
Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte
Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris
(Institut historique allemand)
Band 17/3 (1990)

DOI: 10.11588/fr.1990.3.54298

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.

Ministère de l'Education Nationale, Comité des Travaux Historiques et Scientifiques, Numa BROU, Dictionnaire illustré des explorateurs et grands voyageurs français du XIX^e siècle, I: Afrique, préface de Pierre GEORGE, avant-propos de Robert CORNEVIN, Paris (Editions du C. T. H. S.) 1988, IX–345 S.

Dieses großformatige, aufwendig gestaltete und mit z. T. bislang noch unbekanntem Porträtphotos, aber auch zeitgenössischen Zeichnungen und Stichen im »kolonialen Stil« reich bebilderte Werk dokumentiert anschaulich und beinahe ungebrochen jenen Zivilisationsoptimismus und Kulturexpansionismus, den nicht zuletzt das koloniale und imperiale Vordringen Frankreichs im 19. Jh. kennzeichnet. In dem hier vorliegenden »Lexikon französischer Forschungsreisender« – dem offenbar weitere Bände über die anderen Kolonialräume folgen sollen – geht es um Afrika. Zeitlicher Ausgangspunkt ist das Jahr 1815, womit das »ägyptische Abenteuer« Napoléons keine Erwähnung mehr findet, Endpunkt das Jahr 1914, in dem die Erschließung Afrikas in der Tat praktisch abgeschlossen war. Zwar betont Robert Cornevin in seiner kurzen Einleitung die Vorläuferfunktion des 18. Jh. für das Interesse Europas resp. Frankreichs an Afrika. Dennoch blieb die Kenntnis des schwarzen Kontinents weitgehend auf die Küstenbereiche beschränkt. Erst mit der Antisklavereibewegung und der Eroberung Algiers 1830 setzte in der Tat eine neue Epoche für die Geschichte Afrikas ein, in der die großen Flüsse Niger, Nil und Kongo die Stoßrichtungen in das Innere des »dunklen Kontinents« vorzeichneten. Geographische Gesellschaften finanzierten die Unternehmungen der Entdecker und Forscher, deren Werke im Zeichen eines anhebenden Imperialismus auf ein lesebegieriges Publikum in der Heimat trafen. Der Umstand, daß die »Pioniere Afrikas« irgendwelche Publikationen hinterließen, die ihre (Forschungs-)Aktivitäten dokumentieren, ist denn auch für den Vf. das eine Kriterium für die Aufnahme in sein Lexikon. Der andere Gesichtspunkt ist der – mehr oder weniger – wissenschaftliche Charakter dieser Veröffentlichungen. Diese finden sich denn auch jeweils im Anschluß an den biographischen Abriß, gefolgt von kurzen Hinweisen auf weitere Auskünfte zur Person in einschlägigen Lexika und Spezialstudien. Die zentralen Bibliographien, Nachschlagewerke, Periodika sowie wichtige Sekundärliteratur (mit eindeutig geographischem Schwerpunkt) sind – in kommentierter Form – vom Vf. schon am Anfang des Werkes vorgestellt worden. Ungedrucktes Material ist dagegen nicht berücksichtigt, der Autor beläßt es bei einigen wenigen Bemerkungen zur archivalischen Situation. Im Anhang sind schließlich fünf mehrfarbige physische und politische Karten Afrikas beigelegt. Die einzelnen biographischen Artikel selbst enthalten in der Regel die wichtigsten Lebensdaten (soweit sie ermittelt werden konnten) sowie die Expeditionen mit Angaben zu Ort, Zeit und Wegstrecke. Für die namhafteren Personen finden sich darüber hinaus Angaben zu ihrem sozialen Umfeld, ihrer Motivation, den Ergebnissen und Folgen ihrer Reise sowie zu ihrem weiteren Schicksal. Wenn der Aspekt der geographischen Erschließung (Französisch-)Afrikas auch für den Autor dominant bleibt und über die großen Expeditionen bzw. ihre Leiter in erster Linie unter diesem Gesichtspunkt berichtet wird, so sind die Grenzen zur »großen Politik«, d. h. zur Expansions- und Kolonialgeschichte, doch ohnehin stets fließend. Dafür bürgt schon die große Anzahl der Militärs und Kolonialbeamten, die sich neben den eigentlichen Forschungsreisenden finden. Namen wie Galliéni, Faidherbe, Lenfant, Marchand und Péroz seien nur genannt, von denen letzterer geradezu auf exemplarische Weise den Typ des »Officier-explorateur« verkörpert. Verbindungslinien zum kolonialen Expansionismus Frankreichs ergeben sich aber auch vom Missionsfeld her. Deshalb war es nur folgerichtig, daß die »Missionspioniere« – wie etwa Augouard, Coillard, Duparquet usw. – gleichfalls Berücksichtigung gefunden haben. Neben bekannten Namen finden sich gleichwohl solche, die weitgehend der Vergessenheit anheimgefallen sind. Das Verdienst des Autors ist es auch von daher, auf Grund weitläufiger Recherchen und profunder Detailkenntnis – die naturgemäß nicht in jedem Einzelfall ausreicht – ein Nachschlagewerk vorgelegt zu haben, das jedem nützlich sein muß, der sich mit der

Entdeckungs- und Kolonialgeschichte Afrikas und dem französischen Anteil an beiden beschäftigen will.

Horst GRÜNDER, Münster i. W.

Werner SCHREINER, Paul Camille von Denis, Erbauer Bayerisch-Pfälzischer Eisenbahnen. Biographische Studie anlässlich des 40. Geburtstages der Pfälzischen Ludwigsbahn, Neustadt (Historischer Verein der Pfalz, 5) 1987, 157 S.

Tout commence à Montier-en-Der, paisible bourgade de l'actuel département de la Haute-Marne. Pierre Denis, fils de bon bourgeois de la ville, entame une brillante carrière ecclésiastique, est grand vicaire et sera sans doute évêque. Survient la Révolution. Le prêtre défroque, se marie, achète des biens nationaux, devient haut fonctionnaire et est envoyé à ce titre dans le Palatinat. Il aura bien entendu des difficultés à la chute de l'Empire quand la Bavière, désormais maîtresse de la province, n'entend pas reprendre l'ancien personnel administratif français. Il meurt en 1816 au moment où ses compétences reconnues allaient permettre sa réintégration.

Un de ses fils, Paul Camille, va suivre son exemple. De bonnes études secondaires en Allemagne, puis un passage à la nouvelle école polytechnique parisienne (1814–1816) lui assurent un solide bagage scientifique qui lui vaut d'entrer dans les cadres de l'administration bavaroise avec le titre de »Bauingenieur«. Il y fera carrière, jouira d'une belle aisance financière, faisant figure de notable dans tous les lieux où il sera amené à exercer ses talents. Il n'y aurait rien de bien particulier dans cette existence laborieuse si notre ingénieur ne se distinguait de ses pairs par deux traits spécifiques. D'abord il n'a jamais renié ses ascendances françaises, trouvant femme dans le berceau de la famille et y faisant périodiquement des séjours. Surtout il s'est très tôt intéressé à la nouvelle invention du chemin de fer, qui connaissait tout juste un début d'application en Angleterre. Paul Camille Denis sera un des pionniers de cette grande aventure des temps industriels, parfois contre le gré de son administration qui a vu d'un assez mauvais œil ce haut responsable multiplier les demandes de congé ou de mise en disponibilité. En effet ce fonctionnaire sera périodiquement embauché par les sociétés privées qui se constituent un peu partout pour construire et exploiter des lignes de chemin de fer. Il aura grand succès, car il a la réputation méritée de connaître parfaitement son affaire, de travailler vite et de respecter scrupuleusement les devis. Il aura donc la gloire d'être en 1835 le maître d'œuvre de la liaison Fürth-Nuremberg, premier tronçon ferroviaire jamais construit en Allemagne. Au cours d'une longue carrière, pour l'essentiel au service de la Ludwigsbahn, il construira près de 1000 kms de chemin de fer, surtout dans le Palatinat et vers la fin de sa carrière en Bavière, quand l'administration aura compris qu'elle avait tout intérêt à l'employer dans la spécialité qui faisait sa gloire. Pendant un temps il sera ainsi à la tête d'une armée de 17000 travailleurs. Quand il prendra sa retraite en 1866, l'époque des pionniers, dont il aura été une figure marquante, sera déjà close.

Le dernier tiers du livre suit le destin de la Ludwigsbahn dans ses avatars ultérieurs: la progression triomphale pendant tout le XIX^e siècle, les modernisations successives, malgré les destructions de la Seconde Guerre, puis le progressif déclin du fait de la concurrence de plus en plus vive de la route, avec son cortège de fermetures des lignes secondaires et de désaffectation des gares. L'étude se termine sur une note d'espoir, avec la présentation du futur train à grande vitesse qui intégrera la rive gauche du Rhin au grand réseau européen.

Ce petit livre, modeste d'ambition, mais fort bien informé et enrichi d'une intéressante iconographie, est un modèle d'histoire industrielle. A travers la figure emblématique de Paul Camille, devenu von Denis à la fin de sa vie, c'est un moment essentiel de l'histoire allemande, voire européenne, du XIX^e siècle qui se trouve évoqué. Le livre a bénéficié du soutien de