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

Herausgeber: Gotthardbahn-Gesellschaft Luzern

Band: 18 (1889)

Rubrik: Bases et étendue de l'entreprise

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: 05.01.2026

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-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:

en effet le Département fédéral des chemins de fer formula dans sa lettre du 6 août 1889 quelques propositions tendant à modifier le programme de construction de la double voie et notamment aussi à abréger la durée des travaux; le Département nous informait en même temps qu'il désirait discuter préalablement la question dans une conférence.

Nous répondîmes au Département que nous étions d'accord avec lui sur ce dernier point et chargeâmes nos délégués de lui proposer d'abréger de deux années la durée de construction, c'est-à-dire de prévoir l'achèvement des travaux pour le 1er octobre 1894 au lieu du 1er octobre 1896, mais aussi de lui exprimer l'espoir qu'étant donnés le surcroît très considérable de frais qui en résulterait pour la Compagnie et l'emploi prématuré des capitaux prévus au programme financier pour la construction de la seconde voie, le Conseil fédéral renoncerait à exiger de notre part le dépôt à la Caisse d'Etat fédérale d'un cautionnement dont le montant doit être affecté aux travaux de la double voie, et que l'exécution des lignes d'accès au nord Lucerne-Immensee et Zug-Goldau serait différée jusqu'après l'achèvement de la double voie sur la ligne de montagne Erstfeld-Biasca.

Dans la conférence qui eut lieu à ce sujet le 2 novembre 1889, le Chef du Département fédéral des chemins de fer insista vivement pour que la durée des travaux de la double voie fût réduite de 3 années au lieu de 2, de manière que celle-ci soit terminée au 1er octobre 1893 et donna à entendre que dans ce cas le Conseil fédéral accorderait la restitution du cautionnement. Nos délégués se déclarèrent personnellement disposés à adopter une réduction de 3 années, pourvu que des difficultés techniques ne s'y opposent point.

Le rapport de notre Direction technique ayant dans l'intervalle démontré qu'au point de vue technique il était possible d'achever la double voie pour le 1er octobre 1893, nous fîmes savoir au Conseil fédéral, en nous référant à notre entrevue avec le Département des chemins de fer, que nous nous rangions à sa manière de voir quant à la réduction de la durée de construction et qu'à moins d'obstacles exceptionnels nous terminerions la pose de la double voie jusqu'au 1er octobre 1893, bien que cette modification du programme de construction entraîne un surcroît de frais très sensible pour la construction et grève prématurément et plus fortement l'exploitation, toutes raisons qui nous permettent d'espérer qu'en échange de nos concessions le Conseil fédéral voudra bien faire droit à nos demandes.

Par lettre du 7 février 1890, le Conseil fédéral nous répondit qu'il avait accueilli avec satisfaction notre déclaration et l'engagement que nous y prenions d'achever la double voie, sauf empêchements exceptionnels, jusqu'au 1er octobre 1893, délai qu'il peut accepter également et qu'il consentait de son côté à restituer, selon notre désir, le cautionnement d'environ 4½ millions déposé à la Caisse d'Etat fédérale et destiné à couvrir les frais de construction de la double voie, mais que relativement à l'exécution des lignes d'accès au nord, il devait réserver entièrement la décision des Autorités fédérales sur ce point.

Les négociations en Italie pour la concession de la ligne Milan-frontière suisse près Novazzano n'étant pas encore entamées, nous n'avons pas cru devoir, quant à la *construction du tronçon de Mendrisio à la frontière suisse dans la direction de Saronno,* proposer la reprise des pourparlers sur notre demande de concession ajournés par le Département fédéral des chemins de fer (voir notre dernier rapport de gestion, page 5).

II. Organes de l'administration.

L'organisation de l'administration générale n'a subi aucun changement pendant l'exercice de 1889.

Quant à *l'état du personnel des organes de la Compagnie,* nous mentionnerons ce qui suit: les Administrateurs dont les fonctions étaient expirées, ont été réélus comme tels par l'Assemblée