

Zeitschrift: Rote Revue : sozialistische Monatsschrift
Herausgeber: Sozialdemokratische Partei der Schweiz
Band: 30 (1951)
Heft: 9

Artikel: Le pétrole
Autor: Perret, Henri
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-336607>

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: 03.04.2026

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

macher des Kulturkampfes, zeigt, daß es ihnen nicht nur um die Vernichtung des Kommunismus geht, sondern um die *Liquidierung der bestehenden Republik*, die durch die Beseitigung ihres weltlichen Charakters eingeleitet werden soll. Zu diesem Zweck ist es notwendig, die Sozialisten und die aufrechten Radikalen in die Opposition zu werfen. Es ist selbstverständlich, daß darüber niemand mehr erfreut ist als die Kommunisten, die endlich hoffen, aus ihrer Isolierung herauszukommen.

Ist in diesen Sommermonaten der Weizen de Gaulles nicht schlecht in Blüte gegangen, so ist er doch noch nicht am Ziel angelangt. Wohl verfügen die Klerikalen im neuen Parlament über eine Mehrheit. Diese ist aber auf das Wahlsystem zurückzuführen und beruht auf keiner Mehrheit im Volk. Außerdem gedenken die aktiven Kräfte des weltlichen Unterrichts, die Lehrer, nicht zu kapitulieren. Steht de Gaulle im Bündnis mit dem Episkopat, so haben sich die Laikalen unter Führung des mächtigen *Syndicat des Instituteurs* zu einem Verteidigungskomitee zusammengeschlossen. Sie haben deutlich erklärt, daß sie «nicht nur alle gesetzlichen Waffen anwenden» würden, sondern daß sie eingedenk gewisser illegaler Handlungen auch noch «anders» auftreten könnten. Das ist eine Sprache, die Aufmerksamkeit verdient, steht doch in dem gefürchteten Syndicat fast die Gesamtheit aller Lehrer. Sie würden gewiß vor einem Streik nicht zurückschrecken, denn mehr als einmal haben sie in der Vergangenheit bei Anschlägen gegen die Republik oder zur Verteidigung ihrer sozialen Forderungen ihre Kampfschlossenheit bewiesen. Es ist deshalb wahrscheinlich, daß letzten Endes eine Kompromißlösung gefunden wird und daß der Gaullismus einen anderen Vorwand wird suchen müssen, um zum Ziel zu kommen.

HENRI PERRET

Le pétrole

Au 19^{ème} siècle, le charbon est roi. Il procure l'énergie à bon marché, fait marcher les usines, assure les transports par terre et par eau. Au 20^{ème} siècle, il est peu à peu détrôné et menacé par deux nouvelles sources d'énergie, plus concentrées, plus souples: l'électricité et le pétrole.

Durant plus d'un quart de siècle, ce dernier fournit l'éclairage, particulièrement aux populations éloignées des grands centres. Aujourd'hui encore des millions de gens, en Chine, aux Indes, en Russie, s'éclairent ainsi.

Au début on ne connaissait pas encore les ressources extraordinaires du précieux liquide qui allait devenir l'un des maîtres du monde. Le mazout était considéré comme déchet et personne ne pensait qu'il serait bientôt universellement employé pour le chauffage, la marche des camions, celle des navires qui renonceraient alors au charbon, ayant à disposition un combustible doublant le rayon d'action pour le même poids.

En 1921, il y avait 12 500 brûleurs domestiques aux Etats-Unis. Un quart de siècle après on en compte plus de trois millions et demi et la consommation du mazout atteint, annuellement, 200 millions de tonnes¹.

Et que dire de l'emploi des huiles de graissage, dérivées du pétrole? Elles ont presque complètement supplanté les huiles minérales. Elles sont employées en quantités énormes, toujours grandissantes, pour les machines-outils, les pompes, les transformateurs électriques, les véhicules... Leur production atteint 10 millions de tonnes par an.

Que dire aussi de l'utilisation du butane apportant le gaz dans les villages, les hameaux, les fermes; et du propane plus léger encore? Aux Etats-Unis, la consommation de ces gaz-combustibles dépassait 5 millions de tonnes en 1948.

On emploie également les dérivés du pétrole pour l'agriculture, en qualité d'insecticides pour la protection des vergers, les solvants pour l'industrie chimique, le coke de pétrole pour la fabrication d'électrodes, etc.

C'est surtout dans les transports que le pétrole marque son importance. En 1914, il y avait deux millions de véhicules automobiles. En 1947 57 millions. En même temps, l'aviation progresse à pas de géant. En 1929, le réseau mondial de l'aviation commerciale était de 180 000 km; 20 ans plus tard, il atteint 800 000 km (20 fois le tour de la terre).

Il y a moins d'un siècle, la production du pétrole commençait; 40 ans plus tard, elle atteignait 21 millions de tonnes; un demi-siècle après elle ascendait à 480 millions de tonnes. Que sera ce demain?

L'un des gros problèmes était le transport de ces quantités énormes. On a commencé par utiliser les barils, puis les camions et les wagons-citernes. Mais ces moyens se sont montrés rapidement insuffisants et l'on a construit des pipe-lines, assurant un écoulement continu, fleuves immenses de pétrole dont la longueur atteint des centaines, voire des milliers de km. Le Trans-arabique, dont les conduites ont un diamètre de 75 cm a 1700 km de longueur. Il amène chaque jour à Sidon, au Liban, 4 mille wagons de pétrole brut.

Aux Etats-Unis seulement, la longueur totale des pipe-lines dépasse 225 000 km. Mis bout à bout, ils feraient cinq fois et demi le tour de la terre.

¹ Voir «Le Pétrole» par Etienne Dalemont.

Ils transportent un tonnage quatre fois plus grand que tous les chemins de fer français réunis.

Il est superflu de dire que les capitaux engagés dans ces transports sont énormes. Le pipe-line coûte en moyenne 80 000 francs par km, sans compter plus d'un million pour chacune des stations, distantes environ de 100 à 120 km. Pendant la guerre, durant laquelle l'essence jouait un rôle primordial, on construit en Amérique un pipe-line de 2000 km pour amener le liquide aux raffineries de la Côte Est. Des côtes de grandes flottes spécialisées le conduisent dans tous les ports du globe. Elles comptent aujourd'hui plus de 2000 unités et grandissent constamment. Leur tonnage total dépasse 16 millions et demi de tonnes. Des pétroliers de 10 000 à 18 000 tonnes sillonnent les mers, et les ingénieurs parlent de construire des bâtiments de 30 000 tonnes.

Dans cette industrie gigantesque, où les capitaux investis se comptent par centaines et centaines de milliards, les Etats-Unis occupent le premier rang, avec une production voisine de 300 millions de tonnes par an et un personnel de plus d'un million de gens.

Le deuxième rang est occupé par le Vénézuéla (72 millions de tonnes en 1948) ; le troisième par la Russie (31 millions de tonnes) ; le quatrième par l'Iran avec 25 millions de tonnes. Les raffineries d'Abadan sont les plus grandes du globe. Elles ont été construites par la Compagnie Anglo-Iranian (qui fait tant parler d'elle depuis sa nationalisation), en vue de ravitailler plusieurs centaines de stations navales de la marine britannique, stations réparties sur la route des Indes. Cela justifie l'importance énorme que l'Angleterre attache à la question.

Les gisements ne sont pas inépuisables, hélas ! Les réserves connues de pétrole sont évaluées aujourd'hui à quelque 10 milliards de tonnes ; chiffre astronomique direz-vous, et pourtant elles seraient épuisées au bout d'une vingtaine d'années, tandis que pour le charbon elles sont de 1000 milliards de tonnes et suffiraient pour 10 siècles.

Il n'est donc pas étonnant qu'on cherche partout, fiévreusement, de nouveaux gisements. Aux Etats-Unis, depuis 1859 on a procédé à plus d'un millions de forages dont les $\frac{8}{10}$ ont donné des résultats favorables, ce qui est tout à l'honneur des géologues. Au début on ne dépassait pas 30 mètres de profondeur, aujourd'hui, les procédés étant considérablement perfectionnés, on atteint aisément 4000 à 5000 mètres.

On jugera de l'importance de l'enjeu, si l'on pense que les compagnies américaines seules ont dépensé en un an plus de 10 milliards de francs pour la recherche et le développement de nouvelles réserves. On trouvera encore, cela ne fait aucun doute, de nouveaux gisements. Il y en a sous les océans.

On exploite déjà des nappes sous marines sur les côtes de Californie et dans les lagunes de Maracaïbo au Vénézuéla. Que de richesses seront encore découvertes puis exploitées! Et plus tard, le jour où tous les gisements seraient vides, on pourrait utiliser des produits de remplacement, en partant du bois, du charbon, des lignites. Une usine expérimentale capable de produire 650 000 tonnes d'essence, en partant de ces produits, vient d'être construite au Texas. Les ressources de la chimie sont infinies.

Inutile de nous tracasser pour l'avenir. Le règne atomique commence seulement et les hommes auront bientôt à disposition des quantités d'énergie incommensurables et inépuisables!

Puissent ils les utiliser intelligemment!

POLYBIOS

Über den Nihilismus

Seit einigen Jahrzehnten spricht man davon, daß Europa, und damit die ganze Welt, vom Gespenst des Nihilismus bedroht sei. Von den verschiedensten Seiten her wird zur Abwehr gegen diese Bedrohung aufgerufen, ohne daß allgemeine Klarheit darüber bestünde, was man eigentlich unter Nihilismus zu verstehen habe. Die «Heraufkunft des europäischen Nihilismus», die *Nietzsche* als einer der ersten mit eindrucklichen Worten angekündigt hatte, läßt sich nur begreifen aus philosophischen und kulturgeschichtlichen Erwägungen, die anzustellen heute notwendiger denn je erscheint; ist doch das Nihilismusproblem längst zu einer Grundfrage des heutigen Menschen geworden. Inmitten der endlosen Diskussionen über Herkunft, Ursache und Überwindung des Nihilismus scheint es für jeden verantwortungsbewußten Einzelnen unumgänglich, in diesen Fragen eine prinzipielle Abklärung anzustreben.

Der Nihilismus ist eine Interpretation der Welt und des menschlichen Lebens. Als solche gehört er zu den möglichen Interpretationen von Sinn und Wert der Wirklichkeit, die uns durch Philosophie, Wissenschaft und Religion nahegelegt werden. Zum Bewußtsein seiner selbst gelangt, kann der Mensch nicht umhin, eine Gesamtbewertung seines Lebens und der Welt überhaupt durchzuführen. Dabei besteht die Möglichkeit, die Welt als Ganzes gutzuheißen und für sie das Vorherrschen eines guten Prinzips und einer höheren Sinnhaftigkeit zu postulieren. Unter dieser Voraussetzung entsteht eine Art von *Optimismus*, für den ausgemacht ist, daß das Gute in der Welt über das Böse triumphiert und sich überall und immer Ordnung und Sinn gegenüber Chaos und Zufall durchzusetzen vermögen. Diese Art von Weltanschauung hat ihre bedeutendste Ausgestaltung gefunden in der «Theodizee» von *Leibniz*, worin bewiesen wird, daß diese Welt «die beste aller möglichen Welten» ist. Die Verteidigung Gottes als des Schöpfers dieser Welt geht bei Leibniz so weit, daß sogar alles Übel in metaphysischer Argumentation gerecht-