



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
HEIDELBERG

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

DOI: 10.11588/fr.1990.3.54299

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.

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

nombreuses institutions, dont l'actuelle direction des chemins de fer du Palatinat. Vive le mécénat industriel quand il contribue à de telles réalisations!

Henri DURANTON, Saint-Etienne

Dieter LANGEWIESCHE (Hg.), *Liberalismus im 19. Jahrhundert. Deutschland im europäischen Vergleich*, Göttingen (Vandenhoeck & Ruprecht) 1988, 537 S. (Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft, 79).

Das Verstehen des Liberalismus verlangt eine umfassende Kenntnis des 19. Jh. und vice versa. Die soziale Trägerschicht liberalen politischen Denkens und damit liberaler Ordnungsvorstellungen war ursprünglich das Bürgertum, das jedoch nicht gleichzeitig zum Träger der politischen Herrschaft aufstieg. Unterschied sich die Entwicklung Deutschlands in dieser Hinsicht von der in den übrigen europäischen Staaten? Welche Besonderheiten kennzeichneten – im europäischen Vergleich – die politischen Zielsetzungen und Handlungsmöglichkeiten des deutschen Liberalismus? Was waren gemeinsame, was spezifische Leitbilder für Staat und Gesellschaft, Religion und Kultur, Sozial- und Wirtschaftsordnung? Wie kam es, daß gerade mit der Übernahme politischer Verantwortung im kleindeutschen Nationalstaat, an dessen Gründung die Liberalen doch maßgeblich beteiligt gewesen waren, sehr viel rascher eine Schwächung einherging, als daß sie in der Lage gewesen wären, neue Kraft aus dieser Rolle zu schöpfen? Auf diese letzte Frage gibt der Herausgeber in einer Einleitung eine knappe, aber prägnante Antwort: »Der deutsche Liberalismus wurde mit der Reichsgründung zu einem rein protestantischen Phänomen, aber der Protestantismus wurde nicht liberal« (S. 16).

Die 25 Aufsätze des vorliegenden Sammelbandes sind nach geographischen Regionen unterteilt, im Vergleich mit denen jeweils die Entwicklung in Deutschland beleuchtet wird. Den größten Raum nehmen dabei die Untersuchungen ein, die sich auf Mitteleuropa und die romanischen Länder richten. Dem folgen Südost- und Osteuropa, während der Vergleich mit Großbritannien zwar vom Umfang, nicht aber von der Qualität her relativ knapp ausfällt. Die Aufsätze, denen jeweils für jede der vier Regionen eine exzellente, zusammenfassende Einleitung vorangestellt ist, lassen den Liberalismus im 19. Jh. als ein äußerst vielschichtiges, aber gesamteuropäisches Phänomen erkennen. Sie bieten überwiegend ein gutes Beispiel dafür, wieviel Erkenntnisgewinn aus einem komparativen Forschungsansatz zu ziehen ist, auch wenn in einigen Fällen der Vergleich durch die Konzentration auf einen spezifisch nationalen Aspekt in Vergessenheit gerät. Eine wirklich weiterführende Synthese dieser komparativen Perspektive, die so häufig leichter gefordert als verwirklicht wird, verlangt große Anstrengungen. Dieser am Zentrum für interdisziplinäre Forschung der Universität Bielefeld entstandene Band zeigt, daß sie möglich ist.

Helmut REIFELD, Kelkheim

Biographisches Handbuch für das Preußische Abgeordnetenhaus 1867–1918, bearbeitet von Bernhard MANN unter Mitarbeit von Martin DOERRY, Cornelia RAUH und Thomas KÜHNE, Düsseldorf (Droste) 1988, 651 S. (Handbücher zur Geschichte des Parlamentarismus und der politischen Parteien, 3).

Neben dem Reichstag verfügte das Deutsche Reich im Preußischen Abgeordnetenhaus über ein zweites großes Parlament, dessen Rolle und Bedeutung in der Forschung bislang wenig Beachtung gefunden hat. Der Tübinger Historiker Bernhard Mann, der sich seit einigen Jahren mit der Geschichte dieser Institution beschäftigt, hat bei seinen Nachforschungen rasch erkennen müssen, wie wenig wir im Grunde über die Geschichte und die tägliche Arbeit dieser