

# Lénine en Suisse [Maurice Pianzola]

Autor(en): **Aguet, Jean-Pierre**

Objekttyp: **BookReview**

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

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

Heft 1

PDF erstellt am: **20.09.2024**

## **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.

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<sup>e</sup> 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 nombres 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