

Message

du

Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale, concernant
la concession pour un chemin de fer funiculaire du
lac de Brienz à l'hôtel du Giessbach.

(Du 29 novembre 1878.)

Monsieur le Président et Messieurs,

Les frères Hauser, propriétaires de l'hôtel du Giessbach, près de Brienz, ont l'intention d'établir une communication, au moyen d'un chemin de fer funiculaire, entre leur hôtel et le débarcadère des bateaux à vapeur sur le lac de Brienz. Ce dernier est situé à une distance d'environ 350 mètres de l'hôtel, avec une différence de niveau de 100 mètres à peu près entre ces deux points extrêmes. Le chemin de fer doit franchir cette élévation en ligne droite, au moyen d'une rampe uniforme de 28 ‰. Dans ces conditions, les 160 premiers mètres seront établis sur le terrain naturel, tandis que les 190 mètres restants devront être franchis par un viaduc construit sur un terrain en pente très-irrégulière. Ce viaduc sera composé de 5 arceaux en fer, d'une portée de 38 mètres chacun, reposant sur des piles en pierres. La superstructure de la voie (Oberbau) sera à une seule voie, à l'exception d'une voie d'évitement établie à peu près au milieu de la longueur de la ligne. L'écartement des rails doit être d'un mètre. Une roue dentée, agencée sur l'un des trois essieux de la voiture de transport, s'engrènera dans une crémaillère placée entre les deux rails, tandis que les autres roues rouleront sur ceux-ci, comme dans les voies ferrées ordinaires.

Ce chemin de fer n'est destiné qu'au transport des voyageurs et des bagages. En modification du projet primitif, qui prévoyait

une voiture à voyageurs à un bout de la ligne et un fourgon à bagages à l'autre bout, le transport s'effectuera au moyen de deux voitures à voyageurs de 48 places chacune, avec un petit compartiment séparé pour y déposer les bagages. Chacune de ces voitures sera fixée à l'extrémité d'un câble en fer, qui se déroulera autour d'une poulie installée à la partie supérieure de la voie ferrée, de telle façon que le poids du véhicule descendant entraîne le véhicule montant jusqu'au sommet de la rampe. Afin de donner au véhicule descendant le poids nécessaire pour qu'il puisse surmonter le poids du véhicule montant et entraîner celui-ci, on placera au-dessous de chacun de ces véhicules un réservoir à eau que l'on videra ou que l'on remplira, afin de pouvoir, à volonté, régler la marche du train. La vitesse de celui-ci ne doit pas être supérieure à 60 mètres par minute.

Chaque voiture est munie de deux freins agissant sur la roue dentée, afin qu'on puisse, si le câble venait à se rompre, arrêter le train immédiatement. Chacun de ces freins agit automatiquement et est assez puissant, à lui seul, pour produire l'effet voulu.

Le câble en fer qui servira à la marche du train est calculé pour la traction maximum d'un train complètement chargé et pesant 3200 kilogrammes. Le coefficient de sécurité est de 12 fois le poids maximum.

MM. Hauser ne réclament pas de droit d'expropriation pour ce chemin de fer, attendu qu'ils ont déjà acquis par contrat tout le terrain qui leur est nécessaire et qui ne leur appartenait pas en propre.

Le chemin de fer dont il s'agit est principalement destiné aux voyageurs qui visitent l'hôtel et la chute du Giessbach.

Pour répondre au caractère de cette entreprise, MM. Hauser conservent l'organisation tout entière du service de la traction (art. 7 de la concession), avec la seule restriction qu'ils sont tenus, pendant la saison d'été, de mettre un train en coïncidence avec chaque bateau à vapeur arrivant ou partant. Il ne peut y avoir non plus qu'une seule classe de voitures (art. 8) et une taxe unique pour les voyageurs (art. 10). Toutefois, celle-ci est considérée comme une taxe maximale, et il est toujours loisible aux propriétaires de la voie ferrée de la réduire suivant qu'ils le jugeront à propos. Il ne sera perçu de taxe pour les bagages que lorsque la personne à laquelle le bagage appartient ne profitera pas du même train.

La construction et l'exploitation de ce chemin de fer sont placées sous la haute surveillance de la Confédération (art. 1^{er} de la concession). Si nous déclarons que toutes les lois et ordonnances

relatives aux chemins de fer sont aussi applicables à un chemin de fer funiculaire, nous savons bien qu'en prenant, dans l'exécution, cette phrase à la lettre, cela pourrait donner lieu à des singularités de toute nature; cependant, nous croyons pouvoir admettre que les autorités examineront chaque fois jusqu'à quel point la législation générale en matière de chemins de fer est applicable au chemin de fer du Giessbach, et nous estimons qu'il vaut mieux s'en tenir aux prescriptions ordinaires que d'adopter des dispositions exceptionnelles qui ne peuvent également pas prévoir toutes les éventualités.

Les conditions de la surveillance immédiate de la construction et de l'exploitation sont réglées par les dispositions des articles 3, 5 et 6.

Les demandeurs sont d'accord sur toutes les prescriptions de la concession, y compris celle qui fixe le terme de la concession à 80 ans (art. 2). De même, le Gouvernement, du Canton de Berne n'a présenté aucune objection.

Eu égard au caractère et à l'exiguïté de l'entreprise en question, nous ne croyons pas devoir introduire d'autres dispositions dans le projet de concession que celles qui y sont contenues.

Il y a encore une question que l'on pourrait certainement soulever; c'est celle de savoir si la ratification fédérale est nécessaire pour un chemin de fer du genre de celui projeté par les demandeurs. A ce propos, il nous paraît devoir être répondu affirmativement, ne fût-ce que pour se conformer aux prescriptions de l'art. 1^{er} de la loi fédérale sur les chemins de fer, du 23 décembre 1872. D'autre part, il ne faut pas perdre de vue le fait que, lors même que, par sa nature même, le chemin de fer funiculaire du Giessbach est principalement la propriété de l'hôtel de ce nom, il n'en est pas moins destiné au transport d'un grand nombre de personnes, et qu'en conséquence une surveillance convenable de cette ligne a, dans tous les cas, une importance pratique pleine et entière.

Nous vous recommandons donc d'accorder votre ratification à l'arrêté fédéral ci-après, et nous saisissons en même temps cette occasion, Monsieur le Président et Messieurs, pour vous renouveler l'assurance de notre haute considération.

Berne, le 29 novembre 1878.

Au nom du Conseil fédéral suisse,
Le Président de la Confédération:
SCHENK.

Le Chancelier de la Confédération:
SCHIESS.

Projet.

Arrêté fédéral

portant

concession par un chemin de fer funiculaire depuis le débarcadère des bateaux à vapeur du Giessbach, sur le lac de Brienz, jusqu'à l'hôtel du Giessbach.

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

de la

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande des frères Hauser, propriétaires de l'hôtel du Giessbach, près de Brienz, du 24 octobre 1878;

vu le message du Conseil fédéral du 29 novembre 1878,

arrête:

Il est accordé aux frères Hauser, propriétaires de l'hôtel du Giessbach près de Brienz, une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer funiculaire avec moteur hydraulique, depuis ce débarcadère sur la rive du lac de Brienz près de la chute du Giessbach jusqu'à l'hôtel de ce nom, aux conditions renfermées dans les articles suivants.

Art. 1^{er}. Les lois fédérales et toutes les autres prescriptions des autorités fédérales au sujet de l'établissement et de l'exploitation des chemins de fer suisses devront être strictement observées, quelle que soit l'époque de leur mise en vigueur.

Art. 2. La concession est accordée pour le terme de quatre-vingts ans à dater du 1^{er} janvier 1879.

Art. 3. Les travaux de construction de la voie, ainsi que les installations nécessaires pour l'exploitation de la ligne, ne peuvent se faire que d'après des plans d'exécution qui seront auparavant soumis au Conseil fédéral. Celui-ci a le droit, même après avoir ratifié ces plans, de demander qu'il y soit apporté les modifications qui pourront lui paraître nécessaires pour garantir la sécurité publique.

Art. 4. La ligne concessionnée devra être entièrement achevée et livrée à l'exploitation d'ici au 15 juin 1880 au plus tard.

Art. 5. Les propriétaires du chemin de fer devront fournir aux fonctionnaires fédéraux chargés de la surveillance de la ligne, au point de vue de la construction ou de l'exploitation, les moyens de remplir leur mandat, en leur permettant d'inspecter en tout temps toutes les parties de la voie et du matériel, et en mettant à leur disposition le personnel et le matériel nécessaires.

Art. 6. Le Conseil fédéral peut exiger que les fonctionnaires ou employés de la ligne qui donneraient lieu, dans l'exercice de leurs fonctions, à des plaintes fondées, et contre lesquels les propriétaires du chemin de fer ne prendraient pas de leur chef les mesures nécessaires, soient rappelés à l'ordre, punis ou même, en cas de nécessité, destitués.

Art. 7. Le chemin de fer du Giessbach est destiné uniquement au transport de voyageurs et de leurs bagages.

Le nombre de trains qui doivent circuler journellement sur la ligne et les horaires y relatifs seront déterminés par les propriétaires eux-mêmes. Cependant, pendant la saison d'été (du 15 juin au 15 septembre), il faut, en tout cas, que chaque bateau à vapeur arrivant au débarcadère du Giessbach, ou en partant, corresponde avec un train montant ou descendant.

Art. 8. Il n'y aura, pour le transport des voyageurs, qu'une seule classe de voitures, dont le système sera soumis à l'approbation du Conseil fédéral.

Art. 9. La vitesse des trains ne doit pas être supérieure à 60 mètres par minute.

Art. 10. La taxe pour une course montante ou descendante est fixée à un franc par personne adulte; les enfants au-dessous de 10 ans ne paient que cinquante centimes. Cette taxe donne droit à une course de retour pendant le cours de la même saison.

Le bagage que les voyageurs prennent avec eux dans le train est transporté gratuitement.

Le bagage d'un voyageur qui ne profite pas du train qui le transporte est taxé comme suit:

jusqu'à un poids de 25 kilogrammes 25 centimes
au delà d'un » » 25 » 50 »

Art. 11. Le Conseil fédéral est chargé de l'exécution des prescriptions de la présente concession, qui entrera en vigueur dès le jour de sa promulgation.

Message du Conseil fédéral à la haute Assemblée fédérale, concernant la concession pour un chemin de fer funiculaire du lac de Brienz à l'hôtel du Giessbach. (Du 29 novembre 1878.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1878
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	54
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.12.1878
Date	
Data	
Seite	388-393
Page	
Pagina	
Ref. No	10 065 187

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.