

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

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 18 (1889)

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: 19.01.2026

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 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-Göschenen et Airolo-Biasca, le Conseil fédéral suisse, comme nous le disions dans notre 16^e 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 1^{er} 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-Göschenen*

dont la première devrait être terminée et livrée à l'exploitation le 1^{er} octobre 1890, la deuxième le 1^{er} octobre 1892 et la troisième le 1^{er} 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 (1^{er} octobre 1890) et le tronçon Rodi-Faido le 1^{er} 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 1^{er} 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 :