

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

Buchbesprechung: Lénine en Suisse [Maurice Pianzola]

Autor: Aguet, Jean-Pierre

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: 12.01.2026

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

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

peut comporter. Wladimir Ilitch Oulianov, dit Lénine, a passé de nombreuses années dans notre pays — près de sept ans — à deux périodes particulièrement importantes de la première partie de sa vie qu'il consacra à la préparation de la révolution. Ce furent notamment les années 1903 à 1908, passées en grande partie à Genève, et les années 1914 à 1917, pendant lesquelles il séjourna principalement à Berne et surtout à Zurich. Dans la première de ces périodes, Lénine, après le décisif 3^e congrès du Parti ouvrier social démocrate de Russie qui vit la scission entre les mencheviks et les bolcheviks, commença la longue lutte à la tête de cette dernière fraction contre ceux qu'il ne devait cesser de qualifier d'«opportunistes» et de «réformistes». Cette lutte coïncida notamment avec la première révolution russe de 1905. C'est alors également que Lénine, après avoir dû abandonner l'*Iskra* aux mencheviks, monta un nouveau journal, *Vperiod*, pour poursuivre sa propagande révolutionnaire dans la ligne bolchevik.

La seconde période fut celle de la première guerre mondiale. C'est de Suisse que Lénine mena sa longue polémique contre les sociaux-démocrates ralliés aux régimes menant la guerre «impérialiste», tentant de rallier les chefs socialistes de gauche, provoquant les conférences de Zimmerwald et de Kienthal, rédigeant l'*Impérialisme, stade suprême du capitalisme*, et multipliant une activité intense dans notre pays. L'auteur a notamment donné une large place dans la seconde partie de son ouvrage à l'influence de Lénine sur le parti socialiste suisse.

Il convient cependant de relever que cet ouvrage a été rédigé selon les canons des livres de culture marxiste destinés au grand public. A ce titre, il est farci de citations dont aucune n'est accompagnée d'une référence quelconque, mais qui ont été visiblement choisies autant pour leur intérêt au moment où elles ont été écrites que pour leur valeur actuelle. On retrouve une constante mise en parallèle des vies de Lénine et de Staline qui tend à faire croire que le futur dictateur était, au moment où Lénine travaillait de l'étranger pour la révolution, le seul chef communiste actif dans la Russie tsariste. Et l'on passe ainsi sous silence les relations de Lénine avec nombreux d'autres chefs communistes restés en Russie et qui y déployèrent des activités au moins aussi grandes que celles de Staline. Enfin la partie consacrée aux rapports de Lénine avec le parti socialiste suisse paraît peu claire et déformée par le désir de souligner et de répéter certaines critiques, souvent très vives, adressées alors par Lénine à des hommes qui, aujourd'hui encore, militent dans les rangs du parti socialiste suisse, souvent après avoir passé par ceux du parti communiste. Bref, après la lecture de cet ouvrage purement marxiste-léniniste, plus propagande qu'histoire, on ne peut que constater que l'histoire de la vie de Lénine en Suisse, de ses rapports avec le parti socialiste suisse ainsi que l'histoire des groupes de réfugiés politiques russes en Suisse avant la révolution de 1917 restent à faire.

Lausanne

Jean-Pierre Aguet