Die Politik des Gotthardvertrages

Autor(en): **St.-B.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **4/5 (1876)**

Heft 20

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-4808

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

sind auf Verlangen einer Cantonsregierung oder des Bundesrathes aufzuforsten.

An die Kosten der erstmaligen Aufforstung und, nach Ermessen des Bundesrathes, an diejenigen Nachbesserungen, welche binnen vier Jahren nach erfolgter erster Anlage und ohne Verschulden des Waldbesitzers nothwendig geworden sind, hat der betreffende Canton und der Bund einen Beitrag zu leisten.

Die Untersuchung und Beurtheilung dieser Straffälle, sowie die Verwendung von Bussen bleibt den Cantonsbehörden überlassen.

Art. 28. Bei fortgesetzter Renitenz des Waldeigenthümers kann auf Kosten desselben die betreffende Arbeit von der Cantonsregierung angeordnet werden.

Art. 29. Die Cantone erlassen die erforderlichen Bestimmungen gegen Forstfrevel, sowie zur Verhütung von Waldbrand, Insecten- und Windschaden u. drgl., und setzen die entsprechenden Strafen fest.

VII. Uebergangs- und Schlussbestimmungen.

Art. 30. So lange dieses Gesetz in einzelnen Cantonen nicht zur vollen Durchführung gelangt ist und namentlich die darin vorgesehenen Beamtungen nicht besetzt sind, wird der Bundesrath je nach Dringlichkeit der Sachlage für die Erhaltung und Pflege der unter eidgenössische Aufsicht gestellten Waldungen besorgt sein.

Erwachsen hiedurch dem Bunde ausserordentliche Kosten, so kann der betreffende Canton zur Erstattung derselben angehalten werden.

Der Bundesrath wird festsetzen, wann in den einzelnen Cantonen diese Uebergangsbestimmungen aufhören sollen. Unterdessen bleiben die cantonalen Gesetzbestimmungen über Abholzungen unter Vorbehalt bundesräthlicher Genehmigung in Kraft.

Art. 31. Der Bundesrath ist beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Brachmonat 1874, betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Bekanntmachung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

Also beschlossen vom Nationalrathe,

Bern, den 24. März 1876.

Der Präsident: *Emil Frei.*
Der Protocollführer: *Schiess.*

Also beschlossen vom Ständerathe,

Bern, den 24. März 1876.

Der Präsident: *Dr. J. Sulzer.*
Der Protocollführer: *J. L. Lütscher.*

* * *

ETAT DES TRAVAUX DU GRAND TUNNEL DU GOTHARD
au 30 Avril 1876.

La distance entre la tête du tunnel à Gœschenen et la tête du tunnel de direction à Airolo est de 14920 mètres. Ce chiffre comprend donc aussi, pour 145 mètres, le tunnel de direction. La partie courbe du tunnel définitif du côté d'Airolo, de 125 mètres de longueur, ne figure pas sur ce tableau.

Désignation des éléments de comparaison	*Embouchure Nord* — Goeschenen			*Embouchure Sud* — Airolo			Total fin Avril.
	Etat fin mars.	Progrès mensuel	Etat fin avril.	Etat fin mars.	Progrès mensuel	Etat fin avril.	
Galerie de direction . . longueur effective, mètr. cour.	2965,4	113,8	3079,2	2885,1	63,6	2949,0	6028,2
Elargissement en calotte, . longueur moyenne, „ „	1749,3	106,2	1855,5	1433,0	89,0	1522,0	3377,5
Cunette du strosse, . . „ „ „ „	1601,2	38,9	1640,1	1036,0	73,0	1109,0	2749,1
Strosse . . . . . „ „ „ „	973,0	74,3	1047,3	695,0	41,0	736,0	1783,3
Excavation complète . . „ „ „ „	88,0	—	88,0	145,0	—	145,0	233,0
Maçonnerie de voûte, . . „ „ „ „	862,0	26,4	888,4	926,5	4,9	931,5	1819,9
„ du piédroit Est, . „ „ „ „	639,0	169,0	808,0	366,2	15,8	382,0	1190,0
„ du piédroit Ouest, „ „ „ „	740,0	25,0	765,0	796,6	38,9	835,6	1600,6
„ du radier . „ „ „ „	—	—	—	—	—	—	—
Aqueduc, ... „ „ complétement	—	—	—	126,0	—	126,0	126,0
„ . . . . „ „ incomplétement	336,0	68,0	404,0	316,0	153,0	469,0	873,0

Die Politik des Gotthardvertrages.

Bei dem Bau der Gotthardbahn waltete in politischer Beziehung die grosse Schwierigkeit ob, dass der Alpendurchstich nothwendiger Weise auf schweizerischen Boden zu liegen kommen musste und dass die Kosten des Durchstiches, sowie der meisten Strecken der für den internationalen Verkehr so wichtigen Bahn die finanziellen Mittel der Schweiz weit überstiegen hätten. Sollte somit an die Ausführung der Gotthardlinien gedacht werden, so war zum Vorneherein auf das Zusammenwirken derjenigen Staaten, welche sich für dieselben interessiren konnten, hingewiesen, und musste sonach eine Combination gesucht werden, für welche die verschiedenen sich betheiligenden Staaten sich gleichmässig erwärmen konnten. Während naturgemäss die subventionirenden Staaten, auf deren Territorium sich keine der Linien der Gotthardbahn befindet, sich eine Anzahl von Bedingungen vorbehielten, auch Garantien über die Ausführung der Bahn beanspruchen zu müssen glaubten, durfte die Schweiz ihrerseits keinen Augenblick die Gefahren vergessen, welche allenfalls diesen Bedingungen und Garantien entspringen konnten; sie musste mit Sorgfalt, ja mit Eifersucht ihre Unabhängigkeit, ihre Neutralität schützen, und die Verhandlungen in der schweizerischen Bundesversammlung über den Gotthardvertrag haben bewiesen, wie gross die Bedenken gegen die Eingehung des Vertrages waren und wie bange manche Stimme vor derselben warnte.

Die internationale Conferenz glaubte in Uebereinstimmung mit der Gotthardvereinigung, dass die politische Frage des Baues der Bahn am glücklichsten dadurch gelöst würde, dass eine Actiengesellschaft gebildet werde, welche — von den verschiedenen betheiligten Staaten, von Italien, Deutschland und der Schweiz mit Subventionen ausgestattet — den Bau und Betrieb der Unternehmung übernähme. Es ist somit diese Gesellschaft und nicht die Schweiz Empfängerin der Subventionen der Staaten, und dieser Grundsatz hat bis heute keine Anfechtung und noch keine Schwierigkeiten gefunden; die gegen

den Vertrag seiner Zeit laut gewordenen Bedenken betrafen diese Seite desselben nicht. Die Formalitäten, welche mit der Subvention, der Zahlung der Subsidien vorgängig, verbunden sind, sowie die besonderen Rechte, welche den mitcontrahirenden Staaten bezüglich der Bauausführung vorbehalten wurden, sind durchaus harmlos. Das Recht, periodische Mittheilungen über den Gang und den Stand der Bauarbeiten zu verlangen, das Recht, an Ort und Stelle von dem Stande der Arbeiten durch dem Bundesrathe jeweilen zuvor zu bezeichnende Delegirte Kenntniss nehmen zu lassen, das Recht, bei der jährlich durch den Bundesrath anzuordnenden Verification der Arbeiten an den beiden grossen Gallerien des St. Gotthard und Monte Cenere mitzuwirken und den Befund durch ihre Delegirten mitzuconstatiren, diese Rechte können keinen Anlass zu Conflicten zwischen der Schweiz und den anderen contrahirenden Staaten bieten, da über alle Fragen ausschliesslich die schweizerische Regierung zu entscheiden hat, welcher im Uebrigen frei steht, Wünschen und Bemerkungen, welche von dem einen oder anderen Staate gemacht werden, Würdigung angedeihen zu lassen. Mit Vollendung des Baues erlöschen auch diese Rechte.

Die Subsidien an und für sich bergen also keine Gefahr für die Schweiz in sich.

Dass dieselben von den Cantonen und nicht von der Eidgenossenschaft als solcher geleistet werden, ändert an der Sachlage nichts; es ist dies für die Schweiz eine lediglich interne Frage, die wir an ihrem Ort erörtern wollen; formell, nach dem Wortlaut des Vertrages, steht die Schweiz der Gotthardunternehmung bei; factisch sind es jedoch einige Cantone und zwei Eisenbahngesellschaften, ähnlich wie in Deutschland einzelne Staaten und Eisenbahngesellschaften, und in Italien der Staat und diese letzteren subventioniren.

Für die Schweiz ist diese innere Frage von hoher politischer Tragweite und je nach der Gestaltung der Dinge, Angesichts der Calamität der Gesellschaft, muss der besondere Gesichtspunkt auch für sie gesucht werden.

Weniger einfach gestaltet sich das Verhältniss der Schweiz zu den beiden anderen vertragschliessenden Staaten bezüglich der Garantien, welche die erstere gegenüber den letzteren zu übernehmen hatte.

Die Gotthardbahn wird auf dem Gebiete der Schweiz ausgeführt und steht sonach unter der Territorialhoheit derselben; die andern beiden Staaten konnten mit der Gesellschaft weder Verträge abschliessen, noch derselben gegenüber ein Aufsichtsrecht oder eine Einflussnahme auf Bau und Betrieb geltend machen; denn diesen Eingriff eines fremden Hohheitsrechtes wird ein souveräner Staat nicht dulden; anderseits aber wäre schon rechtlich nicht die geringste Sicherheit für die Ausführung der fremdstaatlichen Gebote gewährleistet.

Dass nun nur das Land, auf dessen Territorium die Bahn liegt, die Garantien bieten kann, welche die subventionirenden Staaten beanspruchen müssen, ist der logische Schluss dieser Erwägungen; denn zum Vorneherein war die Abneigung der Schweiz gegen ein internationales Syndicat, das auf Schweizergebiet Eisenbahnaufsichtsrechte ausgeübt hätte, eine gegebene, und die Einsicht der anderen Staaten in dieses richtige patriotische Gefühl war ja zu erwarten.

Die Garantie der Schweiz ist eine beschränkte, keine absolute, insofern zwei Fälle möglich sind, auf die sich die Garantie nicht erstreckt. Einmal könnte die Schweiz im Sinne der Wahrung ihrer Neutralität und der Aufrechthaltung ihrer Selbstständigkeit Veranlassung finden, von Art. 6 des Vertrages Gebrauch zu machen. Dann aber entbindet das Eintreten der eigentlichen höheren Gewalt — im gewöhnlichen juristischen Sinne — die Schweiz ihrer Garantieleistung. Der erstere Fall bedarf der Erläuterung nicht; wol aber hat der Begriff der höheren Gewalt nach einer Richtung eine erweiternde Interpretation erhalten. Die politische Section der internationalen Conferenz sah nämlich die Möglichkeit vor, dass keine Gesellschaft mehr den Bau oder Betrieb der Bahn fortsetzen könnte und auch die Eidgenossenschaft denselben nicht übernehmen wollte. Diese Lage müsste gewissermassen — so meinte die politische Section — als das Eintreten einer höheren Gewalt aufgefasst werden. Dannzumal hätten sich die contrahirenden Staaten über neue Massregeln zu verständigen.

Allein die Aufnahme einer bezüglichen Bestimmung in den Vertrag unterblieb, auf Anregung der badischen Vertretung bei der internationalen Conferenz, „weil es ihr überflüssig schien, damals schon den Fall vorzusehen, dass eine Gesellschaft den Bau oder Betrieb der Linie nicht mehr fortsetzen könne und auch die Eidgenossenschaft denselben nicht übernehmen wollte.“

Wir werden Anlass haben, diesen zweiten Fall näher in's Auge zu fassen. Hier berühren wir bloss die Mittel, welche der Bundesrath benutzen kann, um die einzig durch die Fälle der Wahrung der Neutralität der Schweiz sowie die Fälle höherer Gewalt eingeschränkte Garantie für Erfüllung der Vertragsbestimmungen leisten zu können. Der Vertrag selbst bezeichnet diese Mittel speciell; er erschöpft dieselben, und wenn auch im Rahmen dieser Massregeln noch ein weiter Spielraum offen bleibt, so haben wir nach keinen anderen zu suchen. Nach dem Wortlaute des Vertrages ergreift der Bundesrath folgende Massnahmen:

1. Bei der Organisation der Gesellschaft, indem er deren Statuten seiner Prüfung und Genehmigung unterwirft. Da die Gesellschaft eine Actiengesellschaft ist, die Schweiz jedoch kein Actiengesetz besitzt, sondern die Usancen im Actienwesen, die bisherigen Formen desselben, wie sie sich im Laufe der Zeit nicht nur bei uns, sondern namentlich auch in Deutschland entwickelt haben, für die Statuten hauptsächlich maassgebend sein mussten, so kann dem Bundesrathe kein Vorwurf daraus gemacht werden, wenn die Mängel, welche dem Actienwesen im Allgemeinen ankleben, auch bei der Gotthardbahn sich geltend machten. Wenn die Form der Actiengesellschaft an und für sich, weil sie auch hier in mancher Beziehung übel einwirkt, nicht diejenigen Garantien bietet, welche die Sicherheit des Unternehmens wünschbar macht, so muss diess dem Actienwesen und der staatlichen Hülfslosigkeit gegenüber demselben, die eben eine allgemeine, nicht bloss schweizerische ist, zur Last gelegt werden; allein bei der Gotthardbahngesellschaft kommen noch weitere Factoren hinzu, die nicht mehr in der Hand des Bundesrathes liegen. Den Statuten der Gesellschaft liegt der internationale Vertrag zu Grunde. Schon die Entscheidung desselben für die Actiengesellschaftsform, aber im Weitern eine Reihe von constitutiven Bestimmungen, die vollständig im Geiste des modernen Actienwesens gedacht sind, entheben den Bundesrath jeder Verantwortung für die hiedurch veranlassten Unsicherheiten des Unternehmens.

2. Bei der Uebergabe der Unternehmung an die Gesellschaft verlangt der Bund eine ihren Verpflichtungen entsprechende Caution, die er erst dann zurückerstattet, wenn die Gesellschaft ihre Verpflichtungen erfüllt oder in anderer Weise die nöthige Sicherheit geleistet haben wird. Diese Bestimmung überlässt dem Buudesrathe den Entscheid über die Höhe der Caution, sowie die Natur derselben. Würde vorausgesetzt werden, dass diese Caution als umfassende Gewährleistung für alle Verpflichtungen der Gesellschaft zu betrachten sei, so wäre eine Cautionsleistung von 10 Millionen selbstredend vollkommen ungenügend. Cautionen haben aber so zu sagen nie eine so weit gehende Aufgabe. Sie sind ihrem Wesen nach lediglich eine formelle Sicherstellung, die Correctur der kleinen Fehler und belaufen sich nie auf den Betrag der äussersten Fehlergrenze, der gegenüber sie oft verschwindend niedrig angesetzt sind. So erscheint die Caution auch der Gotthardbahn als eine lediglich formelle Sicherstellung, die aber den möglichen Eventualitäten gegenüber als nahezu verschwindend bezeichnet werden muss.

3. Weit wichtiger sind die Massregeln, welche der Bundesrath bei der Bauausführung zu ergreifen hat. Die Bestimmung des Beginnes der Bauarbeiten und des ersten Verwaltungsjahres der Gesellschaft fällt weniger ins Gewicht, dagegen liegt der Schwerpunkt der schweizerischen Garantien einestheils in den periodischen Untersuchungen über den Gang und Zustand der Bauarbeiten im Allgemeinen, anderntheils in der dem Bundesrathe zustehenden endlichen

Entscheidung über alle Fragen, die sich auf den Bau des grossen Tunnels beziehen.

Jene periodischen Untersuchungen haben den Zweck, den Gang und Stand der Arbeiten zu constatiren und den subventionirenden Staaten die Zusicherung zu verschaffen, dass die Bahn, für welche sie sich zu subventioniren herbeigelassen haben, auch in der Weise der Vollendung näher trete, wie der Vertrag dies stipulirt. In Folge dessen wird der Bundesrath die Subventionsstaaten auch durch periodische Berichte über den Stand und Gang der Arbeiten unterrichten, und dies geschieht in monatlichen und in Trimesterberichten. Ausserdem hat jeder der Subventionsstaaten die naturgemässe Berechtigung, an Ort und Stelle vom Stande der Arbeiten Kenntniss zu nehmen, nur müssen vorher der schweizerischen Regierung die mit dieser Inspection betrauten Personen bezeichnet werden. Andere Rechte stehen den Staaten bezüglich der allgemeinen Bauausführung nicht zu; ebenso ist der Bund zu jenen periodischen Untersuchungen nur insoferne verpflichtet, als dadurch der Fortgang der Arbeiten constatirt wird; eine weiter gehende Verpflichtung übernimmt der Bund gegenüber den Subventionsstaaten keineswegs, namentlich nicht diejenige, dafür besorgt zu sein, dass die Subventionssumme für den Bau ausreiche, resp. der Voranschlag der Gotthardbahn nicht überschritten werde. Eine solche Verpflichtung kann aus keiner Bestimmung des internationalen Vertrages abgeleitet werden. Die Stellung des Bundes zur Gotthardbahn ist in dieser Beziehung die nämliche, wie gegenüber den anderen Eisenbahngesellschaften; es ist der Boden des Eisenbahngesetzes, auf dem dieses Verhältniss ruht. Ganz einfach ausgedrückt, ist das Aufsichtsrecht des Bundes über die Gotthardbahn dasjenige des Eisenbahngesetzes, verschärft durch die Bestimmungen des internationalen Vertrages. Eine Einmischung in die financielle Gebahrung der Gotthardbahn konnte diese mit vollem Rechte zurückweisen.

Gefährlicher als diese Verpflichtung zu periodischen Untersuchungen und Berichterstattungen über Gang und Zustand der Bauarbeiten im Allgemeinen ist die Aufgabe des Bundesrathes, über alle Fragen, die sich auf den Bau des grossen Tunnels beziehen, die endliche Entscheidung zu treffen; denn diese Aufgabe überbindet dem Bundesrathe auch die Verantwortlichkeit über diese Entscheide. Der Tunnel gehört offenbar zu denjenigen Bauten der Bahn, welche die grösste Schwierigkeit bieten werden; ausserdem war kein Zweifel, dass dieser Theil des Unternehmens den grössten Theil der Subsidien in Anspruch nehmen werde; auch ist er es ja hauptsächlich, der das Zusammentreten der drei Subventionsstaaten zu gemeinsamer Beihülfe veranlasst hat.

In erster Linie war es die Genehmigung des Vertrages zwischen der Gotthardbahngesellschaft und dem Bauunternehmer Herrn L. Favre, sowie der Nachtragsconvention zu diesem Vertrage, welche als Prüfstein bundesräthlicher Einsicht gelten sollte und es scheint, dass diese erste Probe nicht ganz so günstig ausgefallen ist, wie wohl wünschenswerth wäre. Die Vergebung des Tunnelbaues in Form der Generalentreprise kann unmöglich zur Consolidirung des Unternehmens beigetragen haben; denn diese Unternehmungsform haftet so eng zusammen mit dem unsoliden Gebahren unserer modernen Actiengesellschaft, mit dem unheilvollen Speculationsgeist der jüngst verflossenen Jahre, dass wir in diesem Bundesrathsentscheide einen Fehlgriff erblicken. Der Rechtsrath, den sich der Generalunternehmer in jüngster Zeit eingeholt hat, weist schon auf eine Gefahr hin, welche die missliche Lage des ganzen Unternehmens nur noch steigern könnte. Auch die noch keineswegs abgeschlossenen Meinungsäusserungen der Techniker über die Möglichkeit der Vollendung des Tunnels in dem durch den Vertrag vorausgesehenen Zeitraume leistet einen deutlichen Beweis, dass dem Vertrage Suppositionen zu Grunde liegen, welche von der Technik selbst noch keineswegs mit Bestimmtheit vertreten werden können, so dass die Vertragsschliessenden Parteien ein eigentliches Hasardspiel unternommen zu haben scheinen und offenbar noch heute nicht im Falle sind, beurtheilen zu können, ob die Gotthardbahngesellschaft für eine Anzahl Tage einer früheren Vollendung des Tunnels, als der Vertrag stipulirt, dem Unternehmer täglich Fr. 5000. — als Douceur auszubezahlen habe, oder ob der Unternehmer im entgegengesetzten Falle für jeden Tag späterer Vollendung innerhalb der ersten 6 Monate Fr. 5000 —, von da ab jedoch täglich Fr. 10 000. — oder bei der Verzögerung der Vollendung um ein ganzes Jahr seine Caution der Gesellschaft schenken werde! Im einen oder andern Falle kann der Vorwurf der Speculation diesen Abmachungen nicht erspart werden. Warum sollen einer Gesellschaft solche Auslagen erwachsen, wenn zum vorneherein die technischen Bedingungen für eine frühere Vollendung gegeben sind; warum soll anderseits ein Unternehmer geschädigt, ja vielleicht ruinirt werden, wenn diese Bedingungen zum Vorneherein nicht vorhanden sind? Muthmasslich wird der eine oder andere Fall eintreten, denn eine Vollendung genau auf den Vollendungstermin kann kaum präsumirt werden.

Ob der Bundesrath durch die Genehmigung dieser Generalentreprise einen faux pas gegenüber den beiden andern Vertragsstaaten begangen habe, scheint in hohem Grade zweifelhaft; denn einestheils verbreitete sich das System der General-Entreprise wesentlich von Deutschland aus über die Schweiz und über Oesterreich, und — wenn es in ersterem Lande auch schon bittere Widersacher gefunden hat — so blieb es daselbst noch bis zu heutigem Tage ein legales Vorgehen. Anderseits hat Italien seinem Gesuche gegenüber unserem Bundesrathe, es möchten von der Gotthardbahngesellschaft die am Mont-Cenis verwendeten Maschinen übernommen werden, ausdrücklich beigefügt, diesem Gesuche möchte entsprochen werden, ob nun der Tunnel in Entreprise, in Regie oder nach einem gemischten System vergeben werde. Damit scheint auch Italien gegen die gewählte Form nichts einzuwenden.

Das sind die Grundlagen des Gotthardvertrages, soweit sie sich auf das gegenseitige Verhältniss der Vertragsstaaten beziehen. Hieraus können die weiteren Gesichtspunkte theils abgeleitet, theils neugebildet und gewonnen werden. Hierüber werden einige Betrachtungen folgen. St.-B.

* * *

J. F. CHARRIÈRE.

Il vient de mourir à Paris le célèbre fabricant d'intruments de chirurgie J-F. Charrière, né en 1803 à Cerniaz, dans le canton de Fribourg.

Charrière vint à Paris en 1815 et y travailla comme apprenti chez un petit coutelier jusqu'en 1820.

A cette époque il acquit, moyennant 2 500 francs, le petit établissement de son patron, situé dans la cour de St. Jean-de-Latran, et se livra dès lors sérieusement à l'étude de son art, qu'il éleva bientôt à un haut degré de perfection.

Dès ses débuts, il produisit des aciers d'une qualité tellement parfaite que le monopole des fabriques de Sheffield et de Londres se trouva fortement ébranlé; certains objets que l'Angleterre fournissait exclusivement devinrent, au contraire, pour la France un produit d'exportation assurée. La finesse des tranchants, l'élasticité des ressorts, les combinaisons chimiques des alliages et des soudures, les matières compressibles ou élastiques, le ramollissement de l'ivoire, etc., furent pour M. Charrière un sujet d'études continuelles, de recherches patientes toujours couronnées de succès.

Les ateliers occupaient en 1844 plus de quatre cents ouvriers; aussi, aux nombreuses médailles que M. Charrière avait déjà reçues, vint se joindre, après l'exposition de 1844, la première décoration accordée à ce genre d'industrie.

Mais la phase la plus remarquable de l'existence de cet honorable industriel est celle qui a suivi l'exposition universelle de 1851, où il alla lutter à Londres, sur le terrain même de la fabrication anglaise; l'exhibition de ses produits atteignit alors les proportions d'un événement politique. Le jury international avait désigné Charrière pour le Council Medal, la plus haute récompense de l'exposition. Les Anglais le firent rayer de la liste des aspirants. Mais en novembre 1851, au moment où le prince-président de la République allait distribuer les récompenses décernées à l'industrie française, M. le baron Dupin prit la parole pour annoncer qu'au nom de trente-six membres du jury français, au nom de l'Institut, au nom de l'Académie de médecine, il proclamait M. Charrière le premier artiste de l'Europe dans sa spécialité.