

Geschichte der schweizerischen corporierten Studentenschaft im 19. Jahrhundert [Robert-Louis Develey]

Autor(en): **Kreis, Georg**

Objekttyp: **BookReview**

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

Band (Jahr): **47 (1997)**

Heft 3: **Archivistik in der Schweiz = L'archivistique en Suisse**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

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.

dosage individuelle de la sévérité de la peine. La «théorie des circonstances», issue de cette volonté consciente d'*ordonner l'arbitraire*, entend compenser l'absence ou la rareté des principes de légalité, en élaborant en somme une échelle de valeurs par un catalogage fouillé des éléments constitutifs du crime. De belles figures de procureurs particulièrement éclairés, d'une haute culture juridique, apparaissent derrière la casuistique serrée de ces textes richissimes, comme celle de Jean-Robert Tronchin, procureur général de 1760 à 1767.

La démarche de Michel Porret peut se décomposer en trois temps. Après avoir finement défini le concept d'arbitraire, puis décrit la conjoncture criminelle séculaire révélée par les actes de la répression, ainsi que les normes procédurales et les pratiques pénales genevoises, très influencées par le modèle français et conformes à l'archétype européen d'une justice exemplaire et expiatoire (chapitre I et II), l'auteur pénètre concrètement dans la réalité du fonctionnement détaillé de la théorie des circonstances dans le cas des crimes de sang, des crimes contre les biens et de la criminalité associative (chapitres III à VI). Suit une réflexion sur les fins dernières de la répression et de la pénalité, et un chapitre conclusif sur la signification de l'arbitraire (chapitres VII et VIII).

L'édifice est solide et l'auteur voit large. Il sait admirablement tenir compte des aspects «théoriques» du sujet, des références doctrinales nombreuses des procureurs, replacées dans le contexte intellectuel des Lumières, mais il est aussi soucieux de dépasser le plan doctrinal et d'intégrer dans ses démonstrations, ainsi considérablement renforcées, les réalités d'une pratique judiciaire qu'il connaît intimement, elle-même éclairée par une présentation des formes de criminalité concernées. Le cas genevois est aussi toujours judicieusement situé dans une perspective européenne; les parentés apparaissent alors nombreuses avec ce qu'on connaît des relations crime/justice saisies dans d'autres définitions géographiques. Ce qui frappe finalement surtout, c'est la très remarquable ouverture des procureurs genevois, la modernité peu commune de leurs conceptions, leur volonté d'équité

Par cette analyse originale du système protopénal genevois, Michel Porret va bien au-delà du strict domaine de l'histoire de la répression criminelle et produit, selon les termes de son préfacier, auxquels nous souscrivons, un livre essentiel pour comprendre l'Ancien Régime et le mouvement des Lumières.

L'ouvrage, écrit d'une plume élégante et précise, est complété par un bon choix de textes, principalement extraits des réquisitoires des procureurs généraux, ainsi que d'un fort utile index mixte, onomastique et thématique. *Philippe Henry, Neuchâtel*

Robert-Louis Devely: **Geschichte der schweizerischen corporierten Studentenschaft im 19. Jahrhundert.** 2 Bde. Schopfheim, Privatdruck (1995). 990 S., Abb.

Der Verfasser, selber Zofinger und Centralkonservator des Zofingiamuseums in Zofingen, hat in einer beeindruckenden Fleissleistung eine auf Vollständigkeit bedachte Dokumentation zur Zofingia und nicht etwa, wie der Titel annehmen lässt, der gesamtschweizerischen Studentenbewegung zusammengetragen. Die stoffnahe Rekapitulation der Vorgänge und die lange Aneinanderreihung von grösseren und kleineren, aber wenn immer möglich im vollen Wortlaut wiedergegebenen Zitaten geben der Publikation den Charakter eines Quellenwerkes. Von Interesse wäre die kaum verwirklichte Absicht gewesen zu untersuchen, inwiefern sich der 1819 aus der deutschen Studentenbewegung hervorgegangene erste schweizerische Studentenbund von Anfang an vom deutschen Vorbild unterschied und im weiteren von deutschen Studentensitten

(insbesondere dem Fechten und dem Ritus der Mensur) distanzierte. Der erste Band enthält die Zusammenstellung zu den Entwicklungen der Sektionen Basel und Bern, der zweite Band bietet Analoges für die Sektion Zürich. Warum die Sektionen der französischen Schweiz nicht erfasst werden, bleibt unerklärt. Deren Auseinandersetzung mit den deutschen Sitten hätte von zusätzlichem Interesse sein können.

Georg Kreis, Basel

Jean-Pierre Dorand: **La politique des transports de l'Etat de Fribourg (1803–1971). De la diligence à l'autoroute.** Fribourg, Editions Universitaires, 1997, 2 volumes, 1712 p.

1092 pages dont 717 de textes, 158 d'annexes, contenant plus de 3000 notes, tout cela présenté dans une écriture serrée et deux épais volumes: autant dire tout de suite qu'en choisissant d'éditer sa thèse de doctorat dans son intégralité, Jean-Pierre Dorand ne ménage guère son lecteur sur un sujet qui mérite plus que le regard pointu d'historiens, d'économistes ou d'aménagistes. Si le renouveau de l'histoire des transports se lit autant dans les approches méthodologiques que dans les développements thématiques, cette étude s'inscrit clairement dans cette dernière perspective. Dans une rigoureuse analyse chronologique basée sur une imposante somme de travail, plus d'un siècle et demi de politique fribourgeoise des transports est passé en revue: l'historique des aménagements et des équipements routiers, ferroviaires, fluviaux, lacustres, aéroportuaires, celle des projets réalisés ou avortés, leurs débats dans les milieux politiques cantonaux et communaux. Même si la lecture est rendue fastidieuse par la sécheresse des propos, le tableau est impressionnant: le coût des équipements (au franc près), le salaire des cantonniers (au centime près!), les projets et les discussions dans les assemblées (à l'article près), les résultats des votes (à la voix près), les concrétisations et les difficultés (à la réalisation près), etc. Ce formidable feu d'artifice de faits, d'événements, de données, de détails montre toute la richesse d'une histoire trop longtemps négligée. En ce sens, l'ouvrage de Dorand fait œuvre utile en rappelant que l'histoire des transports est au cœur de la constitution de nos Etats cantonaux et de la Confédération, mais également d'une armature administrative, technique et scientifique capable de gérer et d'orienter les réalisations.

L'approche de Dorand repose sur une vision «politologique» classique du système politique héritée des schémas systémiques d'Easton: les contraintes extérieures (en l'occurrence les progrès techniques en matière de transport et de communication et les nouvelles exigences sociales, politiques, militaires, économiques, etc.) induisent des réactions du système politique cantonal; par l'entremise de ses corps constitués, en l'occurrence le Grand Conseil et le Conseil d'Etat qui sont au centre de l'analyse de Dorand, le «black box» rend des décisions qui s'appliquent et se matérialisent (aménagement de nouvelles voies de communication, réfection d'anciennes, etc.) en fonction des rapports de force à l'intérieur de ce système (intérêts partisans, régionaux, locaux) mais aussi en fonction de la pertinence de l'analyse des décideurs à un moment donné. La somme des décisions et des applications alimente à son tour et sous l'action de nouvelles contraintes extérieures, des réactions du système et ainsi de suite.

Basée sur une perspective de «défis-réponses», cette vision mécanique et circulaire donne aux développements une grande cohérence et une parfaite limpidité: en toute conscience, ceux qui sont en charge de décider décident, les décisions s'appliquent, les réalisations se chiffrent et leur efficacité se mesure à l'aune de leur degré d'adaptation dans l'environnement général. Comprendre la politique des transports de l'Etat de Fri-