

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 54 (2013)
Heft: 3

Artikel: Grenze und Industrieentwicklung : das Territoire de Belfort
Autor: Michna, Rudolf
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1088192>

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: 15.01.2026

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

Grenze und Industrieentwicklung: das Territoire de Belfort

Rudolf Michna

Zusammenfassung

Das 1871 zunächst als provisorische Verwaltungseinheit geschaffene Territoire de Belfort zeigt modellhaft die Auswirkungen der Verlegung von Staatsgrenzen. Viele der zwischen 1871 und 1918 entstandenen Veränderungen wirken bis heute nach. Sie erstrecken sich nicht nur auf Administration und Wirtschaft, sondern auch auf das Regionalbewusstsein, auch wenn sich in jüngerer Zeit durch wirtschaftliche Entwicklungen und Integrationsprozesse innerhalb der EU ein allmählicher Wandel abzeichnet.

1 Einleitung: Burgundische Pforte – Raumbegriff im zeitlichen Wandel

Als Burgundische Pforte (*Porte de Bourgogne*) wird seit Vidal de la Blache (1903) der rund 20–30 km breite und durchschnittlich 300–360 m hohe, geologisch und morphologisch keineswegs einheitliche Raum zwischen Jura, Vogesen, Oberrhein- und Saônegraben bezeichnet. Er verbindet fruchtbare, früh dicht besiedelte Tieflandsgebiete und bündelt alte Verkehrs- und Handelswege zwischen Oberrhein- und Rhône-Saône-Achse. Im heutigen wirtschaftlichen und politischen Kontext besitzt er als Verkehrsdrehscheibe eine transkontinentale Bedeutung.

In dieser Übergangslandschaft verläuft die europäische Wasserscheide zwischen Mittelmeer und Nordsee. Hier verlief Jahrhunderte lang auch die Grenze zwischen dem französischen und dem deutschen Sprach- und Siedlungsgebiet, was sich noch in den Ortsnamen und alten Hausformen widerspiegelt. Es handelt sich historisch weder um eine sozial- noch wirtschaftsräumliche Einheit.

Bis ins 17. Jh. bildete die Burgundische Pforte ein politisches Mosaik. Die habsburgischen Gebiete wurden 1648 abgetreten, Héricourt und die Vier Herrschaften (*Quatre Terres*) kamen 1748 an die französische Krone und Montbéliard fiel erst 1793 an Frankreich. Dieses ehemals württembergische Fürstentum wurde dem Dept. Doubs zugeteilt, das einst unter seiner Oberhoheit stehende (und ebenfalls protestantische) Héricourt dagegen dem Dept. Haute-Saône.

Anders als es der Name ‘Burgundische Pforte’ erwarten lässt, verlaufen zahlreiche historische und kulturgeographische Beziehungen nach Osten. *Gibert* (1930) erweiterte deshalb den ihm zu einseitigen Begriff zu ‘burgundisch-elsässische Pforte’. Der Name ‘Belforter Loch’ (*Trouée de Belfort*), der an die militärische Vergangenheit von Belfort anknüpft, erschien ihm zwar als zu stark räumlich eingengt, er verwendete ihn aber dennoch als Synonym und bezeichnete damit – ohne scharfe Grenzen zu ziehen – ungefähr den Raum zwischen Clerval und Mülhausen (Mulhouse).

Wegen der intensiven funktionalen Verflechtung des Belforter Gebietes mit Mülhausen und dem Sundgau – von Besançon oder gar Dijon gingen kaum Impulse aus – wählte *Dézert* (1968, 1969) schliesslich die Bezeichnung ‘Elsässische Pforte’ (*Porte d’Alsace*). Den räumlichen Komplex *Alsace du Sud – Territoire de Belfort* (*Wackermann* 1984, 203) erweiterte *Wackermann* (1986) begrifflich zur grenzüberschreitenden wirtschaftsräumlichen Einheit, die das Gebiet zwischen Belfort, Colmar, Mulhouse, Basel und Freiburg i. Br. einschloss.

Der unlängst formulierte Neologismus *Rhin-Sud* (*Lamard & Woessner* 2007) erstreckt sich nicht allein auf das südliche Elsass, sondern auch auf die Stadtregion (*Aire urbaine*) Belfort-Montbéliard, obwohl diese ausserhalb der Regio TriRhena liegt. Das Szenario einer künftigen im Westen bis Burgund reichenden Metropolregion Rhein-Rhône entwarf *Woessner* (2008).

Auch wenn der Name ‘Burgundische Pforte’ das geographische Wesen dieses Raumes nur unzulänglich erfasst, so hat er sich doch allgemein eingebürgert. Hingegen beschränkt sich die Kenntnis und Verwendung der anderen Bezeichnungen, die eine geographische Region mit ihren funktionalen Beziehungen und gemeinsamen Zügen abzugrenzen versuchen, auf das geographische Fachmilieu.

2 Vom provisorischen Konstrukt zum Status eines Departements

Bei den Verhandlungen über den neuen Grenzverlauf nach dem deutsch-französischen Krieg von 1870/71 erreichten die französischen Unterhändler nach zähem Ringen, dass das im Dept. Haut-Rhin liegende Arrondissement Belfort nicht geschlossen zum Reichsland Elsass-Lothringen fiel. Die im Frankfurter Frieden 1871 festgelegte neue Staatsgrenze, die sich ungefähr mit der Sprachgrenze deckte, verlief rund 15 km östlich von Belfort und spaltete das Arrondissement in zwei Teile. Beim Bezirk Oberelsass verblieben die gesamten Kantone Sennheim (Cernay), St-Amarin und Thann. Von den 191 Gemeinden des einstigen Arrondissements behielt Frankreich 106. Die Kantone Belfort, Giromagny und Delle bildeten nunmehr zusammen mit einigen Ortschaften der Kantone Dannemarie und Fontaine sowie vier vom oberelsässischen Kanton Masmünster (Masevaux) abgetrennten Gemeinden, dem neuen Kanton Rougemont-le-Château, die Verwaltungseinheit des Territoire de Belfort. Das Departement mit der kleinsten Fläche Frankreichs (608 qkm) wurde nicht in Arrondissements gegliedert. Auf die Stadt Belfort entfielen allein rund 60 % der Gesamtbevölkerung.

Zunächst trug die neue – aus politischen Gründen als provisorisch betrachtete – Verwaltungseinheit den Namen *Département du Haut-Rhin, Territoire de Belfort*. Ab 1880 setzte sich der Begriff *Territoire de Belfort* durch. Trotz heftiger Proteste – aus Furcht auf einen Verzicht auf die hoffentlich in naher Zukunft erfolgende Wiedervereinigung mit dem Elsass – erfolgte 1903 der

Bau einer Präfektur. In mehrfacher Hinsicht blieb das Territoire de Belfort ein administrativer Torso: Die Schulbehörde und das Berufungsgericht hatten ihren Sitz in Besançon, die Post- und Steuerbehörde sowie das Schwurgericht in Vesoul (Hte-Saône). Kirchlich gehörte das Territoire zum Erzbistum Besançon.

Schon während des Ersten Weltkriegs wurde auf französischer Seite der künftige Status des Territoire de Belfort diskutiert. Schliesslich fällte die französische Regierung eine pragmatische Entscheidung und liess dem Territoire seine eigenständige administrative Stellung. Dafür sprachen mehrere Gründe:

Mit der Zugehörigkeit zum Deutschen Reich von 1871 bis 1918 unterlag das Reichsland der deutschen Gesetzgebung. Diese beinhaltete ein ganzes Bündel von Verordnungen und Gesetzen, die im Elsass als 'Lokalstatut' teilweise auch heute noch Bestand haben. Dazu gehören z. B. das Sozialversicherungswesen oder das Fortbestehen des Konkordats von 1802 – während im Territoire de Belfort seit 1905 die strikte Trennung von Kirche und Staat gilt. Die für die damalige Zeit fortschrittlichen deutschen Sozialgesetze liessen sich im Elsass nicht einfach aufheben, ihre Ausweitung auf das Territoire de Belfort erschien andererseits nicht unproblematisch. Ausserdem wünschte sich Belfort, wo sich in der Zeit der Trennung Ansätze einer eigenen regionalen Identität entwickelten, eine grössere administrative Rolle und Autonomie zu bewahren und nicht zu einer Unterpräfektur abgestuft zu werden. Gegen eine künftige Aufteilung in drei Departements erhob sich im Elsass jedoch Widerstand.

Nicht zuletzt waren das Elsass und das Territoire de Belfort auch in der politischen Kultur auseinandergedriftet. Im Reichsland hatten sich als Träger des politischen Protests und als Verteidiger der regionalen Kultur die Notabeln, d. h. Fabrikanten, Akademiker und besonders katholische Geistliche hervorgetan. Als politischen Meinungsführern kam ihnen eine wichtige Rolle zu. Alles in allem zeigte das Elsass einen ausgesprochenen Zug zum Partikularismus und eine eher konservative politische Prägung.

Anders Belfort, das sich nach 1871 zum Industriezentrum entwickelte, womit sich auch eine wesentlich stärkere Orientierung der Arbeiterschaft auf linke und linksradikale Parteien verband. Regionalistische Forderungen fanden in diesem auf das Dogma der einen und unteilbaren Republik fixierten, laizistischen – zuweilen auch antiklerikalen – Milieu so gut wie keinen Anklang.

Formal endete im März 1922 der provisorische Status des Territoire mit der Erhebung in den Rang eines Departements (90) und der Ernennung eines Präfekten der 3. Kategorie.

3 Aufschwung zum industriellen Entwicklungspol nach 1871

Beschränkte sich die Rolle von Belfort Jahrhunderte lang auf die Funktion als Festung und Sperrriegel und nach dem Bau der Eisenbahn auch als Verkehrsknoten, so trat nach 1871 mit der Ansiedlung elsässischer Industriebetriebe ein grundlegender Wandel ein. Zwar hatten schon vorher elsässische Unternehmer in der Burgundischen Pforte einzelne Industriebetriebe gegründet oder sich als Investoren oder Auftraggeber betätigt, z. B. in Héricourt, Ste-Suzanne oder Chaux, und Daniel Dollfus, der seine Dornacher Fabrik mit Dampfmaschinen ausgestattet hatte, wurde 1812 Teilhaber an den Steinkohlebergwerken von Ronchamp (vgl. *Brandt* 1957, 130, 134f). Nach 1871 begann jedoch westlich der neuen Staatsgrenze ein rasanter Anstieg der Betriebsgründungen durch elsässische Fabrikanten (s. Liste in *Michna* 1977, 263f). Eine ähnliche Entwicklung erlebte auch das Nachbardepartement Vosges und dort vor allem die Städte St-Dié und Epinal.

Wohl weniger treuer Patriotismus und die Ablehnung der deutschen Staatsangehörigkeit – obwohl dies auch vereinzelt vorkam – als wirtschaftliche Überlegungen dürften dabei Pate gestanden haben. Sowohl bei den Unternehmern wie auch bei ihrer Belegschaft. Treffend spricht

Schouler (1981, 56) von einer Mischung von "Gefühl und Realitätssinn". Da die elsässischen Industriellen wegen der neuen Staats- und Zollgrenze nach 1871 den Verlust ihrer französischen Kunden befürchteten und die Erschliessung des deutschen Absatzmarktes ungewiss war, errichteten sie jenseits der Staatsgrenze Filialbetriebe oder – was seltener der Fall war – nahmen eine Verlagerung des gesamten Werkes vor. Gerade im Falle der Filialbetriebe suchte man die räumliche Nähe zum elsässischen Stammbetrieb und bezog möglichst Standorte unweit der neuen Grenze.

Frankreich hatte nach 1871 durch die Abtretung des Elsass einen beachtlichen Teil seiner Textilproduktionskapazitäten verloren. Vor allem im Bereich der Spinnereien und des Stoffdrucks. Mit ihren Betriebsgründungen in den Vogesen und im Territoire de Belfort erhofften sich die Mülhausener Fabrikanten eine lukrative Investition (*Laufenburger* 1930, 143). Eine unzweideutige Begründung lieferte die Präsentierung des Zweigwerkes von *Dollfus Mieg et Cie. (DMC)* in Belfort: "Das Werk wurde 1879 gegründet wegen der 1871 errichteten Zollbarriere zwischen dem Elsass und der französischen Kundschaft unserer Gesellschaft" (*Schouler* 1981, 62). Grösste Abnehmer von Dampfmaschinen der *Elsässischen Maschinenbau-Gesellschaft (Société Alsacienne de Constructions Mécaniques, SACM)* (Mulhouse und Grafenstaden) waren vor 1870 die französischen Eisenbahngesellschaften. 1872 setzte die *SACM* trotz eines Importzolls von 10 % noch 73 % ihrer Produktion auf dem französischen Markt ab. Auch hier war die Präsenz auf dem französischen Markt eine Überlebensfrage. Weitere Anreize für Firmenverlagerungen waren die höheren Lohnkosten und Sozialabgaben sowie das seit Einführung der deutschen Gewerbeordnung strengere Arbeitsrecht im Reichsland.

Wenn gerade Belfort in hohem Mass von solchen Niederlassungen profitierte, so spielte hier als Fühlungsvorteil die Nähe zum elsässischen Stammwerk und des Kohlereviere von Ronchamp sowie ausserdem die gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur (Fernverkehrsstrassen RN 19 und RN 83, Eisenbahnknoten, Nähe des Rhein-Rhône-Kanals) eine entscheidende Rolle. Am Rand und in den Tälern der Vogesen lockte ausserdem die Wasserkraftnutzung elsässisches Kapital an (z. B. *Hartmann/Münster* in Rougegoutte, *Zeller/Oberbruck* in Etueffont-Bas und Etueffont-Haut).

Die grössten elsässischen Betriebe liessen sich im Nordwesten von Belfort entlang der Bahnlinie Belfort–Paris nieder: im Süden *DMC* (Januar 1874), dann weiter nördlich die Spinnerei *D. Dollfus* und schliesslich die *SACM*. (vgl. Abb. 1). Unweit davon lag die Spinnerei von *G. Koechlin*.

Das Firmengelände der *SACM* war rund 1 km lang und umfasste 50 ha. Zehn Jahre nach Gründung des Belforter Werkes beschäftigte dieses schon 981 Personen. Das Produktionsspektrum umfasste sowohl Dampflokomotiven als auch Spinnmaschinen und Webstühle, Werkzeugmaschinen, Kessel, Generatoren und Elektrokabel. Da die politischen Spannungen zwischen Deutschland und Frankreich wirtschaftliche Risiken heraufbeschworen, wurde die Filiale von der Mülhausener Muttergesellschaft abgetrennt und ab 1913 als selbständiges Unternehmen geführt, das nunmehr eher auf französische Staatsaufträge zählen konnte. Beim Ausbruch des Ersten Weltkriegs beschäftigte *SACM* von den rund 40'000 Einwohnern der Agglomeration Belfort nicht weniger als 6'700 Personen.

Unter den elsässischen Niederlassungen im Raum Belfort dominierte bei weitem – der damaligen Industriestruktur des Oberelsass entsprechend – die Textilbranche: neben *DMC* mit rund 1'000 Beschäftigten im Jahre 1909 z. B. auch die Kammgarnspinnerei *Schwartz & Cie* (Valdoie) und Färberei und Stoffdruck *Steiner* (Belfort).

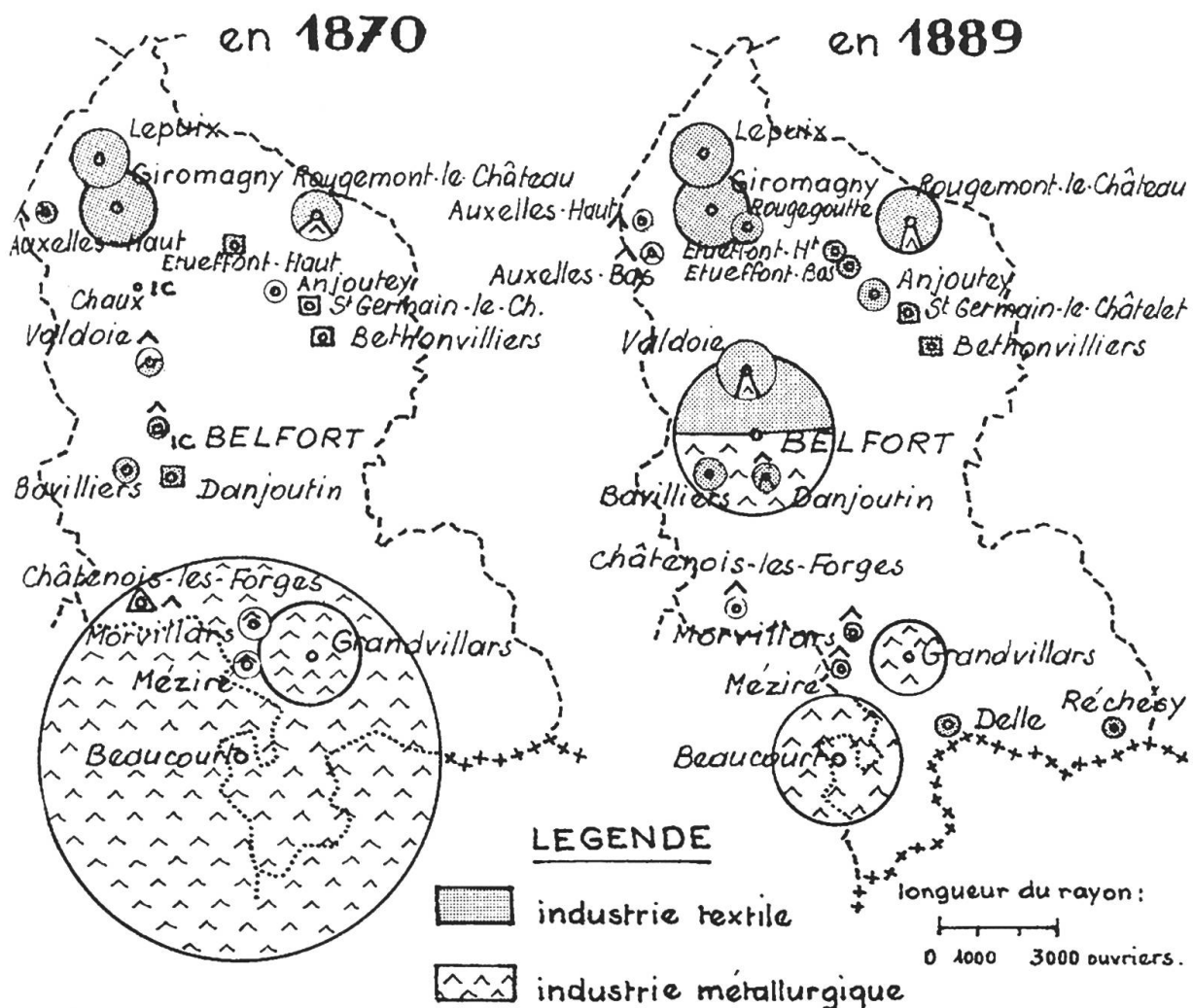


Abb. 1 Das Industriegebiet an der Eisenbahnlinie Belfort–Paris in den 1970er-Jahren mit den Gebäuden von *DMC* und dahinter *Alstom*. Rechts davon sind Werksiedlungen zu sehen (Quelle: ).

4 Neues industrielles Standortmuster

Dank dieser Firmengründungen änderten sich das industrielle Standortmuster und die Branchenstruktur des Territoire de Belfort grundlegend. Gab es bis 1871 eine Bipolarität mit einem Schwerpunkt der Metallverarbeitung im Süden (Grandvillars, Morvillars sowie im benachbarten Beaucourt/Dept. Doubs) und der Textilindustrie am Vogesenrand (Giromagny, Lepuix-Gy, Rougemont), so entwickelte sich Belfort zu einem industriellen Schwerpunkt, der beide Branchen vereinigte. Gleichzeitig expandierte die Textilindustrie im Norden (vgl. Abb. 2)

Dreh- und Angelpunkt dieser Dynamik, in deren Verlauf Belfort sich als eigenständiger Industriepol emanzipieren und auch die Beziehungen zur Schweiz intensivieren konnte, war die Grenzverlegung von 1871. Erleichtert wurden die Kontakte zur Schweiz durch die neue Bahnverbindung Belfort–Porrentruy, über die nun die Züge von Frankreich nach Basel geleitet wurden.



moins de 100 ouvriers:

☐ établissement textile ▲ établissement métallurgique I.C. ind. chimique.

L'INDUSTRIE dans le TERRITOIRE DE BELFORT

Abb. 2 Industriestandorte im Raum Belfort 1870 und 1889 (aus Schouler & Filbert 1979).

Dank des wirtschaftlichen Wachstums erlebten die neuen Industriestandorte einen starken Anstieg ihrer Einwohnerzahl – nicht zuletzt aufgrund der Zuwanderung elsässischer Arbeitskräfte und ihrer Familien. Belfort verzeichnete in der Zeit von 1871 bis 1901 eine Zunahme von 8'030 auf 32'567 E. (39'400 i. J. 1911), Valdoie von 523 auf 2'575 E. und Rougegoutte, wo 12 % der Belegschaft der Weberei Hartmann aus dem Oberelsass stammte, von 711 auf 1'335 E.

In kurzer Zeit schossen in Belfort und seinen Vororten neue grosse Wohnviertel (*Faubourg des Vosges*) aus dem Boden. Die elsässischen Ansiedlungen, wo viele Strassennamen an die alte Heimat erinnern, erstrecken sich längs der Bahn und der Savoureuse ca. 7 km nach Norden. Sie nahmen 1914 rund 3/4 der Stadtfläche ein. Durch die Industrie- und Wohngebiete (darunter die Werkswohnhäuser der *Cité alsacienne*) kam ein völlig neues Element in das städtebauliche Bild von Belfort, das im Kern wie keine andere Stadt Frankreichs von seiner martialischen Vergangenheit geprägt ist – und diese als touristisches Alleinstellungsmerkmal heute auch ganz bewusst pflegt.

5 Rückgang und Krisen in der Zwischenkriegszeit

Als nach 1918 das Elsass wieder an Frankreich fiel, fanden sich die Filialen ausserhalb des Elsass und die Stammbetriebe im Reichsland gemeinsam im französischen Absatzmarkt wieder, so dass letztlich – nach Auslaufen der zollfreien Übergangsfrist für elsässische Exporte nach Deutschland und der dortigen Einführung einer protektionistischen Zollpolitik in einem stagnierenden Markt – Überkapazitäten entstehen mussten. Spätestens bei der Weltwirtschaftskrise sollte sich dies in voller Schärfe auswirken und zu Betriebsschliessungen vor allem in der Textilbranche führen. Bei *DMC* sank die Beschäftigtenzahl 1931 bis 1936 von 1'590 auf 1'151. Der Krise fielen z. B. 1930 auch die Weberei in Auxelles-Bas und 1932 die *Ets. Textiles de Giromagny* zum Opfer. In der Weberei *Hartmann* (Rougegoutte) ruhte die Produktion von 1931 bis 1933. Einige ihrer Beschäftigten, deren Vorfahren nach 1871 aus dem Elsass zugezogen waren, kehrten wieder dorthin zurück.

Auch bei anderen Firmen kam es nach dem Wegfall ihrer Existenzgrundlage – je einen Standort in den zwei durch Zölle abgeschotteten nationalen Märkten – zur Aufgabe von Zweigbetrieben (z. B. *Schwartz, G. Koechlin* in Belfort). Tendenziell begann die Textilindustrie in den 1930er-Jahren auch die veränderte Konstellation in der Welttextilwirtschaft zu spüren: Bisherige Importländer verschanzten sich hinter Zollmauern oder drängten mit ihrer eigenen Produktion auf den französischen Markt. Der Rückgang der Textilindustrie setzte sich, verschärft durch den Verlust der kolonialen Absatzmärkte nach dem Zweiten Weltkrieg bis zum fast völligen Verschwinden in die jüngste Zeit fort (vgl. *Michna* 1977). Unter den 30 grössten Industriefirmen des Raumes Belfort – Delle – Héricourt – Montbéliard ist heute die Textilbranche nicht mehr vertreten. Von der Textilindustrie, die in der Zeit von 1930 bis 1940 zeitweilig durch Regierungsaufträge (Militärstoffe) gestützt wurde, griff die Wirtschaftskrise auch auf die mit ihr verbundenen Zulieferer über.

Nach dem Friedensvertrag von Versailles hatten sich *SACM* und die *Elsässische Maschinenbau-Gesellschaft* (Mulhouse, Graffenstaden) 1919 wieder zu einer Firma zusammengeschlossen. Diese zählte 1922 bereits 8'800 Beschäftigte und gründete mit dem konkurrierenden Elektrokonzern *Compagnie Française Thomson-Houston* in Belfort 1928 das Joint Venture *Société Générale de Constructions Electriques et Mécaniques Alsthom*. Auch diese Firma musste während der Krise in den 1930er Jahren durch Regierungsaufträge gestützt werden. Von 7'000 Mitarbeitern im Jahr 1931 verblieben im Januar 1935 noch 3'893. 1945 ging *Alsthom* vollständig in den Besitz von *Thomson-Houston* über. Bezeichnenderweise kam es in Belfort und anderen Industriestandorten in der Zwischenkriegszeit zu einem deutlich verlangsamten Bevölkerungswachstum.

6 Krise, Übernahmen, Internationalisierung und Diversifizierungsversuche der beiden Grossunternehmen

6.1 DMC

Zählte die Nähgarnfabrik *DMC* in Belfort vor dem Zweiten Weltkrieg zeitweilig mehr als 2'000 Beschäftigte, so war diese Zahl 1954 auf rund 1'000 gesunken. 1959 wurde der Betrieb schliesslich eingestellt und die Produktion auf das Mülhausener Werk konzentriert.

Damit verloren fast 2'000 Beschäftigte – und zwar hauptsächlich Frauen – ihren Arbeitsplatz. In das Werk von *DMC* zog 1960 die *Compagnie française des machines Bull*, nachdem Kaufabsichten von *Volkswagen* gescheitert waren (*Verrière* 1964, 265). Die Regierung unter De Gaulle unterstützte *Bull*, das seinen Sitz im Rahmen der Dezentralisierung von St-Ouen nach Belfort ver-

legte, da sie in Frankreich eine konkurrenzfähige Informatikindustrie (*Plan calcul*) aufbauen und die nationale Unabhängigkeit auf diesem Gebiet sichern wollte. Diese Hoffnungen wurden aber schnell enttäuscht und *Bull* musste sich 1976 mit dem amerikanischen Unternehmen *Honeywell* zusammenschliessen (*Compagnie internationale pour l'informatique Honeywell-Bull*). Arbeiteten dort um 1984 noch bis zu 2'600 Personen, so waren es 1989 nur noch 1'600. Schliesslich gab *Bull périphériques* 1991 die Produktion auf.

Als letzter Textilbetrieb am Vogesenfuss stellte die *Société Textile de la Savoureuse* in Le-puix-Gy 1987 ihren Betrieb ein. An die Stelle der Traditionsbranche traten an manchen ehemaligen Standorten Zulieferer für den Automobilhersteller *Peugeot* (Sochaux), z. B. *Maglum*, *Nagy* in Giromagny, *Visteon* in Rougegoutte.

6.2 Alsthom

Auch *Alsthom*, das industrielle Aushängeschild von Belfort, erlebte bis in die jüngere Zeit mehrere Krisen, die Abwanderung von Entscheidungszentren und schliesslich eine Zerschlagung in mehrere Unternehmen.

Nach einer Restrukturierung in den 1950er Jahren erzielte das Werk in Belfort Anfang der 1960er-Jahre fast 60 % des Umsatzes der *Alsthom*-Gruppe. Als weltweit drittgrösster Exporteur von Elektrolokomotiven erreichte es eine Exportquote von 80 %. Ausserdem gehörte es zu den führenden französischen Herstellern von Generatoren für Kraftwerke. 1964/5 gründete *Alsthom* zusammen mit *Compagnie Générale d'Electricité* (CGE) drei gemeinsame Filialen (*Alsthom-Savoisienne*, *Delle-Alsthom*, *Unelec*). In der Folgezeit bildete Belfort nur noch ein Glied in einer grossen Kette von Standorten des Pariser Grossunternehmens. 1976 fiel die Kapitalmehrheit von *Alsthom* an die CGE, *Alsthom* wurde 1982 nach seiner Verstaatlichung zur grössten Filiale dieses Elektrizitätskonzerns. Belfort produzierte Ausrüstungen für Kernkraftanlagen sowie Lokomotiven, darunter als Spitzenprodukt den Hochgeschwindigkeitszug TGV, der 1969 bis 1972 entwickelt wurde. Wie kein anderer Betrieb war *Alsthom*, der rund 10 % der Wohnbevölkerung beschäftigte, zu einem Wahrzeichen Belforts geworden (Abb. 3). Sein Pendlereinzugsgebiet reichte in den 1960er-Jahren bis in die Nachbardepartements Ht-Rhin, Hte-Saône und Doubs.

Nach der Reprivatisierung schloss sich CGE 1989 – dem allgemeinen Konzentrationsprozess der europäischen Elektrounternehmen folgend – mit der britischen Gruppe *General Electric Company* (GEC) zusammen, der Firmensitz des neuen französisch-britischen Unternehmens *GEC-Alsthom* (TGV-Züge und Kraftwerkssparte) wanderte in die Niederlande. In Belfort spaltete sich mit Beteiligung von *GECO* (USA) das selbständige, auf die Herstellung von Gasturbinen spezialisierte Unternehmen *Alsthom-Turbines Gaz* (ATB) ab, das 1991 als *European Gaz-Turbine* (EGT) umfirmierte und seine Filiale im südöstlich von Belfort liegenden Ort Bourogne ausbaute.

Die Zahl der Beschäftigten sank seit 1979 (noch ca. 9'000 Personen) kontinuierlich. Staatsaufträge gingen zurück, denn die erste TGV-Linie war fertiggestellt und das Kernkraftwerksprogramm vorerst abgeschlossen. Der Name und die Firmenstruktur des wichtigsten Arbeitgebers des Territoire de Belfort änderten sich in der Folgezeit mehrfach.

Nach 1990 verblieben am Standort Belfort zunächst zwei getrennte und zu unterschiedlichen Gruppen gehörende Betriebe (*GEC* und *EGT*). Über Firmenstrategien und andere Unternehmenspläne wurde fortan nicht mehr in Belfort entschieden.

Ab 1993 hatte *Alsthom* einerseits seine Geschäftsbereiche verstärkt auf neue Unternehmen ausgelagert und andererseits versucht, sich auf die Kerngeschäfte zu konzentrieren.

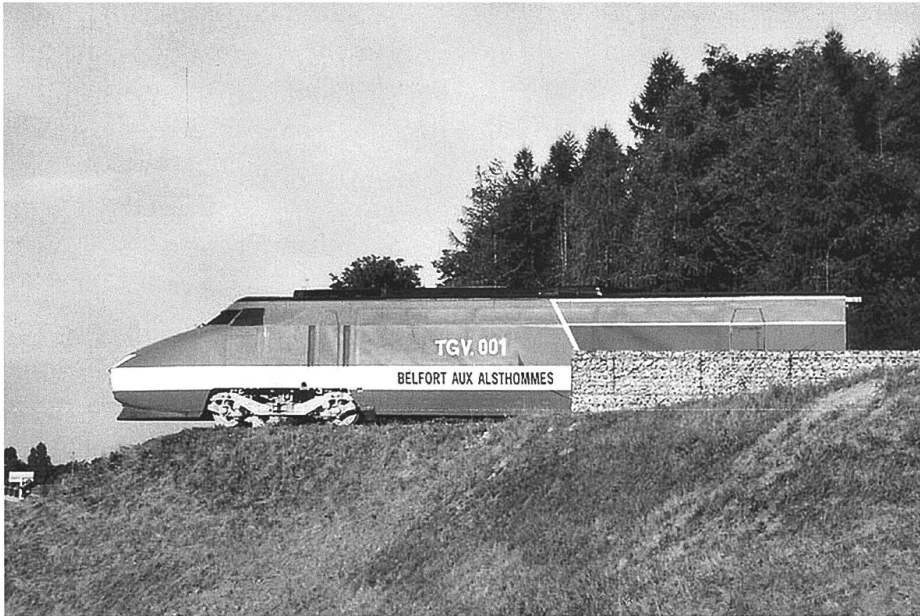


Abb. 3 Stolztes Wahrzeichen der Belforter Industrie: *Alsthom* und sein TGV. Der als Denkmal an der A 36 platzierte TGV-Triebkopf 001 knüpft mit der mit Wortähnlichkeiten spielenden Aufschrift *Belfort aux Alsthommes* an die grosse Bedeutung der Firma für Belfort an (Quelle/Copyright: )₂).

Nach der Abspaltung von *GEC* und *CGE Alsthom* (1998) und der Börsennotierung in Paris, New York und London nannte sich das neue Unternehmen *Alstom* (ohne 'h', um den englischen Zischlaut 'th' zu vermeiden). 1999 schloss sich die Energiesparte von *Alstom* mit der schwedisch-schweizerischen Gruppe *Asea Brown Boveri* (ABB) zu *ABB Alstom Power* zusammen, kaum ein Jahr später wurde *Alstom* alleiniger Inhaber der Gesellschaft.

Angesichts der drohenden Übernahme durch den Konkurrenten *Siemens* bewahrte die französische Regierung den finanziell angeschlagenen Konzern *Alstom* 2003 mit massiven Staatshilfen vor dem Konkurs, konnte aber damit den weiteren Stellenabbau bei dem in erheblichem Mass von Staatsaufträgen (z. B. Kernkraftwerke und Lokomotiven) abhängigen Unternehmen nicht verhindern. "Belfort erkrankt an Alstom" titelte *Rosso* (2000). Sowohl in der Energie- wie auch in der Transportsparte brachen die Aufträge ein. Am Standort Belfort entstand ein Konglomerat von Töchtern von *Alstom* (*Alstom Power Turbomachines*, *Alstom Transport*, *Alstom Power Centrales*) oder konkurrierender internationaler Firmen (*GE Energy Products* mit rund 1'300 Beschäftigten) sowie von Klein- und Mittelbetrieben, die ausgelagerte Tätigkeitsfelder erworben hatten. Statt einer arbeiteten hier nun 34 Gesellschaften (*Rosso* 2000).

In jüngster Zeit verzeichneten die Energiesparte wie der Transportbereich von *Alstom* grosse Auftragseinbussen, die *Bläske* (2010, 48f) auf fehlende Innovationskraft zurückführte.

7 Internationalisierung und Hightech

Wie bei den "Zollgründungen" am Hochrhein waren auch im Territoire de Belfort schon Anfang des 20. Jhs. Schweizer Unternehmer die wichtigsten ausländischen Investoren. So gründeten sie beispielsweise im Grenztort Delle die Firmen *Société industrielle de Delle*, *Usines Diélectriques*, *Usines Thécla* und *Société Amsta*, 1927 folgte *Le Fil Isolé Moderne* (FIM), die 1965 mit *Usines Diélectriques* fusionierte und heute zum Unternehmen *Von Roll Isola* gehört. 1919 liess sich *Amstutz Levin et Cie.* in Delle nieder. US-amerikanisches Kapital siedelte sich mit *Visteon* (Rouge-goutte) in jüngster Zeit an, deutsches mit dem Automobilzulieferer *Altia* in Beaucourt.

Wegen der Krisen der Industrie verstärkten sich im Territoire de Belfort die Grenzgängerströme in die Schweiz (Anstieg von 2004 bis 2012 von 1'400 auf 2'400 Grenzpendler). Die Quellorte konzentrieren sich auf die grenznahen Gebiete im Süden des Departements. Am unmittelbar jenseits der Grenze liegenden Boncourt (Kanton Jura) will *Swatch* für seine neue Fabrik rund ein Drittel der künftigen Belegschaft auf dem benachbarten französischen Arbeitsmarkt anwerben.

Die Krise der Grossindustrie zog zahlreiche Zulieferer in der Region in Mitleidenschaft. Damit zeigten sich die negativen Folgen der einseitigen Wirtschaftsstruktur und die Notwendigkeit einer Diversifizierung.

Mit der verkehrsgünstigen, zentralen Lage werben heute die Gebietskörperschaften und die *Agence pour le Développement Economique de Belfort et de son Territoire* (Adebt) für Ansiedlungen von Betrieben in der Burgundischen Pforte. So auch die *Société d'Economie Mixte Patrimoniale de Belfort* (SEMPAT), die sich seit 1989 um eine Wiederbelebung der Industriebrachen bemüht. 1993 erwarb SEMPAT das ehemalige Werk von *Bull* (55 ha), um dort den Technologiepark *Belfort Technopôle* anzulegen. Er wurde gemeinsam mit den 2005 und 2009 von *Alstom* gekauften Immobilien zum neuen Technologiepark *Techn'hom* zusammengeführt, auf dem sich vornehmlich Unternehmen aus den Bereichen Energie, Elektronik und Telekommunikation niederlassen sollen.

Auf dem 110 ha grossen Gelände ist ein Teil der Technikhochschule von Belfort-Montbéliard (*UTBM*) angesiedelt; rund 130 Firmen, darunter *General Electric Energy Powers Products Europe* (GEEPE, mit 2'000 Beschäftigten) und *Alstom Power* (2'700 Beschäftigte) bieten dort zusammen rund 7'500 Arbeitsplätze.

SEMPAT betreibt auch den High-Tech-Park *La Jonxion*, der nahe beim neuen TGV-Bahnhof Belfort-Montbéliard und der Autobahn A 36 auf 150 ha gebaut wird (vgl. *Woessner* 2013).

8 Fazit: Aufgezwungene Trennung als Ferment der regionalen Identität

Zu den Auswirkungen der 47 Jahre dauernden staatlichen Abspaltung vom Elsass gehören letztlich auch Veränderungen im regionalen Bewusstsein. Unterschied sich die Westhälfte der Burgundischen Pforte zumindest sprachlich schon vor 1871 vom Elsass – wäre Belfort bis 1871 tatsächlich elsässisch geprägt gewesen, hätte man dann von einer “elsässischen Auswanderung nach Belfort gesprochen?”^^, fragte kritisch *Romain* (1993, 34) –, so begann sich in der Folgezeit in der neugeschaffenen französischen Verwaltungseinheit ein eigenes Regionalbewusstsein zu entwickeln. Nicht zuletzt war dies eine mittelbare Folge der politisch-administrativen Autonomie des Territoire de Belfort und seiner dynamischen sozio-ökonomischen Entwicklung.

Jedenfalls hatten sich das Elsass und das Territoire de Belfort 1918 politisch und kulturell voneinander entfernt. In Belfort gab es nicht nur den Wunsch, den bisherigen Status einer selbständigen Verwaltungseinheit zu bewahren, sondern obendrein Mulhouse und den östlichen Sundgau anzugliedern.

Eine Mischung von Minderwertigkeitskomplex und Überlegenheitsgefühl schrieb man der Bevölkerung des Territoire zu – vielleicht resultierend aus der geringen Grösse des Departements einerseits und dem Stolz auf die militärische und patriotische Vergangenheit andererseits.

“Vom Elsass stammt die Arbeitsmoral, von der Franche-Comté der Stolz und die Sturheit. Mit der Schweizer Nachbarschaft verband lange der gemeinsame Dialekt ... Aber rechtfertigt es die weit über diese drei Gebiete hinausgehende kosmopolitische Herkunft der Belforter Bevölkerung, von einem ‘Belforter Typus’ zu sprechen”, gab *Romain* (1993, 37) zu bedenken. Er unterstellte dennoch ein besonderes Regionalbewusstsein, nämlich “weder ein Zugehörigkeitsgefühl zur Franche-Comté, noch zum Elsass” (*Romain* 1993, 33). Dagegen war für *Di Meo* (1981, 13) die

Affinität mit der Franche-Comté ein unbestreitbarer Faktor, zumal sich nach der Schaffung der Regionen (nach 1955), als das Territoire de Belfort nicht dem Elsass, sondern der Franche-Comté zugeordnet wurde, die Beziehungen zu Besançon konsolidiert hätten. Ähnlich urteilte auch Claval (1978, 182), was keineswegs einen Widerspruch zum Bewusstsein bildete, in einem Gebiet mit einer besonderen Geschichte zu leben. Dazu zählten auch lange Zeit ein besonders intensiver Patriotismus – ja sogar ein gewisser Hang zum Irredentismus – und eine distanzierte Haltung zu Deutschland.

Diese Persistenzmomente scheinen sich heute abzuschwächen, da sich durch den Abbau politischer Grenzen in der EU neue räumliche Strukturen entwickeln. Wenn sich in jüngerer Zeit mit dem östlichen Teil der Burgundischen Pforte, mit dem Oberelsass, mit Basel und sogar der badi-schen Rheinseite eine zunehmende Verflechtung in Wirtschaft, Politik und Freizeit zeigt, so dürfte auch im räumlichen Bewusstsein allmählich eine stärkere Öffnung auf die Oberrheinschiene zu erwarten sein.

Literatur

- Bläske G. 2010. Welker Lorbeer. *Wirtschaftswoche* 44 [30.10.2010]: 58–59.
- Brandt A. 1957. Apports alsaciens à l'industrie textile de la Lorraine et de la Franche-Comté aux XVIIIe et XIXe siècles. In: Soc. sav. d'Alsace et des régions de l'Est (Hrsg.): *Trois provinces de l'Est. Lorraine, Alsace, Franche-Comté*. Strasbourg, 129–140.
- Claval P. 1978. *Atlas et géographie de la Haute-Bourgogne et de la Franche-Comté*. Paris, 1–328.
- Dézert B. 1968. Porte de Bourgogne ou Porte d'Alsace? L'expansion industrielle et urbaine d'une région à vocation rhénane. *Regio Basiliensis* 9(2): 404–415.
- Dézert B. 1969. *La croissance industrielle et urbaine de la Porte d'Alsace. Essai géographique sur la formation d'un espace régional en fonction de l'attraction industrielle*. Paris, 1–520.
- Di Meo G. 1981. *La Franche-Comté*. Paris, 1–142.
- Gibert A. 1930. *La Porte de Bourgogne et d'Alsace. (Trouée de Belfort). Etude géographique*. Paris, 1–637.
- Lamard P. & Woessner R. (Hrsg.) 2007. *Rhin-sud : un territoire en devenir?* Belfort, 1–274.
- Laufenburger H. 1930. *Cours d'économie alsacienne to. I: Les bases matérielles et juridiques*. Paris, 1–234.
- Michna R. 1977. *Wandlungen in der Textilindustrie der Südvogesen unter besonderer Berücksichtigung des oberen Doller- und Savoureuse-tales*. Diss. Geowiss. Fak. Freiburg i. Br., 1–293.
- Romain J.-L. 1993. *Belfort, L'usine et la cité*. Besançon, 1–168.
- Rosso R. 2000. Belfort malade d'Alstom. *L'Express* vom 25.05.2000. Online verfügbar: www.lexpress.fr/actualite/economie/belfort-malade-d-alstom_492555.html [Eingesehen am 25. Juli 2013]
- Schouler G. 1981. L'Alsace du Sud et la partie détachée du Haut-Rhin, le Territoire de Belfort. *Bull. Soc. Industr. Mulhouse* 4: 51–64.
- Schouler G. & Filbert P. 1979. *Géographie du Territoire de Belfort*. Belfort, 1–415.
- Vidal de la Blache P. 1903. *Tableau de la géographie de la France*. Paris, 1–403.
- Verrière J. 1964. Belfort, un cas d'autonomie géographique. *Rev. géogr. de l'Est* 3: 261–274.
- Wackermann G. 1984. Identité et dépendance d'un département original: Le territoire de Belfort. *Départements et région, Actes du Colloque de Rodez avril 1983. Travaux du Centre de Géographie humaine et sociale* no. 9, Univ. de Poitiers, 193–204.
- Woessner R. 2008. *La métropole Rhin-Rhône: vers l'émergence d'un territoire?* Colmar, 1–253.
- Woessner R. 2013. Le TGV Rhin-Rhône et le retour de la Porte de Bourgogne. *Regio Basiliensis* 54(3): 121–128.

Internetlinks

- ① <http://missiontice.ac-besancon.fr/hg/spip/spip.php?article935>
- ② www.BahnStatistik.de

