

# Alexandre GOTTSCHALK

Parmi les Ingénieurs civils qui ont honoré leur profession par l'étendue de leurs connaissances, l'activité qu'ils ont déployée et les services qu'ils ont rendus, il en est peu qui se soient acquis autant de titres à la considération et à l'estime de leurs collègues que M. GOTTSCHALK, que ses nombreux amis conduisaient, il y a quelques jours, à sa dernière demeure.

Alexandre Gottschalk était né à Saint-Petersbourg, le 13 août 1834, d'un père danois et d'une mère française, mais la plus grande partie de son existence s'est écoulée en France, où il était venu tout jeune et où il s'était fait naturaliser depuis longtemps. Reçu à l'âge de seize ans à l'École Centrale des Arts et Manufactures, il en sortit, en 1853, le premier de sa promotion. Il débuta cette même année à la Compagnie des Chemins de fer du Midi, sous la haute direction des Flachet, Clapeyron et Lechatellier et, après une importante mission en Angleterre, il fut appelé par Flachet à la Compagnie de l'Ouest. En 1857, il entra au service de la grande Société des Chemins de fer russes où il fut un des plus habiles auxiliaires de Collignon et parvint rapidement aux grades les plus élevés. C'est ainsi qu'en 1862 il faisait l'ouverture de la dernière section du chemin de fer de Moscou à Nijni-Novgorod comme Ingénieur en chef faisant fonction de Directeur de la Construction.

De 1863 à 1866, il fut Directeur de l'entreprise du matériel et de la traction du Chemin Nicolas, de Saint-Petersbourg à Moscou, pour le compte des établissements Cail et de Fives-Lille. Il passa ensuite, en 1867, sous les auspices de Talabot, à la Compagnie des Chemins de fer du Sud de l'Autriche, qui sont, comme les chemins de fer russes, une œuvre de création française, et y occupa les importantes fonctions de Directeur du Matériel et de la Traction d'un réseau de plus de 2 000 kilomètres, comprenant les lignes à grandes rampes du Brenner et du Semmering. C'est là qu'il créa un type de locomotives très puissantes, pour torques rampes, qui fut adopté pour la ligne du Mont-Cenis.

De retour en France, en 1878, M. Gottschalk, qui avait déjà obtenu, en 1876, la médaille d'or de la Société des Ingénieurs civils, pour son mémoire sur le Service du Matériel et de la Traction des chemins de fer à grandes rampes, fut nommé vice-président de cette Société, en 1879, et président, en 1880. L'influence qu'il sut exercer sur l'attitude de la Société dans la fameuse polémique qui eut lieu, à cette époque, sur le rachat général des chemins de fer, lui valut d'être nommé membre du Comité consultatif des chemins de fer et, jusqu'à sa mort, il ne cessa d'être l'un des membres les plus actifs et des plus écoutés de ce Comité.

Il prit également une part très active aux négociations qui eurent lieu avec les Pouvoirs publics pour la reconstruction de l'École Centrale des Arts et Manufactures. En 1881, il fut nommé membre du Conseil de perfectionnement de cette École et président de l'Association amicale de ses anciens élèves.

En 1882, il fut appelé à siéger au Comité de l'Exploitation technique des chemins de fer. En sa double qualité de membre des deux Comités, Consultatif et Technique, des chemins de fer, où il a été plus de deux cents fois rapporteur, M. Gottschalk fut désigné pour faire partie des Commissions les plus importantes nommées par le ministre des Travaux publics pour étudier des questions spéciales; Nous rappellerons, enfin, qu'il avait été pendant longtemps Ingénieur-Conseil de la Banque de Paris et des Pays-Bas.

Les hautes fonctions occupées par M. Gottschalk et la compétence dont il fit preuve dans les missions qui lui ont été confiées, lui avaient naturellement valu de nombreuses distinctions honorifiques. Il avait été en particulier, nommé chevalier de la Légion d'honneur en 1877, sur la proposition de M. Talabot, et promu officier en 1890, sur la proposition de M. A. Picard, président du Comité consultatif des Chemins de fer, et de M. Félix Faure, alors député, à la suite d'un rapport très important fait par lui sur la concurrence du port d'Anvers contre celui du Havre.

Les obsèques de l'éminent Ingénieur dont nous venons de résumer brièvement la brillante carrière, ont été célébrées le 24 février, en l'église de la Madeleine. L'inhumation a eu lieu au Père-Lachaise, où plusieurs discours ont été prononcés.

Au nom du Conseil d'administration des chemins de fer de l'État dont M. Gottschalk était membre, M. Metzger, Inspecteur général des Ponts et Chaussées, Directeur de ce réseau, s'est fait tout d'abord l'interprète des regrets causés par la perte de ce précieux collaborateur en s'attachant plus particulièrement à faire ressortir les qualités dominantes de son esprit :

Quand Gottschalk, a-t-il dit, exposait une affaire avec ce parler un peu lent qui lui était familier, il avait vite fait de conquérir et de convaincre ses auditeurs ; il ne se perdait pas dans des détails, il savait choisir les points intéressants, les arguments les plus saillants et les éclairait des vives lueurs de son intelligence, si bien que les questions les plus ardues, les plus techniques, paraissaient toutes faciles.

M. REYMOND, sénateur, ancien Directeur de l'École Centrale, a ensuite pris la parole au nom de cette École et rappelé combien M. Gottschalk lui était resté attaché, reportant sur elle et sur son enseignement les succès de sa carrière si bien remplie. Il a particulièrement insisté sur les services rendus par lui au moment de la reconstruction de l'École et lors de l'adoption de certaines réformes dans son administration.

M. LOREAU, Président de la Société des Ingénieurs civils de France, a retracé en termes éloquentes la brillante carrière de son prédécesseur et rappelé l'estime et l'autorité dont il jouissait dans cette Société. L'année de sa présidence (1880), a-t-il dit, a été l'une des plus prospères et des plus fécondes que la Société ait parcourues. M. Loreau a rappelé à ce propos que le Gouvernement suivit avec un légitime intérêt l'important débat qui eut alors lieu au sein de la Société, à l'occasion du projet de rachat général des chemins de fer :

Les séances se succédaient animées et bien remplies, sous l'impulsion de ce Président qui, souverainement maître de son sujet, le dirigeait avec une sûreté parfaite et, le moment venu, l'éclairait par les résumés les plus brillants.

M. CHABRIER, Administrateur délégué de la Compagnie Générale Transatlantique, doyen des présidents de l'Association amicale des anciens élèves de l'École Centrale, a exprimé en termes touchants les vils regrets que cause à cette Association la mort de M. Gottschalk. Il a signalé le dévouement particulier que ce dernier n'a cessé d'apporter au placement des élèves, non seulement pendant l'année de sa présidence, mais pendant toute sa carrière.

Enfin M. TRELAT, député, ancien Président de la Société des Ingénieurs civils, a prononcé quelques paroles d'adieu au nom des amis du défunt, et rappelé, en particulier, la part très importante prise par M. Gottschalk à l'exécution du monument qui doit prochainement être inauguré à la mémoire d'Eugène Flachet.

Nous ajouterons, en terminant, que M. Picard, au Comité Consultatif, et M. Orsel, au Comité de l'Exploitation Technique des chemins de fer, ont également tenu à exprimer, dans des allocutions à ces Assemblées, les regrets causés par la perte de leur éminent collègue.

D.