

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): **20 (1891)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

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.

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

Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous présenter notre *vingtième* Rapport de gestion, comprenant l'exercice de 1891.

I. Bases et étendue de l'entreprise.

Dans notre 18^e rapport nous vous avons renseignés en détail sur les délais d'achèvement *de la double voie*, d'après lesquels les II^e et III^e sections (Faido-Biasca et Erstfeld-Göschenen) devraient être ouvertes au service le 1^{er} octobre 1893 au plus tard. Par motifs de nature diverse, nous avons activé les travaux, dont la description se trouve plus loin, avec une grande énergie. Une étude approfondie a démontré ensuite qu'en poussant les travaux d'une manière normale il serait possible de terminer la II^e section le 31 mai 1892 et la III^e le 30 juin 1893, en ce sens que les différents tronçons étant mis successivement en exploitation, ces délais concernent l'achèvement de toute la section respective.

Nous fîmes alors savoir au Département fédéral des chemins de fer que pour le cas où les intérêts du capital de construction pourraient figurer au compte de construction jusqu'au moment où chaque section sera exploitée sur toute son étendue, nous étions disposés à abréger la durée des travaux comme il vient d'être dit.

Par lettre du 20 novembre, le Conseil fédéral nous répondit que ne pouvant qu'approuver les motifs invoqués à l'appui, il acceptait la réduction proposée des délais d'achèvement, comme aussi notre manière de voir au sujet de la comptabilisation des intérêts de construction. En date du 21 novembre, nous avons décidé de terminer l'exécution de la double voie, sauf empêchements exceptionnels, dans les délais indiqués ci-dessus.

Suivant le décret de l'Assemblée fédérale du 19 juin 1890, l'achèvement des travaux des *lignes d'accès au nord* avait été fixé au 1^{er} janvier 1894. A la date du 13 mars 1891 déjà, le Conseil fédéral a prolongé le délai de construction de la ligne Lucerne-Immensee jusqu'au 1^{er} juillet 1894. Or, des questions si compliquées ont surgi lors de la confection des plans, que les travaux ne pourront commencer que dans le courant de l'année 1892 et par conséquent il n'a pas été possible de fixer à nouveau les délais de construction; mais dans les conditions actuelles, une nouvelle prolongation de ces derniers semble inévitable.