

Les chemins de fer suisses après un siècle 1847-1947

Autor(en): **Pelet, Paul-Louis**

Objekttyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera**

Band (Jahr): **4 (1954)**

Heft 1

PDF erstellt am: **28.06.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

der polnischen Krone. Dabei zeigt sich bei der kriegerischen Auseinandersetzungen auch mehr und mehr die geographisch fatale Lage Polens zwischen zwei starken Nachbarn.

Mit warmer Anteilnahme wird der glühende Patriotismus des unglücklichen Volkes geschildert, das immer und immer wieder mit äußerster Kraftanstrengung und heroischem Opferwillen seinen Heimatboden verteidigt und sich gegen fremde Einmischung und Gewaltanwendung aufgebäumt hat (Aufstände von 1830/31, 1863/64, aber auch später). Neben den militärischen und politischen Ereignissen wird auch die kulturgeschichtliche Seite gebührend berücksichtigt. Vor allem ist der tiefgreifende Einfluß der großen Dichter der Romantik (besonders von Mickiewicz) auf das damalige Leben der ganzen polnischen Nation gut erfaßt und plastisch herausgehoben. Ein Überblick über das literarische und künstlerische Leben Polens von 1863 bis 1920 (S. 535—566) und eine knappe Zusammenfassung über die Anfänge der Republik und die Zeit Pilsudskis bilden den Abschluß der Darstellung. Leider fehlen Quellenangaben und Literaturnachweise gänzlich, doch stellen die Herausgeber einen besonderen, der Bibliographie gewidmeten Nachtragsband in Aussicht.

Frauenfeld

Ernst Dickenmann

Les chemins de fer suisses après un siècle 1847—1947. Ouvrage commémoratif du Département fédéral des postes et des chemins de fer, publié en cinq volumes par l'Office fédéral des transports. . . . Vol. I, Neuchâtel, Delachaux et Niestlé 1949, 624 p., 115 hors-texte dont 9 en couleurs, 29 fig., 5 cartes annexes en couleurs.

Vingt neuf auteurs ont collaboré, sous la direction de MM. René Thiessing et Maurice Paschoud, à l'élaboration du premier tome de l'ouvrage commémorant le centenaire des voies ferrées en Suisse. Destiné au grand public et non à des spécialistes, ce volume qui cherche avant tout à présenter l'état actuel des chemins de fer ne donne que des bibliographies sommaires à la fin de chaque chapitre. (Une bibliographie générale détaillée complète le tome V.)

Cependant cette publication ne saurait être passée sous silence. Ses deux-cents premières pages sont consacrées à l'histoire de toutes les entreprises ferroviaires publiques ou privées de 1836 à nos jours. Les premières lignes se construisent sous la surveillance de plus en plus exigeante de la Confédération. Entre 1847 et 1870 en effet, elles conquièrent le monopole de fait des transports, risquent de devenir des Etats dans l'Etat. La loi de 1872 sur les chemins de fer, celle de 1883 sur leur comptabilité, celle de 1898 sur leur rachat préparent l'ère des réseaux nationalisés (1903). Depuis 1920, la concurrence de l'automobile et de l'avion et la renaissance de la navigation intérieure transforment les conditions de leur exploitation.

Le deuxième chapitre explique l'origine et l'organisation du Département fédéral des postes et des chemins de fer. Le suivant présente en quelque cinquante pages l'électrification de nos voies ferrées (à fin 1946, 93,11%).

Ce chapitre enrichit non seulement l'histoire de la technique mais aussi l'histoire régionale: l'électrification des lignes secondaires est en général antérieure à celle des C.F.F.

Le chapitre IV tente de déterminer le rôle des chemins de fer dans la vie de la nation. Son auteur s'intéresse à la politique des transports, au problème des compagnies privées ou nationales, montrant avec beaucoup de pertinence les avantages et les inconvénients des unes et des autres. Les compagnies privées, recherchant un bénéfice, n'ont construit d'abord (à de rares exceptions près) que les lignes les plus rentables, dans les régions les plus peuplées. Elles ont conduit à l'accroissement des villes importantes et à la concentration industrielle. Ce phénomène marque tout le développement de l'économie suisse de 1860 à 1900. Les chemins de fer nationalisés ont été amenés au contraire pour des raisons politiques, et parfois électorales, à soutenir ou à construire des lignes d'intérêt secondaire, qui coûtent plus qu'elles ne rapportent à leurs constructeurs, mais qui contribuent à décentraliser, à répartir plus largement les industries, et par là, la prospérité. Puis l'auteur étudie la concurrence de l'automobile, ses raisons et ses conséquences. Le rôle touristique et l'importance militaire des voies ferrées ne sont pas oubliés. Malheureusement aucune page ne précise leur influence sur le mouvement de la population, sur la naissance de villes nouvelles, sur l'abandon des matières premières indigènes, sur le déclin de l'atelier artisanal et la victoire de l'usine.

La seconde partie de l'ouvrage traite des finances, de la comptabilité et de la statistique, explique l'exploitation financière du réseau national, qu'il soit propriété de l'Etat ou d'entreprises privées. Les cent dernières pages sont consacrées aux questions sociales: le personnel et sa formation, l'évolution du régime du travail et des salaires, les mesures prises pour prévenir les accidents professionnels, les assurances, les associations du personnel. Tout au long de ces pages, le passé éclaire le présent.

Patronné par le Département des postes et des chemins de fer, l'ouvrage fleure parfois l'apologie. Il avoue ses préférences pour une réglementation limitative des transports automobiles; mais il ne craint pas de reconnaître que leur concurrence a obligé l'administration à sortir de la routine. Il ne cache pas que si les chemins de fer ont assuré la prospérité de la Suisse moderne, leur construction a été rarement une bonne affaire. C'est un argument que les partisans du canal transhelvétique ne manqueront pas de relever!

Le soin apporté à la publication du volume, le choix des illustrations, et plus encore l'honnêteté intellectuelle des auteurs et leur pondération font de ce livre un ouvrage fondamental pour l'histoire des chemins de fer.

Lausanne

Paul-Louis Pelet

MAURICE PIANZOLA, *Lénine en Suisse*, La Librairie Nouvelle (Textes suisses), s.l., 1952, 228 p.

Ce livre n'est pas précisément un ouvrage d'histoire, mais bien plutôt une chronique avec tout le souci d'apologétique qu'une œuvre de cette nature