

Zeitschrift: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera
Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Geschichte
Band: 4 (1954)
Heft: 1

Buchbesprechung: Les chemins de fer suisses après un siècle 1847-1947

Autor: Pelet, Paul-Louis

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: 13.01.2026

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

der polnischen Krone. Dabei zeigt sich bei der kriegerischen Auseinandersetzung 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