

**Zeitschrift:** Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera  
**Herausgeber:** Schweizerische Gesellschaft für Geschichte  
**Band:** 44 (1994)  
**Heft:** 2

**Buchbesprechung:** Les transports par fer et leur clientèle

**Autor:** Tissot, Laurent

#### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 15.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

**György Spira: The Nationality Issue in the Hungary of 1848–49.** Budapest, Akadémiai kiadó, 1992. 256 S., zahlreiche Abb. ISBN 963-05-6296-0.

György Spira ist – als Mitglied des Historischen Instituts an der Ungarischen Akademie der Wissenschaften seit 1949 – durch zahlreiche Veröffentlichungen zur Geschichte der Revolution von 1848/49 in Ungarn hervorgetreten. Hier liegt eine überarbeitete Fassung seines 1980 in Ungarisch erschienenen Buches vor, die ausführlichere Informationen für westliche Leser enthält sowie reicher illustriert ist, dafür auf den Dokumentenanhang verzichtet. Statt eines Anmerkungsapparates hat Spira eine detaillierte und kommentierte Bibliographie beigefügt.

Spiras zentrale These zielt darauf, dass es der ungarischen Revolution nicht gelungen sei, den nicht-magyarischen Nationalitäten zufriedenstellende Angebote zu machen. Die Mehrheit des Adels sei – ähnlich wie in der sozialen Frage – nicht zu wesentlichen Konzessionen bereit gewesen. Dadurch wurden diese Nationalitäten an die Seite der Habsburger getrieben, obwohl eigentlich die Ziele der Revolution auch die ihren waren. Enttäuscht mussten sie dann nach dem Sieg der Habsburger feststellen, dass ihre Hoffnungen auf nationale Gleichstellung nicht in Erfüllung gingen, sondern ihre Autonomierechte ebenso aufgehoben wurden wie diejenigen der Magyaren. Damit begann auch ihre Abwendung von der Monarchie. Eine Annäherung an die Magyaren kam nicht mehr zustande – dazu waren die Wunden zu tief, die die erbitterten Kämpfe und Blutbäder aufgerissen hatten. Früher waren die Menschen aus den verschiedenen Nationalitäten verhältnismässig gut miteinander ausgekommen. Während der Revolution hatten sie kleine Gruppen politischer Aktivisten in hasserfüllte Auseinandersetzungen gehetzt. Von diesen Prägungen konnten sie sich letztlich nicht mehr befreien, trotz einiger sinnvoller Alternativen zur Lösung der nationalen Frage, die vorgelegt wurden.

Spiras Buch, das in Ungarn zu Kontroversen geführt hat, kann als Einführung in das damalige Nationalitätenproblem – mit durchaus aktuellen Bezügen – empfohlen werden.

*Heiko Haumann, Basel*

**Les transports par fer et leur clientèle.** Actes du Colloque tenu à Paris les 10 et 11 octobre 1991. Paris, Association pour l'histoire des chemins de fer en France, 1992, 318 p. (*Revue d'Histoire des chemins de fer*, hors série n° 3).

Alliant des approches interdisciplinaires à des problématiques variées dans le temps et l'espace, l'Association pour l'histoire des chemins de fer en France s'active, depuis plusieurs années, à développer des recherches sur le monde ferroviaire: une revue, des colloques, des cycles de conférence s'attellent à prouver toute la richesse des thématiques que le chemin de fer peut encore éveiller.

Elle a consacré son dernier colloque à l'étude des liens entre le chemin de fer et sa clientèle. Réunies dans un volume dont il faut espérer qu'il franchira le cadre confidentiel des spécialistes, les vingt communications offrent un tableau très stimulant des pistes qu'il reste encore à explorer dans un domaine de recherches qui n'a pourtant pas été le moins investi.

Aux analyses plus classiques des politiques commerciales des compagnies (tarification, typologie de la clientèle), de leurs liens avec le monde économique (chemins de fer et l'agriculture, chemins de fer et la ville) ou encore des aspects internationaux (relations entre l'Italie et l'Europe occidentale) s'ajoutent des études plus inédites sur l'évolution du confort des voitures ou les formes prises par la publicité. L'histoire du bogie, le rôle du cinéma, de la radio et des affiches dans la

propagande touristique, l'étude du marché de la lecture ferroviaire ne sont en effet pas à proprement parler les aspects qui ont attiré jusqu'à aujourd'hui les faveurs des historiens, ni même les passionnés du rail.

La diversité des actions entreprises par les compagnies dans la recherche de la clientèle notamment est liée à la reconnaissance d'un moyen technique qui n'a pas toujours apporté toutes les formes de garantie désirée ni tous les services que les utilisateurs potentiels étaient en droit d'attendre. Vaincre un public rétif, conquérir des clientèles sceptiques et méfiantes, susciter des trafics nouveaux, maintenir des positions commerciales menacées par d'autres transports ont demandé des efforts d'imagination dont ces communications montrent bien toute la dynamique ainsi que les logiques d'entraînement. Souvent accusées de privilégier les performances techniques au détriment des fonctions de services, les compagnies ferroviaires ont très rapidement su faire valoir un sens commercial très aiguisé usant de moyens inédits et parfois surprenants. Mais il est vrai que cette capacité innovatrice s'est souvent heurtée à des vagues de résistances induites par différents facteurs tant structurels que conjoncturels: les lourdeurs administratives, les situations de monopole, les législations nationales, les choix techniques.

*Laurent Tissot, Lausanne*

Jean-Yves Mollier: **Le scandale de Panama**. Paris, Fayard, 1991, 564 p.

En reprenant les modes de recherche déjà appliqués dans ses études de l'histoire financière et sociale des milieux de l'édition en France à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, J.-Y. Mollier s'est attaché, à nouveaux frais, à élucider l'«énigme politico-financière» que constitue le scandale de Panama. Au terme d'une enquête historienne qui a porté sur une masse impressionnante de sources – archives bancaires et notariales, mais aussi administratives, policières, judiciaires et diplomatiques sans omettre la presse – retravaillées ou nouvellement exploitées, se trouve considérablement enrichi ce qu'on peut connaître de ce problème. L'auteur a choisi de présenter ses conclusions non selon un historique linéairement narré – une chronologie aide aux remémorations nécessaires – mais en recourant à une succession d'études de caractère quasi monographique subtilement articulées, seule forme sans doute susceptible de donner une vue d'ensemble et de rendre compte de tous les éléments d'une affaire complexe.

Sans cacher les difficultés rencontrées à reconstituer les tenants et les aboutissants de tractations multiples alors masquées par le secret jugé nécessaire condition de la réussite, plaident, preuves à l'appui, le nécessaire dépassement des «hésitations de l'école historique française pour tout ce qui touche aux rouages de l'économie et de l'argent», expliquant et le questionnement établi et la démarche méthodique suivie, l'historien n'a eu de cesse de replacer cette histoire de la Compagnie universelle du canal transocéanique dans tous les champs où elle se déroula, en multipliant en particulier les études comparées d'affaires financières parallèles aux fins de donner une vision précise des normes et pratiques en vigueur dans le milieu des affaires et les changements de comportements concomitants intervenus dans le milieu politique, désormais en ce début de III<sup>e</sup> République, en relation continue avec les manieurs d'argent.

L'ouvrage contribue ainsi de façon détaillée à montrer comment ont pu jouer les «mécanismes d'interpénétration», «la symbiose entre établissements de crédit, milieux politiques et presse nationale». Reprenant à sa façon le schéma des deux