

Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte

Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris

(Institut historique allemand)

Band 27/3 (2000)

DOI: 10.11588/fr.2000.3.61896

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.

erleben muß. Alain Beltrans Untersuchung zeichnet die wichtigsten wirtschaftlichen, industriellen und sozialen Phasen einer führenden Wirtschaftsnation nach, die Europa geprägt hat.

Dagmar SOLEYMANI, Paris

Volker THEN, Eisenbahnen und Eisenbahnunternehmer in der Industriellen Revolution. Ein preußisch/deutsch-englischer Vergleich, Göttingen (Vandenhoeck & Ruprecht) 1997, 512 p. (Kritische Studien zur Geschichtswissenschaft, 120).

L'étude comparative Prusse/Angleterre des sociétés de chemins de fer et de leurs dirigeants, réalisée par Volker Then dans le cadre de sa thèse de doctorat, intègre des dimensions technique et industrielle, sociale et managériale, financière et juridique, régionale, nationale et politique. Il s'agit d'une étude animée par le désir de mieux cerner le profil des dirigeants de sociétés anonymes de chemins de fer et l'impact de leur origine sociale sur les décisions managériales pendant la Révolution industrielle (1830–1880). Trois questions donc: »D'où viennent les dirigeants?«, »Où se positionnent-ils sur l'échiquier économique et politique au moment où ils exercent les fonctions de dirigeants d'entreprise?« et »Quel lendemain préparent-ils aux sociétés ferroviaires en Angleterre et en Prusse/Allemagne via leurs prises de décision?«.

Les données bibliographiques d'environ 800 dirigeants de sociétés de chemins de fer à l'appui, Then montre que les dirigeants appartiennent en Grande-Bretagne à la bourgeoisie tous postes confondus, à l'aristocratie pour les postes honorifiques et à l'industrie, notant cependant que les industriels se sont progressivement désintéressés de la gestion des chemins de fer au profit de leurs propres entreprises. En Prusse, les dirigeants sont pour l'essentiel des industriels, des marchands et des fonctionnaires. La noblesse ne s'investit guère dans les sociétés de chemins de fer, ni en tant qu'actionnaire, ni en tant que dirigeant. Les industriels sont souvent à l'origine de la constitution des sociétés ferroviaires, même si leur nombre et leur engagement varient énormément, suivis par les fonctionnaires, véritables spécialistes en droit, en génie civil et en gestion et qui représentent jusqu'à 30% des dirigeants du réseau ferré allemand. La prépondérance de ces derniers s'explique par le système bureaucratique de la monarchie prussienne imposant l'avis de l'Administration à toutes les étapes: la constitution de la société anonyme, la concession des terrains, la construction des voies ferrées et des infrastructures annexes, ainsi que la tarification. En Allemagne, les chemins de fer ont une forte connotation politique puisqu'ils sont censés aider à l'unification du pays dicit Friedrich List. L'Administration chérit donc depuis les débuts l'idée de nationaliser les chemins de fer, ce qui sera chose faite en 1879.

Les liens familiaux et socio-professionnels jouent un rôle prépondérant des deux côtés de la Manche, avec des engagements politiques nationaux en Grande-Bretagne, voire communaux ou régionaux en Allemagne. Selon Then, l'implication financière dans d'autres sociétés de chemins de fer (Angleterre) ou d'entreprises impliquées en amont (les banques) ou en aval (sociétés de construction), mais aussi dans celles de clients directs (import/export) est largement répandue. Ces réseaux libèrent des capitaux énormes à la mesure de la taille des chemins de fer, avec des actionnaires originaires de la noblesse, la bourgeoisie, l'industrie pour les îles Britanniques et de l'industrie et des services de l'Etat pour la Prusse, sachant que là encore les liens familiaux et socio-professionnels sont prépondérants. La promotion sociale des dirigeants anglais est réelle, qui comptent parmi les entrepreneurs les plus riches; des anoblissements sont fréquents. En Prusse, la promotion sociale ne se réalise guère via la gestion d'une société de chemins de fer.

L'extension des réseaux ferrés et la taille des sociétés ferroviaires imposent des décisions managériales basées sur le management par les objectifs, parant dans un premier temps au

plus pressant (les questions financières, les compétences du personnel, le recrutement et la direction des ouvriers) pour créer ensuite un système de gestion des ressources humaines (avec la création d'une protection sociale) dont les entreprises de type taylorien de différents secteurs – chimie, automobile, métallurgie – s'inspireront. Les chemins de fer se révèlent être un creuset d'idées mobilisant des forces très diverses allant du technique, du politique, de l'économique, du social jusqu'à l'organisationnel. En même temps, ces sociétés pionnières contribuent à l'évolution des statuts des sociétés anonymes.

A la lecture de cette étude, l'origine sociale des dirigeants peut être considérée comme étant la source créatrice entrepreneuriale, tandis que le système politique et les marchés influencent durablement les prises de décision. Then compare les données anglo-allemandes à la situation aux Etats-Unis, et on est impatient de lire dans le cadre d'une étude européenne incluant la Belgique et la France l'impact des dirigeants des sociétés de chemins de fer sur ce formidable bassin industriel qu'était le Nord de la France, la Belgique et la Rhénanie – véritable catalyseur de la Révolution industrielle.

Dagmar SOLEYMANI, Paris

Gisela METTELE, *Bürgertum in Köln 1775–1870. Gemeinsinn und freie Association*, München (R. Oldenbourg) 1998, XII–401 p. (Stadt und Bürgertum, 10).

Objet de l'attention particulière des historiens depuis cinquante ans, la bourgeoisie allemande du XIX^e siècle a d'abord été jugée sévèrement comme responsable des singularités (*Sonderweg*) de l'histoire nationale; et ensuite, une fois venue l'heure des comparaisons internationales, plus conforme à l'image classique d'une classe en voie d'émancipation. Au terme des abondantes publications des années quatre-vingts s'était établie une nouvelle orthodoxie, fondée principalement sur la distinction entre une »bourgeoisie économique« et une »bourgeoisie de la culture«, forgées l'une par une communauté d'intérêts matériels et l'autre par une communauté de formation initiale, tantôt alliées tantôt divisées face au pouvoir politique. Ce consensus est à son tour remis en question par une série de monographies des grandes villes lancée depuis une dizaine d'années par Lothar Gall, et dont voici la dernière parue, la dissertation de Gisela Mettele consacrée à Cologne.

Dans cette ville il est bien connu que le rôle dirigeant a toujours été assumé par une oligarchie (les malveillants parlaient de »clique«) issue des milieux du négoce, de la banque et, petit à petit, de l'industrie. On aurait donc là un cas typique de domination des intérêts matériels. Mais pour G. Mettele il n'y a pas de séparation à opérer entre les deux sources du prestige et du pouvoir, la richesse et la culture. Pour le prouver elle examine de près les conditions d'exercice de ce pouvoir, garanti juridiquement par le »droit de bourgeoisie« sous l'Ancien Régime, et ensuite, moins formellement mais tout aussi solidement, par le contrôle de l'administration municipale et surtout – là gît la principale nouveauté du livre – de nombreuses associations de loisirs, d'assistance, de mécénat, etc. Ayant retrouvé des listes d'adhérents ou d'administrateurs pour une vingtaine d'entre elles, elle en a tiré grâce à l'informatique des données prosopographiques (doubles appartenances chez les grands notables) et hiérarchiques (répartition des postes entre 22 catégories socio-professionnelles). Ces tableaux permettent en effet de dégager ce qu'avec Lothar Gall elle appelle »les mécanismes infra-institutionnels de volition et de décision collectives«. Tout au plus peut-on regretter que les ressources de l'informatique n'aient pas été exploitées plus à fond pour mettre en évidence, au-delà des doubles appartenances, les véritables cumuls de fonctions que l'on devine çà et là.

Pour autant les thèses directrices du livre ne sont pas toujours confirmées par cet appareil statistique, ni par le recours aux abondants travaux d'histoire locale. Ainsi de la coopération entre les deux secteurs, bourgeoisie économique et bourgeoisie culturelle, plus exactement