

La Révolution ferroviaire. La formation des compagnies de chemins de fer en France (1823-1870) [Georges Ribeill]

Autor(en): **Tissot, Laurent**

Objektyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera**

Band (Jahr): **45 (1995)**

Heft 2

PDF erstellt am: **06.08.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Bemerkung eines frühen spanischen Kommentators aus, der die Besiedlung der Neuen Welt durch die beiden Säulen der göttlichen Vorsehung und der Verantwortung der irdischen Obrigkeit getragen sah. Dass der Versuch einer christlichen Sinngebung der Geschichte angesichts des brutalen Zusammenstosses der Kulturen hohe Anforderungen an die Intelligenz und gelegentlich auch an die Sophistik der theologisch geschulten Interpreten stellte, versteht sich von selbst. Bestens vertraut mit den einschlägigen Quellen, gelingt es Sievernich, die Argumentationsmuster herauszuarbeiten, deren man sich bediente, um sowohl Einzelpersonlichkeiten als auch Vorgänge in den Horizont der providentialistischen Theologie aufnehmen zu können. Am Schluss kommt der Autor kurz auf das moderne theologische Geschichtsverständnis zu sprechen, wie es sich bezüglich Lateinamerikas im Werk Gustavo Gutiérrez' ausdrückt. Schade, dass das Thema der Kirche im heutigen Lateinamerika nicht in einem gesonderten Beitrag eingehender behandelt worden ist; die Universität Freiburg hätte doch, sollte man meinen, einen kompetenten Referenten dazu finden können.

Der vorliegende Sammelband vermittelt einen problembewussten und anregenden Zugang zu Geschichte und Gegenwart der europäisch-lateinamerikanischen Beziehungen. Gewiss sind, wie meist bei solchen Publikationen, die einzelnen Beiträge von unterschiedlichem Gewicht, und einiges erinnert man sich an anderer Stelle bereits schon gelesen zu haben – hat doch das Recycling auch im Wissenschaftsbetrieb längst Eingang gefunden. Das schmälert nicht das Verdienst der Herausgeber, das Jubiläum der Entdeckung Amerikas zum Anlass vertiefter Reflexion genommen zu haben.

Urs Bitterli, Zürich

Georges Ribeill: La Révolution ferroviaire. La formation des compagnies de chemins de fer en France (1823–1870). Paris, Belin, 1993. 478 p.

Rompant avec les perspectives classiques qui ont dominé jusqu'à aujourd'hui l'historiographie ferroviaire française, soit l'approche économique et technique, Georges Ribeill aborde les problématiques de l'organisation et de la gestion des compagnies. Dans la ligne des recherches inaugurées il y a plusieurs années par les travaux anglo-saxons, en particulier ceux de l'historien américain Alfred D. Chandler avec ses thèses sur le rôle pionnier des compagnies de chemins de fer en matière de management et ceux de Terry Gourvish, sur le management anglais, l'auteur met en évidence les modalités de formation des compagnies ferroviaires, l'efficacité de leur exploitation, leur modèle de développement et d'organisation, les difficultés auxquelles elles se sont heurtées. Derrière les lancinantes questions de l'efficacité maximale des organigrammes, Ribeill a cependant toujours soin de saisir les individus. Ses excellents chapitres sur le monde des ingénieurs et l'organisation du travail montrent toute la complexité d'activités et de fonctions qu'il a fallu intégrer et coordonner dans de vastes ensembles.

Il est sûr que l'étude de Georges Ribeill confortera l'idée de la spécificité française, même si l'influence anglaise se fait sentir en plusieurs occasions. Loin d'être à la traîne et de se confiner dans des rôles de studieuses imitatrices, les compagnies françaises ont dès le début adopté des modèles d'organisation tout à fait originaux. Puisant dans le vivier des grands corps (les polytechniciens ou le corps des Ponts et Chaussées) dont les rivalités ne présentèrent certainement pas un handicap à long terme, elles ont disposé d'individus préparés à résoudre des problèmes inédits réclamant des solutions immédiates. Le processus d'apprentissage fut certes long et l'empirisme guida le plus souvent le sens des réflexions. Mais, comme dans les

pays voisins, le savoir-faire ferroviaire constitua un formidable stock de connaissances et d'expériences dont beaucoup d'autres entreprises purent profiter.

Laurent Tissot, Lausanne

Andreas Bifang: **Politisches Bürgertum in Deutschland 1857–1868. Nationale Organisationen und Eliten.** Düsseldorf, Droste-Verlag 1994. 511 S., Abb. (Beiträge zur Geschichte des Parlamentarismus und der politischen Parteien 102).

Das politische Bürgertum in Deutschland und dessen Organisationen und Eliten ist in der vorliegenden Dissertation auf die liberale Richtung beschränkt. Die liberal ausgerichtete Elite war es, die nach der misslungenen Revolution von 1848 und der nachfolgenden reaktionären Zeit Deutschlands «Vielstaaterei» ein Ende zu bereiten versuchte. Das Ziel war ein nationaler deutscher Bundesstaat mit einer Zentralregierung unter preussischer Führung. Damit ist auch gegeben, dass sich die Organisationen in Preussen und in Norddeutschland gebildet haben und erst in einer späteren Phase den Versuch unternahmen, sich im Süden und Westen zu etablieren.

Als erster Verein mit politischen Ansprüchen auf nationaler Ebene wurde der Kongress der Volkswirte gegründet, der sich mit der Liberalisierung des Handels – das heisst der Vereinheitlichung der Bedingungen in Deutschland – sowie mit dem anstehenden Handelsvertrag mit Frankreich befasste. Dies bedeutete eine Reform des Zollvereines, der in diesen Kreisen grossen Stellenwert genoss und schon bald darauf hinauslief, Österreich auszuschliessen, um selber möglichst bald bessere Handelsbedingungen zu haben. Mit einer ähnlichen Stossrichtung wurde 1861 der deutsche Handelstag ins Leben gerufen, der insofern eine Sonderstellung einnahm, weil er mit den Handelskammern quasi eine offizielle Institution in das Ringen um die Nationsbildung eingebracht hat. Diese nahe Stellung zu den Regierungen der einzelnen Länder erhöhte die Bedeutung dieses wenig homogenen und oft zerstrittenen Vereins. Der Deutsche Abgeordnetentag bildete sich als politisches Forum, in welchem vor allem die «deutsche Frage» diskutiert wurde. In ihm waren recht lange auch konservative und grossdeutsche Politiker vertreten, die jedoch mit ihren Ideen nicht durchdringen konnten und resignierten, als die (deutsch-) österreichischen Abgeordneten offiziell ausgeschlossen wurden.

Der wichtigste – am umfassendsten dargestellt – war der 1859 gegründete Deutsche Nationalverein. Seine Stossrichtung war nach dem Programm eindeutig die Einigung Deutschlands unter einer starken Zentralregierung mit einer deutschen Nationalversammlung. Dass Preussen die Führungsrolle zufalle, war nicht offiziell, aber selbstverständlich. Hingegen offen blieb die Frage des Wahlrechtes und die Lösung des Dualismus Österreich–Preussen. In der Wehrpolitik wurde die Zusammenarbeit mit den ebenfalls national organisierten Turn- und Schützenvereinen gesucht, um die Basis so breit als möglich zu gestalten. Auf lokaler Ebene entstanden Fortschrittsparteien, die sich um die gleichen Ziele bemühten und soweit als möglich von der Vereinsspitze koordiniert wurden. Die Krise des Vereins begann 1863 als zuerst der österreichische Bundesreformvorschlag abgelehnt wurde, was viele Süddeutsche abspenstig machte. Diese zentrifugale Bewegung wurde durch die Schleswig-Holstein-Krise verschärft. Mit dem Ministerium Bismarck in Preussen wurde der Nationalverein in die Defensive gedrängt. Er konnte keine Fortschritte mehr aufweisen, was seinen Ruf in der allgemein antipreussischen Stimmung noch verschlechterte. Mit der Lösung der deutschen Frage im Sinne Bismarcks war auch das Ende des Vereins besiegelt.