
Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte
Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris
(Institut historique allemand)
Band 6 (1978)

DOI: 10.11588/fr.1978.0.49245

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.

Bereitete nun der erste Weltkrieg und sein Ausgang dem historischen Festzugswesen im Reich ein Ende? Solche Veranstaltungen konnten möglicherweise als nicht mehr zeitgemäßer Mummenschanz gelten? Sie blieben erhalten, weniger in den großen Städten, die sich schon aus urbanistischen Gründen für derartige Aufzüge nicht mehr eigneten, aber in mittleren und kleineren Städten behaupteten sie sich als fester Bestand lokal-patriotischer Manifestation. Es wäre vielleicht gut gewesen, wenn sich der Verfasser auch darauf, das gilt übrigens ebenso für die frühere Zeit, mit einigen charakteristischen Beispielen in verschiedenen gewählten Landschaften bezogen hätte. Meist wurde in diesen Darbietungen pathetisch ein romantisches Geschichtsbild vorgetragen, das in seinen Bildern oft von dem in seiner Ehre gekränkten und sich leidenschaftlich aufbäumenden Nationalgefühl aussagte. Die nationalpolitische Funktion übernahm aber jetzt mit viel breiterer und tieferer Wirkung ein neues zeitgemäßeres Massenmedium, nämlich der blühende patriotische Film, darauf hätte ausdrücklich hingewiesen werden sollen. Die neuen Machthaber nach 1933 haben sich des historischen Festzugswesens, jetzt freilich gelenkt, in der Form des Massenaufmarsches als einem Propagandainstrument zur Festigung nationalistischer Gedanken bedient.

Der Verfasser ist sicherlich in seiner Studie der Bedeutung der historischen Festzüge als einem wichtigen Faktor im nationalen und staatlichen Einigungsprozeß Deutschlands gerecht geworden. Sie dienten naiv vorgetragen verständnisvoller Liebe zur Heimat, dem patriotischen Gedanken, auch der Förderung eines einheitlichen Nationalgefühls, wurden jedoch vom frühen neunzehnten Jahrhundert bis zum beginnenden zwanzigsten bei einheitlicher Entwicklung mehr und mehr geradezu Prüfstand eines überheblicher werdenden Selbstbewußtseins der Nation.

Wir legen diese anregende Studie, die aus unerschöpflichem Material nur mit einigen typischen Beispielen aufwarten konnte, mit Gewinn, aber auch nachdenklich aus der Hand. Von Versäumtem soll keine Rede sein. Doch gestehen wir, mit mancherlei versteckten oder offenen Vorwürfen nicht einverstanden zu sein. Der Versuch, eine Zeit auch aus sich selber zu verstehen, ist nämlich gering, viele Urteile scheinen vorschnell, hart, oft sogar anmaßend. Post festum erteilte Zensuren sind leicht zu geben.

Karl HAMMER, Paris

Helmut GROSSKREUTZ, *Privatkapital und Kanalbau in Frankreich 1814–1848*, Berlin (Duncker & Humblot) 1977, 8°, 352 p. (Schriften zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Band 28).

Cette étude réunit une documentation particulièrement neuve sur la construction des canaux en France pendant la Monarchie constitutionnelle, en un temps où les chemins de fer apparaissaient à peine sur quelques grands axes et n'étaient encore que les auxiliaires de la voie d'eau entre les bassins fluviaux ou les biefs navigables.

Une première partie de quelques 75 pages replace la navigation fluviale dans

la révolution des transports, examinant aussi bien les antécédents du réseau des canaux que son évolution jusqu'en 1848, que la politique des canaux aussi bien au point de vue des plans qu'à ceux de la réalisation et du financement. Les nombreuses discussions parlementaires sur les avantages des tracés proposés ou sur leurs modalités sont exposés avec précision.

Un chapitre est consacré au financement des travaux des canaux par les capitaux privés, avec exposé des conditions légales de constitution des sociétés de construction de canaux avec les transformations du code de commerce et la formation de compagnies d'importance très inégale multipliées d'un bout à l'autre du royaume comme le montre cette liste évélatrice: Arcachon; Coutances, Vire et Taute; Canal du Midi; canal Saint Martin à Paris; Roubaix; Sambre; Aire à La Bassée; Beaucaire; Briare; Givors; Roanne à Digoin; Sambre à Oise; Arles à Bouc; Bourgogne; Trois canaux; Canal des étangs; de la Dive; Mons à Condé; Plessis; Saint Quentin.

Un chapitre est consacré à l'origine géographique des bailleurs de fonds et des techniciens. L'auteur souligne à juste titre le caractère complexe de la composition des effectifs de souscripteurs des compagnies de canaux; selon les régions, la primauté appartient en effet soit aux notables locaux, au sens le plus étroit du terme, soit aux gens du dehors, à ceux de la grande ville soit aux Parisiens très souvent représentés dans les conseils d'administration. Il est toutefois permis de se demander, en raison de l'importante et constante émigration de la province vers Paris, si certaines souscriptions ne pourraient pas s'expliquer par le double désir de témoigner la fidélité au pays d'origine tout en recherchant l'occasion d'une bonne affaire, mais il faudrait alors sonder aussi les alliances familiales ou les hasards de carrière des fonctionnaires, en particulier des préfets fréquemment mutés d'un bout de la France à l'autre et informés par profession des possibilités des travaux publics. L'auteur souligne aussi les concurrences locales expliquant les délais, les repentirs, voire les abandons de projets considérés comme gênants par une autre entreprise, comme dans le conflit entre la compagnie de la Scarpe inférieure et celle du canal de Roubaix pour ne rien dire des intérêts des entreprises de terrassement. Les auteurs les plus divers ont du reste signalé cette distorsion que M. Grosskreutz précise utilement, distinguant la prépondérance des éléments locaux sous l'Ancien Régime et l'apparition dès la période révolutionnaire d'une participation parisienne de plus en plus importante, voire envahissante, qui ne cessa de grandir sous la Monarchie constitutionnelle. La part des étrangers semble au contraire avoir été généralement limitée, sauf celle des Belges dans les divers canaux du Nord auxquels ils pouvaient se trouver directement intéressés, les constructions prévues pouvant accroître la clientèle de leurs propres entreprises de l'autre côté de la frontière. Des raisons comparables de voisinage, ou simplement de connaissance des projets, expliquent la présence de capitaux suisses dans les affaires de l'ensemble rhodanien, au sens le plus large, depuis le canal de Bourgogne jusqu'à ceux de Givors ou d'Arles à Bouc, sans oublier Briare ou Digoin. La surprise est certainement apportée par l'absence presque absolue de capitaux britanniques alors que les investissements anglais étaient fréquents aussi bien dans la métallurgie que dans le textile, et, plus encore, dans les chemins de fer.

L'étude de l'origine socio-professionnelle des bailleurs de fonds et des cadres des entreprises pour la construction des canaux met en évidence la participation de catégories sociales très variées, aussi bien de la noblesse que des officiers, fonctionnaires, sans oublier la »nouvelle aristocratie« de la haute banque parisienne ni les hommes politiques, pairs ou députés. L'auteur précise aussi les diverses structures des sociétés entreprenant la construction de canaux simples particuliers, entreprises familiales, sociétés en commandite, par actions, ainsi que l'importance relative de ces firmes. Il est révélateur des imprécisions inévitables de l'histoire économique contemporaine de constater qu'il lui a été impossible de préciser la nature des entreprises ayant pris en charge la construction de canaux dispersés aux quatre coins de la France (Dive, Etangs, Mons-Condé, Plessis, Saint Quentin) sans oublier les refontes ou fusions aboutissant à des compagnies des trois ou des autres canaux.

Trois annexes précisent le développement du réseau des canaux en France au XIX^{ème} siècle, la quantification des investissements dans les entreprises de construction des canaux en France de 1814 à 1848, la classification des bailleurs de fonds et des cadres des entreprises. De nombreux tableaux et graphiques; une bibliographie exhaustive complètent cette étude originale et précise qui met en évidence l'importance des cadres et des capitaux parisiens dans les entreprises qui contribuèrent au démarrage de la France industrielle au début du XIX^{ème} siècle. Il est assurément permis de se demander dans quelle mesure la masse des capitaux dont disposaient les banques de la capitale ne provenaient pas en grande partie de placements provinciaux cherchant à la fois la bonne affaire et la discrétion, mais le détour est peut-être encore plus révélateur de l'influence et du prestige des placements dirigés par la capitale. Le fait a été en effet observé pour des compagnies de chemins de fer dont les souscripteurs normands faisaient acheter leurs actions à Paris par leur notaire, évitant de paraître en personne aux bureaux locaux de l'entreprise. La traditionnelle anecdote du spéculateur glissant à l'oreille d'un collègue hésitant »Rotschild en est« pour le décider à faire comme lui n'est qu'un exemple de plus de ce prestige de la haute banque parisienne dans les entreprises les plus aventurées, des canaux qui avaient au contraire le double prestige lié à la vérification possible de l'entreprise, et de l'ancienneté de tels projets devaient encore plus bénéficier des placements de souscripteurs préférant un canal aux risques connus à l'ignorance des chances, et des problèmes, du chemin de fer. L'auteur apporte ainsi une contribution d'importance à l'histoire économique et sociale de la France du XIX^{ème} siècle.

Jean VIDALENC, Rouen

Michel THEYS, La population de Diest pendant les deux premiers tiers du XIX^e siècle, Brüssel (Crédit Communal de Belgique) 1977, 166 S. (Collection Histoire Pro Civitate, Série in 8°, n° 50).

Belgien ist, neben Frankreich und England, eines jener Länder, in denen die Historische Demographie nach dem Zweiten Weltkrieg am raschesten Fuß gefaßt hat und wo seither eine Reihe hervorragender Arbeiten aus dem Themen-