kommen in eine städtische Kinderkrippe. Dies nur zum besseren Verstehen des Problems.

Unter der Gesamtheit der arbeitenden Bevölkerung der Pariser Region haben 36 Prozent keinen großen Weg zwischen Wohnung und Arbeitsstätte oder einen Weg, der kleiner ist als drei Kilometer. Es handelt sich da sehr oft um Handwerker, die in der Nähe ihrer Werkstatt wohnen. Hingegen müssen 23 Prozent der aktiven Bevölkerung einen Weg von mehr als 10 Kilometer zurücklegen, um von ihrer Wohnstätte an ihren Arbeitsplatz zu gelangen und 8 Prozent legen einen Weg zurück, der länger ist als 20 Kilometer. Man hat untersucht, welchen Berufsgruppen jene angehören, die einen besonders langen Weg zwischen Wohnung und Arbeitsplatz zurücklegen müssen. Eine klare Berufsscheidung gibt es da nicht. Jene die mehr als 20 Kilometer zurücklegen, gehören zu 10,7 Prozent der Industrie an, zu 9,5 Prozent sind es Büroangestellte, zu 8,4 Prozent gehören sie zum Personal der Banken, der Versicherungsgesellschaften oder dem Großhandel an. Dabei aber werden es immer mehr, die einen weiten Weg zurücklegen müssen, um an ihre Arbeitsstätte zu gelangen. Die Zahl der Arbeitenden, die in den Pariser Vororten wohnen und in Paris selbst arbeiten, hat sich in den letzten sieben Jahren um

23,4 Prozent erhöht, die Zahl jener, die in Paris wohnen und in der Pariser Region tätig sind, stieg in der gleichen Zeit um 23,5 Prozent.

Natürlich untersuchte man auch, wie sich die Arbeitenden an ihren Arbeitsplatz begeben. Unter den Arbeitern benützen in Paris 41 Prozent die Metro-Untergrundbahn und 46 Prozent den Autobus, 41 Prozent kommen mit den Vorortsbahnen nach Paris, 21 Prozent fahren mit ihren Autos. Unter den Angestellten sind es 31 Prozent, die mit der Metro fahren, 27 Prozent mit dem Autobus, 31 Prozent mit der Vorortbahn und nur 6 Prozent benützen einen eigenen Wagen. Hingegen fahren Arbeitgeber und Führungspersonal zu 73 Prozent mit dem Wagen zur Arbeit.

64 Prozent der Bevölkerung der Pariser Region wandert morgens und abends von und zur Arbeitsstätte. Die Zahl dieser Migranten erreicht 2 300 000 Personen im Minimum bei einer aktiven Bevölkerung von 3 500 000 Personen. Wie lange Zeit verbringen diese Menschen auf dem Wege zur und von der Arbeit? Nun, die durchschnittliche Wegdauer zur Arbeitsstätte betrug 35 Minuten, jene des Retourweges 39 Minuten. Wenn man nicht jene berücksichtigt, die direkt in der Nähe des Arbeitsortes wohnen, sondern nur die Wegdauer der Migranten untersucht, die tatsächlich mehr als drei Kilometer zurückzulegen haben, dann erhöht sich der Hinweg auf durchschnittlich 42 und der Rückweg auf 47 Minuten. Berechnet man aber noch die Mittagszeit dazu, die in vielen Betrieben mehr als eine Stunde beträgt, dann vergrößert sich natürlich die Zeit, die die Arbeitnehmer auf den öffentlichen Verkehrsmitteln verbringen, wenn sie heim zum Mittagessen fahren. 34 Prozent der Arbeitnehmer essen mittags zu Hause, 29,2 Prozent in einer Kantine, 21,1 Prozent erwärmen sich mitgebrachtes Essen. Der größte Teil der Lohnempfänger hat eine Mittagszeit von 60 bis 90 Minuten. Von jenen, die mittags nicht heimkommen, sind 42 Prozent der Männer mehr als 12 Stunden von daheim abwesend, wenn man die Fahrtzeiten mit einrechnet.

Gewiß, nicht alle beginnen ihren Arbeitstag zur gleichen Zeit. 26,4 Prozent beginnen ihre Arbeit zwischen 8 Uhr und 8 Uhr 30, 70,7 Prozent zwischen 7 Uhr 30 und 9 Uhr 30. Was das Ende des Arbeitstages betrifft, so macht mehr als ein Drittel der aktiven Bevölkerung zwischen 18 Uhr und 18 Uhr 30 Schluß und etwa die Hälfte zwischen 18 und 19 Uhr.

Dabei dürfte die Zahl der Migranten in den kommenden vier Jahren um weitere 200 000 zunehmen und das bereits heute schwer lösbare Verkehrsproblem völlig unlösbar machen. Man kann versuchen, die Distanz zwischen Arbeitsplatz und Wohnung zu reduzieren. Ein zweckloses Beginnen. Die Wohnbaupolitik geht eher dahin, diese Distanz zu vergrößern, denn die Wohnhäuser werden immer mehr von Stadt und Industriezentren entfernt gebaut. Man kann auch an eine Verkürzung der Arbeitszeit denken. Aber sie ist unter den gegenwärtigen Bedingungen auf dem Arbeitsmarkt nicht zu verwirk-

lichen. Verschiedene Stimmen treten für eine Vergrößerung des Umfangs der Teilarbeitszeit ein. Aber das Problem bliebe trotzdem bestehen. Nur daß der Arbeitende nach 45 Minuten Wegzeit statt acht nur sechs Stunden arbeiten würde, aber eineinhalb Stunden wären auf alle Fälle verlorene Zeit, für die der Lohnempfänger nicht entschädigt wird und die seinen Arbeitstag de facto verlängern. Ja, die Verhältnisse bei den städtischen Verkehrsbetrieben sind zu den Stoßzeiten derartige, daß der Arbeitende seine Aktivität am Arbeitsplatz noch leichter zu ertragen scheint als jene Zeit, die er, gepreßt und gestoßen, in der Metro, auf dem Autobus oder in der Vorortbahn verbringt.

Man müßte, um eine Lösung zu finden, zu einer Aufspaltung der Arbeitszeiten gelangen. Für verschiedene Aktivitäten müßte das Ende des Arbeitstages verlängert werden, damit die Arbeiter der anderen Beschäftigungsgruppen die Möglichkeit bekommen, zum Beispiel einzukaufen, Vorsprachen bei Behörden zu unternehmen. Einen Vorschlag in dieser Richtung hin machte das C.N.A.T. (Comité national pour un aménagement des temps de travail et des temps de loisirs). Und zwar sollte die Arbeitszeit in der Industrie und im Handwerk zwischen 16 Uhr 45 und 17 Uhr 15 zu Ende gehen mit Schnitt um 17 Uhr, wobei es sich natürlich um einen fast durchgehenden Arbeitstag handeln soll, zumal für das Mittagessen 30 bis 45 Minuten genügend sind und eher als Ruhepause gewertet werden sollen. Bei einer längeren Mittagspause verbringt ein großer Teil die freie Zeit in der Metro oder auf dem Autobus und hat für die Mahlzeit schlußendlich kaum eine halbe Stunde zur Verfügung. Im Bürodienst wäre ein Arbeitsschluß zwischen 17 Uhr 15 und 17 Uhr 45, im Durchschnitt 17 Uhr 30 vorzusehen, im Großhandel, bei den Banken und Versicherungsgesellschaften sollte die Arbeit ebenfalls zwischen 17 Uhr 15 und 17 Uhr 45 beendet werden, in den öffentlichen Dienststellen wäre das Ende des Arbeitstages zwischen 17 Uhr 45 und 18 Uhr 15 zu erwägen (im Durchschnitt 18 Uhr), derart wäre es vielen noch möglich, Demarchen bei den Verwaltungen zu unternehmen, was sie sonst nicht tun können, ohne Arbeitszeit zu verlieren, der Einzelhandel, soweit es sich nicht um den Nahrungsmittelverkauf handelt, müßte um 19 Uhr sperren, der Detailhandel mit Nahrungsmitteln um 20 Uhr, Coiffeure zum Beispiel müßten ebenfalls bis 20 Uhr offen halten. Auf der anderen Seite wäre eine Desynchronisation der Aktivität während der Woche notwendig in dem Maße, da sich die Fünftagewoche entwickelt. Die Industriebetriebe müßten durchgehend Samstag und Sonntag sperren, die Handelsbetriebe und die öffentlichen Dienste, wie etwa Verwaltungen, Sozialversicherung usw. am Sonntag und Montag. Zu empfehlen wäre, daß die Schalter der öffentlichen Dienststellen alle Wochentage offen halten, wobei man eben weniger Personal in den einzelnen Büros verwendet und die Arbeit stärker rationalisiert. Selbstverständlich könnten all diese Vor-

schläge nicht sofort realisiert werden und vor allem nicht auf einmal. In einem ersten Abschnitt sollten 100 000 Arbeiter der Industrie, die ihren Arbeitstag um 17 Uhr 30 beenden, eine halbe Stunde früher Schluß machen. Weitere 100 000 Arbeiter, die gegenwärtig mit ihrer Arbeit um 18 Uhr aufhören, sollten auch ihren Arbeitstag um 30 Minuten früher, 80 000 Angestellte und Führungskräfte der Industrie und 40 000 Angestellte des Großhandels, der Banken und Versicherungsgesellschaften müßten ihre Arbeitszeit so einteilen, daß sie ebenfalls um 30 Minuten früher Schluß machen. Bereits eine derartige Teilmaßnahme würde ihre Wirkung nicht verfehlten. Es gab auch bisher schon in dieser Richtung hin etliche Experimente, die guten Erfolg brachten. In Metz beschloß zum Beispiel die Stadtverwaltung die Sperre der Geschäfte mit Ausnahme der Lebensmittelläden zwischen 11 Uhr 45 und 13 Uhr 45. Die Schulen enden um 12 Uhr 15. In Straßburg arbeiten die Angestellten der Stadtverwaltung von 8 bis 11 Uhr 15 und von 14 Uhr bis 18 Uhr 15, die Schulen beginnen morgens um 8 Uhr 15 und schließen um 12 Uhr 15, während die Schulzeit nachmittags von 14 Uhr 15 bis 16 Uhr oder 17 Uhr 15 währt. Vor dem Experiment der Arbeitszeitstaffelung, die ja nur in beschränktem Rahmen durchgeführt wurde, wurden in Straßburg zur Stoßzeit alle 10 Minuten 860 Personen mit den Autobussen befördert. Diese Ziffer sank nach der Reform auf 570 Personen und brachte der Verkehrsverwaltung eine jährliche Ersparnis von 3,5 Millionen Francs. Auch in Dijon wurde eine ähnliche Staffelung der Arbeitszeit beschlossen. Man beobachtete unter anderem auch, daß die um die Stoßzeit häufigen Verkehrsunfälle in jener Stadt um 20 Prozent geringer wurden. Auch die Handelskammern und die Wirtschaftsverbände befassen sich seit längerer Zeit schon mit der Frage der Aufspaltung des Arbeitstages. Die Pariser Handelskammer machte den Vorschlag, das Ende der Arbeitszeit zwischen 17 und 20 Uhr zu staffeln. Es wird indessen die Ansicht vertreten, daß jeder Zwang und jede offizielle Intervention zu vermeiden wäre und daß es dem einzelnen Betriebsinhaber überlassen bleiben müßte, wann er seinen Betrieb schließen will. Nun, der Wunsch ist läblich und verständlich. Nur eines: Wenn man in Frankreich jeden machen lassen wird, wie es ihm gerade paßt, dann wird das Durcheinander noch größer werden statt kleiner. Eine bestimmte Planung wird kaum zu vermeiden sein, vor allem in den Großstädten, wobei gewiß kein Zwang ausgesprochen werden soll. Man müßte diesem oder jenem Großbetrieb eben «empfehlen», zu dieser oder jener Zeit mit dem Arbeitstag zu beginnen und zu dieser oder jener Zeit ihn zu beenden.

Bei den Gewerkschaften folgt man diesen Problemen mit größter Aufmerksamkeit. Man verhehlt nicht, daß eine Lösung in diesem oder jenem Sinne nützlich wäre, ja für die Arbeitenden sogar notwendig ist, nur will man vermeiden, daß sich zugleich mit der Reorganisation der Arbeitszeit irgendeine soziale Verschlechterung ergibt.

In diesem Zusammenhang muß noch auf ein anderes Problem hingewiesen werden: die Organisierung des Urlaubs. In Frankreich ist der August Urlaubsmonat. Das hat unter anderem zur Folge, daß die Eisenbahnen, die im Jahresdurchschnitt täglich 80 000 Personen befördern, Ende Juli und Anfang August den Transport von 200 000 bis 220 000 Menschen gewährleisten müssen. Die Direktion der Staatsbahnen ist gezwungen, nur im Hinblick auf den Stoßverkehr zur Urlaubszeit über einen bedeutenden Wagenpark zu verfügen und ihn instand zu halten. Der Automobilverkehr ist zur Urlaubszeit besonders groß und die Unfallziffer steigt in dieser Zeit enorm an. Anderseits aber ist die wirtschaftliche Aktivität des Landes während des Monats August stark reduziert. Eine derartige Reduktion ist wohl auch in den anderen EWG-Ländern zu beobachten, aber bei weitem nicht im gleichen Umfang. Die industrielle Produktion erreicht im August in Frankreich 73 Prozent des Jahresdurchschnitts, sie beträgt zur gleichen Zeit in der Bundesrepublik 96 Prozent. Eine große Zahl von Betrieben, vor allem aber die Großunternehmen, sperren während des Monats August überhaupt. Die Arbeitnehmer sind nun gewiß nicht gerade darauf erpicht, ausgerechnet im August in die Ferien zu gehen. Aus einer Untersuchung, die kürzlich über diese Frage in zahlreichen Unternehmen durchgeführt worden ist, konnte man entnehmen, daß 42 Prozent der Arbeiter und Angestellten durchaus bereit wären, im Juli Urlaub zu nehmen, und viele würden im Juni oder im September Ferien machen, wenn sich dies mit den Schulferien in Übereinstimmung bringen ließe. Rund 46 Prozent der Befragten hatten sich sogar bereit erklärt, die Ferien zur Hälfte im Sommer und zur Hälfte im Winter zu nehmen.

Welcher Urlaubsanspruch besteht eigentlich in Frankreich? Nun, dem Gesetz nach sind vorläufig drei Wochen Mindesturlaub vorgesehen, wobei als Voraussetzung ein Jahr Arbeit gilt. Zu diesem gesetzlichen Urlaubsanspruch kommt aber noch jener, der auf Grund der Dauer des Arbeitsverhältnisses in einem Betrieb gewährt wird. Diese zusätzlichen Ferien werden im allgemeinen im Arbeitsvertrag festgelegt. Der bezahlte Urlaub erhöht sich zumeist um einen Tag pro Arbeitsjahr, wobei oftmals als Höchstgrenze fünf Wochen gesetzt werden. Seit kürzerer Zeit ist im Ferienanspruch eine wesentliche Veränderung eingetreten. Gewiß, man ist in Frankreich noch weit entfernt von dem Ferienanspruch der amerikanischen Stahlarbeiter, die nach jeweils fünf Jahren Arbeitszeit einen bezahlten Urlaub von 13 Wochen erhalten, abgesehen von ihrem bisherigen Urlaubsanspruch von 14 Tagen im Jahr. In Frankreich wird die vierte Urlaubswoche nach und nach in allen Industriezweigen Wirklichkeit. Die Bewegung begann mit der Zuerkennung der vierten Urlaubswoche bei den Automobilwerken Renault. Obgleich diese neue Regelung noch nicht gesetzlich ist, wurde die vierte Urlaubswoche in sehr vielen Großbetrieben vertraglich bereits festgesetzt. Im allgemeinen wird die

vierte Urlaubswoche unter folgender Voraussetzung gewährt: Nach einem Jahr Arbeit besteht Anspruch auf 24 Arbeitstage oder auf zwei Tage pro Monat Arbeitsleistung innerhalb einer bestimmten Zeitperiode. Die Urlaubsentschädigung beträgt ein Zwölftel des Bruttogesamtverdienstes. Der zusätzliche Urlaubsanspruch, der die jugendlichen Arbeiter betrifft, die Familienmütter, oder der aus einem längeren Dienstverhältnis resultiert, wurde im allgemeinen in diese vierte Urlaubswoche aufgenommen. Gewiß, es steht anderseits fest, daß jene Arbeiter, die etwa 15 oder 20 Jahre im gleichen Betrieb tätig sind, mehr als vier Wochen bezahlten Urlaub erhalten. Es handelt sich indessen hier um einen Anspruch, der nicht einheitlich festgelegt wurde, sondern von einem Unternehmen zum anderen variiert. Die vierte Urlaubswoche kann außerhalb der gewohnten Urlaubsperiode, die in Frankreich mit dem 1. Mai beginnt und mit dem 31. Oktober endet, genommen werden. Als Arbeitstage werden in der Berechnung des Gesamtjahres auch der bezahlte Urlaub gezählt, die Arbeitsunterbrechungen infolge Schwangerschaft, Krankenurlaub nach Arbeitsunfällen oder Berufskrankheiten, Militärdienstzeit und Beurlaubungen, die nicht vergütet werden und die zur Weiterbildung des Arbeitnehmers dienten.

Das Problem ist indessen: Wann soll der Urlaub nun angetreten werden? Auf diese Frage gibt es eine simple Antwort. Der Urlaub muß zumeist im August genommen werden. Und zwar deshalb, weil eben alles im August in Urlaub geht. Wenn man aber die Arbeitgeber fragt, warum sie nicht versuchen, ihre Betriebe so zu organisieren, daß sie auch im August in Aktivität bleiben und die Urlaubszeit strecken, dann erhält man Antworten, die alle im Grunde genommen verständlich sind, wenn man die Verhältnisse in Frankreich kennt. Das wichtigste Argument betrifft die Voraussetzung des Funktionierens des Betriebes überhaupt. Da die Unternehmen sowohl auf ihre Klienten als auch auf ihre Lieferanten Rücksicht nehmen müssen, sind sie geradezu gezwungen, im August zu sperren, weil eben alles im Urlaub ist. In der Pariser Region schließen im August unter anderen Großunternehmen auch die Automobilfabriken. Die Betriebe, die für diese Unternehmen arbeiten, sind ebenfalls gezwungen, zu sperren. Es würde sich vom rein geschäftlichen Standpunkt aus als völlig unrationell erweisen, zwei oder drei Monate hindurch mit einem verringerten Belegschaftsstand weniger zu produzieren, wenn die Nachfrage nach einem vollen Produktionsertrag vorhanden ist. Für die Fabriken, in denen stark rationalisiert wurde, ist es unmöglich, Monate hindurch einen Teil der Belegschaft zu entbehren. Ganz abgesehen davon, daß es bei der Spannung auf dem Arbeitsmarkt schwer ist, vorübergehend für die Urlauber Ersatz zu finden. Groß- und Kleinbetriebe haben überdies das Argument, daß es während der vollständigen Arbeitsruhe am ehesten möglich ist, den Maschinenpark zu revidieren und Reparaturen durchzuführen. Die automatische Sperre

eines großen Teiles der Betriebe bringt natürlich einen substantiellen Verlust für die Gesamtwirtschaft. Der Gesetzgeber hat versucht, eine Änderung herbeizuführen. So hat man dem Arbeitgeber geraten, jenen Arbeitern, die ihre Ferien außerhalb der Urlaubsmonate nehmen, zwei oder drei zusätzliche Urlaubstage zuzubilligen, damit die Urlaubszeit so gestreckt wird, daß sie bereits im Mai beginnt und bis zum Oktober reicht. Man denkt auch daran, die Urlaubszeit jeweils für ein Departement oder eine Region einheitlich festzusetzen, damit Urlaub und Schulferien in die gleiche Zeitepoche fallen. Aber eine Neuregelung wird auch hier nicht einfach sein, vor allem wenn man von autoritär gefaßten Verfügungen absehen will. Denn ganz abgesehen von allen anderen Argumenten gibt es auch hier wieder ein besonderes, der französischen Mentalität entsprechend: Da bisher alle mit dem Urlaubsmonat August einverstanden waren und da es kompliziert sein würde, in dieser Richtung hin etwas zu verändern, ist es eben am besten und einfachsten, wenn alle weiterhin im August ihre Betriebe sperren. Indessen haben die Automobilfabriken Renault bereits wissen lassen, daß sie im kommenden Jahr nicht im August, sondern im Juli sperren wollen, um den anderen Großbetrieben mit gutem Beispiel voranzugehen...

J. Hermann, Paris

Die Führungskräfte in der französischen Wirtschaft

Die französische Wirtschaft hat nach einer Jahrzehnte währenden Isolierung überraschend schnell und erfolgreich den Anschluß an die Weltwirtschaft gefunden. Eine der Ursachen des Erfolgs liegt in der hohen Kapazität der Führungskräfte. In weiten Kreisen des Auslands ist die Ansicht vertreten, diese Wirtschaftskader wären jenen der anderen Länder überlegen, sie wären besser ausgebildet, tüchtiger. Wie weit trifft das aber zu? Woher kommen die französischen Führungskräfte? Wie werden sie geschult?

Nun, vor allem eine Feststellung: Mehr als 40 Prozent jener, die heute in der französischen Wirtschaft eine führende Stellung einnehmen, hatten einen Vater, der ebenfalls führend in der Wirtschaft tätig war. Der sozialen Schichtung nach kommen 45 Prozent der Führungskräfte aus Familien des gehobenen Bürgerstandes, ihre Väter waren Industrielle, hohe Funktionäre oder Diplomaten. Weitere 51,1 Prozent kommen aus dem Milieu der Offiziere, der Ingenieure, der Angehörigen freier Berufe oder aus Kaufmannsfamilien. Nur 3,9 Prozent gehören anderen sozialen Gruppen an. Jene die heute führend in der französischen Wirtschaft tätig sind, stammen in ihrer überwiegenden Mehrheit aus der industriellen Bourgeoisie.