

RUDOLF GRÄF
IOAN LUMPERDEAN

La StEG, un succès économique au Banat

L'apparition des chemins de fer engendra des transformations structurelles autant économiques et sociales que politiques, stratégiques et militaires, devenant le « produit » le plus vendu de la révolution industrielle.

Rudolf Gräf

Chercheur au Centre d'Études Transylvaines et professeur à l'Université Babeş-Bolyai de Cluj. Auteur, entre autres, du vol. **Domeniul bănăţean al StEG 1855-1920 : Din istoria industrială a Banatului montan** (Le domaine banatois de la StEG 1855-1920 : De l'histoire industrielle du Banat montagneux) (1997).

Ioan Lumperdean

Professeur universitaire à la Faculté des Sciences Économiques et de Gestion des Affaires de l'Université Babeş-Bolyai de Cluj. Auteur, entre autres, du vol. **Romanian Economic Journalism in Transylvania in the First Half of the Nineteenth Century** (2005).

FONDÉE LE 1^{er} janvier 1855, la Société impériale royale privilégiée autrichienne des chemins de fer de l'État (StEG) devint assez vite une des sociétés minières et métallurgiques les plus importantes d'Europe centrale et orientale. Elle apparaissait à un moment où le régime néo-absolutiste de l'Empire habsbourgeois mettait les assises législatives et financières de l'évolution industrielle de l'empire pendant la seconde moitié du XIX^e siècle.¹ Sa politique économique portait l'empreinte de la révolution industrielle, de l'ouverture vers l'économie européenne, l'avancement de la frontière du capitalisme industriel et l'interdépendance croissante des pays.² C'est le contexte qui, durant la cinquième décennie du XIX^e siècle, marqua l'apparition et le développement de différentes formes de financement des initiatives et entreprises industrielles, la mobilisation de petits et grands capitaux, destinés à assurer les ressources financières nécessaires aux grands investissements et projets économiques.³

La genèse de la StEG⁴ est étroitement liée aux changements économiques et politiques survenus dans l'Empire des Habsbourg, comme en Europe tout entière. La pression économique et politique exercée par les

grandes puissances européennes, les rivalités et les conflits militaires qui ont marqué leurs relations ont obligé la Cour de Vienne à faire des efforts énormes pour conserver sa position de grande puissance européenne et adapter son économie aux exigences du temps. La construction du réseau de chemins de fer fut, à partir du milieu du XIX^e siècle, le vecteur du développement économique, ouvrant la voie à ce qu'on appelle la grande révolution des transports de l'époque.⁵ L'apparition des chemins de fer engendra des transformations structurelles autant économiques et sociales que politiques, stratégiques et militaires, devenant le « produit » le plus vendu de la révolution industrielle.⁶ La conséquence en fut un appétit accru « pour fer et acier, charbon, machines lourdes, mains d'œuvre, investissements de capital ».⁷ Intéressé à raccorder l'empire aux provocations européennes et obligé à rééquilibrer le budget d'État pour faire face à la longue crise financière, le gouvernement de Vienne promut une politique de vente des actifs au capital privé et de dégrèvement d'investissements dans l'infrastructure ferroviaire, le secteur minier, la sidérurgie, les exploitations forestières et agro-zootecniques. C'est dans ce contexte que fut décidée et parachevée la transaction financière qui devait conduire à la fondation de la StEG.

Les sources de financement furent assurées par le capital privé (autrichien et français), suite à l'association du capital bancaire avec le capital industriel et à la mobilisation des petits investisseurs du marché européen. La StEG fut fondée à un moment où les groupements financiers et industriels européens étaient engagés en une lutte acerbée pour accaparer le marché bancaire et contrôler les investissements dans le secteur minier, l'industrie lourde et la construction de chemins de fer dans l'Empire des Habsbourg. Au moment de sa fondation, la StEG fut financée par le Crédit Mobilier des frères Émile et Isaac Pereire de Paris, ainsi que par les banques viennoises S.G. Sina et Arnstein Eskeles, qui, à côté de quelques propriétaires terriens d'Autriche, allaient, en 1863, mettre les bases du K.K. priv. Allgemeine österreichische Boden-Kreditanstalt, le plus important créancier de la StEG.⁸ La superficie acquise représentait, par son relief et surtout par ses ressources naturelles, un investissement extrêmement profitable : il suffit de penser aux gisements de charbon de Reșița, Secul, Doman, Anina, Berzasca et Eibenthal, à ceux de fer d'Ocna de Fier (Eisenstein), Dognonea (Dognatschka), sans oublier les ressources de manganèse, molybdène, cuivre, zinc, bitume, titane, quartz, asbeste, or, argent etc. Les minerais non-ferreux, massivement exploités durant le XVIII^e siècle, s'épuisèrent complètement au début du XIX^e siècle.⁹

La StEG paya à l'État autrichien 30 millions de francs-or pour acheter les mines et les usines métallurgiques, les bois et les domaines forestiers, de même que le Bergrevier de Bohême. Les domaines banatois s'étendaient sur une superficie de 133 168 ha et ont coûté 11 123 046 florins, entrant en possession de la société le 1^{er} janvier 1855. La reprise effective de chaque usine se prolongea le long de

toute l'année 1855 et un protocole de remise fut rédigé pour chacune des zones montagneuse. Le secrétaire ministériel Karl Hocheder coordonna toutes les formalités, en présence du représentant du Fisc (le directeur du secteur minier du Banat, Friedrich Reiz) et de celui de la société (le directeur adjoint Carl Duboque, chef des mines et de tous les domaines de la société). Les domaines banatois achetés par la StEG étaient formés de deux anciens domaines du Fisc (Bocșa roumaine et Oravița roumaine) et de huit districts montagneux appartenant toujours au Fisc (Bocșa allemande, Reșița allemande, Dognecea, Oravița allemande, Anina, Saska allemande, Moldova Nouă, Gladna allemande), avec les forêts et les zones afférentes. Des mines et autres biens seront par la suite achetés aux entrepreneurs privés. Le territoire de la StEG comptait 72 localités, qui furent vite organisées en dix sociétés administratives. Les unités administratives Gladna, Carașova, Răcășdia et Ezeriș furent, en 1877, réunies, en formant Anina. Ce type d'organisation administrative permettait, par le fonctionnement de structures à la fois unitaires et autonomes, tant le contrôle que la libre initiative dans le déroulement des processus productifs, de transport et de distribution. C'était une meilleure modalité d'implémentation des politiques d'organisation du territoire et d'exploitation des ressources naturelles et du capital humain. La StEG promut aussi et développa des activités sur d'autres marchés de l'Empire habsbourgeois et d'Europe centrale et occidentale, sa puissance économique lui permettant de réaliser d'importants investissements en des activités industrielles, constructions de chemins de fer, banques, agriculture.

Le secteur minier occupa une place des plus importantes dans l'activité de la StEG¹⁰, étant donné l'abondance de ressources naturelles du Banat et les demandes toujours plus grandes venues du marché autochtone et européen. Les huit exploitations minières acquises au moment de la reprise des mines, usines, forêts et domaines s'étendaient sur une superficie de 43 080 m², les réserves de charbon s'élevant, à Anina, à 264 880 tonnes, dont 79 016 étaient déjà prêtes d'être exploitées. La houille était exploitée dans les galeries Gabriel, Dullnig, Hermann, Sigismund et Samson, et extraite par les puits Kübeck et Eugen.

Une stratégie essentielle de la StEG était d'élargir en permanence ses exploitations, par l'acquisition de nouveaux terrains et l'annihilation des petits concurrents, et de détenir le contrôle absolu de toute l'activité. Puisque le charbon extrait à Anina était loin de satisfaire les besoins du marché, la StEG se concentra au début sur l'acquisition du terrain minier de 53 propriétaires privés. Une fois ces concurrents annihilés (en 1864), elle se vit en possession de 12 terrains miniers, avec une superficie totale de 7 677 923 ha. Petit à petit, la StEG parvint à contrôler, avant la Première Guerre mondiale, tout l'espace minier de la zone du Banat. L'activité minière enregistra tant des productions importantes (une moyenne d'environ 400 000 t de houille à la fin du XIX^e et au

début du XX^e siècle) que des productions plus modestes, conséquence des fluctuations économiques et du manque de la main d'œuvre, suite aux mobilisations de guerre. On ne doit pas omettre non plus les difficultés de plus en plus grandes de procurer les matériaux, l'explosible en particulier, qui firent que la production à Anina baisse en 1919 à 128 700 tonnes (20,22 % de moins qu'en 1878). Les préoccupations de la StEG d'introduire des ventilateurs et des machines plus performantes, telle la machine d'exploitation en système Qullag, produite à Reșița, eurent en vue tant d'accroître la production que d'atténuer certains chocs de l'offre¹¹, spécifiques de l'économie du marché capitaliste. La Transylvanie et le Banat, comme d'ailleurs autres provinces de l'empire, se heurtèrent à des phénomènes pareils pendant la dépression économique européenne de 1873 et 1895 et des crises moins intenses des années 1903-1904, 1907 et 1911-1913.¹² Ils influencèrent, naturellement, l'activité économique de la StEG, qui se vit obligée à chercher différentes solutions techniques et économiques pour continuer à fonctionner et réaliser du profit.

L'activité minière était étroitement liée à la sidérurgie. Tenant compte de la structure économique et de la tradition locale, la StEG considéra opportun d'acquérir et développer les anciens ateliers et fonderies de la zone du Banat de montagne.¹³ La fonderie d'Anina, par exemple, avait une superficie de 2 300 m², où travaillaient 440 ouvriers. Sa production haussa de 300 tonnes en 1864 à 3 900 tonnes en 1884 et 7 700 tonnes en 1895. En 1920, la fonderie d'Anina produisait 7 000 tonnes de matériau sidérurgique.

La production de ponts pour les réseaux ferroviaire et routier et de produits laminés pour les chemins de fer constitua un autre point de grand intérêt pour la StEG. La plupart des structures métalliques des ponts et lignes des voies ferrées de la zone central-européenne et roumaine étaient produites à Reșița : il s'agit principalement des ponts sur l'Eipel, le Váh, le Hron, le Mureș, le Timiș, la Cerna, le Paprad, la Sava, le Criș et la Drina. Quelques-uns sont encore en fonction, d'autres (tel celui sur le canal Fontanka, à Saint-Pétersbourg) remportèrent des prix et sont cités dans la littérature du domaine pour leurs solutions constructives. Les plus importants sont le pont routier de Tokay, sur la Tisza, de presque 400 m de long, celui sur le Mureș, à Arad, l'ancien pont « Ancora de Aur » (Ancre d'or), à Timișoara, les ponts basculants de Becicherecul Mare, le pont ferroviaire de Norice, sur le Váh.

Pour accroître sa production et assurer la qualité de ses marchandises, la StEG devait tenir compte du progrès technique, se préoccupant en permanence de l'introduction des machines et outils les plus récents. En 1868-1869, l'usine StEG de Reșița était la quatrième en Europe à introduire le procédé Bessemer pour la production de l'acier ; en 1876 c'était toujours à Reșița qu'on inaugurait les premiers fours Martin – 12 ans après que le métallurgiste français

Pierre Émile Martin eût mis au point le procédé d'élaboration de l'acier sur sole par fusion de ferrailles avec addition de fonte –, alors qu'entre 1872-1874¹⁴, les usines de Reșița produisaient les premières locomotives de Banat et Transylvanie. On ne doit pas oublier la fabrication, d'après les plans de John Haswell, constructeur de locomotives des plus renommés du temps, disciple de George et Robert Stephenson, de la première locomotive à quatre essieux, qui fonctionna sur la ligne Vienne-Bratislava-Győr.

Le processus de systématisation du territoire et d'aménagement du réseau de transport, destiné à relier les différentes zones industrielles, constitua un autre volet de l'activité de la StEG. Jusqu'en 1910, elle avait déjà sur ses domaines 62,2 km de voies ferrées souterraines, 13 km de routes pour les chariots, 63,4 km lignes pour les locomotives à vapeur, 760 wagons à une capacité de 5 000 à 15 000 kg. La plus importante était la soi-disant « voie ferrée du charbon », de 78,5 km, destinée au transport de marchandises, qui reliait les localités Lisava, Oravița, Jassenova, Baziaș et qui fut mise en fonction le 20 août 1854. Une autre ligne, de 33,4 km, fut inaugurée le 15 décembre 1863 ; elle reliait Oravița à Lisava et Anina, traversait 14 tunnels, avec une longueur totale de 2 084 m, et comptait 10 viaducs, de 843 m. La voie ferrée qui reliait Szeged à Timișoara fut mise en fonction en 1857 et celle entre Timișoara-Vrsac-Jassenova, en 1858, ce qui signifiait que le Banat était dorénavant directement relié à l'Europe centrale. En 26 heures on arrivait de Timișoara à Budapest, et en 36 heures à Vienne. La plus importante des voies ferrées construites pendant la huitième décennie reliait Timișoara à Lugoj, Caransebeș et Orșova (1876). Entre novembre 1908 et février 1909, la StEG fit construire la ligne Oravița-Reșița.¹⁵

La StEG s'intéressa aussi à la division du travail et l'organisation rationnelle de la production, par phases d'exécution, de la matière première au produit fini, en fonction de la demande et l'offre du marché. La gestion était assurée par une structure pyramidale, formée d'actionnaires, patronat, corps des ingénieurs et des techniciens, personnel administratif et de comptabilité. L'organisation et la division rationnelle de la production et du travail anticipaient les principes du management moderne, que Henry Robinson Towne, Frederick Winslow Taylor et Henry Ford allaient théoriser et mettre en pratique à la fin du XIX^e siècle.

La direction générale de la StEG avait le siège à Vienne, et la direction du Banat, à Oravița, où siégeaient différents services publics, telles l'Inspection des domaines sylvicoles, l'Inspection des constructions, le Bureau de l'avocat, le Bureau topographique. Ces Inspections contrôlaient l'activité de sept organismes administratifs que la StEG avait fondés au Banat : 1. le Service des forêts et domaines de Bocșa roumaine ; 2. le Service administratif supérieur des mines et de la sidérurgie, des domaines et forêts de Reșița ; 3. le Service administratif supérieur de la métallurgie, des forêts et domaines de Dognecea ; 4. le Service administratif

supérieur des mines et de la métallurgie, des forêts et domaines d'Oravița ; 5. le Service administratif supérieur des mines et de la sidérurgie, des domaines et forêts d'Anina ; 6. le Service administratif supérieur des mines et de la métallurgie, des forêts et domaines de Saska allemande ; 7. le Service administratif supérieur des mines, de la métallurgie et des domaines de Moldova Nouă. Les Inspections et les services administratifs se subordonnaient à la Direction des domaines, qui était dirigée par un directeur, un directeur adjoint et un inspecteur général. La Direction des domaines de Vienne avait quatre sections : la Section administrative, la Section technique, la Section de comptabilité, la Section de commerce. Un changement important signifia la fondation, en 1892, à Budapest, de la Direction des mines et domaines de Hongrie, qui allait régir toutes les Inspections et les services administratifs du Banat.

La StEG a généralement employé la main d'œuvre autochtone, tout en encourageant l'importation de capital humain provenant d'autres provinces de l'Empire austro-hongrois, a embauché des ouvriers qualifiés et non-qualifiés, mais aussi des spécialistes roumains et étrangers, tels Heinrich Arns, Gheorghe Crenian, John Haswell, Axentie Mureșan, Constantin Orghidan, Pius Fink, Robert Tóth, Adalbert Veit etc. La plupart d'entre eux ont eu une contribution importante aux activités d'innovation technique, ont participé à des concours et expositions internationales, à Londres, Paris, Vienne.

La population qui habitait les domaines de la StEG était assez hétérogène, les Roumains représentant la grande majorité ; le dénominateur commun de toutes ces ethnies était une certaine solidarité territoriale et professionnelle liée à l'appartenance à la même société et entretenue par les projets que la StEG développait dans les domaines social, culturel, santé et enseignement.¹⁶

L'activité de la StEG tient de ce que Walt W. Rostow appelle le décollage, le *take off*, des économies modernes européennes¹⁷, constituant, à la fin de la Première Guerre mondiale, le plus grand complexe industriel de Hongrie et, après 1918, le plus grand centre de l'industrie lourde de Roumanie.

Après la Première Guerre mondiale, les Usines et les Domaines de Reșița entrèrent en possession de la plupart des actions de la StEG (soit plus de 60 %), qui, sous la pression des autorités roumaines, se voyait obligée à renoncer à ses usines, entreprises et domaines. Dans la nouvelle société, elle perdit peu à peu sa position, au bénéfice du capital roumain d'abord, à celui des Anglais de Vickers Limited London ensuite.



Notes

1. Jean Bérenger, *Istoria Imperiului Habsburgilor 1273-1918*, trad., Bucarest, 2000, p. 427.
2. Michel Béaud, *Histoire du capitalisme : De 1500 à 2000*, Paris, 2000 ; Jean-Pierre Rioux, *La révolution industrielle 1780-1880*, Paris, 1971.
3. *Die Habsburgermonarchie 1848-1918*, vol. I, *Die wirtschaftliche Entwicklung*, éd. Alois Brusatti, Vienne, 1973, p. 117.
4. Pour la genèse et l'évolution de cette société, voir : Rudolf Gräf, *Domeniul bănăţean al StEG 1855-1920 : Din istoria industrială a Banatului montan*, Reşiţa, 1997.
5. F. G. Dreyfus, A. Jourcin, P. Thibault et P. Milza, *Istorie universală : Evoluţia lumii contemporane*, trad., Bucarest, 2006, p. 79.
6. Ioan Lumperdean, Mihaela Salanţă et Rudolf Gräf, *Wirtschaftsgeschichte : Eine Einführung*, Cluj-Napoca, 2006, pp. 162-164.
7. Eric Hobsbawm, *Era Revoluţiei 1789-1848*, trad., Chişinău-Bucarest, 2002, p. 56.
8. Gräf, pp. 49-58.
9. *Ibid.*, p. 59 *sqq.*
10. *Ibid.*, pp. 59-196.
11. Voir Paul A. Samuelson et William D. Nordhaus, *Economie politică*, trad., Bucarest, 2000, p. 479.
12. Ioan Lumperdean, *Introducere în istoria economiei de piaţă*, Cluj-Napoca, 2002, p. 165.
13. *Istoria românilor*, vol. VII/1, *Constituirea României moderne (1821-1878)*, coord. Dan Berindei, Bucarest, 2003, pp. 768-770.
14. Ştefan Bălan et Nicolae Şt. Mihăilescu, *Istoria ştiinţei şi tehnicii în România : Date cronologice*, Bucarest, 1985, pp. 168 et 183.
15. Voir Gräf, pp. 229-238. Cf. Ilie Popescu, *Căi ferate, transporturi clasice şi moderne*, Bucarest, 1987, pp. 77-92.
16. Gräf, pp. 222-228.
17. W. W. Rostow, *Les étapes de la croissance économique*, Paris, 1963.

Abstract

StEG: An Economic Success in Banat

The study presents the activity of the Imperial and Royal Privileged Austrian State Railway Company (StEG), established on 1 January 1855, one of the most important Central and Eastern European mining and metallurgical companies of that time. The company was financed by private Austrian and French investors. The Banat assets (eight mines, metallurgical plants, forests) purchased by the StEG from the Austrian state for 11,123,046 florins amounted to 133,168 hectares, with 72 localities. The new railways connected Banat to Vienna by way of a direct line. In 1918, StEG was the largest industrial conglomerate in Hungary, later becoming the major heavy industry center in Romania.

Keywords

StEG, mining, iron smelting, railways, Banat