A l'assemblée générale des actionnaires du chemin de fer du Gothard

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Preface**

Zeitschrift: **Rapport de la Direction et du Conseil d'Administration du Chemin de Fer du Gothard**

Band (Jahr): **18 (1889)**

PDF erstellt am: **30.05.2024**

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.

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

http://www.e-periodica.ch

A l'Assemblée générale des actionnaires du chemin de fer du Gothard.

Messieurs,

Nous avons l'honneur de présenter à l'Assemblée générale de la Compagnie du Gothard notre *dix-huitième* Rapport de gestion, comprenant l'exercice de 1889.

I. Bases et étendue de l'entreprise.

Relativement à *l'obligation que nous avons de construire la seconde voie* sur les lignes de montagne Erstfeld-Gœschenen et Airolo-Biasca, le Conseil fédéral suisse, comme nous le disions dans notre 16e rapport de gestion sur l'exercice 1887, nous a astreints par son arrêté du 4 octobre 1887 à procéder à l'exécution de la double voie sur ces lignes et à veiller à ce que la voie à construire soit ouverte à l'exploitation dans le délai de 10 années (à compter du 1er janvier 1887) et dans ce but à ce que les travaux soient bientôt commencés et poussés conformément aux dispositions de cet arrêté. Le Conseil fédéral avait en outre ordonné que les travaux seraient exécutés successivement sur les trois sections de

a) Airolo-Faido,
b) Faido-Biasca,
c) Erstfeld-Gœschenen

dont la première devrait être terminée et livrée à l'exploitation le 1er octobre 1890, la deuxième le 1er octobre 1892 et la troisième le 1er octobre 1896.

Dans ce même arrêté, le Conseil fédéral s'était réservé la faculté d'abréger ces délais dans le cas où une augmentation de trafic l'exigerait et avait stipulé que le cautionnement de 4½ millions déjà versé constituerait une garantie de l'accomplissement des obligations imposées à la Compagnie par le dit arrêté.

Nous avons immédiatement entrepris la construction de la double voie conformément aux prescriptions susénoncées; les travaux ont été dès le début activés de telle sorte que les terrassements de la première section Airolo-Faido étaient terminés en avril 1890 et que la superstructure et par conséquent la section entière sera achevée au plus tard à l'époque fixée par le Conseil fédéral (1er octobre 1890) et le tronçon Rodi-Faido le 1er juin déjà.

Les résultats acquis durant la première période de construction, comme aussi l'accroissement constant du trafic nous ont engagés à examiner l'idée d'une réduction de la durée totale de la construction; nous avons pensé qu'il serait possible de gagner deux années et de terminer la pose de la double voie sur toute la ligne de montagne jusqu'au 1er octobre 1894. Il est vrai que la durée de construction sur chaque section ne sera pas réduite de beaucoup comparativement aux prévisions primitives, mais les travaux d'une nouvelle section seront entrepris plus tôt, c'est-à-dire avant l'achèvement complet de ceux de la section précédente, ce qui accélérera d'autant la marche des travaux.

Cette nouvelle phase de la question nécessitait naturellement de nouvelles négociations avec le Conseil fédéral; l'occasion nous en fut fournie par les Autorités chargées du contrôle supérieur: