

Zeitschrift: Rapport de la Direction et du Conseil d'Administration du Chemin de Fer du Gothard
Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern
Band: 14 (1885)
Vorwort: A l'Assemblée générale des actionnaires du chemin de fer du Gothard
Autor: [s.n.]

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 05.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 des actionnaires du chemin de fer du Gothard notre *quatorzième* rapport de gestion comprenant l'exercice de 1885.

I. Bases et étendue de l'entreprise.

Relativement à la question de savoir si *la position financière de la Compagnie du Gothard lui permet d'exécuter la construction des lignes Lucerne-Kussnacht-Immensee et Zug-Walchwil-Goldau et dans quel ordre ces lignes devront être mises en œuvre*, question réservée à la décision du Conseil fédéral suisse en vertu de l'art. 3 de la Convention supplémentaire du 12 mars 1878 au Traité international du 15 octobre 1869 concernant la construction et l'exploitation du chemin de fer du St-Gothard, notre dernier rapport de gestion vous a déjà appris qu'à la date du 29 avril 1884, le Conseil fédéral avait invité notre Direction à lui présenter dans le délai d'une année les projets et études techniques pour l'exécution des lignes en question et le programme financier pour la formation du capital destiné à la construction de ces deux tronçons, en fournissant la preuve que ce capital est garanti.

La Direction s'est empressée de se conformer à cette invitation en faisant élaborer les projets de construction des deux embranchements et en préparant également la question de la formation du capital, dès que les études techniques furent assez avancées pour permettre d'évaluer approximativement le coût des travaux.

Ces projets furent présentés au Conseil d'administration dans sa séance du 19 mai.

Pour la ligne Lucerne-Kussnacht-Immensee il y avait deux projets en présence: le premier comportait un tracé devisé à fr. 6,630,000 et qui, partant d'Immensee, franchissait le plateau de Meggen avec pentes maximales de 10 ‰ pour se raccorder à la gare actuelle de Lucerne; le second évalué à fr. 9,900,000, s'embranche sur le Central-Suisse à la Sentimatte où serait construite une gare pour le transit des marchandises, contourne la partie nord de la ville de Lucerne et traverse le Meggenwald au moyen d'un long tunnel. Le premier tracé allongerait le trajet de Chiasso ou Luino à Bâle viâ Lucerne d'environ 2 kilomètres comparativement à la voie du Sud de l'Argovie; le second constituerait la ligne directe la plus courte vers Bâle, la voie concurrente étant actuellement plus longue d'environ 1 kilomètre.