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

DOI: 10.11588/fr.1977.0.49036

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.

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^{ème} 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^{ème} 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

entraînées dans une concurrence entre elles ou même une émulation sur le plan national ou régional. Les conditions dans lesquelles se créèrent les services de transport en commun mécaniques reflètent au reste les différences entre les pays, leur plus ou moins grande évolution industrielle et peut être parfois plus encore les conceptions locales de l'administration et du rôle des collectivités. Le phénomène des tramways s'étendit en tous cas à tous les pays européens, plus ou moins inspirés par les expériences de leurs voisins ou par celles d'outre Atlantique dans des conditions très variables. Les différences d'écartement des voitures, l'utilisation des chevaux précédant les machines à vapeur ou électriques, le système de prise du courant par fils anciens, ou par un troisième rail, évidemment souterrain pour éviter les accidents aux piétons ou aux animaux circulant en ville, entraînaient chaque fois des problèmes financiers auxquels les entreprises faisaient face dans des conditions bien différentes. L'auteur souligne par exemple qu'il fallut un demi-siècle entre le moment où un bateau à moteur électrique circulait sur la Neva et l'année 1892 où le premier tramway électrique de Russie fut mis en service à Kiew, mais il y avait une vingtaine d'années que nombre de villes allemandes avaient adopté cette solution, aussi bien des capitales régionales comme Berlin, Munich, Dresde ou Cologne que des villes balnéaires comme Wiesbaden, ou tant d'agglomérations industrielles en particulier dans la Ruhr. L'importance de ces réalisations se voit nettement avec les chiffres que donne l'auteur tels ceux du réseau de Vienne atteignant dès 1874 23 millions de voyageurs dans l'année sur les 43 kilomètres de voies, en particulier elle circulait autour du Ring, et passant vingt ans plus tard avec l'électrification à 54 millions de voyageurs.

A côté des aspects techniques, l'auteur fait une large place aux questions financières dans lesquelles les diverses collectivités, plus ou moins entraînées par les ingénieurs et les entrepreneurs, tel Edison ou Siemens pour ne citer que les plus connus, dotèrent les métropoles et même de petites villes de ces moyens indispensables à la poussée des villes et à l'amélioration des conditions d'existence, de travail ou de loisir de leurs habitants. Il insiste sur les négociations souvent laborieuses, parfois émaillées de querelles de personnes ou de rivalités nées de l'émulation suscitée par les grandes expositions nationales ou internationales, en premier lieu celle de Berlin en 1879. Il souligne en particulier la différence de structure entre les solutions britanniques, faisant une place prédominante sinon exclusive aux réalisations des municipalités et la méthode française laissant aux entreprises privées concessionnaires des diverses lignes de tramways le soin de choisir leur implantation et leur matériel. La longue persistance dans les rues de Lyon de rails correspondant à deux écartements différents bien après l'unification financière des entreprises attestait avec un caractère particulièrement exemplaire cette libre concurrence des débuts. A ces entreprises rivales, expression de luttes d'influence entre de grandes compagnies de fourniture du matériel liées en outre à des banques cherchant à contrôler l'activité économique d'une région se mêlaient à l'occasion des intrigues politiques, municipales ou nationales. Le place du Crédit lyonnais ou celle de la compagnie Thomson-Houston dans tant de régions de France, et à l'étranger.

Les subtilités du tracé des lignes et des querelles de tarifs entre les firmes allemandes, américaines, belges, anglaises, françaises dans tous les pays européens ou exotiques annonçaient d'ailleurs dès les débuts de ce siècle les grandes entreprises internationales ou supranationales des décennies suivantes. Les structures municipales devaient au contraire favoriser en Grande Bretagne la création de nombreuses entreprises à caractère d'établissement public aussi bien à Birmingham, alors dominée par la puissante personnalité de Chamberlain, qu'à Glasgow où les conditions politiques, financières et techniques des réalisations municipales furent souvent considérées comme exemplaires.

La clientèle des transports en commun varia évidemment au cours du XIX^{ème} siècle, devenant de plus en plus populaire à mesure que l'extension du réseau et la baisse des tarifs permettaient à plus d'habitants ou de clients de passage de faire appel à des lignes desservies par un nombre croissant de véhicules. Les lignes de tramways suburbaines devinrent un facteur essentiel de l'accroissement du rayonnement économique, et politique, des agglomérations ainsi qu'un facteur essentiel du développement des grandes entreprises locales obligées de tenir compte des possibilités de transport offertes à leur main d'œuvre par les tramways indispensables compléments de chemins de fer de banlieue. Bien que fort différents par leur détail organique, les exemples de Manchester et de Bruxelles sont également révélateurs de cette influence des tramways sur la vie des cités. L'importance croissante des entreprises devait d'autre part entraîner l'apparition d'un monde spécifique de travailleurs des tramways, ayant ses habitudes ses méthodes, et se différenciant de ses collègues des chemins de fer. Les deux termes français de traminot et de cheminot sont d'ailleurs révélateurs dans la première moitié du siècle de deux mentalités bien distinctes, et ils ont leurs homologues dans tous les pays où existent ces deux activités au service des transports en commun. L'auteur a naturellement fait une place aux répercussions de ces transports sur la vie quotidienne des populations concernées, aussi bien sur les conditions du travail quotidien que sur l'organisation des loisirs.

Une bibliographie largement internationale, britannique, américaine, belge, allemande et française complète ce volume qui a utilisé aussi bien les archives publiques ou privées que les annuaires et nombre de travaux antérieurs.

Jean VIDALENC, Rouen

Edgar HOLT, *The Tiger. The Life of Georges Clemenceau 1841–1929*, London (Hamish Hamilton) 1976, 303 S.

Ein anglophiler französischer Staatsmann ist offensichtlich eine solche Rarität, daß er des bleibenden Interesses der britischen Historiker wie eines breiteren Publikums sicher sein kann. Dieser Eindruck drängt sich auf, wenn man die Neuerscheinungen zum Thema Clemenceau verfolgt. Nach der 1974 publizierten großen Biographie von David Robin Watson, die zum ersten Mal alle verfügba-