

## Message

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale

concernant

la concession de tramways électriques dans le  
canton de Zoug.

(Du 27 novembre 1896.)

Monsieur le président et messieurs,

Par requête du 14 juillet 1894 MM. le D<sup>r</sup> *Du Riche-Preller* de Londres, ingénieur et électro-technicien à Zurich, et *E. Stauder*, directeur du chemin de fer du Zurichberg, à Zurich, formant l'« entreprise de chemins de fer routiers suisses », ont demandé une concession pour l'établissement et l'exploitation de tramways électriques sur les lignes ci-après :

- I. *Zoug-Ægeri-Sattel* ;
- II. *Zoug-Baar-filature de la Lorze* ;
- III. *Nouveau Ægeri-Edlibach-Menzingen* ;
- IV. *Zoug-Cham*.

Le mémoire technique explique que la solution pratique du problème qui tend à relier par voie ferrée les communes de la vallée avec celles de la montagne dans le canton de Zoug, tout en tenant compte des communes schwyzoises de Morgarten et de Sattel, ainsi que du raccordement au chemin de fer du Sud-Est à

Sattel, ne peut être obtenue que par des chemins de fer routiers (tramways) : l'établissement de chemins de fer à voie normale reviendrait trop cher par rapport au rendement, ainsi que les exemples tirés du voisinage l'ont démontré (lignes du Sud-Est et du Sihlthal). Les avantages décisifs qu'offre le tramway à traction électrique seraient les suivants :

- a. Les frais d'établissement et d'exploitation sont moins élevés et ils correspondent aux conditions de trafic de la contrée ;
- b. le chemin de fer peut atteindre directement les localités, les desservir d'une façon plus avantageuse et développer ainsi plus rapidement le trafic ;
- c. la traction au moyen de l'électricité permet d'utiliser d'une manière beaucoup plus complète la force motrice et offre aux habitants des localités desservies par la voie ferrée l'occasion de circuler plus fréquemment et d'une manière plus commode que cela ne serait possible avec le matériel ordinaire de chemin de fer ou avec les voitures motrices à la vapeur (comme par exemple celles exploitées à Stockholm, à Saarbruck et à Tours) ;
- d. la traction au moyen de l'électricité permet de franchir en toute sécurité et avec simple adhérence des rampes dépassant 8 %.

Deux routes se présentent pour le tracé le plus pratique destiné à relier les communes de la vallée à celles de la montagne : soit de Zoug à Ægeri et Sattel par Baar, Hinterburg et Edlibach (Menzingen) ou de Zoug directement à Ægeri et Sattel par Allenwinden avec embranchement sur Baar et éventuellement sur Menzingen. En considération du fait que les intérêts cantonaux des diverses communes se concentrent à Zoug et qu'en outre la capitale du canton gagnera beaucoup en importance comme point de réunion du trafic lorsque la ligne d'accès au Gothard Zurich-Thalweil-Zoug-Goldau sera ouverte à l'exploitation, le raccourcissement direct entre Zoug et Ægeri ou Sattel par Allenwinden, avec embranchement sur Baar, Cham et éventuellement Menzingen, est dans tous les cas indiqué et il doit par conséquent être maintenu en principe, malgré la plus grande longueur kilométrique du parcours.

Les habitants des communes de Zoug, Cham, Baar, Menzingen, Ægeri, Morgarten et Sattel, desservies directement par les différentes lignes sont au nombre de 25,000, ou de 730 par kilomètre de voie ferrée. Il y a lieu de faire ressortir en outre l'importance industrielle de la contrée (fabrique de quincaillerie de Zoug, filatures de coton de la Lorze et d'Ægeri, etc.) et la riche production de bois et de matériaux de construction provenant des carrières de

molasse. Un autre avantage pour les finances cantonales, ainsi que l'expérience l'a démontré, réside dans le fait que les routes seront moins utilisées et qu'il en résultera une économie sur les frais d'entretien. L'administration fédérale des postes obtiendra aussi par là une amélioration essentielle et une diminution des frais du service postal.

D'accord avec la concession obtenue du conseil cantonal de Zoug les demandeurs en concession, par requête du 8 juin 1896, ont modifié leur projet en ce sens qu'ils l'ont restreint aux lignes :

- I. Zoug-Baar (Ziegelbrücke, soit filature de la Lorze) ;
- II. Zoug-Cham, et
- III. Zoug-Oberägeri, éventuellement avec embranchement Baar-Moosrank et Moosrank-Menzingen (au lieu de Zoug-Ægeri-Sattel et du raccordement de cette ligne avec Menzingen).

La ligne *Zoug-Baar-filature de la Lorze* a son point de départ à la maison de ville, cas échéant à la maison d'école de Zoug et est située, dans toute sa longueur, sur la route cantonale jusqu'au pont de la Lorze, avant lequel elle s'infléchit dans la direction de la halle de chargement de la filature de la Lorze, pour se terminer à cet endroit après un parcours total de 4,5 km.

La ligne *Zoug-Cham* s'embranchement sur la place de la poste pour atteindre la route de Cham qu'elle suit jusqu'au centre de cette localité. Des haltes sont prévues au Schutzensengel, à la Lorze et à la Kollermühle. Longueur totale 5,3 km.

Le point de départ de la ligne *Zoug-Oberägeri* est également à la maison de ville, ou à la maison d'école de Zoug. De la Kollinsplatz la ligne monte par les tilleuls et suit la route cantonale jusqu'à Moosrank (3,075 km.) où une déviation d'un kilomètre est nécessaire pour éviter le brusque détour de la route entre Moosrank et Inkenberg. De cette dernière localité la ligne suit de nouveau la route cantonale jusqu'à Oberägeri (11,70 km.). Des stations ou haltes sont prévues à proximité de Loretto-Gütsch, Moosrank, Inkenberg, Egg, Allenwinden, Nouveau Ægeri (scierie et filature), filature d'Unterägeri, Unterägeri et Oberägeri.

Les embranchements *Baar-Moosrank* et *Moosrank-Menzingen* suivraient des routes qui sont encore à établir ; les conditions relatives figurent à l'article 6 du projet de concession.

Les rayons minima, qui ne se présenteront qu'exceptionnellement, seront de 30 m. pour la ligne Zoug-Baar, 35 pour Zoug-Cham et 40. pour Zoug-Oberägeri. La rampe maximale pour les différentes lignes sera de 2, 3,33 et 6,66 ‰.

L'écartement des rails sera de 1 m, de sorte que sur les routes de 7, 6 et 5 m, de largeur il restera un espace libre de 4,75, 3,50

et 3,25 m. mesuré du rail intérieur jusqu'au bord opposé de la route.

Pour la superstructure l'on emploiera des rails d'acier avec des traverses en fer, en outre des contre-rails dans la ville de Zoug, dans les courbes d'un petit rayon, aux traversées pavées des routes, aux passages à niveau d'autres voies ferrées.

L'emplacement définitif de l'usine génératrice, des remises, des ateliers de réparations, etc. n'est pas encore déterminé.

Pour le système d'exploitation l'on prévoit des conduites aériennes de 5,5 m. au-dessus des rails, avec des consoles à équidistances de 30 m., des voitures motrices pour 32 à 36 personnes, munies chacune de deux moteurs d'ensemble 60 chevaux de force pour une tension de 600 volts, des trucks pour voitures et des wagons de 5 t. En hiver les voitures à voyageurs seront chauffées et leurs plateformes protégées par des vitrages.

Le devis estimatif est établi comme suit :

Superstructure et équipement . . . . .	fr.	955,000
Déviations, pavages, croisements à niveau, travaux de défense et autres . . . . .	»	115,000
Acquisitions de terrains et de bâtiments . . . . .	»	80,000
Ateliers de réparations et remises . . . . .	»	23,000
Installation électrique avec transmission et conduites . . . . .	»	520,000
Matériel roulant . . . . .	»	272,000
Plans définitifs de construction, direction des travaux et administration . . . . .	»	30,000
Imprévu . . . . .	»	115,000
Intérêts pendant la construction . . . . .	»	85,000
		<hr/>
Total	fr.	2,200,000

Les recettes sont estimées comme suit :

Transport des voyageurs 400,000 passagers, à 45 centimes en moyenne . . . . .	fr.	180,000
Transport des marchandises 20,000 t. à 3 francs en moyenne . . . . .	»	60,000
Transport des bagages, des lettres et colis postaux . . . . .	»	6,000
		<hr/>
	fr.	246,000

*Dépenses de l'exploitation* pour environ 270,600 km. de train, y compris les versements aux fonds de réserve et de renouvellement, à 50 centimes . . . . .

Excédent fr. 110,700

ce qui permettrait de payer 5 % d'intérêt du capital d'établissement.

Par requête du 11 septembre 1896 le conseil exécutif du canton de Zoug nous informait que, dans sa séance du 16 juillet 1896, le conseil cantonal avait autorisé l'usage des routes en question. Il remettait en même temps au Département des Chemins de fer la concession cantonale précédée d'un projet de concession fédérale. Le conseil exécutif fit en même temps observer que le conseil cantonal se réservait de revenir sur sa décision et de révoquer la concession qu'il a accordée pour le cas où le projet de concession fédérale subirait des modifications importantes.

Les négociations réglementaires ont eu lieu le 12 courant; il en est résulté l'adhésion unanime au projet d'arrêté dont la teneur suit. Ce projet nous suggère les observations ci-après:

*Article 6.* Le Département des Chemins de fer avait proposé de dire simplement après la première phrase: « Pour les embranchements le Conseil fédéral fixera éventuellement les délais plus tard. » Le représentant du gouvernement de Zoug a toutefois fait observer que cette rédaction offrait trop peu de garanties aux communes intéressées que les embranchements seraient établis le plus tôt possible et qu'il convenait au contraire d'admettre la rédaction figurant dans le projet de concession fédérale qui précède la concession zougnoise. Nous avons en conséquence fait droit à cette demande, car, sans cela, l'on aurait pu s'attendre à ce que le conseil cantonal de Zoug revint sur sa décision et révoquât l'autorisation d'utiliser les routes.

*Article 12.* Cet article a été admis sur le désir des demandeurs en concession, le système d'exploitation devant d'abord avoir fait ses preuves avant que l'on puisse organiser le service des marchandises.

Les taxes aux articles 16, 18 et 19 répondent aux conditions de l'exploitation.

Nous vous recommandons l'acceptation du projet d'arrêté ajouté au présent message et vous prions d'agréer, monsieur le président et messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 27 novembre 1896.

Au nom du Conseil fédéral suisse,

*Le président de la Confédération:*

A. LACHENAL.

*Le chancelier de la Confédération:*

RINGIER.

Projet.

## Arrêté fédéral

portant

concession de tramways électriques dans  
le canton de Zoug.

---

### L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

DE LA

### CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu la demande de l'entreprise de chemins de fer routiers (D<sup>r</sup> Du Riche-Preller, ingénieur, et E. Stauder, directeur du chemin de fer du Zurichberg, à Zurich), du 14 juillet 1894, complétée par requête du 8 juin 1896;

vu le message du Conseil fédéral du 27 novembre 1896,

*arrête :*

Il est accordé à MM. le D<sup>r</sup> *Du Riche-Preller*, ingénieur, et *E. Stauder*, directeur du chemin de fer du Zurichberg, à Zurich, pour le compte d'une société par actions à constituer, une concession pour l'établissement et l'exploitation de *tramways électriques* de *Zoug à Baar* (Ziegelbrücke, soit filature sur la Lorze), de *Zoug à Cham* et de *Zoug à Oberägeri*, éventuellement avec embranchement de *Baar à Moosrank* et de *Moosrank à Menzingen*, aux conditions renfermées dans les articles suivants.

Art. 1<sup>er</sup>. 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 70 ans à dater du jour du présent arrêté.

Art. 3. Le siège de la société est à Zoug.

Art. 4. La majorité des membres de la direction et du conseil d'administration ou comité central devra être composée de citoyens suisses ayant leur domicile en Suisse.

Art. 5. Dans le délai de 12 mois à dater de l'acte de concession, les concessionnaires devront présenter au Conseil fédéral les documents techniques et financiers prescrits par la loi ou les règlements pour les lignes Zoug-Baar (Ziegelbrücke), Zoug-Cham et Zoug-Oberägeri, ainsi que les statuts de la société.

Les travaux de terrassement pour l'établissement de la voie devront commencer dans le délai de 6 mois après l'approbation des plans.

Art. 6. Dans le délai de 18 mois à partir du commencement des travaux, les trois lignes désignées ci-dessus devront être terminées et remises à l'exploitation, sous réserve de l'achèvement préalable et en temps utile de la correction de la Langgasse à Baar aux frais du canton de Zoug.

Lorsque les nouvelles routes Baar-Moosrank, Moosrank-Schönbrunn-Ægeri avec embranchement sur Menzingen seront établies sur une largeur de 5  $\frac{1}{2}$  mètres avec des rampes favorables, les concessionnaires sont tenus de transférer sans indemnité le tramway Moosrank-Allenwinden-Ægeri sur la nouvelle route et d'achever les embranchements Baar-Moosrank et Moosrank-Menzingen pour les livrer à l'exploitation une année après au plus tard.

Cette obligation d'établir les nouveaux embranchements tombera toutefois si les travaux pour la construction de la nouvelle route Baar-Moosrank ne sont pas entrepris par le canton dans le délai de 4 ans et ceux de la route Moosrank-Schönbrunn-Ægeri dans celui de 12 ans.

Art. 7. L'exécution de la construction, ainsi que des installations nécessaires à l'exploitation du tramway, ne pourra avoir lieu que sur la base de plans qui seront préalablement soumis au Conseil fédéral et approuvés par lui.

Le Conseil fédéral est autorisé, même après l'approbation des plans, à exiger qu'il y soit introduit des modifications dans le cas où elles seraient nécessitées par la sécurité de l'exploitation.

Art. 8. Le tramway sera construit à simple voie avec écartement des rails de 1 mètre.

Art. 9. Les objets présentant un intérêt scientifique et qui viendraient à être mis au jour par les travaux de construction,

tels que fossiles, monnaies, médailles, etc., sont la propriété du canton de Zoug et devront être remis sans frais au gouvernement de ce canton.

Art. 10. L'administration du tramway devra 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, des stations et du matériel, en mettant à leur disposition le personnel et le matériel nécessaires.

Art. 11. Le Conseil fédéral peut exiger que les fonctionnaires ou employés de la compagnie qui donneraient lieu, dans l'exercice de leurs fonctions, à des plaintes fondées et contre lesquels la compagnie ne prendrait pas, de son chef, les mesures nécessaires soient rappelés à l'ordre, punis ou même, en cas de nécessité, destitués.

Art. 12. Le transport des marchandises et du bétail devra commencer à fonctionner un an au plus tard après l'ouverture du service des voyageurs.

Art. 13. La compagnie devra se soumettre au règlement de transport des chemins de fer suisses. Si des modifications sont jugées nécessaires, elles ne pourront être appliquées qu'avec l'autorisation du Conseil fédéral.

Art. 14. D'une manière générale, la compagnie a la faculté de fixer le nombre des trains journaliers et leurs horaires.

Néanmoins, le transport des voyageurs devra avoir lieu au moins 12 fois par jour sur les lignes de plaine et 5 fois sur les lignes de montagne, dans les deux directions.

La fixation de la vitesse des trains est réservée au Conseil fédéral.

Art. 15. Pour le transport des voyageurs la compagnie établira une classe de voitures seulement, dont le type sera soumis à l'approbation du Conseil fédéral.

La compagnie devra toujours faire son possible pour que toutes les personnes qui se présentent pour prendre des billets pour un train soient transportées par ce train.

Art. 16. La compagnie est autorisée à percevoir, pour le transport des voyageurs sur les lignes de plaine, des taxes dont le maximum est fixé à 7 centimes et sur la ligne de montagne à 10 centimes par kilomètre de la voie ferrée.



Les enfants au-dessous de trois ans et n'occupant pas un siège à part seront transportés gratuitement; ceux de trois à dix ans révolus, à raison de la moitié de la taxe.

Chaque voyageur a droit au transport gratuit de dix kilogrammes de son bagage qu'il garde avec lui, à condition que ces objets ne soient pas de nature à incommoder les autres voyageurs dans la voiture.

Le surplus des bagages peut être soumis à une taxe dont le maximum est fixé à 6 centimes par 100 kilogrammes et par kilomètre.

La compagnie est tenue d'accorder une réduction d'au moins 20 % de la taxe ordinaire pour les billets d'aller et retour.

La compagnie est tenue de délivrer des billets d'abonnement à taxes réduites, à des conditions à arrêter d'accord avec le Conseil fédéral.

Art. 17. Les indigents qui justifieront de leur qualité par un certificat de l'autorité compétente devront être transportés pour la moitié de la taxe. Sur l'ordre donné par les autorités de police fédérales ou cantonales, les individus en état d'arrestation devront également être transportés en chemin de fer. Un règlement à élaborer par le Conseil fédéral fixera les dispositions ultérieures à ce sujet.

Art. 18. Le maximum de la taxe pour le transport du bétail est fixé comme suit, par tête et par kilomètre.

Chevaux, mulets et poulains de plus d'un an, 20 centimes.

Taureaux, bœufs, vaches, génisses, ânes et jeunes poulains, 15 centimes.

Veaux, pores, moutons, chèvres et chiens, 7 centimes.

Pour le transport de troupeaux remplissant un wagon entier, les taxes seront réduites de 20 % au moins.

Art. 19. Le tarif établira, pour les marchandises, des classes, dont la plus élevée sur la ligne de montagne ne paiera pas plus de 4,5 centimes et sur la ligne de plaine plus de 3 centimes, et la plus basse plus de 2,5 centimes sur la ligne de montagne et de 1,5 centime sur la ligne de plaine par 100 kilogrammes et par kilomètre.

Le transport des marchandises par wagon complet (c'est-à-dire au moins 5000 kilogrammes ou cinq tonnes) jouira d'un rabais sur le transport par colis.

Les matières premières utilisées principalement par l'agriculture et l'industrie, telles que le bois, la houille, le minerai, le fer, le sel, les pierres, les engrais, etc., par wagon complet, devront être taxées aussi bas que possible.

Pour le transport de numéraire et d'objets précieux avec valeur déclarée, la taxe doit être calculée de manière à ne pas dépasser un centime par kilomètre pour une valeur de 1000 francs.

Les charges de produits agricoles que leurs porteurs voyageant avec un train de voyageurs emmènent avec eux, bien que dans des wagons à part, et reprennent immédiatement après leur arrivée au lieu de destination sont exemptes de taxes, en tant qu'elles ne

Sont exemptes de taxe, sur les trains de voyageurs, les paquets contenant des produits agricoles ne dépassant pas le poids total de 15 kilos, même s'ils sont transportés dans des wagons à part, à condition que leurs porteurs voyagent dans le même train et les reprennent immédiatement à l'arrivée au lieu de destination. Ce qui excède les 15 kilos est assujéti à la taxe ordinaire des marchandises.

La compagnie est autorisée à fixer, à son gré, les taxes pour le transport de véhicules de tout genre et d'objets de nature exceptionnelle.

Le minimum de la taxe de transport d'un colis peut être fixé à 40 centimes.

Art. 20. Dans les cas de nécessité et spécialement lorsque les denrées alimentaires sont exceptionnellement chères, la compagnie est tenue d'introduire momentanément un tarif spécial inférieur pour le transport du blé, de la farine, des légumes, des pommes de terre, etc. Les conditions de ce tarif seront fixées par le Conseil fédéral sur le préavis de l'administration du chemin de fer.

Art. 21. Dans la stipulation des taxes, les fractions d'un kilomètre seront comptées pour un kilomètre entier. En ce qui concerne le poids, les envois jusqu'à 20 kilogrammes seront comptés pour 20 kilogrammes pleins. L'excédent de poids est calculé par unités de 10 kilogrammes, chaque fraction de 10 kilogrammes étant comptée pour une unité entière. Pour les envois de numéraire et de valeurs, les fractions de 500 francs seront comptées pour une somme de 500 francs. Si le chiffre ainsi obtenu n'est pas exactement divisible par 5, on peut le porter au chiffre supérieur divisible par 5.

Art. 22. Les chiffres de taxes établis par les articles 16, 18 et 19 ne sont applicables qu'aux transports d'une station à l'autre. Les marchandises devront être livrées par l'expéditeur aux places

de chargement des stations et devront être prises par le destinataire à la station d'arrivée. Toutefois, la compagnie doit établir d'elle-même, aux stations principales, une organisation convenable pour camionner les marchandises du domicile de l'expéditeur à la gare et de celle-ci au domicile du destinataire. Le chargement et le déchargement des marchandises sont à la charge de la compagnie, et l'on ne doit, dans la règle, prélever aucune taxe spéciale pour cela. On ne peut déroger à cette règle qu'avec l'assentiment du Conseil fédéral, pour certaines classes de marchandises chargées par wagons entiers, pour les animaux vivants et autres objets dont le chargement est accompagné de difficultés particulières.

Art. 23. On établira des règlements et des tarifs spéciaux pour les détails du service de transport.

Art. 24. Tous les règlements et les tarifs devront être soumis à l'approbation du Conseil fédéral au moins deux mois avant que le tramway soit livré à l'exploitation.

Art. 25. Si, pendant trois années consécutives, l'entreprise réalise un produit net excédant six pour cent, le maximum des taxes de transport stipulé dans le présent acte de concession sera abaissé dans une proportion équitable. Si le Conseil fédéral et la compagnie ne parviennent pas à s'entendre, l'Assemblée fédérale prononcera.

Si le produit de l'entreprise ne suffit pas pour couvrir les frais d'exploitation, y compris les intérêts du capital-obligations, le Conseil fédéral peut autoriser une élévation raisonnable des taxes ci-dessus énumérées. Toutefois, ces décisions seront soumises à l'approbation de l'Assemblée fédérale.

Art. 26. La compagnie devra alimenter convenablement un fonds de renouvellement et de réserve et créer une caisse de malades et de secours pour son personnel ou l'assurer à une société d'assurances.

Les voyageurs et le personnel seront en outre assurés en ce qui concerne les obligations découlant de la loi fédérale du 1<sup>er</sup> juillet 1875 sur la responsabilité civile. Les prescriptions particulières à édicter à ce sujet sont soumises à l'approbation du Conseil fédéral.

Art. 27. L'utilisation des voies publiques pour l'établissement et l'exploitation du tramway, est réglé par l'arrêté du conseil cantonal de Zoug, du 21 mai 1896, relatif à la concession de tramways électriques, pour autant que ses dispositions ne sont pas en contradiction avec la présente concession et la législation fédérale.

Art. 28. L'exercice du droit de rachat de la part de la Confédération ou, à son défaut, du canton de Zoug, est réglé par les dispositions suivantes.

- a. Le rachat peut avoir lieu au plus tôt le 1<sup>er</sup> mai 1915, et, à partir de ce moment, à une époque quelconque. La compagnie devra être informée de la décision de rachat trois ans avant le moment effectif du rachat.
- b. Par suite du rachat, l'acquéreur devient propriétaire de la ligne, avec son matériel d'exploitation et tous les autres accessoires. Dans tous les cas, les droits des tiers demeurent réservés en ce qui concerne les fonds de pensions et de secours. A quelque époque que le rachat soit opéré, la voie avec tous ses accessoires doit être livrée en parfait bon état. Dans le cas où il ne serait pas satisfait à cette obligation et où l'emploi des fonds de renouvellement et de réserve ne suffirait pas à couvrir les frais, on effectuera une retenue proportionnelle sur la somme de rachat.
- c. L'indemnité pour le rachat équivaudra, dans le cas du rachat jusqu'au 1<sup>er</sup> mai 1930, à 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle le rachat a été annoncé à la compagnie; dans le cas où le rachat aurait lieu du 1<sup>er</sup> mai 1930 au 1<sup>er</sup> mai 1945, à 22  $\frac{1}{2}$  fois et, du 1<sup>er</sup> mai 1945 jusqu'à l'expiration de la concession à 20 fois la valeur de ce produit net, sous déduction cependant du montant du fonds de renouvellement et du fonds de réserve. Dans l'évaluation des frais d'établissement et du produit net, on ne prendra en considération et l'on ne portera en compte absolument que l'entreprise du chemin de fer concédée par le présent acte, à l'exclusion de toute autre branche d'exploitation qui y serait jointe.
- d. Le produit net se compose du total de l'excédent des recettes de l'exploitation sur les dépenses de l'exploitation; dans ces dernières sont comprises toutes les sommes portées sur le compte d'amortissement ou attribuées à un fonds de réserve.
- e. Pour le cas où le rachat aurait lieu à l'expiration de la concession, l'acheteur pourra ou bien rembourser les frais de premier établissement pour la construction et l'exploitation des lignes, ou bien demander que l'indemnité à payer soit fixée par une estimation du Tribunal fédéral.

f. Les contestations qui pourraient s'élever au sujet du rachat ou des questions qui s'y rattachent seront réglées par le Tribunal fédéral.

Art. 29. Dans le cas où le canton de Zoug aurait opéré le rachat du chemin de fer, la Confédération n'en a pas moins, en tout temps, la faculté d'user de son droit de rachat tel qu'il est défini à l'article 28 et le canton est tenu de céder la ligne à la Confédération, avec les mêmes droits et les mêmes obligations que la compagnie concessionnaire aurait dû la lui céder.

Art. 30. 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 l'Assemblée fédérale concernant la concession de tramways électriques dans le canton de Zoug. (Du 27 novembre 1896.)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1896
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	50
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.12.1896
Date	
Data	
Seite	727-739
Page	
Pagina	
Ref. No	10 072 574

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.