
Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte
Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris
(Institut historique allemand)
Band 20/2 (1993)

DOI: 10.11588/fr.1993.2.58294

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.

bedingte, eigene Würde zugestanden worden war, wurde zunächst der Weg frei für eine mit Zwangsmaßnahmen operierende Armenpolitik, die sich auf die Bekämpfung der Symptome konzentrierte und Erscheinungsformen der Armut wie z.B. das Betteln kriminalisierte. Es blieb dann der radikaler werdenden zweiten Generation von Aufklärern überlassen, die Armenfrage grundsätzlicher, doch durchaus praxisbezogen ins Allgemeine zu wenden, indem sie die Existenz von Armut als Ergebnis einer schlechten Ordnung von Staat und Gesellschaft interpretierte.

Die *dépôts de mendicité* illustrieren den konfliktreichen Übergang von der repressiven zur radikalaufklärerischen Phase. Sie wurden, so der Vf., ein Versuchsfeld für die empirische Armutsforschung, für die Entwicklung von Maßstäben für Fürsorgeeinrichtungen überhaupt und schließlich auch für die Verfeinerung der Rehabilitationspsychologie. Ein optimistisches Menschenbild und eine neue Einschätzung des Wertes von Arbeit jenseits von Strafe konnten hier erprobt werden. Die Depots also ein Stück vorweggenommener Modernität im untergehenden Ancien Régime? So eindeutig will McStay Adams die Bilanz des Experiments nicht gezogen wissen. Korruption ruinierte den Ruf dieser Institution. Maßnahmen wie die Verlegung von oft schwerkranken, alten Bettlern von einem Depot zum nächsten führten zu zahlreichen Todesfällen. Die Selbstkritik der Eliten des abtretenden alten Frankreich fand letztlich neue Nahrung, wenn eine Reformeinrichtung wie die Depots sichtbar vor allem den Effekt hatte, die Gebrechen der noch bestehenden Ordnung zu akzentuieren. An der Bereitschaft, die Lehren aus der Armenpolitik fundamental systemkritisch zu interpretieren, erweist sich das Ausmaß, in dem gerade die gegebenen Repräsentanten der bestehenden Ordnung von der Notwendigkeit radikaler Veränderungen überzeugt waren.

Ulrich-Christian PALLACH, Harsewinkel b. Gütersloh

Luigi BLANCO, *Stato e funzionari nella Francia del Settecento: gli »ingénieurs des ponts et chaussées«*, Bologna (Società editrice il Mulino) 1991, 450 S. (Annali dell' Istituto storico italo-germanico, Monografia 14).

Die Geschichte des modernen Frankreich ist zu einem nicht geringen Teil die Geschichte seiner Straßen, Brücken, Flüsse und Kanäle. In der Struktur seines Verkehrssystems verschränken sich sozial-, wirtschafts- und technikgeschichtliche Aspekte mit der Frage nach der Genese des modernen Zentralstaates. Die Fähigkeit des Absolutismus und seiner Bürokratie, sich als Herrschaft des ganzen Landes zu etablieren und zu behaupten, hing ganz wesentlich von der Verbesserung der Transport- und Kommunikationswege ab. Logistische Überlegungen ließen es geboten erscheinen, schnell Truppen an die Grenzen des Landes verlegen zu können und die Kommunikation zwischen Führung und Linie zu gewährleisten. Die Verbesserung des Verkehrswesens hing weniger von ökonomischen Überlegungen ab, obwohl diese nicht fehlten, als vielmehr vom Willen der Monarchie, sich die Herrschaft über den Raum zu sichern – eine These von Vidal de La Blache, der die hier vorzustellende Untersuchung über das technische Personal des Straßenbauwesens folgt (S. 340).

Die Bemühungen, ein den strategischen und politischen Erfordernissen eines modernen Zentralstaates genügendes Verkehrssystem zu schaffen, waren im Laufe des 18. Jahrhunderts durchaus von Erfolg gekrönt, auch wenn das Straßennetz noch zahlreiche Lücken aufwies (S. 342). Daß jedoch die regionalen Unterschiede sehr groß waren und sich zugleich ein nordöstliches von einem schwächer entwickelten südwestlichen System unterscheiden läßt, hat – wie Blanco festhält – die neueste Forschung belegt¹.

1 B. LEPETIT, *Chemins de terre et voies d'eau. Réseaux de transports et organisation de l'espace en France (1740–1840)*, Paris 1984; Blanco 312, 314, 341 f.

Ansätze zu einer zentralen Organisation des Verkehrssystems finden sich schon zu Beginn des 17. Jahrhunderts, und diese Verkehrspolitik wurde auch durch die Revolution nicht unterbrochen. Das seit dem 18. Jahrhundert straff durchorganisierte Ingenieurkorps der *ponts et chaussées* zum Beispiel überlebte die Revolution. Gerade diese sich gleichbleibende Politik, das Verkehrssystem mit Hilfe einer Elite von staatlichen Funktionären zu modernisieren, war schon für Tocqueville ein Beweis für die Kontinuität von Ancien Régime und Revolution (S. 15, siehe auch S. 406). Darüber hinaus verweist Blanco auf Jean Meyer, der die Frage nach Kontinuität und Diskontinuität von Ancien Régime und Revolution vordringlich anhand der Mentalität der *commis* untersucht wissen will². Warum die vorliegende Arbeit das beginnende 19. Jahrhundert trotzdem nicht einbezieht, ist vor diesem Hintergrund nicht einsichtig. – Kaum eignet sich indessen das Thema der staatlichen Straßenbauingenieure für eine Untersuchung über die Spannung zwischen einer aus Korporationen bestehenden Gesellschaft und eines auf Funktionäre sich stützenden modernen Staates, wenn man darunter nicht die Auseinandersetzung zwischen den traditionellen Gewalten und diesem neuen Interventionsorgan versteht, sondern die Differenz zwischen Korporation und staatlichem Auftrag in der Struktur dieses neuen Ingenieurkorps selbst untersuchen will.

Die *École des ponts et chaussées*, diese erste Intervention des französischen Staates in die höhere technische Ausbildung, gehörte hinsichtlich ihrer Organisationsform noch zu einer Gesellschaft, die sich aus Korporationen zusammensetzte (S. 13, S. 15f.). Dieses von der Monarchie geschaffene Instrument war neuer Inhalt in alter Form, ohne daß letztere je ein politisches Eigengewicht erlangt hätte. Es ist ein Beispiel dafür, wie Blanco selbst festhält, daß in den administrativen Sektoren bei zunehmender Rationalisierung traditionelle Organisationen und Funktionsweisen weiterleben konnten (S. 87), also sich die Monarchie durchaus diejenigen Organisationsformen zu Nutze machen konnte, die sie ansonsten bekämpfte. Die Ingenieure der *ponts et chaussées*, diese »*élite de fonction publique*«, wie sie Blanco mit M. Reinhard (S. 406) nennt, waren aber keine der verfaßten Gewalten, die sich der uniformierenden Monarchie entgegenstellten. Von daher ist es nicht einsichtig, warum B. seinen empirischen Untersuchungen ein 66 Seiten langes Kapitel über »*La Francia moderna: società corporativa e monarchia amministrativa*« voranstellt, in dem ausführlich der Frage nach der politischen Auseinandersetzung zwischen diesen beiden Organisationsformen der Politik nachgegangen wird. Hier wird der Untersuchungsgegenstand in einen Diskussionszusammenhang gestellt, der über das hinausgeht, was an ihm untersucht werden kann.

Ungeachtet dieser kritisierbaren Konzeption des Themas liefert uns Luigi Blanco eine exakte und faktenreiche Institutionengeschichte der Straßenbauverwaltung in Frankreich. Er kann sich dabei oftmals auf die von ihm selbst als klassisch bezeichneten Werke von Vignon und Petot stützen, verbindet deren Ergebnisse aber stringent mit den Ergebnissen der neuesten Literatur und eigenen Archivstudien³. B. kann sehr überzeugend aufzeigen, wie sich die Verwaltung des Verkehrssystems in die Herausbildung der »*administrativen Monarchie*« (S. 55 mit Bezug auf P. Chaunu) einschrieb. Wurden bis zum 16. Jahrhundert die Verkehrswege im wesentlichen von unzähligen lokalen Institutionen unterhalten und erfolgte die Aufsicht vor allem durch die Generalschatzmeister, so ergriff Heinrich IV. mit der Ernennung von Sully zum *grand voyer*, der mit Hilfe eines *lieutenant* in jeder *généralité* die Aufsicht über das Straßenwesen ausüben sollte, die ersten effizienten Schritte zu einer zentralen Kontrolle über das Verkehrssystem. Aus der Zeit Sullys stammte auch der Plan einer Verbindung der

2 J. MEYER, *Continuité et discontinuité de l'ancien régime à la Révolution*, in: W. PARAVICINI, K. F. WERNER (Hgg.), *Histoire comparée de l'administration (IV–XVIII^e siècle)*, Actes du XIV^e colloque historique franco-allemand, Tours 27 mars–1 avril 1977, Zürich/München 1980, S. 67; Blanco 20f.

3 E.-J.-M. VIGNON, *Études historiques sur l'administration des voies publiques en France, aux XVII^e et XVIII^e siècles*, 4 Bde. Paris 1862–1880; J. PETOT, *Histoire de l'Administration des Ponts et Chaussées 1599–1815*, Paris 1958.

großen Flüsse Frankreichs durch Kanäle – ein Vorhaben, das aber erst zur Zeit Ludwigs XIII. mit dem Briare-Kanal von 1642 erste Resultate zeigte. Nach der Ermordung von Heinrich IV. 1615 und der Abschaffung des Amtes eines *grand voyer* 1626 gewannen jedoch die Generalschatzmeister ihren Einfluß zurück. Erst unter Ludwig XIV. konnte Colbert die Neuorganisation des Straßenwesens konsequent in Angriff nehmen. Er organisierte vor allem das Straßenwesen in den Provinzen, während in der Zentralverwaltung keine wichtigen organisatorischen Veränderungen vorgenommen wurden. Seit 1669 unterstand das Verkehrswesen den Intendanten. Den Generalschatzmeistern wurde die technische und verwaltungsmäßige Seite des Verkehrswesens entzogen, wenn ihnen auch gewisse Funktionen in der Finanzverwaltung und der Polizei überlassen blieben. Colbert kümmerte sich auch um Verbesserungen im Bereich des technischen Personals. Fachleute sandte er, wenn nötig, für Spezialaufgaben in die Provinz. 1684 richtete er das Amt des *contrôleur général des ponts et chaussées* ein, dem in Zukunft alle Bauentwürfe vorzulegen waren. In der Régence wurde dann 1716 der *corps des ponts et chaussées* geschaffen: ein Generalinspekteur, ein Architekt und erster Ingenieur und drei Inspektoren bildeten die zentrale Instanz, während einundzwanzig Ingenieure die Arbeiten vor Ort überwachten: ein entscheidender Schritt, um die technische Qualität des Straßennetzes in Frankreich zu verbessern. 1738 wurde unter Ludwig XV. in allen von der Zentralverwaltung abhängigen Provinzen die *corvée royale*, also die Straßenfron, eingeführt. Zugleich wurde beschlossen, ein Gesamtkartenwerk der Verkehrswege in Frankreich zu erstellen. Daniel Trudaine, unter dem 1743 das *détail des ponts et chaussées* innerhalb der zentralen Finanzverwaltung eine gewisse organisatorische Selbständigkeit erlangte, richtete hierzu ein Zeichenbüro unter Jean-Prospere Mariaval ein. Aus diesem entstand 1747 die *École des ponts et chaussées* als zentrale Ausbildungsstätte für Straßenbauingenieure. Ihr erster Direktor war Jean-Rodolphe Perronet. Diese Schule war das Beispiel schlechthin für einen aktiven Staat, der in die Wissenschaften eingriff und zugleich auf ihre Nutzanwendung achtete. Diese Schule blieb auch in der Revolution erhalten. Zu den besten Kapiteln des Buches gehörte zweifellos die Analyse des Schulbetriebs. Prinzipiell konnte aufgenommen werden, wer die entsprechenden Fähigkeiten besaß. Nach Vorlage eines Empfehlungsschreibens und einer Aufnahmeprüfung wurde man je nach Vorwissen einer der drei Klassen zugeordnet. Ein im Laufe der Zeit immer ausgeklügeltes Bewertungssystem sorgte für eine strenge Auslese. Von 655 Schülern, die von 1747 bis 1789 die Schule besucht hatten, wurden nur schätzungsweise 46,4 % (304) in das Ingenieurkorps aufgenommen. Die Schüler stammten im Gegensatz etwa zur Militärschule von Mézières im wesentlichen aus bürgerlichen Familien, vor allem solchen, in denen schon der Vater eine vergleichbare Tätigkeit als Architekt oder Ingenieur ausgeübt hatte. In der Schule herrschte eine harte Disziplin. Die Schüler kontrollierten gegenseitig streng ihren Lebenswandel. Eine der auffallendsten Züge der Schule war der Verzicht auf einen Lehrkörper. Die Schüler unterrichteten sich gegenseitig. Daneben übernahm man als eine Art *training on the job* auch Arbeiten gegen Bezahlung, für Einzelaufgaben wurde man in die Provinz geschickt. Zugleich mit der Schule entstand 1747 die *assemblée des ponts et chaussées* als zentrales technisches Überwachungsorgan für alle die Straßen und Brücken betreffenden Bauarbeiten – ein Kollegium, in dem Perronet, andere hohe Beamte der Behörde und ein oder zwei Mitglieder der Académie des sciences saßen. 1750 und 1754 wurde die Organisation des Ingenieurkorps im Vergleich zur Regelung von 1716 weiter verbessert. Die einundzwanzig Ingenieure wurden nun nicht mehr fest einer *généralité* zugeordnet, sondern waren frei verfügbar. Die Anzahl der Mitglieder des Korps stieg von 147 im Jahre 1754 auf 227 im Jahre 1790. Diese Vereinigung von Ingenieuren wurde mit strenger Leitung und gegenseitiger Kontrolle geführt, eine Aufsicht, die bis in das Privatleben reichte. Mäßig bezahlt, einen mühsamen Karriereweg zurücklegend und oft versetzt, entwickelte sich hier der Typ des pflichtbewußten Staatsdieners, der auch kulturell zunehmend eine wichtige Rolle einnahm. Zahlreiche Ingenieure spielten, wie schon Daniel Roche feststellte, in der Provinz zum Beispiel in der Akademiebewegung eine große Rolle. – Abgerundet wird diese material-

reiche und trotzdem klar gegliederte Studie durch Ausführungen zur *corvée royale* sowie zur regionalen Organisation und zur technischen Bewältigung des Straßenbaus.

Martin PAPENHEIM, Rom

Le livre religieux et ses pratiques. Études sur l'histoire du livre religieux en Allemagne et en France à l'époque moderne. Der Umgang mit dem religiösen Buch. Studien zur Geschichte des religiösen Buches in Deutschland und Frankreich in der frühen Neuzeit. Herausgegeben von Hans Erich BÖDEKER, Gérald CHAIX, Patrice VEIT, Göttingen (Vandenhoeck & Ruprecht) 1991, 416 p. (Veröffentlichungen des Max-Planck-Instituts für Geschichte, 101).

En 1988, se tint à Göttingen, sous les auspices du Max-Planck-Institut für Geschichte et de la Mission Historique Française en Allemagne, un colloque franco-allemand consacré au livre religieux. Les actes de ce colloque sont aujourd'hui publiés et permettent de mesurer les mutations récentes de l'historiographie, en France et en Allemagne. D'une part, l'histoire de l'Eglise et des Eglises est sortie du champ assez étroit des études ecclésiastiques ou confessionnelles pour s'ouvrir sur l'histoire sociale, sur l'histoire des croyants, de leurs pratiques et de leurs façons de vivre leur religion; d'autre part, l'histoire du livre a ajouté aux questions de bibliographie, aux problèmes techniques de la fabrication et de la diffusion du livre tout le champ des études sur la réception du livre, sur l'acte de la lecture, sur les aspects sociologiques et culturels de la lecture et sa place dans une histoire des mentalités. Le présent recueil des communications présentées au colloque de 1988 est un bon témoin de ce double élargissement des perspectives en s'intéressant autant à l'usage fait du livre religieux qu'aux conditions de sa production. Une bonne partie des communications porte sur les XVIII^e et XIX^e siècles, sur la période du passage de l'artisanat à la production industrielle du livre et sur une époque qui a vu des changements religieux décisifs: du catholicisme et du piétisme au romantisme religieux, des anciens régimes aux régimes postérieurs à la Révolution française, d'une chrétienté plus ou moins homogène à une certaine laïcisation et à des essais de «christianisation» (ainsi pour les cantiques, p. 265). A chaque fois, les évolutions ne suivent pas le même rythme en France et en Allemagne: l'importance des Eglises protestantes établies et des différents courants piétistes donne une toute autre importance en Allemagne à l'expansion du livre et marque son utilisation de caractères différents de ceux qu'elle a en France. Il est vrai que des contacts fréquents, en particulier dans les milieux piétistes (p. 45 et suiv., Elias Artista étudié par R. Breymayer; p. 361 et suiv., sur Gerhard Tersteegen étudié par U. Mennecke-Haustein, et la tradition de Mme Guyon et de Poiret de la correspondance spirituelle). En tout cas, la lecture peut être médiatisée par des sociétés de lecture, être purement privée, être guidée par un maître (p. 73 et suiv., l'article de K. H. Ziessow sur J. F. Jerusalem, Kant, etc.); elle est attestée par la présence éventuelle de livres sur les inventaires après décès (p. 156 et suiv., article de H. Medick), par la diffusion de libelles lors des missions rurales (p. 183 et suiv., L. Châtellier sur les missions); elle sert à orienter la prédication destinée aux paysans, avec toute l'ambiguïté des notions de «populaire» et de «Popularität» (p. 194 et suiv., I. Tomkowiak), et ensuite elle relaie le prédicateur en faisant connaître les sermons sous la forme de l'imprimé (p. 221 et suiv., F. M. Eybl). De larges secteurs du monde du livre: livres de prières (B. Vogler, p. 245 et suiv.), livres de cantiques (p. 252 et suiv., J. Quéniart; p. 269 et suiv., C. Maurer), livres destinés spécifiquement aux femmes (p. 291 et suiv., chapitres de C. N. Moore, U. A. J. Becher, E. Saurer), font l'objet d'études approfondies. L'ensemble constitue une suite d'importants chapitres d'une histoire de la lecture. Bien présenté (avec résumés en français ou en allemand, suivant la langue utilisée dans la communication, et avec un bon index), bien édité (fort peu de fautes d'impression, même dans les communications en français), ce recueil sera indispensable à qui s'intéresse à l'histoire religieuse, à l'histoire sociale et à l'histoire du livre.

Jacques LE BRUN, Paris