

Zeitschrift: Annales fribourgeoises
Herausgeber: Société d'histoire du canton de Fribourg
Band: 20 (1932)
Heft: 4

Artikel: La construction des chemins de fer dans le canton de Fribourg [suite]
Autor: Buchs, Victor
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-817523>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.05.2025

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

ANNALES FRIBOURGEOISES

ORGANE OFFICIEL DE LA SOCIÉTÉ D'HISTOIRE
DU CANTON DE FRIBOURG

No 4

Juillet-Août 1932

.....

LA CONSTRUCTION DES CHEMINS DE FER DANS LE CANTON DE FRIBOURG

par VICTOR BUCHS, conseiller d'Etat,
directeur des Travaux publics.

(Suite)

Les flambeaux éteints et les mortiers remisés, le gouvernement fribourgeois s'empessa de tirer les conclusions pratiques de la décision de l'Assemblée fédérale. Le Comité provisoire, assisté de l'ingénieur de section Stryjenski, dont les bureaux étaient pour lors installés au lycée cantonal, offrait en soumission les travaux de terrassement, du tunnel, de maçonnerie, charpenterie, serrurerie, ballastage et travaux de chaussée du V^{me} lot (Schmitten-Flamatt). Le sommaire du devis atteignait fr. 515 276.73. Ces travaux furent adjugés à M. Curty (entrepreneur du pont de la Glâne) pour le tunnel et le reste à MM. Glauser et Burgy.

Rien ne s'opposait plus, maintenant, à la mise en application de la convention du 8 avril transférant à la Compagnie française le soin de construire la ligne.

Dès lors, le Conseil d'Etat proposa au Grand Conseil d'abroger sa décision précédente de charger le canton lui-même de cette entreprise. Par décret du 11 octobre 1856, le Grand Conseil déclarait dissoute l'entreprise fribourgeoise et réduisait à un million le chiffre de l'emprunt négocié à Stuttgart par l'Etat et la ville de Fribourg.

Voici de quelle manière s'opéra la substitution de l'entreprise française à la Société fribourgeoise.

Pour commencer, le Comité invita les actionnaires à déclarer si, en raison du changement de l'entreprise, ils

voulaient retirer leur souscription ou s'ils voulaient souscrire aux 4000 actions réservées par la nouvelle société aux citoyens du canton de Fribourg et pour lesquelles le Grand Conseil, par son décret du 11 octobre, avait accordé un droit de priorité aux actionnaires du Centre-Ouest-Suisse.

A la vérité, les actionnaires mirent un empressement plutôt tiède à s'intéresser à la nouvelle combinaison. Les motifs d'urgence et de patriotisme qui avaient jadis suscité un si unanime et puissant élan, alors que l'avenir économique de la patrie était en jeu et qu'on ne pouvait compter que sur soi, n'existaient plus, du moment qu'une compagnie puissante, étayée par de gros capitalistes, se chargeait de construire la voie ferrée par Fribourg. L'appoint fribourgeois n'était plus indispensable pour réaliser le chemin de fer par Fribourg. Furent échangées 5271 actions, parmi quoi l'Etat et la ville de Fribourg figurent par un bloc de 4000.—.

Pour la construction et les opérations administratives qui en sont l'accompagnement, il y eut une période transitoire qui dura jusqu'au commencement 1857.

L'ancienne société, avec ses ingénieurs Blotnitzki et Stryjenski, collabora assidûment avec la Compagnie française, et les nombreux documents que nous avons eus entre les mains ne portent nulle trace de frottement ou de conflit de compétence.

Cette bonne entente se manifeste dans le choix, par la nouvelle société, de l'ingénieur Blotnitzki, ingénieur en chef de la société fribourgeoise, pour exécuter les plans des viaducs de Grandfey et de la Paudèze. Ce choix fut sanctionné par le Conseil d'Etat, le 28 novembre.

De plus, la nouvelle entreprise, voulant avoir à Fribourg un appui solide et un homme de confiance, désigna le conseiller d'Etat Julien Schaller comme membre de son conseil d'administration. M. Schaller sollicita et obtint, pour accepter cette fonction, l'agrément du Conseil d'Etat. Ce dernier crut devoir, au surplus, soumettre le cas, vu l'exception d'incompatibilité, au Grand Conseil,

qui se borna à enregistrer, comme simple communication, le message du gouvernement (séance du 14 novembre 1856).

Le 18 novembre, le Conseil d'Etat approuve les statuts de la nouvelle Société et arrête le cahier des charges en le mettant en harmonie avec les prescriptions de l'arrêté fédéral du 23 septembre. Il accepte également la désignation de l'ingénieur Nordling comme représentant de l'entreprise à Fribourg, sous les ordres de M. Thirion directeur général.

Le choix du tracé, à partir de Fribourg, en direction de Lausanne fit aussi, en cette fin d'année 1856, un pas décisif.

Le chemin vers Estavayer était écarté. Pour consoler un peu le chef-lieu broyard de la ruine de ses espérances, le gouvernement dota la cité du port qui lui manquait et qui devait se construire entre l'angle nord de la battue des Jésuites et le jardin de Jean Lambelly. Il fit octroyer à cette entreprise une subvention de fr. 45 000.— par la Compagnie Rivet, concessionnaire de la ligne Berne-Lausanne et prit à sa charge la moitié du solde de cette construction, dont le devis s'élevait à fr. 62 000.—.

L'Assemblée bourgeoisiale d'Estavayer, réunie le 19 mars 1857, sous la présidence du Dr Baillif, syndic, prit acte de ces propositions et, conformément au préavis favorable du Conseil communal, les adopta avec enthousiasme.

Estavayer éliminé, il fallait encore se prononcer entre Romont et Bulle.

En date du 13 novembre 1856, un rapport fut élaboré par les ingénieurs Nordling et Blotnitzki sur cette question du tracé. Ce rapport fut contresigné, le 18 octobre, par M. Thirion, directeur de la Compagnie, et transmis au Conseil d'Etat. Il résultait de cette étude:

1. — Que le tracé par Bulle présente une augmentation de trajet de 6 kilomètres;
2. — Que son point culminant atteint la hauteur totale de 840 m. au-dessus du niveau de la mer, soit 80 m. de plus que le point culminant du tracé de Romont;
3. — Que la région traversée entre le vallon de Puidoux et Bulle est notablement plus froide et plus exposée aux accumulations de neige;

4. — Que les dépenses du tracé par Bulle excèderaient d'au moins 4 millions la dépense de la ligne par Romont ;

Vu l'importance extrême de conserver à la ligne directe de Lausanne à Berne, le trajet le plus court possible et les meilleures conditions d'exploitation,

Il convient de donner définitivement la préférence au tracé passant par Romont.

Le Grand Conseil fribourgeois, réuni en séance ordinaire, prit connaissance d'une pétition des communes de la Gruyère sollicitant le passage par Bulle de la ligne à construire. Le Grand Conseil décide de répondre que la solution du tracé est remise aux études de la Compagnie et à la ratification du Conseil fédéral. Il charge toutefois le Conseil d'Etat de veiller à ce que les études soient faites d'une manière consciencieuse et objective pour chaque direction.

Le 15 décembre 1856, le Conseil fédéral approuva le tracé de la ligne par Romont-Oron et, le même jour, les travaux de terrassement furent commencés entre Romont et Villaz-St-Pierre, sur une longueur de 5 km.

Le 1^{er} janvier 1857, eut lieu la remise de l'entreprise fribourgeoise entre les mains de la nouvelle société concessionnaire qui allait construire et exploiter la ligne.

La dite nouvelle société s'était constituée par un acte authentique dressé par le notaire Jean-Augustin Cuony, à Fribourg, le 23 décembre 1856.

Elle prenait la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise* et fixait son fonds social à la somme de vingt millions de francs divisés en quarante mille actions de 500 fr.

Le Conseil d'administration était composé comme suit :

Rivet, Jean-Charles, administrateur à Paris ;

Bartholony, Anatole, à Genève ;

Baudin, Alphonse, à Paris ;

Vicomte Benoît d'Azy, à Paris ;

Blount, de la Maison Edw. Blount & C^{ie}, à Paris ;

Eytel-Colladon, avocat et député, à Lausanne ;
Galline, Oscar, banquier, à Lyon ;
Hély d'Oissel, administrateur, à Paris ;
Kohler, banquier, à Genève ;
Laing, membre du Parlement et directeur de la Banque d'Angleterre, à Londres ;
Comte de la Panouze, à Paris ;
Schaller, Julien, conseiller d'Etat, à Fribourg ;
Tschann-Zeerleder, banquier, à Berne ;
Uzielli, à Londres.

Par arrêt du 24 décembre 1856, le Conseil d'Etat approuvait ces statuts et donnait son assentiment à la constitution de la société ayant siège à Fribourg.

Ce conseil d'administration choisit dans son sein un Comité suisse, ayant pour mission de le représenter vis-à-vis du Conseil d'Etat et des autorités indigènes. Ce comité fut composé de

MM. *Julien Schaller, de Fribourg ;*
Eytel-Colladon, de Lausanne ;
Kohler, à Genève ;
Tschann-Zeerleder, à Berne.

Ce comité suisse se constitua le 20 janvier 1857 ; il choisit comme président M. Julien Schaller et comme secrétaire, Albert Cuony.

L'entreprise fribourgeoise fit adopter par son Conseil d'administration, le 24 novembre 1856, un règlement de liquidation portant :

ART. 1. — La comptabilité de l'entreprise sera close le 31 décembre 1856 et, dès cette date, les recettes et dépenses seront effectuées au compte de la nouvelle société et de ses employés.

ART. 2. — Remise sera faite à cette époque de tous les travaux exécutés, des terrains acquis, du matériel, du mobilier et de tout l'inventaire de l'administration.

Les travaux effectués à cette date se résumaient en ceci :

Une bonne partie des terrassements étaient exécutés sur la section de Garmiswyl-Guin et représentaient une dépense de fr. 48 164.—. Le pilotage du pont de Guin était

commencé. D'autres travaux de terrassement, de Guin vers Schmitten, étaient aussi exécutés pour une valeur de fr. 24 786.04. 8600 traverses étaient commandées et en cours de livraison. La somme totale des paiements effectués aux entrepreneurs et fournisseurs s'élevait à fr. 80 138.14, et le total des dépenses atteignait fr. 211 919.84. Le Comité de direction indique, comme chiffre moyen d'ouvriers occupés sur ces tronçons, l'effectif de 300, dont les deux tiers sont fribourgeois. L'activité des chantiers aurait été plus intense, n'eût été la difficulté de procurer la main d'œuvre.

L'administration de l'Hôpital des Bourgeois avait consenti à accueillir les ouvriers victimes d'accidents, moyennant un prix d'entretien acquitté directement par la Société. Pour compenser cette charge, le Comité imposa à chaque entrepreneur l'obligation de retenir le 1 % du salaire des ouvriers et d'en verser le montant à la caisse de la Société. La somme des retenues opérées à fin décembre 1856 s'élevait à fr. 303.95, et les frais d'hôpital payés atteignaient fr. 258.10.

Les recettes constituées par les versements des actionnaires, intérêts et divers, s'élevaient à fr. 1 142 932.34; les sommes disponibles étaient déposées à la Caisse hypothécaire et à la caisse de la Société du chemin de fer St-Gallo-Appenzellois, à St-Gall.

✱ L'entreprise du chemin de fer fribourgeois avait duré environ une année. Ce moyen héroïque a garanti au canton et à la ville la voie ferrée, a provoqué l'entrée en ligne d'une entreprise puissante et organisée et posé les bases sur lesquelles on allait travailler. Elle put se rendre le témoignage d'avoir, malgré toutes sortes d'obstacles au dedans et au dehors du canton, malgré l'absence d'éléments indigènes pour former un personnel technique et les difficultés d'une administration à improviser, mis en train la construction de la ligne.

INSTALLATION DE LA NOUVELLE SOCIÉTÉ

Le 28 janvier 1857, le Conseil fédéral déclarait que la Compagnie du chemin de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise a satisfait de tous points aux conditions de l'arrêté fédéral du 23 septembre 1856. La Compagnie se trouve ainsi définitivement en possession de la concession.

Dès le début de l'année 1857, une brigade de techniciens et de géomètres s'employait vivement aux études du tracé entre Oron et Lausanne, sous les ordres de l'ingénieur Moinot, qui s'était adjoint l'ingénieur Stryjenski.

Le Tribunal fédéral nomma comme membre de la Commission d'estimation pour la section Oron-Lausanne, M. Revel, député au Conseil national, avec MM. Servet et Esseiva comme suppléants; le Conseil fédéral, de son côté, désigna M. Barichet, juge de paix, ayant comme suppléants MM. Fonjallaz, conseiller national, et Pilet.

Etant réglementairement constituée et dûment autorisée, la nouvelle Société du chemin de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise, qui s'appela, pour le public, la Compagnie d'Oron, se mit résolument à la tâche.

Ses actionnaires étaient au nombre de 393, dont 251 sont suisses. Le plus fort actionnaire était M. Bartholony, avec 3700 actions.

La première assemblée générale eut lieu à Paris, le 30 avril 1857. L'Etat de Fribourg y était représenté par M. Frédéric Bielmann, président du Conseil d'Etat et la ville de Fribourg par son syndic, M. Cuony. 28 000 actions étaient représentées, donnant droit à 1273 suffrages.

Ces bases posées, il semblait que l'objet essentiel et immédiat de l'entreprise, c'est-à-dire la construction de la ligne, dût marcher bon train. De fait, au mois de mai, trois chantiers étaient en activité près de Romont, les entreprises en cours, de Guin à Flamatt, déployaient une louable activité, les fondations du viaduc de Guin étaient assises et les plans du pont de Grandfey se trouvaient entre les mains du Conseil d'administration.

Mais ces travaux de construction de la ligne qui auraient dû recevoir, sous l'impulsion de la nouvelle société, un vigoureux élan, furent au contraire paralysés par deux pierres d'achoppement, dont l'une fut le grandiose projet de fusion entre les grandes compagnies de chemin de fer et l'autre, l'obstruction obstinée du canton de Vaud.

LE PROJET DE FUSION

A l'instigation de M. Pereire, directeur de la Compagnie de l'Ouest et d'un certain nombre de financiers étrangers, un projet de convention fut édifié à Paris, le 21 mars 1857, en vue d'aboutir à la constitution de la *Société générale des chemins de fer suisses*.

Cette société comptait accaparer :

Les lignes des trois compagnies du Nord-Est suisse, du Central suisse et de l'Ouest ; les droits acquis par la Compagnie de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise ; la ligne Genève-Versoir ; le chemin de fer Neuveville-Bienne ; la ligne Brugg-Waldshut ; la ligne Zurich-Zoug, ainsi que les raccordements et prolongements possibles.

Le siège de la Société se trouvait à Paris, avec établissements à Zurich ou à Bâle.

Le fonds social devait atteindre fr. 168 975 000.—.

Cette menace grave d'accaparement des chemins de fer suisses par la finance étrangère provoqua dans le pays une certaine agitation. Le Conseil d'administration du Central Suisse refusa son adhésion. Une motion éclata au Grand Conseil bernois et le gouvernement de Berne provoqua une réunion des représentants du Conseil fédéral et des gouvernements intéressés, qui se tint à Berne, le 23 avril 1857.

Prirent part à cette séance :

MM.

Jacques Staempfli, conseiller fédéral ;

Migy, président et Sahli, conseiller d'Etat de Berne ;

F. Biemann et Julien Schaller, conseillers d'Etat de Fribourg ;

Affolter, vice-landamann de Soleure ;
Sarasin, bourgmestre de Bâle-Ville ;
Gysin, président et Banga, vice-président du gouvernement
de Bâle-Campagne ;
Hippolyte Pignat, député, et Rion, conseiller d'Etat du
Valais ;
Piaget, président et Guillaume, conseiller d'Etat de Neu-
châtel ;
James Fazy, vice-président du gouvernement de Genève.

Les délibérations de la conférence furent conduites par M. Migy, président du gouvernement bernois.

Les représentants des cantons constatent que l'approbation des gouvernements cantonaux, qui devrait être une condition indispensable à la validité de la fusion, n'est point prévue. Il n'est tenu aucun compte de cette prérogative. Au surplus, même étant exercée, elle aboutirait probablement au refus de ratification de la fusion, d'autant plus qu'on sent poindre, dans le traité, l'intention de modifier des concessions existantes, en particulier de remettre en discussion la construction de la ligne de Fribourg-Lausanne, par Oron. On discerne, dans cette entreprise de la finance française, une nouvelle manœuvre de la Compagnie de l'Ouest. L'assemblée décide de s'opposer à toute fusion qui s'effectuerait en dehors ou contrairement à l'assentiment des cantons.

Le projet de fusion se cassa net contre la volonté ferme des gouvernements cantonaux de ne pas abdiquer leurs droits sur les chemins de fer au profit de la finance internationale. Cette sorte d'attentat à la souveraineté de notre pays fut ainsi repoussé.

Dès le lendemain, 24 avril, le Gouvernement fribourgeois informe la Compagnie concessionnaire du Lausanne-Fribourg-frontière bernoise qu'il n'acceptera pas le projet de fusion et met la Compagnie en demeure d'avoir à pousser sans tarder les travaux de la ligne, qui n'avancent pas assez.

DÉMÊLÉS AVEC LE CANTON DE VAUD

Au bénéfice de sa concession, la Compagnie du chemin de fer se mit en devoir d'entrer en négociations avec le gouvernement vaudois pour régler les conditions du passage de la ligne à travers son territoire.

Déjà, le 3 décembre 1856, avait eu lieu, à l'hôtel des Postes, à Lausanne, une première prise de contact entre les représentants du canton de Vaud et ceux de la Compagnie, sous la présidence de M. Naef, conseiller fédéral. Dès l'ouverture des débats, les délégués vaudois (*MM. Blanche-nay et Roulet, conseillers d'Etat*) firent insérer au protocole une déclaration de principe, suivant laquelle ils contestaient la validité de la concession accordée sur leur territoire et refusaient, au surplus, de prendre part à toute discussion sur ce point aussi longtemps que leur serait refusé le droit de passage d'une ligne par Morat.

Néanmoins, l'assemblée élaborait un projet de concession et de cahier des charges pour la traversée du territoire vaudois.

En séance du 14 février 1857, le Grand Conseil du canton de Vaud charge le Conseil d'Etat de faire savoir à l'Assemblée fédérale qu'il ne peut accepter la concession Oron-Lausanne qu'à la condition que la ratification fédérale lui soit octroyée pour la ligne Yverdon-Morat-Berne.

Le Conseil d'Etat s'acquitte de cette commission par un mémoire du 13 mars 1857; le Gouvernement fribourgeois riposte par un contre-mémoire portant la date du 19 mai 1857, pour confirmer son point de vue, soit concession Oron-Lausanne et interdiction de la ligne Yverdon-Morat.

En attendant, l'inspecteur forestier de Vevey formait défense et interdiction aux ingénieurs de la Compagnie de pénétrer dans la forêt de Palézieux. Le Conseil d'Etat fribourgeois s'en plaignit, en date du 26 mai 1857, au Conseil fédéral qui adressa au canton de Vaud *une invitation convenable*.

Pour rassurer la Compagnie, le Conseil d'Etat lui délivra, le 29 mai 1857, une déclaration suivant laquelle, au cas où la ligne sur territoire vaudois ne pourrait pas s'exécuter, les sommes dépensées lui seraient remboursées. Le Grand Conseil, par 42 voix contre 17, ratifia cet engagement en date du 6 juin suivant.

Cependant, les études avançaient. Le 3 juillet 1857, l'ingénieur en chef Nordling, sous l'approbation de son Conseil d'administration, présentait aux autorités le projet de tracé définitif.

Le lever, en cotes horizontales et verticales, du champ de parcours avait été opéré au moyen du tachéomètre, instrument alors nouveau. Le plan admis et le tracé définitivement arrêté, on établit un profil en long détaillé à l'échelle 1 : 200 pour les hauteurs et 1 : 1000 pour les longueurs. Ce profil se déployait sur une immense feuille de papier de 80 m. de long. Le tracé comportait 16 stations réparties sur une longueur de 83 km. 4 soit : Lausanne, Lutry, Grandvaux, Publoz, Granges, Oron, Vauderens, Siviriez, Romont, Villaz-St-Pierre, Cottens, Matran, Fribourg, Guin, Schmitten, Flamatt. Ce tracé ne s'écartait de l'avant-projet soumis au Conseil fédéral que sur un seul point, entre Matran et Lentigny. Tandis que l'avant-projet se dirigeait en ligne droite par Avry et Onnens, s'élevant à une assez grande hauteur (727 m.) tout en traversant des marais, le tracé définitif, par Cottens et Neyruz, supprimait ces difficultés. On se rendit compte, à ce moment, que ce tracé, sans être exempt de sérieuses difficultés, n'était pas plus ardu et compliqué que la plupart des autres lignes en Suisse.

Le 31 juillet 1857, l'Assemblée fédérale refusait, une seconde fois, l'entrée en matière sur la demande du canton de Vaud pour un chemin de fer par Morat et, le 4 août suivant, elle approuvait le cahier des charges de la concession sur le territoire vaudois. Ce fut là une des dernières opérations de l'assemblée fédérale arrivée au terme de son mandat.

Mais le gouvernement vaudois avait encore plus d'une cartouche à brûler.

Faisant arme de l'obligation où la Compagnie était de lui soumettre les plans en temps utile, le Conseil d'Etat du canton de Vaud considérant, le 28 août 1857, qu'il n'a pas eu le temps nécessaire pour examiner les plans du tracé, fulmine un arrêté ordonnant la suspension immédiate des travaux avec interdiction de les reprendre jusqu'à ce que les dits plans eussent obtenu son agrément.

Immédiatement avisé de ce coup de force, le Conseil fédéral adresse, le 2 septembre 1857, au gouvernement vaudois une lettre courtoise, mais ferme, pour l'informer que dit arrêté doit être annulé sans retard et qu'il y a lieu de suivre à la procédure du dépôt des plans parcellaires dans les communes en vue des expropriations.

Le Conseil d'Etat vaudois riposta, en date du 6 septembre, pour justifier et maintenir son point de vue, tout en se plaignant amèrement de la manière dont on le traite, et pour protester contre la décision du Conseil fédéral. Cette correspondance fut communiquée à tous les gouvernements cantonaux.

Au surplus, le Conseil d'Etat vaudois communiquait au Conseil fédéral, le 15 septembre, un rapport de ses services techniques contenant certaines réserves concernant les passages à niveau, les glissements de terrains et le remblai de la Cornallaz, et réclamait un supplément d'études.

Enfin, déployant le drapeau de la rebellion, le Conseil d'Etat du canton de Vaud convoque le Grand Conseil en session extraordinaire en lui proposant un projet de résolution pour faire établir que l'Assemblée fédérale et le Conseil fédéral ont outrepassé leurs compétences en accordant la concession Oron-Lausanne.

La presse vaudoise avait organisé sur cette affaire un merveilleux tapage. *Le Nouvelliste vaudois* était bourré d'articles incendiaires, on parlait de rupture du pacte fédéral, de création d'une république vaudoise indépendante ou d'annexion à la France.

Le Grand Conseil vaudois se réunit en session extraordinaire le 24 septembre 1857. Le Conseil fédéral avait dépêché deux commissaires fédéraux pour suivre les événements, en la personne de J. Stehlin, colonel, et Kurtz, conseiller national et ancien commandant de brigade pendant la guerre du Sonderbund. Ces commissaires avisèrent, par lettre, le Grand Conseil de leur présence et l'informèrent que le Conseil fédéral était décidé à faire respecter et exécuter les arrêtés fédéraux.

La discussion fut lourde et terne. Le rapporteur de la minorité de la Commission, M. le député Pidou, appuyé par M. Bourgeois, conseiller d'Etat, MM. Bachelard et Perrin, députés, se prononcent pour la soumission, soulignée toutefois d'une protestation. Par contre, M. Demiéville, rapporteur de la majorité de la Commission, ainsi que M. Delarageaz, conseiller d'Etat, soutinrent énergiquement la résolution de porter devant les nouvelles Chambres fédérales le conflit de compétence, quittes à être battus, afin d'épuiser toutes les instances possibles. Ce dernier point de vue l'emporta par 131 voix contre 41.

Les Chambres fédérales eurent à connaître ce conflit de compétence dans leur première session de la nouvelle législature, en décembre 1857. La Commission chargée de rapporter sur cet objet était composée de MM. Escher, Pfyffer, Hungerbühler, Niggeler, Jæger, Beroldingen, Streng et Vigier. L'Etat de Fribourg avait, de son côté, formulé une requête auprès de l'Assemblée, et c'était pour obtenir qu'aucune autre ligne concurrente ne puisse s'établir à travers le plateau suisse pendant une durée de 20 ans. Firent partie de la Commission parlementaire pour cet objet: MM. Stehlin, Allet, Camperio, Hoffmann, Migy, Treichler et Sulzberger.

Dans sa séance du 18 décembre 1857, l'Assemblée fédérale écarte le conflit de compétence soulevé par le canton de Vaud, mais, par contre, se refuse à donner à la Compagnie Rivet la garantie demandée par Fribourg.

Ainsi, la chicane pénible soulevée entre les deux cantons de Vaud et de Fribourg se terminait à notre satisfac-

tion. Toutefois, Fribourg dut faire son deuil du monopole temporaire qu'il aurait voulu s'adjuger.

Par là furent dissipés les lourds nuages qui s'étaient élevés un instant entre deux cantons voisins et amis. Il ne demeure de cette querelle que quelques papiers jaunis qui sommeillent dans nos archives.

Le canton de Vaud se soumit à la décision de l'Assemblée fédérale et les commissaires fédéraux furent rappelés à Berne, le 29 janvier 1858.

LA VOIE FERRÉE EN CONSTRUCTION

Ce furent là les raisons qui ralentirent, durant l'année 1857, la progression des travaux.

Notre nouveau gouvernement élu le 4 juin 1857 trouva la Compagnie aux prises avec ces multiples difficultés. En présence de cet état d'incertitude, de ces tergiversations, les entrepreneurs se tenaient sur la réserve. Si les études de bureau cheminaient allègrement, par contre la réalisation sur le terrain demeurait paralysée et engourdie. Aussi, le Conseil d'Etat, dont le président était Charles de Riaz, se mit-il, à l'exemple de son prédécesseur, à houspiller l'entreprise et à la mettre en demeure d'activer sans plus tarder.

Ce nouveau gouvernement découvrit aussi la présence d'un surveillant officiel institué sous l'ancien régime, à l'effet de contrôler la marche et l'exécution de l'ouvrage. C'était en quelque sorte un directeur des travaux, comme nous en avons engagé pour la construction des ponts de Pérolles, Zähringen et Corbières, avec cette différence toutefois que, dans le cas du chemin de fer, la construction ne se faisait plus par l'Etat, mais par une entreprise privée dont l'Etat faisait partie comme subventionniste éventuel, avec droit de reprise après l'expiration de la concession.

On avait chargé de cette mission de haute surveillance un M. Kocher, ingénieur de l'Etat de Berne. Ce fonctionnaire, dont la rétribution était de fr. 3000.— par année, se montra, semble-t-il, brouillon, tracassier et encombrant, à telle enseigne que la Compagnie se regimba, adressa une note sévère pour le remettre à sa place et déterminer ses compétences et l'objet de sa mission, et que le gouvernement, au reçu de cette protestation, envisagea le renvoi de son agent.

Au 31 mars 1858, les travaux exécutés comptaient par fr. 686 191.32 pour travaux d'art, terrassements et ballastage, fr. 194 273.39 pour acquisition de terrain et fr. 62 728.43 pour achat de traverses.

L'année 1858 fut marquée par une reprise générale de l'activité tout au long du chantier, de Lausanne à Thörishaus. Les travaux de terrassement, de ballastage, de construction des murs et des tunnels, la mise en chantier ou en soumission des viaducs se poursuivaient assidûment. Au début du mois d'août, un éboulement se produisit au tunnel de la Cornallaz, près de Chexbres, mais sans graves dégâts.

Le principal événement qui marqua cette année 1858 est la reprise, par la Compagnie d'Oron, de la ligne Genève-Versoix.

La Compagnie de l'Ouest avait mis sous toit, en 1858, la ligne Morges-Versoix. Pendant ce temps, la Compagnie de Lyon à Genève construisait l'embranchement Genève-Versoix, afin de se relier à la précédente¹. Au moment où se nouait la combinaison financière de la fusion, qui échoua devant l'opposition des cantons, ce tronçon était déjà considéré comme un apport de la Compagnie d'Oron, dont les dirigeants principaux étaient aussi à la tête du Lyon-Genève. La fusion fut repoussée, mais le passage du Genève-Versoix entre les mains de la Compagnie d'Oron

¹ L'acte de concession délivré par le Grand Conseil genevois porte la date du 1^{er} septembre 1855.

fut néanmoins effectué par acte de cession du 16 avril 1858. Le prix d'achat comprenait :

1^o Le prix des sommes déjà dépensées et à payer encore pour la construction de la ligne de Versoix et de l'enclave de Céligny ;

2^o Une indemnité de fr. 1 500 000.— représentant l'abandon d'une subvention que la ville de Genève avait promise pour la construction de la gare à un emplacement donné, subvention à laquelle la Compagnie de Genève dut renoncer, parce que la construction de la ligne de Versoix l'empêcha de construire la gare à l'emplacement convenu ;

3^o Une redevance de fr. 20 000.— annuellement pour usage commun de la gare de Genève.

La Compagnie Lyon-Genève, au surplus, se chargeait de l'exploitation de ce tronçon moyennant une part aux recettes.

Cette ligne s'étendait de Genève à Versoix, rejoignait la ligne de l'enclave de Coppet appartenant à l'Ouest Suisse et reprenait sur le territoire de l'enclave de Céligny. Sa longueur était de 11 km..

Le montant à verser, par fr. 5 419 751.—, fut payé au moyen d'obligations 3 % de la Compagnie d'Oron, au taux de 270 fr. jusqu'à concurrence de fr. 5 500 000.—. Ce traité fut ratifié le 1^{er} mai 1858 par l'assemblée des actionnaires de la Compagnie d'Oron et sanctionné par le Conseil d'Etat de Fribourg le 20 août suivant. La Compagnie s'intitula dès lors : *Compagnie des chemins de fer de Lausanne à Fribourg et à la frontière bernoise et de Genève à Versoix*.

En cette année 1858, fut voté par le Grand Conseil, réuni en session extraordinaire, le 7 septembre, un emprunt de 5 millions sur lesquels fr. 1 400 000.— furent versés au compte du chemin de fer, 500 000 servirent à rembourser les banquiers de Stuttgart ; 1 million fut prêté à la ville de Fribourg et le solde fut affecté à éteindre différentes dettes.

Au cours de sa session du 15 décembre 1858, le Grand Conseil fut saisi d'un message du Gouvernement destiné à le renseigner sur la marche de la construction de la ligne

et l'évaluation de la subvention à payer par l'Etat. Le Conseil d'Etat évaluait à fr. 23 415 133.— les frais de construction. Sur cette base, la subvention cantonale aurait atteint fr. 2 165 120.—. Le Grand Conseil prit acte de cette communication.

Cette année-là également, le petit village de Lussy, près Villaz-St-Pierre, entra en ébullition. Sur les instigations de M. Déglon, président du tribunal de Moudon et membre d'une commission fédérale d'estimation, les propriétaires expropriés pour la construction de la ligne se mirent un beau jour à étaler des prétentions excessives et à s'opposer à la prise de possession provisoire de leurs terrains. Le prix exigé, de fr. 5 à 6 la perche, haussa soudain à fr. 12 à 15.

La presse fribourgeoise signala ces agissements et les voua à l'exécration de ses lecteurs, à la suite de quoi M. Julien Schaller, ancien conseiller d'Etat et administrateur-délégué de la Compagnie, fut l'objet d'une plainte en diffamation qui eut son épilogue le 2 juin 1857 devant la cour d'assises du 2^{me} ressort. Le tout finit par un acquittement, avec frais à la charge du fisc.

L'hiver 1858 à 1859 vit une assez grande activité tout le long de la ligne en construction. Un contingent de 1600 ouvriers en moyenne y était employé, et la dépense atteignait fr. 250 000.— chaque mois. Au printemps 1858, on posait les rails sur le parcours Guin-Thörishaus. 8600 rails de 430 livres avaient été amenés de la gare de Berne dans les divers entrepôts installés le long de la ligne.

1859. Année de troubles et de guerre, année de crise européenne. Le bruit des canons de Magenta et de Solferino résonnait à travers l'Europe, tandis que la Prusse, au Nord, aiguissait son épée et séchait sa poudre. La crise politique entraîna la crise financière. Ses effets portèrent surtout sur les entreprises en voie d'exécution, les chemins de fer en construction, les affaires industrielles dont l'édification repose sur un appel successif de capitaux. Tous ces ouvrages en cours voyaient se tarir les ressources et les concours

réguliers auxquels, dans les circonstances normales, ils eussent régulièrement et sûrement pu puiser.

La Compagnie d'Oron, déjà ébranlée par les manœuvres de ses adversaires et l'hostilité vaudoise, entra dans une ère de difficultés sérieuses. Ses principaux actionnaires déclarèrent qu'ils cesseraient tout versement à partir des trois premiers.

La Trésorerie de la Compagnie était déjà si maigre que les entrepreneurs du tunnel de Vauderens se trouvèrent dans l'impossibilité de payer la facture du maréchal de Siviriez (M. Dutoit, père de M. le député Jos. Dutoit) qui dut recourir au ministère de l'avocat Robadey, à Romont, et opérer séquestre sur les outils fournis.

Par lettre du 8 avril 1859, la Compagnie, ne pouvant plus cacher ses embarras et ses mécomptes, représenta au gouvernement de Fribourg la situation critique dans laquelle elle se trouvait. Elle lui soumit une combinaison, dont les éléments furent discutés entre MM. Rodolphe de Weck, conseiller d'Etat, et Clément, député, représentant l'Etat de Fribourg, et MM. Rivet, président, de Tschann-Zeerleder, administrateur, et Thirion, ingénieur-conseil, pour la Compagnie.

Le principe de la combinaison consistait dans le doublement des actions et la réduction au chiffre fixe de fr. 3 250 000.— de la subvention à fournir par l'Etat; ce capital serait converti en actions ordinaires. Le versement du capital de ces actions serait effectué comme suit:

a) fr. 1 500 000.— au 31 décembre 1859; *b)* un second versement de la moitié de la somme restante après que les autres actionnaires auront acquitté la somme de fr. 7 800 000.—; *c)* le solde avec le dernier versement des actionnaires, dont les contributions étaient limitées à fr. 250.— par action de fr. 500.—.

De plus, la Compagnie était autorisée à n'effectuer que pour une seule voie les terrassements et dépendances entre Matran et Puidoux.

Le 10 juin 1859, le Grand Conseil, par 42 voix contre 34, ratifia cette convention, moyennant certaines réserves.

L'une d'elles consistait à spécifier que les charges de l'Etat seraient supportées, pour un tiers, par les communes intéressées suivant les avantages qu'elles retireraient de la voie ferrée.

Le Grand Conseil mit une certaine répugnance à engager le canton dans la nouvelle combinaison. Sa Commission parlementaire, par l'organe de son rapporteur, M. Fracheboud, proposait un ajournement. Des compétitions régionales se levaient de nouveau. Enfin, on finit pas se décider après une longue délibération.

Les villes de Fribourg et de Lausanne, qui avaient pris à leur charge, l'une $\frac{1}{5}$ et l'autre $\frac{1}{7}$ de la subvention de l'Etat, furent invitées à régler leurs apports d'après les nouveaux arrangements conclus avec la Compagnie.

Par convention du 16 mai 1859, la ville de Lausanne s'engagea à prendre 1200 actions sur les 8000 consenties par l'Etat de Fribourg; la ville de Fribourg, donnant en cette circonstance une nouvelle marque de patriotisme et d'intelligence, convertit sa part de la subvention, dont le maximum aurait été de fr. 730 000.— en une prise d'actions pour la valeur de 1 million.

Les quelques divergences de modalité, en particulier la création à l'usage des nouveaux actionnaires, d'actions de priorité jusqu'à concurrence de 6 millions, ayant été liquidées, le Conseil d'Etat approuva la convention dans sa séance du 2 juillet 1859 et le Grand Conseil la sanctionna le 22 novembre suivant.

Ces décisions modifièrent complètement la position de l'Etat au sein de l'entreprise. De simple organe supérieur allouant une subvention, il devint actionnaire et membre de la Compagnie. Dès lors, comme cette nouvelle situation lui donnait droit à représentation dans les conseils, il obtint d'y figurer par quatre délégués. L'Etat en désigna deux, qui furent MM. Rodolphe de Weck de Bussy, conseiller d'Etat, directeur des finances, et Alphonse Diesbach, et céda un siège à la ville de Fribourg qui nomma son syndic, M. Louis Chollet, et un autre à la ville de Lausanne, qui porta son choix sur M. Sigismond Marcel, banquier.

La Société transféra son siège à Fribourg.

Voici quel était l'état général des travaux à la fin de l'été 1859:

Viaduc de la Paudèze : six piles atteignent une hauteur de 28 m. On travaille aux fondations des trois autres piles.

Viaduc du Châtelard. La culée vers Lausanne est achevée.

Tunnel de Grandvaux. Ce tunnel est voûté sur une longueur de 211 m. Il sera achevé en novembre.

Tunnel de la Cornallaz. La voûte est exécutée sur 281 m. La maçonnerie sera terminée vers la fin de l'année.

Tunnel de Vauderens. La longueur de la voûte revêtue est de 121 m. Les maçonneries de la tranchée de Prez sont terminées. Il reste à percer 94 m.

Près de Romont les ouvrages d'art sont terminés; on exécute les travaux de consolidation dans la tranchée en-dessous de la ville.

En outre, *entre Fribourg et Lausanne*, d'importants travaux de terrassement, d'assainissement et de soutènement sont exécutés.

Viaduc de Grandfey. Une passerelle de service est construite. La culée rive gauche et les maçonneries de trois piles sont achevées.

Entre la Sarine et Flamatt, le *pont de Guin* est achevé; la pose de la voie est terminée sur tout le parcours.

On compte poser une voie dans le tunnel de Flamatt à la fin septembre. Le montage du tablier métallique du pont de la Singine est commencé. On aménage les installations de la gare de Balliswyl.

Plus de 2000 ouvriers travaillent à la construction de la ligne.

* * *

De même qu'on ouvre la fenêtre pour voir arriver les premières hirondelles, ainsi, dès le commencement du printemps 1860, les bonnes gens de Fribourg attendaient avec impatience le moment où la première locomotive venue de Berne atteindrait le canton de Fribourg. Il n'était point question encore d'en apercevoir la fumée sur

la capitale, à cause du fossé de la Sarine, mais du moins espérait-on qu'elle ne tarderait pas à s'avancer jusqu'au bord du ravin.

Le 1^{er} mai, il ne restait plus qu'à achever quelques travaux de consolidation du côté de Flamatt. Les maisons de garde et de stations étaient sous toit, ainsi que les bâtiments de la station provisoire de Balliswyl.

La première locomotive pénétra sur le territoire fribourgeois le samedi, 16 juin 1860. Dans sa course d'essai, le véhicule arriva jusqu'à Flamatt et retourna à Berne.

Une inspection de la ligne eut lieu le samedi 23 juin; enfin, le jeudi, 28 juin 1860, se passa, au milieu d'un grand concours de spectateurs enthousiastes, l'inauguration officielle de la première ligne fribourgeoise de chemin de fer. Le convoi, parti de Berne, emportait les autorités fédérales, celles du canton de Berne et les représentants de la Compagnie du Central. A Thörishaus, la société s'accrut des conseillers d'Etat fribourgeois, des membres du Conseil d'administration d'Oron, des ingénieurs ainsi que des délégations des communes.

La gare de Balliswyl, fleurie, flanquée d'un arc de triomphe, décorée aux couleurs fédérales, fribourgeoises et bernoises, ornée de devises sonores, attendait. L'apparition, vers midi, du train enguirlandé déchaîna les salves des mortiers; un déjeuner attendait les invités, après la cérémonie de l'acte officiel et la réception. Il y eut des discours. MM. Vaillant, président du gouvernement fribourgeois, Migy, conseiller d'Etat bernois, Schmidlin, directeur du Central, célébrèrent l'événement. Au dehors, la musique « l'Harmonie » dévidait son répertoire, tandis que la foule heureuse et attendrie manifestait sa joie et son émotion.

Puis le train ramena son monde à Berne en vingt sept minutes, et un banquet se déroula, au cours duquel on entendit M. Trog, du Central, Schenck, membre du Conseil exécutif de Berne, Julien Schaller, administrateur de la Compagnie d'Oron, et Wuilleret, président du Grand Conseil fribourgeois.

Après le banquet, un convoi spécial rendit les Fribourgeois à Balliswyl d'où ils regagnèrent la capitale sur le coup de 8 h. du soir.

Les actionnaires de la Compagnie d'Oron obtinrent, au surplus, la faculté de faire gratuitement un voyage Balliswyl-Berne et retour dans la quinzaine du 3 au 16 juillet 1860.

L'exploitation régulière de la ligne, pour les voyageurs et les marchandises, commença le 2 juillet.

L'horaire comportait quatre départs de Balliswyl, à 8 h., midi 40, 4 h. 30 du soir et 8 h. 20 du soir, et quatre arrivées, à 6 h. 50, midi, 3 h. 30 et 7 h. 40 du soir. La durée du trajet, avec arrêt aux stations de Schmitten, Flamatt, Thörishaus, Bümplitz et Berne, était d'une heure environ.

Un service de transport de Fribourg à Balliswyl, par voitures, était assuré par M. Küssler, propriétaire de l'hôtel Zähringen et par M. Cotting, voiturier au Varis.

Ce premier service du premier chemin de fer fribourgeois dura exactement deux ans.

La Compagnie du Central suisse, chargée de l'exploitation de la ligne, avec son personnel et son matériel, choisit les fonctionnaires affectés au tronçon fribourgeois.

Ce furent:

Chef de gare à Balliswyl: *Leimbacher, Joseph, de Fribourg.*

Receveur aux voyageurs et télégraphiste: *Siffert, négociant à Fribourg.*

Receveur aux bagages, aide-télégraphiste: *J. Jos. Aeby, de Fendringen.*

Aide aux marchandises: *Joseph Blanc, à Fribourg.*

Chef de station à Flamatt: *Antoine Ackermann, capitaine à Fribourg.*

Concierge à la gare de Balliswyl: *Moser, Nicolas, à Fribourg.*

Garde de nuit: *Haymoz, François, à Fribourg.*

* * *

En remisant les drapeaux et les oriflammes de la fête, le bon peuple fribourgeois s'aperçut que l'envers de l'étoffe était beaucoup moins chatoyant que l'endroit.

A l'heure même où s'ouvrait cette première ligne de chemin de fer dans notre canton, la Compagnie qui l'établissait était sous menace de faillite.

L'appel des actions de priorité, dont le succès devait fournir la mesure de la confiance publique dans l'avenir de l'entreprise, fut à peu près stérile. Sur une somme approximative de 6 millions, la souscription ne donna que 350 000 fr. dont seulement fr. 228 850.— avaient été versés.

Au début de l'année 1860, l'entreprise eut un instant l'espoir de voir les cantons de Berne et de Genève lui apporter l'appui d'une prise d'actions. Une conférence à ce sujet eut lieu à Berne le 25 janvier 1860, au cours de laquelle on envisagea une fusion de notre Compagnie avec celle de l'Est-Ouest concessionnaire de la ligne Berne-Lucerne. Mais les embarras financiers de cette dernière Société déterminèrent le canton de Berne à rompre les négociations, et sa retraite entraîna celle de Genève. La Compagnie, déçue de ce côté, se retourna vers les banquiers de Bâle, de Londres et d'Allemagne. Mais personne ne voulut aventurer des fonds dans une entreprise de ce genre, étant donné le discrédit dans lequel les entreprises suisses de chemin de fer étaient enfoncées.

Toutes portes closes, la Compagnie s'en vint crier famine chez le Gouvernement. Elle lui demanda, le 24 mai 1860, la seconde tranche de sa souscription. Tout ce que le Gouvernement put faire, fut de rendre à l'entreprise les $\frac{2}{5}$ de son cautionnement.

Le Conseil d'Etat, toutefois, examina très attentivement la situation de la Compagnie. Sur les 28 967 actions émises, représentant une valeur de fr. 14 483 500.— une somme de fr. 9 447 850 était, au premier mai 1860, réalisée ou assurée. On ne pouvait pas espérer sur le solde.

Les ouvrages exécutés étaient alors estimés à francs 12 645 500.— dont fr. 8 921 000.— étaient payés. Il restait encore à verser aux entrepreneurs pour leur travail fr. 3 724 500.— et le parachèvement de la ligne exigerait encore une somme de fr. 13 354 000.—.

Dans ces conditions, la Compagnie, livrée à elle-même, abandonnait l'œuvre commencée. C'était la débâcle.

En cette occurrence, le gouvernement fit front à l'adversité et ne voulut point capituler. Par un long message, il proposa au Grand Conseil d'emprunter la somme de 16 millions et de la prêter à la Compagnie.

Ce projet de sauvetage se discuta dans de mémorables séances du Grand Conseil, les 11, 14, 15, 16 et 18 juin 1860. La Commission parlementaire se divisa en deux camps. MM. Fracheboud, Bondallaz, Dewarat et Vissaula voulaient tout laisser là et ne plus se plonger dans les dettes pour ce malheureux chemin de fer. Une minorité formée de MM. Clément, Kolly et Rod. de Weck, se déclarait disposée, par contre, à poursuivre la besogne à tout prix. Entraîné par les objurgations et les paroles énergiques du Commissaire du gouvernement, M. le conseiller d'Etat Rodolphe de Weck, qui dépensa dans cette lutte pour l'avenir du pays ses forces déjà minées par la maladie, le Grand Conseil, par 40 voix contre 35, décida que le canton de Fribourg accomplirait le nouvel effort qui lui était réclamé.

Le décret rendu autorisait l'Etat à prêter à la Compagnie la somme de 16 millions, à garantir par une hypothèque en premier rang sur toute la ligne. Le Comité de direction sera renouvelé et formé de cinq membres nommés pour quatre ans, trois par le Conseil d'Etat deux et par le Conseil d'administration. Le Conseil d'Etat en désignait le président.

Une proposition de soumettre le décret à la sanction du peuple fut rejetée. En prononçant la clôture de la session, le président du Grand Conseil, M. Wuilleret, adressa aux députés de sages paroles pour les engager à éclairer leurs électeurs sur les raisons qui avaient motivé la décision prise et à calmer les esprits. Ces conseils ne furent toutefois point suivis partout, puisque le gouvernement, en date du 29 juin 1860, se trouva dans l'obligation d'adresser au peuple un avis solennel pour le mettre en garde contre les agitateurs qui lâchaient des protestations et des pétitions contre le décret rendu le 18 juin par le Grand Conseil.

L'emprunt de 16 millions se fit par l'entremise du Syndicat des banquiers de Bâle, qui se montra disposé à s'occuper de cette opération. L'emprunt fut divisé en quatre séries de 4 millions chacune, dont la première fut lancée le 16 juin 1860. L'émission se fit au pair et consista en obligations 5 % partielles de 500, 1000 et 5000 fr. au porteur ou nominatives, au choix.



Rodolphe de Weck de Bussy ¹,
Conseiller d'Etat 1857-1861.

Les deux premières tranches passèrent assez bien, mais ensuite, les banquiers de Bâle se firent tirer l'oreille pour placer les 8 millions restants. Un consortium de banques de Francfort prit en mains la suite de l'opération et se disposa à émettre une première série d'obligations 5 % et à obtenir le solde par des lots-obligations de fr. 15.—. Cette dernière émission ne se fit point aisément, les lots étant frappés de prohibition en Autriche et en Espagne. L'Etat de Fribourg reçut, en tout, de Bâle et de Francfort, fr. 12 545 500.—. Il se procura le reste en négociant des bons du trésor, sur nantissements de titres.

¹ Gracieusement communiqué par sa fille, M^{me} de Landerset-de Weck, à Villars-s.-Glâne,

En retour, la Compagnie dut constituer une hypothèque en premier rang sur son chemin de fer. L'hypothèque de la ligne en territoire vaudois ne put s'effectuer que plus tard, des difficultés de forme ayant été soulevées.

En même temps, l'entreprise sollicita une prolongation du délai qui lui était imparti pour l'achèvement de la ligne, et qui expirait le 31 mai 1861. Un arrêté du Conseil d'Etat du 14 novembre 1860, sanctionné par l'Assemblée fédérale le 2 décembre suivant, fixa le terme d'achèvement au 1^{er} mai 1862.

Pour marquer encore sa bienveillance et sa protection, le canton de Fribourg assimila les immeubles de la Compagnie aux propriétés de l'Etat, les exonérant ainsi de la charge de l'impôt. Le Grand Conseil vota un décret dans ce sens le 19 novembre 1861. Un autre décret, du 21 novembre 1861, statue que les routes construites ou déviées à l'occasion de la construction de la ligne, comme aussi les voies d'accès aux gares et stations, seront classées d'emblée routes cantonales ou communales, et que, dès lors, la Compagnie n'a pas à se soucier de leur entretien.

Au moyen des ressources mises à sa disposition par le canton de Fribourg, la Compagnie put achever, en 1861, la plus grande partie des travaux en chantier, et qui comprenaient les 12 premiers kilomètres depuis Lausanne, le percement du tunnel de Vauderens et la plupart des aménagements de la voie sur le territoire fribourgeois.

On se mit en devoir, à ce moment, de pourvoir aux moyens d'exploitation de la ligne. Le Comité de direction, présidé par M. Rodolphe de Weck, avec Julien Schaller, Eytel-Colladon, Tschann-Zeerleder et Alfred von der Weid, conseiller d'Etat, songea d'abord à remettre cette exploitation à une compagnie déjà en activité. Il espérait que la Compagnie du Central suisse, qui s'était chargée de la mise en activité de la section Balliswyl-Thörishaus, se chargerait également de la ligne entière. Mais les négociations amorcées à cet effet n'aboutirent point. Dans ces conditions, la Compagnie fut contrainte de procurer elle-même le matériel nécessaire. Elle le trouva auprès de deux

usines, la Société industrielle suisse-belge à Neuhausen et la fabrique de machines d'Esslingen. La première livra 40 voitures et 160 wagons, et la seconde, 12 locomotives-tenders à 8 roues, dont quatre couplées et avec avant-train mobile, système Engerth perfectionné. Le coût de ces acquisitions atteignit le total de fr. 1 800 000.—. L'état de la trésorerie de l'entreprise ne lui permettait point de payer comptant. Le paiement devait, suivant les conditions admises, s'échelonner sur un certain nombre d'années, les prétentions des fournisseurs figurant en rang privilégié avant toute autre redevance.

L'entreprise engagea, vers cette même époque, le 26 octobre 1861, M. l'ingénieur Richard Wieland, de Bâle, pour organiser le service de la traction. M. Wieland avait le soin de mettre en marche les trains, d'entretenir et réparer le matériel roulant, de pourvoir au chauffage, à l'éclairage et au nettoyage des voitures moyennant une finance calculée sur la base de 1 fr. 16 par kilomètre de train parcouru. M. Wieland prit en outre à son compte l'exploitation de l'atelier de réparation établi à Fribourg par la Compagnie.

La Compagnie et le canton tout entier subirent, en ce temps-là, une très grande perte par la mort de M. le Conseiller d'Etat Rodolphe de Weck de Bussy, président du Comité de direction. Ce magistrat de haute valeur succomba à la maladie qui le retenait depuis quelques mois éloigné des affaires, avant d'avoir donné toute sa mesure et réalisé les espoirs que le pays avait mis en lui. Le 2 octobre 1861, le Grand Conseil, réuni en session extraordinaire, choisit son successeur en la personne de son frère, Louis Weck-Reynold.

A la fin de l'année 1861, M. Julien Schaller fut appelé au poste de membre de la Direction des chemins de fer bernois.

La première chose que le nouveau président du Comité du Chemin de fer entendit à son entrée en fonctions, fut l'appel au secours de l'entreprise aux abois et derechef à court d'argent.

Il se révéla très promptement que le prêt de 16 millions accordé par l'Etat serait encore insuffisant pour permettre l'achèvement de la ligne. Le coût total, évalué à 28 millions en 1860, dut être modifié à la suite d'une nouvelle expertise et porté à 32 millions.

Les raisons de cette augmentation: travaux supplémentaires exigés par des difficultés imprévues, éboulements, mouvements du terrain; dépassement des prévisions pour les expropriations; frais d'emprunts; retard dans l'ouverture de la ligne à l'exploitation; construction d'un atelier de réparations; déficits de l'exploitation du Genève-Versoix et du Berne-Balliswyl. D'autre part, déchet sur les recettes, les versements des actionnaires étant complectaris.

Cette fois encore, seul le concours de l'Etat pouvait aider l'entreprise à surmonter cette nouvelle crise. Cette assistance s'opéra sous forme de garantie à un emprunt de 7½ millions qui devait enfin suffire à l'achèvement de cette œuvre. Cette garantie fut octroyée par le Grand Conseil au cours de sa séance du 12 avril 1862.

L'emprunt fut contracté auprès des Banques Glyn Mills & C^{ie}, à Londres et Bischoffsheim, Goldschmidt & C^{ie}, à Paris, le 22 mai 1862. L'emprunt de 300 000 livres sterling était divisé en 3000 obligations de 100 livres chacune, émises au cours de 95, intérêt 6%, prenant cours dès le 1^{er} avril 1862 et payable par semestre. Remboursement par annuité et voie de tirage au sort, commençant en 1866 et finissant au 1^{er} avril 1869. Hypothèque en premier rang sur la ligne Lausanne-frontière bernoise et garantie de l'Etat de Fribourg pour le capital et les intérêts. Commission de 10 000 livres sterling aux négociateurs.

Au 30 juin 1862, les prêteurs avaient déjà versé fr. 2 803 000.— ce qui permit d'achever la construction de la ligne.

(A suivre.)