

---

**Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte**  
Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris  
(Institut historique allemand)  
Band 5 (1977)

DOI: 10.11588/fr.1977.0.49035

---

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.

der opportunistisch-republikanischen Presse, besonders der Temps und des ›Journal des Débats‹ im Dunkeln bleiben. Hinsichtlich der Nachrichtenagenturen verdient ein Pressecoup besonders hervorgehoben zu werden: eine Gruppe deutscher Bankiers unter Führung von Baron Erlanger und Bleichroeder unterwanderte die offiziöse ›Agence Havas‹, um schließlich über 60% des Aktienkapitals zu kontrollieren.

Im einzelnen differenziert der Verfasser sorgfältig die Meinungsbildung zur Gründung des Dreibundes, zur Behandlung der Ägypten-Frage auf der internationalen Konferenz in London, zum Neuguinea-Konflikt, Karolinenstreit und Ferry-Sturz. Im Mittelpunkt steht die Berliner Kongo-Konferenz als Höhepunkt der deutsch-französischen Kolonialentente. Hierbei wird deutlich, wie die Pariser Journale gegen die zentralafrikanische Freihandelszone votierten und im allgemeinen Gefühl der Enttäuschung über die Preisgabe territorialer Rechte dem eigentlichen französischen Verhandlungserfolg, das mit der Anerkennung der ›Association Internationale du Congo‹ gewonnene Niari - Kwilu - Becken, das den direkten Zugang zur Atlantikküste öffnete und damit die Lebensfähigkeit der französischen Kongokolonie sicherte, kaum Beachtung schenkten.

Insgesamt wurde das ›rapprochement‹ nur von der offiziellen und regierungsfreundlichen Presse getragen, während oppositionelle Organe trotz unterschiedlicher Parteizugehörigkeit übereinstimmend Ferrys Politik als Verrat an Elsaß-Lothringen brandmarkten.

Grubes ganz empirisch angelegte Studie übersieht neuere Veröffentlichungen zur kolonialen Expansion Frankreichs in Schwarz-Afrika, sie verzichtet auf eine Erörterung der mit dem Begriff ›veröffentlichte Meinung‹ verbundenen theoretischen Probleme.

Dieter BRÖTEL, Stuttgart

Lamar CECIL, *The German Diplomatic Service, 1871-1914*; Princeton N.J. (Princeton University Press) 1976, 352 S.

Dieses Buch des amerikanischen Historikers, von dem bereits eine bekannte Biographie des deutschen Reeders und des Freundes Kaiser Wilhelms II., Albert Ballin, vorliegt, ist gewissermaßen eine Kollektivbiographie: eine Geschichte des diplomatischen Dienstes und des Auswärtigen Amtes der Bismarckzeit und der wilhelminischen Zeit, konzentriert auf seine Träger. Es ist also weniger Institutionen- als Personengeschichte. In dieser Begrenzung behandelt es folgende Hauptfragen: Organisation des Auswärtigen Amtes; Ausbildung, soziale Zusammensetzung und Aufstiegsmöglichkeiten der Mitglieder des auswärtigen Dienstes; Verbindungen zwischen diplomatischer und Offiziers-Laufbahn; Verhältnis der Reichskanzler von Bismarck bis Bethmann Hollweg und der Staatssekretäre von Herbert v. Bismarck bis Jagow zu den Diplomaten und den Angehörigen des Auswärtigen Amtes. Für alle mit diesen Aspekten zusammenhängenden Fragen bietet das Buch eine wahre Fundgrube an Informationsmaterial, das zum ersten-



mal in solcher Dichte zusammengetragen worden ist. So etwa wird man Antwort auf die Fragen finden, wie hoch der Anteil verheirateter zu unverheirateten Diplomaten war (S. 92), wie hoch der Anteil von Protestanten zu Katholiken unter ihnen war (S. 95), wieviel Militärattachés es zwischen 1871 und 1914 gegeben hat (S. 124).

Besonders verdienstlich ist die Analyse der Sozialstruktur des diplomatischen Dienstes. Obwohl die Hauptdaten allgemein bekannt sind, hat der Verfasser doch ein detailliertes Zahlenmaterial zusammengetragen oder errechnen können. Von den rund 550 in Frage kommenden Beamten waren etwas über zwei Drittel adliger Herkunft. Wie beim Offizierskorps ist aber auch bei den Diplomaten ein deutliches Vorwärtsdrängen des bürgerlichen Elements zwischen 1871 und 1914 zu beobachten. Während 1880 kaum 8% der Diplomaten (das Konsularwesen, das eine Domäne des Bürgertums war und blieb, nicht eingerechnet) der bürgerlichen Schicht entstammten, wuchs ihr Anteil bis 1890 auf das Dreifache, bis 1914 auf mehr als das Fünffache (42%) an. Die Verbürgerlichung war zurückzuführen auf die Ausweitung des Aufgabenkreises des auswärtigen Dienstes und die dadurch notwendig gewordene Personalvermehrung, für die der Adel zahlenmäßig nichts hergab. Sie ist indes fast ausschließlich in den niederen Rängen und in den weniger attraktiven außereuropäischen Posten festzustellen; die Spitzenpositionen, vor allem die vier traditionellen Glanzposten der Diplomatie – St. Petersburg, Wien, London und Paris – blieben dem Adel vorbehalten. Von den insgesamt 33 deutschen Botschaftern in Europa kam kein einziger aus dem Bürgertum, dagegen waren von den 75 Gesandten auf dem amerikanischen Kontinent ein Viertel bürgerlich, von den 12 Gesandten in Afrika genau die Hälfte. Die absolute Vorherrschaft des Adels auf den europäischen Posten war aber auch fremdbestimmt. Ein bürgerlicher Botschafter wäre z.B. in den Petersburger oder Londoner Hofkreisen *Persona ingrata* gewesen.

Die Bedeutung der Diplomaten für die deutsche Außenpolitik der Jahrzehnte zwischen 1871 und 1914 war nur in seltenen Fällen entscheidend gewesen. Die Diplomaten waren in der Regel Exekutiv-, in geringem Maße auch Konsultativorgane. Unter Bismarck war ihre Beherrschung durch den Kanzler unbestritten. Unter seinen Nachfolgern fehlte eine ähnlich feste Führung, so daß Kabalen und Intrigen sich vermehrt breitmachen konnten. Zwischen 1871 und 1914 blieb der diplomatische Dienst im wesentlichen statisch in seiner Weltsicht, vor allem unfähig, das Vordringen des wirtschaftlichen Elements in der Politik richtig einzuschätzen. Daher wurden die Trennungslinie zwischen diplomatischem Dienst und Konsularwesen zum Schaden der Außenpolitik immer schärfer und der Ruf nach Reform des auswärtigen Dienstes immer hörbarer.

Cecil hat für seine Studie eine gewaltige Masse an Stoff verarbeitet: Fast ausschließliche Quellengrundlage sind die zahlreichen veröffentlichten Memoiren der in Frage kommenden Personen oder deren Nachlässe. Über Maßstäbe der Quellenkritik hat sich der Verfasser leider nicht geäußert, was vor allem bei der Auswertung der Memoiren erforderlich gewesen wäre. Auch ist die sehr geringe Beachtung der einschlägigen Literatur zu bedauern. So wäre z.B. bei den Ausführungen über die schlechten Beziehungen zwischen Staatssekretär Marschall und



Kaiser Wilhelm II. (S. 275-280) ein Verweis auf das aus den Quellen gearbeitete Buch von John C. G. RÖHL (»Deutschland ohne Bismarck«. Tübingen 1969) nötig gewesen. Das Buch von Otto Graf zu STOLBERG-WERNIGERODE (»Die unentschiedene Generation. Deutschlands konservative Führungsschichten am Vorabend des Ersten Weltkrieges«. München/Wien 1968), in dem mehrere für Cecil relevante Kapitel, z. B. eines über den Diplomatenstand, enthalten sind, wird an keiner Stelle erwähnt.

Winfried BAUMGART, Mainz

John P. MAC KAY, *Tramways and Trolleys. The rise of urban mass transport in Europe*, Princeton (University Press) 1976, 8° XVI-266 p.

Cette étude des moyens mécaniques ordonne ses six chapitres autour des grands problèmes de l'apparition des moyens mécaniques et transport en commun, autour des caractères de leur mise sur pied et enfin aux conséquences de cette nouveauté technique.

La croissance des villes au XIX<sup>ème</sup> siècle avec l'essor de l'industrie et spécialement de la machine à vapeur, avait entraîné aussi bien l'accroissement de l'étendue des agglomérations que de sérieux problèmes pour les habitants appelés pour se rendre de leur domicile à leur lieu de travail. Même l'entassement des travailleurs aux abords immédiats des manufactures n'apportait que des palliatifs à des difficultés croissantes. L'utilisation de la traction hippomobile entraînait d'autre part des frais considérables pour la constitution, l'entretien et le renouvellement de parcs de cavalerie atteignant couramment des milliers de bêtes; leur approvisionnement en stocks de fourrage ou en grains posait des problèmes de renouvellement et de stockage. Certes les villes avaient vu apparaître dès le premier tiers du XVII<sup>ème</sup> siècle les premières entreprises de transport collectif hippomobile, mais leur capacité restait limitée et leur prix de revient les mettait au dessus des possibilités des nouveaux citadins souvent obligés de chercher des habitations dans des quartiers excentriques. L'apparition de la technique des rails avait certes multiplié les possibilités de la traction hippomobile mais son efficacité demeurait limitée par la capacité des véhicules à traction animale. La machine à vapeur mobile avait certes d'autres possibilités mais elle posait de sérieux problèmes de sécurité par les risques d'incendie, ou d'explosion, pour ne rien dire de la saleté. Les premiers tramways circulant dans les rues de Paris apparurent en 1853, traversant la ville d'ouest en est.

Les progrès techniques devaient permettre une amélioration rapide des conditions de circulation dans les villes, non sans tâtonnements techniques ni problèmes financiers: si en 1890 il suffisait encore en moyenne d'investir 175 000 francs par kilomètre, le prix était passé en 1900 à 322 000 francs en moyenne. On comprend dans ces conditions aussi bien la longue persistance d'un matériel, parfois dépassé mais posant des problèmes d'amortissement, que les difficultés proprement financières des entreprises de transport en commun, plus ou moins