Zeitschrift: Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses

Herausgeber: Chemins de fer fédéraux suisses

Band: - (1957)

Rubrik: Comptes

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: 25.11.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Comptes

Aperçu du compte de résultats

Le compte de résultats, comprenant le compte d'exploitation et le compte de profits et pertes, se présente pour l'essentiel comme il suit, par rapport à l'année précédente:

	1956	1957	Différence
	Mil	llions de fra	ncs
Recettes du trafic-voyageurs	326,6	342,4	+ 15,8
Recettes totales du trafic-marchandises	486,4	517,6	+ 31,2
Total des recettes de transport	813	860	+ 47
Divers produits d'exploitation	72,5	76,4	+ 3,9
Total des produits d'exploitation	885,5	936,4	+ 50,9
Charges d'exploitation	648,1	668,8	+ 20,7
Excédent d'exploitation	237,4	267,6	+ 30,2
Charges nettes du compte de profits et pertes	189,2	192,6	+ 3,4
Excédent des produits	48,2	75	+ 26,8
Amortissement du solde des frais d'émission et de conversion des emprunts	4,5	n er re	_ 4,5
Amortissements extraordinaires sur les réserves de matériel	10	5	_ 5
Réserve pour l'amélioration des installations de trafic rail/route	10	6	_ 4
Constitution d'une réserve générale de construction	-	40	+ 40
Bénéfice net de l'exercice	23,7	24	+ 0,3
Solde actif de l'année précédente	1,5	1,2	- 0,3
Versement à la réserve légale	8	8	
Intérêts du capital de dotation	16	16	_
Solde actif à disposition de l'Assemblée fédérale	1,2	1,2	

Une fois de plus, le compte d'exploitation de 1957 présente des chiffres records, qu'il s'agisse des produits ou des charges. En revanche, l'excédent d'exploitation comme l'excédent des produits, lequel représente l'excédent des produits sur les charges ordinaires du compte de profits et pertes, restent au-dessous des résultats records de 1955.

Les produits d'exploitation, dont 90 % proviennent des recettes de transport, ont augmenté de 50,9 millions de francs et les charges d'exploitation de 20,7 millions par rapport à l'année précédente. Une comparaison n'est possible que pour les produits d'exploitation. On ne peut en effet pas comparer les charges d'exploitation d'une année à l'autre, parce que les comptes de 1956 ont été grevés d'un versement unique de plus de 20 millions de francs à la caisse de pensions et de secours, par suite de l'augmentation du gain réel découlant de l'arrêté fédéral du 21 mars 1956, tandis que, pour 1957, le compte d'exploitation ne comprend aucune charge extraordinaire de ce genre. De ce fait, les charges d'exploitation ordinaires dépassent de plus de 40 millions de francs le chiffre de 1956; l'augmentation des produits d'exploitation a été ainsi presque annulée. Pour la même raison, l'excédent d'exploitation et l'excédent des produits apparaissent trop favorables par rapport à l'année précédente, alors que l'année 1957 est à peine meilleure que 1956.

L'excédent d'exploitation, 267,6 millions de francs, s'est accru de 30,2 millions comparativement au chiffre de l'année précédente. Le premier semestre participe à cette amélioration pour 28,7 millions de francs, le deuxième pour 1,5 million seulement. Si nous considérons de plus près le deuxième semestre, nous noterons encore une augmentation de 8,8 millions de francs pour le troisième trimestre. Pour le dernier trimestre, en revanche, on enregistre une diminution de 7,3 millions de francs. Ce fléchissement de l'excédent d'exploitation provient du recul du trafic des marchandises et de l'augmentation des charges.

La charge nette du compte de profits et pertes, 192,6 millions de francs, représente la différence entre les charges ordinaires, 219,6 millions de francs (amortissements des immobilisations, frais de capitaux, versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours, allocations de renchérissement aux pensionnaires, etc.),

et les produits ordinaires, 27 millions de francs (amortissements et intérêts internes, produit brut des terrains achetés en vue d'extension future, produit des participations, produit des valeurs réalisables et disponibles, etc.). Les écarts par rapport à l'année précédente sont peu importants.

L'excédent des produits, 75 millions de francs, concerne, dans la proportion des neuf dixièmes, les neuf premiers mois de l'année. Les trois derniers mois n'interviennent que pour 7,6 millions de francs:

	Janvier à septembre	Octobre à décembre	Année entière
	En	millions de franc	:s
Excédent d'exploitation	. 211,9	55,7	267,6
Charges nettes du compte de profits et pertes	. 144,5	48,1	192,6
Excédent des produits	. 67,4	7,6	75

Cette importante somme de 75 millions de francs permet d'affecter 51 millions aux amortissements et à la constitution de provisions extraordinaires, savoir: 5 millions comme amortissement, par mesure de prévoyance, sur les stocks de matériel, 6 millions comme versement à la réserve pour l'amélioration des installations de trafic rail/route et 40 millions comme dotation à une réserve générale pour les constructions. Cette nouvelle réserve est destinée à alléger l'autofinancement de constructions et d'acquisitions, comme aussi à préserver le compte de profits et pertes des prochaines années d'une surcharge pouvant provenir de dépenses de construction non actives de nature extraordinaire. L'explication circonstanciée des articles précités figure dans le chapitre consacré au compte de profits et pertes, pages 65/68.

Dans les bonnes années (1951 à 1953) et très bonnes années (1954 à 1957), nous avons pu procéder à des amortissements et alimenter des provisions extraordinaires pour plus de 250 millions de francs, afin d'affermir la situation financière des Chemins de fer fédéraux, savoir:

Pendant les mêmes années, il a encore été versé 56 millions de francs à la réserve légale, qui, à fin 1957, ne représentait toutefois que 6,5 % des recettes de trafic de l'exercice.

Considérés isolément, les chiffres précités sont impressionnants. Cependant, pour une entreprise importante et sensible aux crises comme le sont les CFF, et compte tenu des travaux en retard et des ouvrages à venir, les réserves et provisions se révèlent modestes, comparées à celles d'une entreprise industrielle privée financièrement solide.

Après les amortissements et les versements aux provisions extraordinaires, nous enregistrons un bénéfice net de 24 millions de francs. Compte tenu du solde actif de l'année précédente, ce bénéfice s'élève à 25,2 millions de francs. Nous avons versé 8 millions de francs à la réserve légale et affecté 16 millions de francs au service d'un intérêt de 4 % sur le capital de dotation. Nous proposons de porter à nouveau le solde actif restant, 1,2 million de francs, que nous tenons à la disposition de l'Assemblée fédérale.

On peut se demander si, eu égard à la forte diminution des produits depuis novembre 1957, un intérêt sur le capital de dotation au taux entier de 4% peut être proposé. Mais, le résultat de l'année reste encore très bon dans l'ensemble; l'article 16 de la loi sur les Chemins de fer fédéraux prescrit, dans le cas présent, de verser un intérêt de 4%. Il n'y a rien à objecter, puisque à côté des versements à la réserve légale, nous avons, de prime abord, procédé à des amortissements et alimenté des provisions extraordinaires.

Nous enregistrons ce résultat très favorable à un moment où les chiffres décevants des derniers mois et l'incertitude de l'avenir nous causent quelque souci. Une fois de plus, nous constatons combien le résultat financier d'une entreprise de chemin de fer peut varier rapidement et dans une forte mesure.

Charges pour le personnel

Comme nous l'avons fait jusqu'ici, nous commentons les charges pour le personnel avant de présenter les comptes, parce qu'elles se rapportent à l'effectif global du personnel, quel que soit le compte au débit duquel le travail a été fait. Au surplus, ces charges constituent de loin la dépense la plus lourde des Chemins de fer fédéraux. Par rapport à l'année précédente et au budget, elles se décomposent comme il suit:

	Compte de 1956	Budget de 1957	Compte de 1957
	fr.	fr.	fr.
Traitements et salaires	325 687 741	331 588 200	335 220 000
Allocations de renchérissement	23 575 078	24 035 800	32 039 467
	349 262 819	355 624 000	367 259 467
Indemnités de résidence	10 027 886	10 040 700	10 649 531
Allocations et suppléments d'enfants	10 311 559	10 150 500	12 082 237
Autres éléments des traitements et salaires	2 189 647	1 921 900	1 952 052
Total des traitements et salaires, y compris les éléments s'y		1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	Basingua
rapportant	371 791 911	377 737 100	391 943 287
Allocations supplémentaires du personnel roulant	10 333 420	9 056 700	10 494 284
Indemnités de service de nuit	7 353 132	7 095 700	7 594 229
Indemnités de voyage de service et de déplacement	4 909 811	4 580 000	5 094 139
Indemnités diverses	1 300 310	1 735 200	2 410 464
Uniformes	4 235 865	4 906 300	5 362 219
Contributions périodiques à la caisse de pensions et de			
secours (CPS)	23 417 050	23 811 700	24 197 486
assuré	31 381 386	4 000 000	3 674 000
Contributions à l'AVS	7 341 123	7 504 800	7 755 615
Assurance-accidents	7 649 147	7 483 200	8 663 824
Autres dépenses pour le personnel	504 095	467 000	499 674
	470 217 250	448 377 700	467 689 221
Participations de tiers aux dépenses du personnel, partici-		A SECRET BY A SECRET	
pations aux primes de l'assurance-accidents	—4 195 429	—3 990 700	-4 432 974
Dépenses pour le propre personnel	466 021 821	444 387 000	463 256 247
Dépenses pour main-d'œuvre étrangère à l'administration	12 015 467	8 519 500	13 258 346
And the second of the second o	478 037 288	452 906 500	476 514 593
Dépenses à la charge du compte de profits et pertes:			
Versements complémentaires à la CPS destinés à couvrir			
l'intérêt du déficit de la réserve mathématique et la			
garantie de l'intérêt	24 003 543	24 000 000	24 748 636
Incorporation dans la CPS des allocations de renchérisse-			10,000,000
ment aux pensionnaires selon ancien régime	19 176 654	17 700 000	12 900 000
Mary fraction with admired State Surveyor Survey	The second second		8 223 993
Total des charges pour le personnel	521 217 485	494 606 500	522 387 222

Les différences, par rapport au compte 1956 et au budget 1957, découlent des facteurs		nce en mil s par rapp		
énumérés ci-après:	compte 1	956 bud	dget	1957
Augmentation de l'effectif du propre personnel		9 -	+ 4	4,4
l'application des nouveaux rapports de service du personnel non soumis au statut des fonctionnaires		3 -	+ (0,6
Allocations de renchérissement au personnel actif				
 Augmentation des allocations de renchérissement de 7 à 9 %, du minimum garanti de 560 à 720 francs pour les mariés et de 490 à 630 francs pour les céli- 				
bataires, selon arrêté fédéral du 18 décembre 1956	ı	1 -	+ :	7,1
même arrêté fédéral		.2 -	+	1,2
indemnités	1	,6	+	1,8
arrêté fédéral du 20 décembre 1957		,9	+ (0,9
matique provenant de l'augmentation du gain assuré		7 -		0,3
rables de 9000 à 12 000 francs		.8	+ 1	0,8
Accroissement des dépenses pour main-d'œuvre étrangère	1	.2	+ ·	4,7
de couverture	+ 0	7 -	+ '	1,0
fédéraux des 18 décembre 1956 et 20 décembre 1957		,0	+ :	2,0
Divers	+ 2	,2	+ :	3,6
	+ 1	2	+ 2	7,8

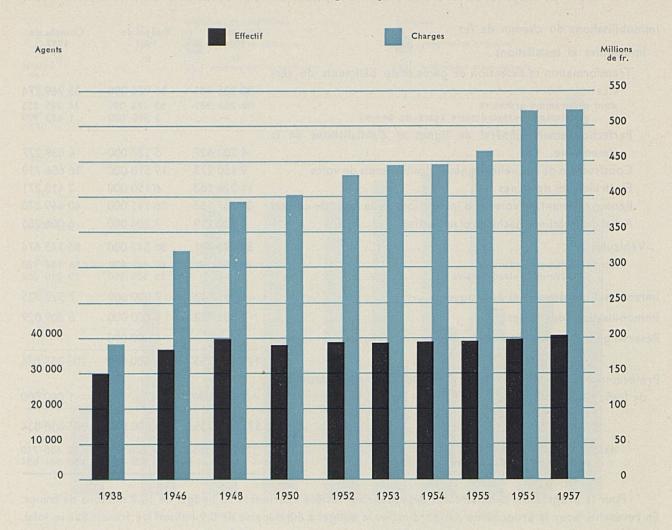
Si, entre 1956 et 1957, la différence des frais de personnel est faible, cela provient du fait que la première de ces deux années a été grevée d'un versement unique à la caisse de pensions et de secours par suite de l'augmentation du gain réel. Si nous ne tenons pas compte de cette charge extraordinaire, les dépenses pour le personnel accusent une augmentation de plus de 20 millions de francs par rapport à l'année précédente.

L'article «participations de tiers aux dépenses du personnel, participations aux primes de l'assurance-accidents» comprend les indemnités de chômage et rentes de la CNA, ainsi que de l'assurance militaire, les allocations pour perte de gain en cas de service militaire, la participation du personnel aux primes de l'assurance contre les accidents non professionnels et autres.

Les versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours représentent les intérêts (21,5 millions de francs) à servir par les Chemins de fer fédéraux sur le déficit de la réserve mathématique, ainsi que la différence (3,2 millions de francs) entre l'intérêt effectif et l'intérêt de 4 %, garanti par les statuts, sur les avoirs de la caisse que gèrent les Chemins de fer fédéraux.

Le 1er janvier 1957, les rentes des pensionnaires retraités avant 1949 ont été adaptées aux rentes des pensionnaires retraités en 1949, et leurs allocations ordinaires de renchérissement, converties en une prestation de la caisse, raison pour laquelle ces allocations de renchérissement ont disparu. D'autre part, les CFF compensent l'augmentation des charges du capital de couverture résultant de l'incorporation dans la CPS des allocations de renchérissement aux pensionnés selon l'ancien régime, par des versements annuels équivalant aux allocations ordinaires de renchérissement de 1956 (12,9 millions de francs).

Effectif et charges de personnel



Compte de construction

(Pages 72/73)

Le délai légal ayant expiré sans que le referendum ait été demandé, l'arrêté fédéral sur l'augmentation des dettes à intérêt fixe des Chemins de fer fédéraux est entré en vigueur le 15 avril 1957. Les Chemins de fer fédéraux sont ainsi autorisés à élever leurs dettes à intérêt fixe de 500 millions de francs, afin d'assurer le financement d'un programme extraordinaire de construction comprenant l'acquisition de véhicules moteurs électriques et diesel en remplacement de locomotives à vapeur (140 millions de francs), l'accroissement du parc des wagons (110 millions de francs), l'agrandissement de la gare de Berne (60 millions de francs) et la première étape d'extension des gares de Zurich et de Bâle (190 millions de francs). Le budget de construction pour l'année 1957 prévoyait déjà des montants partiels pour la mise en œuvre du programme extraordinaire d'acquisition de véhicules et pour l'ouverture du chantier de la nouvelle gare de Berne, de façon à ce que les travaux puissent débuter dès l'entrée en vigueur de l'arrêté fédéral.

Tout en approuvant le budget augmenté des sommes à consacrer au programme extraordinaire, le Conseil fédéral, soucieux de ne pas ajouter encore à la suractivité, a invité les Chemins de fer fédéraux à reconsidérer le degré d'urgence des travaux inscrits au budget ordinaire. Il désire que les dépenses effectives restent inférieures au budget d'environ 15 millions de francs. Toutefois, les sommes affectées aux constructions imposées du dehors aux Chemins de fer fédéraux (déplacement de la voie sur le tronçon Weesen/Gäsi—Mühlehorn, afin de libérer le tracé de la nouvelle route du lac de Walenstadt, et construction d'un silo à céréales pour l'administration fédérale des blés à Wil) pourront être imputées sur cette réduction. Etant donné que ces deux ouvrages coûteront 6,9 millions de francs, la réduction, en fin de compte, se trouvera ramenée à 8,1 millions de francs.

Par rapport au budget et au compte de 1956, les dépenses de construction se présentent comme il suit:

Immobilisations du chemin de fer	Compte de	Budget de	Compte de
Immeubles et installations	1956	1957	1957
Transformation et extension de gares et de bâtiments de ser-	fr.	fr.	fr.
vice	30 285 981	36 926 000	35 969 274
dont programme ordinaire	30 285 981	33 426 000 3 500 000	34 295 335 1 673 939
Perfectionnement général de lignes et d'installations de la			
pleine voie	4 203 627	5 127 000	4 839 277
Construction de nouvelles lignes et doublements de voies	9 150 273	19 510 000	16 686 719
Electrification de lignes	14 226 163	6 150 000	2 410 771
Renouvellement de voies et d'installations de la ligne de contact	35 667 186	36 141 000	40 449 270
Achat de mobilier, machines et ustensiles	7 530 219	7 204 000	6 006 285
Véhicules	61 195 681	86 542 000	86 145 674
dont programme ordinaire	61 195 681	60 042 000 26 500 000	56 934 988 29 210 686
Immobilisations des usines électriques	7 081 843	7 000 000	7 522 035
Immobilisations des ateliers	5 302 782	8 000 000	8 309 029
Réserve générale pour imprévu		4 000 000	<u> </u>
	174 643 755	216 600 000	208 338 334
Prélèvement sur la réserve pour l'amélioration des installations	•		
de trafic rail/route	_2 000 000	_	-1 000 000
Total	172 643 755	216 600 000	207 338 334
dont programme ordinaire	172 643 755 —	186 600 000 30 000 000	176 453 710 30 884 624

Pour le programme ordinaire, les dépenses sont restées inférieures au budget de 10,2 millions de francs. En revanche, pour le programme extraordinaire, le budget a été dépassé de 0,9 million de francs. Sur le total, les dépenses effectives sont donc restées inférieures aux prévisions de 9,3 millions de francs, ce qui demeure dans les limites souhaitées par le Conseil fédéral.

Nous relevons ce qui suit au sujet des écarts les plus importants entre les prévisions et les dépenses effectives:

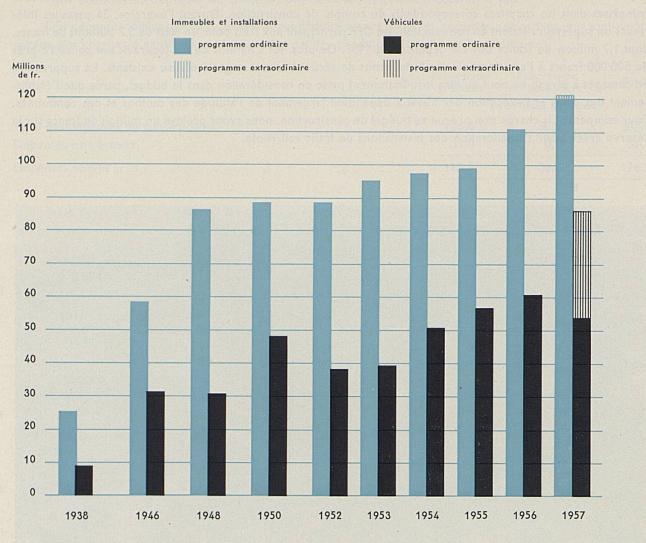
Transformation et extension de gares et de bâtiments de service. Pour l'essentiel, le programme ordinaire de construction a pu se dérouler conformément au budget. Pour des raisons de politique conjoncturelle, la transformation du buffet de la gare d'Olten a dû être renvoyée à l'exercice de 1958. De plus, les ouvrages suivants, bien qu'ils figurent au budget, n'ont pas été mis en chantier: déplacement de la voie en vue de la suppression de passages à niveau et extension de la gare de Baden; extension de la gare d'Effretikon; installation d'un nouvel enclenchement électrique à Zurich g. p. Les projets ne sont pas encore définitivement établis et, pour les deux premiers ouvrages, les pourparlers avec les cantons et les communes ne sont pas terminés.

Si les dépenses du programme extraordinaire sont restées inférieures aux prévisions budgétaires, c'est que les travaux d'agrandissement de la gare de Berne ont débuté plus tard qu'on ne le pensait. Ce retard est dû au projet de construction d'un parc à automobiles couvert venant se substituer à la simple couverture des quais prévue à l'origine.

Construction de nouvelles lignes et doublements de voies. La mise en chantier des doublements de voies sur les tronçons Daucher—Bienne, Bâle CFF—Bâle gare badoise (ligne de raccordement) et Zurich—Meilen—Rapperswil a dû être renvoyée. Dans les trois cas, les projets ne sont pas au point et les pourparlers avec les cantons et les communes demeurent en suspens.

Le déplacement de la voie sur le tronçon Weesen/Gäsi-Mühlehorn qui libérera le tracé actuel pour la construction de la nouvelle route du lac de Walenstadt a subi quelque retard. Le délai prévu pour l'achèvement des travaux pourra néanmoins être respecté.

Dépenses de construction



Electrification de lignes. La diminution des dépenses par rapport au budget provient avant tout de ce que, dans l'électrification de la partie ouest de la gare aux voyageurs de Bâle, vu les conditions particulières de cette gare frontière à plusieurs systèmes de courant, les travaux n'ont pas avancé comme il était prévu. De plus, nous n'avons pas voulu commencer les travaux d'électrification sur le tronçon Oberglatt—Niederweningen avant d'avoir trouvé la solution la plus rationnelle. La traction électrique sera toutefois introduite à la date prévue.

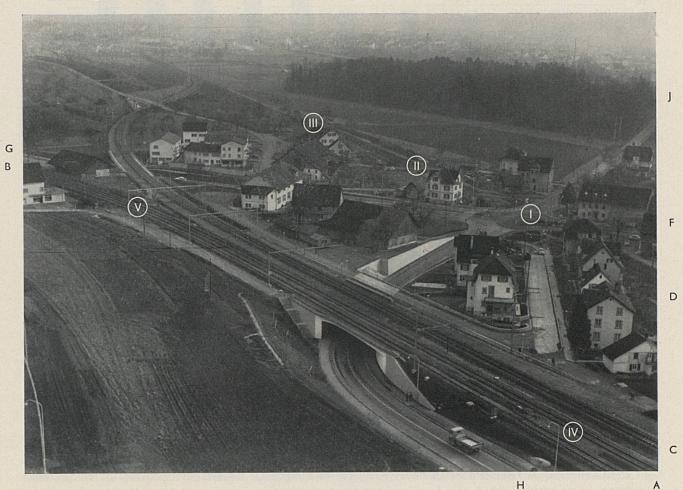
Renouvellement de voies et d'installations de la ligne de contact. Le dépassement provient de ce que nous avons dû renouveler des voies avec du matériel neuf, alors que nous avions prévu de réutiliser du matériel mi-valeur. En outre, nous avons renouvelé un très grand nombre de branchements à la gare de Zurich pour préparer la nouvelle installation d'enclenchement électrique.

Achat de mobilier, machines et ustensiles. Les dépenses sont restées inférieures au budget, d'une part à cause d'un retard dans l'acquisition de machines pour la nouvelle comptabilité du trafic des marchandises et des animaux, et, d'autre part, en raison de la compression des crédits demandée par le délégué aux possibilités de travail.

Véhicules. Si les sommes dépensées dans le cadre du programme ordinaire sont restées inférieures aux prévisions budgétaires, c'est avant tout parce que les livraisons des voitures commandées en 1956 ont subi du retard. En sens inverse, le montant porté au budget pour le programme extraordinaire a été dépassé, parce que la commande de locomotives diesel pour le service de ligne, primitivement prévue pour l'année 1958 seulement, a été passée avec la commande annuelle de 1957. Ces véhicules, dont nous avons un urgent besoin, pourront donc être livrés à un rythme accéléré. En outre, les grandes commandes nous permettent d'obtenir des conditions plus avantageuses.

Les sommes affectées aux suppressions de passages à niveau ne sont pas mentionnées séparément; elles sont comprises dans les chapitres correspondants du compte de construction. Durant l'exercice, 34 passages inférieurs ou supérieurs étaient en construction, les CFF participant aux frais pour un total de 5,7 millions de francs, dont 1,7 million de francs ont été dépensés en 1957. De plus, les Chemins de fer fédéraux ont consacré près de 500 000 francs à l'amélioration des installations de sécurité aux passages à niveau existants. La suppression de passages à niveau ne peut qu'être insuffisamment prise en considération dans le budget, parce que l'établissement des plans et l'exécution des travaux dépendent largement de l'attitude des cantons et des communes. Pour compenser la charge non prévue au budget de construction, nous avons prélevé un million de francs sur la réserve créée pour l'amélioration des installations de trafic rail/route.

E



Lignes Wallisellen – Dübendorf
Wallisellen – Dietlikon

Suppression de cinq passages à niveau

I-V = Passages à niveau supprimés

A-B = Double voie Zurich-Winterthour

D-E = Ancien tracé de la ligne Wallisellen-Dübendorf

C-E = Ligne déviée Wallisellen-Dübendorf (avec infrastructure pour la future seconde voie)

F-G = Autoroute Zurich-Winterthour avec (à gauche) passage inférieur sous la ligne Wallisellen-Dübendorf

H-| = Route Wallisellen - Dübendorf avec passage inférieur sous les deux lignes de chemin de fer (à l'avant-plan)

Pour financer les dépenses de construction, nous avons procédé comme il suit:

Des dépenses totales de construction, il faut déduire au préalable les dépenses non actives, qui sont incorporées aux charges d'exploitation et couvertes par les produits normaux de l'exploitation:

Provide divine 200	Programme ordinaire	Programme extraordinaire	Total
	er	millions de francs	
Total des dépenses de construction	176,4	30,9	207,3
Dépenses non actives	31,0	0,1	31,1
Dépenses actives	145,4	30,8	176,2

Selon la loi sur les Chemins de fer fédéraux, les 145,4 millions de francs du programme ordinaire doivent être couverts par les ressources provenant des amortissements sur les immobilisations. Juridiquement, nous pouvons faire entrer dans ces ressources non seulement les amortissements de l'année en cours, mais encore ceux qui n'ont pas été réemployés durant les années ayant suivi l'assainissement et qui ont provisoirement servi à rembourser des dettes. En 1957, nous avons dû prélever 27,0 millions de francs sur cette «réserve d'amortissement», qui est encore de 196,3 millions de francs à la fin de l'exercice.

Aux termes de l'arrêté fédéral sur l'augmentation des dettes à intérêt fixe des Chemins de fer fédéraux, les 30,8 millions de francs du programme extraordinaire peuvent être fournis par des tiers. Mais, en 1957, nous n'avons pas eu besoin de recourir à ces bailleurs de fonds. Grâce aux bons résultats de l'exercice, nous avons pu nous assurer les moyens financiers nécessaires en plus des amortissements annuels en nous servant de l'excédent de produits retenus dans l'entreprise sous forme de provisions, réserves et amortissements des valeurs réalisables et disponibles. Il ne s'agit ici que d'une utilisation momentanée de ressources disponibles pour financer les constructions. Si les provisions et réserves devaient être affectées à leurs fins propres, par exemple si la réserve légale devait servir à couvrir des déficits, nous devrions alors élever en conséquence le plafond des dettes.

Compte d'exploitation

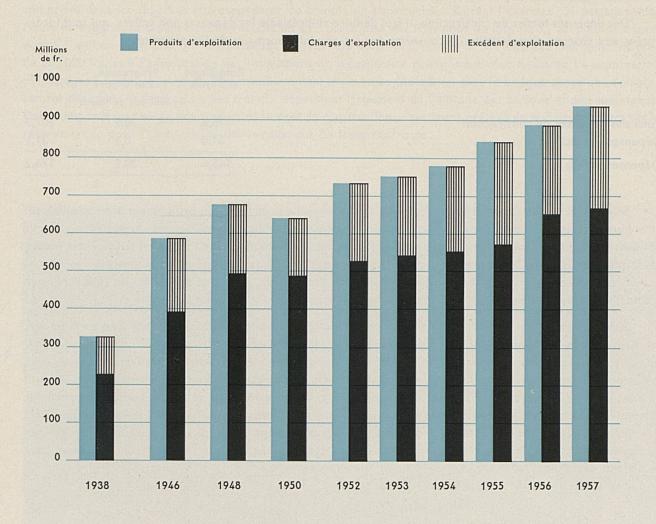
(Pages 74/75)

Pour les années 1955-1957, le compte d'exploitation se présente comme il suit :

	Compte de 1955		Compte de 1956		Compte de 1957	
	fr.	%	fr.	%	fr.	%
Produits	839 394 372	100	885 544 949	100	936 391 570	100
Charges	569 443 173	67,8	648 102 814	73,2	668 841 350	71,4
Excédent	269 951 199	32,2	237 442 135	26,8	267 550 220	28,6

Les produits aussi bien que les charges ont augmenté par rapport à l'année précédente. Les produits d'exploitation ont progressé de 50,9 millions de francs, ou 5,7 %, et les charges d'exploitation de 20,7 millions de francs, ou 3,2 %. L'excédent d'exploitation de l'année 1956 a été dépassé de 30,2 millions de francs, ou 12,7 %.

Compte d'exploitation



Produits d'exploitation

Les recettes de transport, facteur le plus important des produits, ont évolué comme il suit depuis 1955:

	Compte de Compte de 1955 1956			Compte de 1957		
	fr.	%	fr.	%	fr.	%
Trafic-voyageurs	315 084 951	40,8	326 625 322	40,2	342 413 419	39,8
Trafic-marchandises	457 234 018	59,2	486 363 375	59,8	517 601 379	60,2
Transport des bagages et colis express	27 552 764	3,6	30 193 098	3,7	30 808 926	3,6
Transports postaux	30 103 798	3,9	30 670 066	3,8	31 571 901	3,7
Transport des animaux	7 571 646	1,0	6 791 685	0,8	6 749 567	0,8
Transport des marchandises	392 005 810	50,7	418 708 526	51,5	448 470 985	52,1
	772 318 969	100	812 988 697	100	860 014 798	100

L'accroissement des recettes de 47 millions de francs, ou 5,8 %, par rapport au chiffre de l'année précédente, provient de tous les genres de trafic, à l'exception toutefois du transport des animaux. L'évolution du trafic est expliquée au chapitre consacré au trafic et à l'exploitation (pages 1-16). Les recettes provenant du traficmarchandises dépassent pour la première fois 500 millions de francs.

Les produits divers se décomposent en:	Compte de 1955	Compte de 1956	Compte de 1957
Indemnités des chemins de fer étrangers et d'autres tiers pour	fr.	fr.	fr.
prestations d'exploitation	19 124 704	20 805 545	20 403 324
Recettes de fermages et locations	27 510 205	28 541 258	30 769 230
Produits divers	20 440 494	23 209 449	25 204 218
ARPERS CITY BUS AND TOS BES EAS ARE	67 075 403	72 556 252	76 376 772

Les produits divers sont de 3,8 millions de francs plus élevés qu'en 1956. Ce sont surtout les produits des exploitations affermées et les recettes provenant de travaux exécutés pour des tiers qui participent à cette amélioration.

Charges d'exploitation

Nous renonçons à expliquer ici en détail les écarts entre les différents chiffres du budget. D'une part, les prestations kilométriques inscrites au budget ont été sensiblement dépassées; d'autre part, l'augmentation des allocations de renchérissement n'avait pas pu être prise en considération dans le budget.

Dans le tableau ci-après, les charges d'exploitation sont comparées à celles de l'année précédente et aux prévisions budgétaires.

tes arres and trott most	Compte de 1956		Budget of 1957	Budget de 1957		Compte de 1957	
	fr.	%	fr.	%	fr.	%	
Administration	42 252 803	6,5	40 884 600	6,6	45 833 128	6,9	
Exploitation	586 053 169	90,4	560 387 100	89,9	602 319 212	90,0	
Direction et charges générales	29 418 024	4,5	27 715 100	4,4	29 186 496	4,4	
Prestations d'exploitation	385 314 935	59,5	359 510 000	57,7	389 013 839	58,1	
Entretien	171 320 210	26,4	173 162 000	27,8	184 118 877	27,5	
Divers	19 796 842	3,1	21 649 200	3,5	20 689 010	3,1	
	648 102 814	100	622 920 900	100	668 841 350	100	

Les charges d'exploitation ont progressé de 20,7 millions de francs, ou 3,2 %, par rapport à l'année précédente. Les dépenses pour le personnel ont fléchi de 1,5 million de francs, parce qu'exceptionnellement, en raison de l'augmentation du gain réel, l'exercice 1956 avait été grevé d'importants versements uniques à la caisse de pensions et de secours. Les dépenses de choses sont plus élevées de 22,2 millions de francs.

Les charges d'administration comprennent les frais du Conseil d'administration, de la Direction, de toutes les divisions de la Direction générale, ainsi que des divisions administratives des arrondissements. Ont surtout augmenté: les frais d'imprimés (+ 0,9 million de francs), les participations et subventions (+ 1 million de francs), les frais de magasinage de l'économat (+ 1 million de francs) et les contributions à la compensation tarifaire du camionnage officiel.

Les frais d'exploitation, direction et charges générales, se décomposent comme il suit:	Compte de 1956 fr.	Budget de 1957 fr.	Compte de 1957 fr.
Direction du service des travaux (divisions des travaux des arron- dissements, bureaux des ingénieurs de section, bureaux de			
construction)	8 137 657	7 797 800	7 940 869
Direction du service des gares et d'accompagnement des trains (divisions de l'exploitation des arrondissements, service de			
répartition du matériel roulant, bureau de recherches)	5 715 580	5 221 800	6 309 100
Direction du service de la traction (divisions de la traction des			
arrondissements)	1 323 137	1 181 600	1 535 206
Fermages et locations (pour des sections de lignes, véhicules, etc.)	9 886 799	8 883 300	8 625 640
Service assuré par des compagnies de chemins de fer étrangères			
ou d'autres tiers (communautés, service des trains et de traction)	4 354 851	4 630 600	4 775 681
	29 418 024	27 715 100	29 186 496

Comme notre propre parc s'est accru, la mise à contribution de wagons des administrations étrangères a été moins forte qu'en 1956. Conséquemment, les dépenses pour fermages et locations ont aussi diminué.

Les frais des prestations d'exploitation se répartissent comme il suit entre les diverses branches d'exploitation:	Compte de 1956 fr.	Budget de 1957 fr.	Compte de 1957 fr.
Surveillance de la voie	11 357 334	10 614 700	11 462 821
Service des gares	216 663 698	207 044 200	219 295 954
Accompagnement des trains	48 761 422	44 465 200	47 080 630
Traction	107 335 146	96 296 900	110 001 967
Service des bateaux sur le lac de Constance	1 197 335	1 089 000	1 172 467
	385 314 935	359 510 000	389 013 839

L'augmentation de dépenses de 3,7 millions de francs par rapport à l'année précédente provient surtout du surplus de charges pour la consommation de courant de traction (+ 4,1 millions de francs) et pour l'accroissement du nombre des palettes destinées au transbordement des marchandises (+ 0,9 million de francs). Ce surcroît de dépenses est compensé en partie par une diminution des dépenses pour le personnel.

Les frais de traction se décomposent comme il suit:	Compte de 1956	Budget de 1957	Compte de 1957
	fr.	fr.	fr.
Personnel des locomotives	55 055 010	51 077 200	53 125 837
Courant de traction	32 781 562	29 955 000	36 859 911
Carburants solides et liquides	9 397 075	5 678 000	9 779 062
Autres frais du service des locomotives	608 371	615 000	752 002
Service de dépôt	5 400 912	5 244 900	5 432 306
Service des visiteurs	4 092 216	3 726 800	4 052 849
	107 335 146	96 296 900	110 001 967



Une importante porte d'entrée de la Suisse: le port du Rhin à Bâle

L'augmentation des frais de courant de traction a été causée par l'accroissement des prestations kilométriques des véhicules moteurs électriques et par les conditions hydrologiques défavorables de l'exercice. L'augmentation des frais de carburants solides et liquides découle des fluctuations de prix.

Les parcours des véhicules moteurs ont été les suivants:

	Compte of 1956	le	Budget d	е	Compte 1957	de
	km	%	km	%	km	%
Véhicules moteurs électriques Locomotives à vapeur et autres véhicules	79 960 953	91,2	79 000 000	92,6	81 662 495	91,3
moteurs thermiques	4 625 286	5,3	3 300 000	3,9	4 353 151	4,9
Tracteurs	3 043 473	3,5	3 000 000	3,5	3 393 383	3,8
	87 629 712	100	85 300 000	100	89 409 029	100

Les charges d'entretien renferment les frais pour l'entretien ordinaire des installations du chemin de fer, des véhicules et des installations du service des bateaux sur le lac de Constance, ainsi que les dépenses de construction non actives. Elles se répartissent comme il suit entre les divers groupes d'immobilisations:

	Compte de 1956 fr.	Budget de 1957 fr.	Compte de 1957 fr.
Immeubles et installations	103 640 066	99 353 400	105 665 096
entretien ordinaire	74 738 701	70 383 400	76 556 899
dépenses de construction non actives	28 901 365	28 970 000	29 108 197
Véhicules	67 680 144	73 808 600	78 453 781
entretien ordinaire	67 583 445	73 208 600	78 275 183
dépenses de construction non actives	96 699	600 000	178 598
	171 320 210	173 162 000	184 118 877

Les charges d'entretien des véhicules sont de 10,8 millions de francs plus élevées qu'à l'année précédente. Cet accroissement est dû principalement aux travaux complémentaires faisant l'objet d'un programme s'étendant sur plusieurs années, ainsi qu'aux améliorations apportées à des véhicules.

Les charges figurant sous divers comprennent surtout les dépenses pour fournitures et prestations à la charge de tiers, les frais consécutifs à des événements ayant causé des dommages (incendies, déraillements, etc.), les prestations découlant de la responsabilité civile, les valeurs capitalisées des suppléments de rente, les dépenses pour la défense aérienne, etc. L'augmentation, par rapport à l'année précédente, provient principalement de dépenses plus élevées pour les dommages-responsabilité civile et du plus grand nombre de travaux exécutés pour des tiers.

Compte de profits et pertes

(Pages 76/77)

Compte tenu du solde actif de l'année précédente, le compte de profits et pertes présente un bénéfice net de 25,2 millions de francs, qui sera utilisé pour alimenter la réserve légale et servir un intérêt au capital de dotation.

Produits

L'excédent d'exploitation de 267,6 millions de francs constitue le produit principal du compte de profits et pertes. Il est de 30,2 millions de francs plus élevé que l'année précédente.

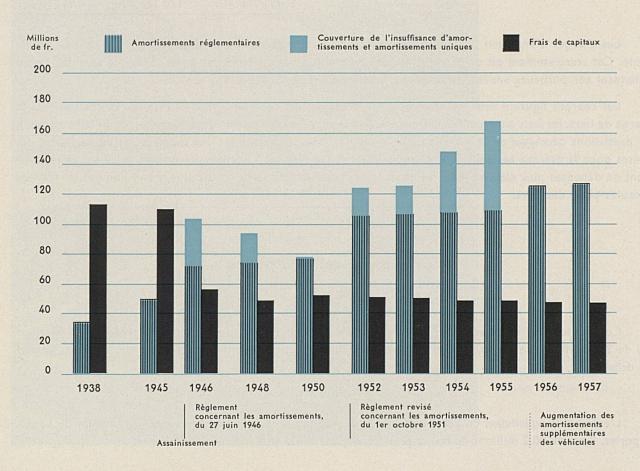
Les autres articles des produits s'inscrivent pour 28,3 millions de francs au total. De ce montant, 20,6 millions de francs représentent les amortissements et intérêts internes, qui figurent dans les produits uniquement au point de vue comptable. Ils correspondent aux amortissements et intérêts que certains services disposant de comptes de frais complets (par ex. les ateliers et les usines électriques) incluent dans les charges d'exploitation et qui doivent figurer également dans la colonne des produits, du fait qu'ils sont compris en totalité dans les charges du compte de profits et pertes.

Charges

Les amortissements des immobilisations se présentent de la façon suivante:

Amortissements réglementaires des immeubles, installations et véhicules:	Compte de 1956 fr.	Budget de 1957 fr.	Compte de 1957 fr.
Amortissements ordinaires	94 430 713	98 000 000	97 936 572
Amortissements supplémentaires	27 100 000	21 600 000	25 100 000
Amortissements de soldes de valeurs comptables	526 951	600 000	701 574
	122 057 664	120 200 000	123 738 146
Amortissements de terrains achetés en vue d'extension future,			
ainsi que de participations	1 513 299		1 350 009
	123 570 963	120 200 000	125 088 155

Amortissements des immobilisations et frais de capitaux



Les amortissements ordinaires des immeubles, installations et véhicules, évalués selon la valeur primitive d'achat ou d'établissement, sont de 3,5 millions de francs plus élevés que l'année précédente. Cette augmentation, qui provient de l'accroissement de la valeur des immobilisations, se poursuivra ces prochaines années. Les amortissements (montants et taux) figurent en détail au compte des immobilisations et des amortissements (pages 80/81).

Les amortissements supplémentaires sont calculés sur la différence entre la valeur comptable des immobilisations et les frais actuels de réacquisition. Ils sont limités réglementairement aux deux groupes d'immobilisations «voie de fer» et «véhicules», où la différence mentionnée est la plus marquée; pour les véhicules, ils ne peuvent être portés en compte qu'aussi longtemps que l'Assemblée fédérale n'aura pas à prendre de décision au sujet de la couverture d'un déficit. Tant que le niveau des prix reste stationnaire, les amortissements supplémentaires reculent d'année en année, du fait que la différence entre la valeur comptable des immobilisations et les frais de réacquisition va en diminuant, en raison des renouvellements annuels d'installations. Le montant prévu pour 1957 était trop bas, car, au moment de l'établissement du budget, la réévaluation des amortissements supplémentaires des véhicules n'était pas encore connue. Cette réévaluation, qui a exercé pour la première fois ses effets sur l'année comptable de 1956, a été opérée en vertu de l'art. 6, ch. 4, du règlement concernant le compte des immobilisations, qui prévoit que l'amortissement supplémentaire doit être fixé à nouveau lorsque les frais de réacquisition subissent une sensible modification.

Les amortissements ordinaires et supplémentaires représentent ensemble 3,36 % (3,42 % en 1956) de la valeur comptable des immobilisations de toutes les installations, excepté les terrains.

Par mesure de précaution, un montant de 1,3 million de francs a été amorti sur les participations.

Dans les amortissements des valeurs réalisables et disponibles, d'un montant total de 5,2 millions de francs, un amortissement de 5 millions de francs est effectué par mesure de précaution sur les approvisionnements de matériel. La réserve d'évaluation constituée au cours des dernières années atteint ainsi 19 millions de francs, ce qui fait un peu moins de 13 % de la valeur d'inventaire des approvisionnements, calculée au prix de revient. Cette réserve permettra de compenser les fâcheuses répercussions des hausses de prix sur les budgets de construction et d'entretien.

Les frais de capitaux ont légèrement diminué par rapport à l'année précédente; ils comprennent les montants suivants:

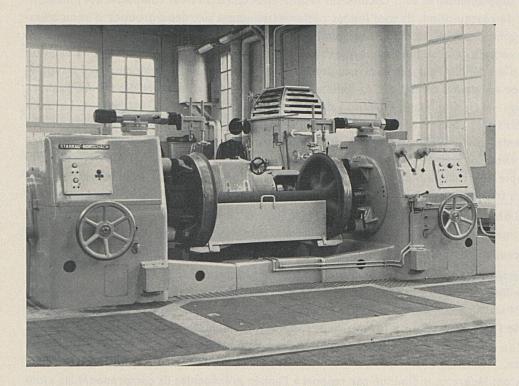
	Compte de 1956 fr.	Budget de 1957 fr.	Compte de 1957 fr.
Intérêts des engagements à longue échéance	42 768 869	41 839 000	42 119 017
Intérêts des engagements à courte échéance	3 101 548	3 282 000	4 069 482
Amortissements des frais d'emprunts	661 000	661 000	i katigar 🗸 🌬
Frais de finances, commissions, frais, taxes de transfert, etc.	335 550	563 000	357 916
	46 866 967	46 345 000	46 546 415

Le recul des intérêts des engagements à longue échéance provient de la diminution régulière de notre dette obligataire; le taux moyen de l'intérêt a été, comme l'année précédente, de 3,15 %. En revanche, si les intérêts des engagements à courte échéance ont augmenté, c'est en raison surtout de l'accroissement des avoirs de la caisse de pensions et de secours. L'amortissement des frais d'emprunts est supprimé, le solde des frais d'émission et de conversion des emprunts ayant été amorti l'année précédente.

Les versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours, ainsi que les deux articles suivants, sont commentés au chapitre «Charges pour le personnel», pages 55/56.

La réserve générale de construction doit faciliter l'autofinancement des constructions et acquisitions. Elle est conforme à un principe économique généralement admis, selon lequel une entreprise devrait financer à tout le moins le renouvellement des installations existantes — donc maintenir sa substance — par ses propres moyens, c'est-à-dire sans l'aide de nouveaux capitaux. De plus, les Chemins de fer fédéraux s'apprêtent à entre-prendre de grands travaux qui entraîneront de lourdes dépenses non actives de construction au débit du compte d'exploitation. C'est ainsi que les charges non actives du programme extraordinaire de construction sont de l'ordre de 30 millions de francs, auxquels s'ajouteront une vingtaine de millions de francs, si le programme d'aménagement d'abris antiaériens se réalise. La nouvelle réserve pourra être utilisée pour libérer en tout ou en partie les comptes annuels de telles charges.

La réserve pour l'amélioration des installations de trafic rail/route a été dotée d'un nouveau montant de 6 millions de francs. Elle atteint ainsi 23 millions de francs, déduction faite du prélèvement effectué pendant l'exercice en faveur du compte de construction. Ces prochaines années, toutefois, elle sera fortement mise à contribution par les constructions nécessitées par l'amélioration du réseau routier, ainsi que par les coûteux travaux d'assainissement de la circulation à Baden et Rorschach.



Nouvelle fraiseuse des ateliers principaux d'Olten, pour les travaux aux essieux montés

Bilan

(Pages 78/79)

Le bilan est caractérisé par l'accroissement des consolidations internes. Le rapport entre le capital propre et le capital de tiers a continué de s'améliorer:

ANTES COURSE CARDON	Fin 1 (après l'assa			1956 de francs	Fin	1957
Capital propre:		%		%		%
Capital de dotation	400		400		400	
Réserve légale			48		56	
Réserves			38,2 ¹)		83,7	
Total	410,4	18,5	486,2	23,4	539,7	25,1
Capital de tiers :						
Engagements à longue échéance	1575,3		1347		1322,3	
Engagements à courte échéance	230,3		246,3		287,6	
Total	1805,6	81,5	1593,3	76,6	1609,9	74,9
Total des capitaux	2216	100	2079,5	100	2149,6	100

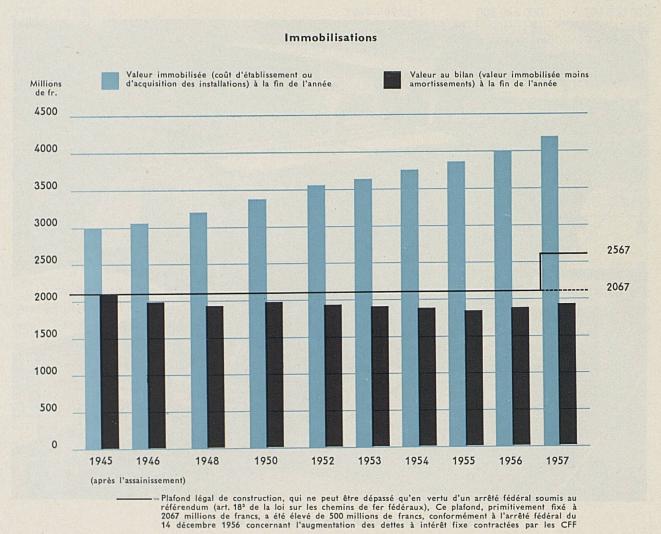
A vrai dire, le rapport entre le capital propre et le capital de tiers empirera de nouveau ces prochaines années en raison de la forte augmentation des budgets de construction.

¹⁾ Y compris la réserve pour l'amélioration des installations de trafic rail/route qui figurait encore en 1956 dans les provisions.

Les immobilisations comprennent les immeubles, installations et véhicules, les ouvrages inachevés, les terrains acquis en vue d'extension future et les participations.

Le montant de beaucoup le plus important — les immeubles, installations et véhicules — a subi les modifications suivantes pendant l'exercice:

	Fin 1956	Fin 1957	Modification
Frais d'acquisition ou d'établissement des immobilisations en service:	en	millions de fr	ancs
Immeubles et installations	2761,8	2812,7	+ 50,9
Véhicules	1105,9	1133,7	+ 27,8
Total	3867,7	3946,4	+ 78,7
Etat des amortissements:			
Immeubles et installations	1427,3	1480,3	+ 53,0
Véhicules	746,7	801,0	+ 54,3
Total	2174,0	2281,3	+ 107,3
Valeur au bilan (frais d'acquisition ou d'établissement, moins amortissements):			
Immeubles et installations	1334,5	1332,4	- 2,1
Véhicules	359,2	332,7	- 26,5
Total	1693,7	1665,1	— 28,6

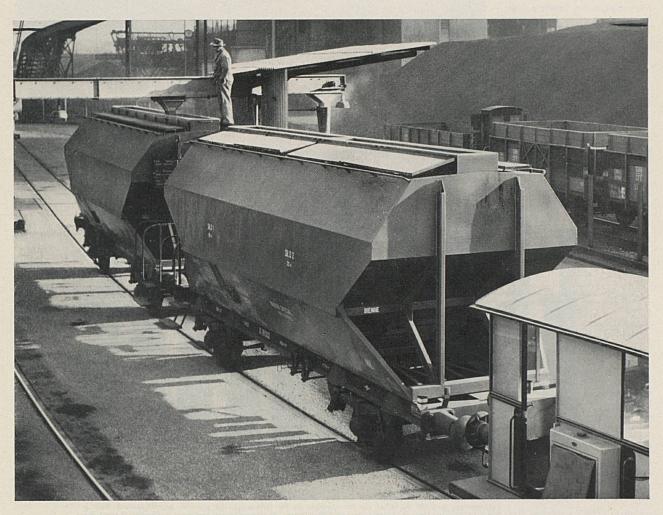


Les ouvrages inachevés se sont accrus de 80 millions de francs, pour atteindre 183,5 millions de francs à fin 1957. Cet accroissement reflète de nouveau l'augmentation du budget de construction des années précédentes. A cela s'ajoute une certaine concentration de grands travaux, qui prendront plusieurs années et figureront par conséquent plus longtemps dans les comptes, en tant qu'ouvrages inachevés. Les terrains acquis en vue d'extension future ont augmenté de 8,1 millions de francs, alors que les participations ont diminué de 1,9 million de francs.

Dans les valeurs réalisables et disponibles, les liquidités (caisse, compte de chèques postaux, banques) ont diminué de 25,6 millions de francs et figurent au bilan pour 75,6 millions de francs. Cette diminution provient de l'accroissement des dépenses de construction et des acquisitions de matériel.

Les approvisionnements de matériel ont augmenté de 25,7 millions de francs pendant l'exercice et s'élèvent à 129,7 millions de francs. Les approvisionnements pour la construction et l'entretien des installations ont dû être adaptés à l'extension des programmes de construction et d'entretien. De même, l'emmagasinage de certaines matières d'exploitation, comme les combustibles, a été augmenté. Les approvisionnements ont été évalués avec prudence; en moyenne, la valeur comptable est inférieure de près de 13 % au prix de revient.

Les prêts pour l'électrification de lignes de chemin de fer étrangères accédant à la Suisse s'élèvent à 540 millions de francs. Les Chemins de fer fédéraux ne jouent que le rôle d'intermédiaires entre la Confédération et les réseaux étrangers, raison pour laquelle ce montant figure à l'actif et au passif du bilan.



Wagon-silo pour céréales d'une contenance de 40 m³ au total

Dans le capital propre, la réserve légale s'est accrue du versement annuel ordinaire de 8 millions de francs et elle a passé à 56 millions de francs. Pour la première fois apparaît la réserve générale de construction avec un montant de 40 millions de francs. Son but est exposé au chapitre «Compte de profits et pertes», pages 67. La réserve pour l'amélioration des installations de trafic rail/route se trouvait jusqu'à présent parmi les provisions. Maintenant qu'a été constituée la réserve générale de construction et qu'elle figure au capital propre, il est indiqué de comprendre aussi dans ce capital la réserve pour l'amélioration des installations de trafic rail/route. Cette réserve s'est accrue de 6 millions de francs au débit de l'exercice et a diminué de 1 million de francs prélevés en faveur du compte de construction. La réserve pour la couverture de gros dommages a augmenté du montant versé pour l'exercice et elle s'élève à 20,7 millions de francs. Il n'a pas été effectué de prélèvements.

Dans le capital de tiers, les engagements à longue échéance ont reculé du montant des remboursements méthodiques d'emprunts (24,7 millions de francs). Comparativement à l'année précédente, ils se présentent de la façon suivante:

	pairs of diagnostics of pair	Remboursement	Fin 1956 fr.	Fin 1957 fr.
4%	1880 Central-Suisse	1883—1957	646 000	
28/11%	1868 Franco-Suisse	1869—1958	1 117 050	565 950
3%	1869 Jougne-Eclépens	1869—1968	2 561 500	2 378 500
3%	1890 Rente des chemins de fer	— ¹)	69 333 000	69 333 000
3%	1903 CFF, différé	1913—1962 ²)	28 151 500	22 478 500
31/2%	1932 CFF	1938—1962	24 289 000	15 964 000
31/2%	1935 »	1936—1960	12 842 000	9 726 000
3%	1938 »	1949—1973 ²)	303 046 000	296 836 000
21/2%	1939, rescriptions	renouvelable	25 000 000	25 000 000
2%	1939, rescriptions	jusqu'en 1963	20 000 000	20 000 000
31/4%	1946, Prêt du Département fédéral des fi-			
	nances	1966	450 000 000	450 000 000
31/4%	1947, Prêt du Département fédéral des fi-			
	nances	1977	100 000 000	100 000 000
3%	1949 Prêt du Département fédéral des fi-			
	nances	1974	150 000 000	150 000 000
31/2%	Bons de dépôt des CFF en faveur de la CPS	en tout temps	160 000 000	160 000 000
			1 346 986 050	1 322 281 950

¹⁾ L'emprunt peut être dénoncé en tout temps moyennant un préavis de 12 mois.

L'augmentation des engagements à courte échéance, qui a atteint au total 41,3 millions de francs, provient en partie de l'extension du volume des constructions et des acquisitions de matériel, ce qui accroît forcément l'état des factures impayées au moment où les comptes annuels sont arrêtés. La nouvelle augmentation de l'avoir des caisses de secours est aussi considérée comme normale.

²⁾ Peut être dénoncé par anticipation.

Compte de 1956	The Residence of the Control of the	Compte de 1957
fr.	arron of the control of the second control of the c	fr.
Appropriate and a	Dépenses de construction	
	pour:	
162 259 130	Immobilisations du chemin de fer	192 507 270.1
101 063 450	Immeubles et installations	106 361 596.2
30 285 981	Transformation et extension de gares et de bâtiments de service	35 969 273.6
4 203 627	Perfectionnement général de lignes et d'installations de la pleine voie	4 839 277 . 4
9 150 274	Construction de nouvelles lignes et doublements de voies	16 686 719.4
14 226 163	Electrification de lignes	2 410 770 .9
200	Renouvellements de voies et d'installations de la ligne de contact	
35 135 746	Renouvellements de voies et de branchements	39 852 697.8
531 440	Renouvellements d'installations de la ligne de contact	596 572.3
7 530 219	Achat de mobilier, machines et ustensiles	6 006 284.5
61 195 680	Véhicules	86 145 673.9
18 732 843	Véhicules moteurs	36 330 432.1
16 976 434	Voitures et fourgons	23 076 099.4
24 975 869	Wagons et wagons de service	26 286 497 . 4
510 534	Bateaux	452 644.9
12 384 625	Immobilisations des autres exploitations	15 831 063.5
7 081 843	Usines électriques	7 522 034.9
5 302 782	Ateliers	8 309 028.5
174 643 755		208 338 333.7
_ 2 000 000	Prélèvement sur la provision pour l'amélioration des installations rail/route	— 1 000 000. -
172 643 755		207 338 333.7

Compte de 1956		Compte de 1957
fr.	Comptabilisation des dépenses de construction	fr.
	à la charge de:	
142 146 077	Compte des immobilisations (Dépenses de construction actives)	176 231 518.51
131 261 066	Chemin de fer	162 220 475.08
70 162 085	Immeubles et installations	76 253 398.70
61 098 981	Véhicules	85 967 076.38
10 885 011	Autres exploitations	14 011 043.43
6 221 765	Usines électriques	6 340 028.83
4 663 246	Ateliers	7 671 014.60
30 497 678	Compte d'exploitation (Dépenses de construction non actives)	31 106 815.19
28 998 064	Chemin de fer	29 286 795.09
28 901 365	Immeubles et installations	29 108 197.54
96 699	Véhicules	178 597.55
1 499 614	Autres exploitations	1 820 020.10
860 078	Usines électriques	1 182 006.15
639 536	Ateliers	638 013.95
172 643 755		207 338 333.70

Compte d'exploitation

Compte de 1956		Compte de 1957
fr.	Changes	fr.
	Charges	
42 252 803	Administration	45 833 128.09
586 053 169	Exploitation	602 319 211 .92
29 418 024	Direction et charges générales	29 186 495.51
385 314 935	Prestations d'exploitation	389 013 839.33
11 357 334	Surveillance de la voie	11 462 821.12
216 663 698	Service des gares	219 295 953.89
48 761 422	Accompagnement des trains	47 080 630.10
107 335 146	Traction	110 001 967 .47
1 197 335	Service des bateaux sur le lac de Constance	1 172 466.75
171 320 210	Entretien	184 118 877.08
103 640 066	Immeubles et installations	105 665 096.56
67 680 144	Véhicules	78 453 780 . 52
19 796 842	Divers	20 689 009.84
648 102 814	Total des charges	668 841 349.85
237 442 135	Excédent d'exploitation	267 550 220.51
885 544 949		936 391 570.36
		-

pour l'année 1957

Compte de 1956		Compte de 1957
fr.	Produits	fr.
812 988 697	Recettes de transport	860 014 798.67
326 625 322	Trafic-voyageurs	342 413 419.06
486 363 375	Trafic-marchandises	517 601 379.61
30 193 098	Transport des bagages et envois express	30 808 925.93
30 670 066	Transports postaux	31 571 900.75
6 791 685	Transport des animaux	6 749 567.20
418 708 526	Transport des marchandises	448 470 985.73
72 556 252	Produits divers	76 376 771 . 69
	rappens sub-tains	
885 544 949	Total des produits	936 391 570.36

Compte de profits et pertes

Compte de 1956		Compte de 1957
fr.	Charges	fr.
123 570 963	Amortissements des immobilisations	125 088 155.35
10 161 140	Amortissements des valeurs réalisables et disponibles	5 208 217.13
46 866 967	Frais de capitaux	46 546 415.95
24 003 543	Versements complémentaires à la caisse de pensions et de secours pour l'intérêt sur le déficit de la réserve mathématique et pour la garantie de l'intérêt	24 748 635.95
_	Incorporation à la caisse de pensions et de secours des allocations de renchérissement à verser aux pensionnés selon l'ancien régime	12 900 000.—
19 176 654	Allocations de renchérissement aux pensionnaires	8 223 993.20
500 000	Versement à la réserve pour la couverture de gros dommages	500 000. —
942 535	Autres charges	1 400 768.26
4 453 219	Amortissements du solde des frais d'émission et de conversion d'emprunts	_
_	Constitution d'une réserve générale de construction	40 000 000.—
10 000 000	Versement à la réserve pour l'amélioration des installations de trafic rail/route	6 000 000.—
239 675 021	Total des charges	270 616 185 . 84
8 000 000	Versement à la réserve légale	8 000 000. —
16 000 000	Versement d'un intérêt de 4% au capital de dotation	16 000 000.
1 264 064	Solde actif à disposition de l'Assemblée fédérale	1 236 287.38
264 939 085		295 852 473.22

pour l'année 1957

Compte de 1956		Compte de 1957
fr.	Produits	fr.
1 520 650	Solde actif de l'année précédente	1 264 064.30
237 442 136	Excédent d'exploitation	267 550 220.51
19 426 636	Amortissements et intérêts internes	20 612 820.93
824 066	Produit brut des terrains achetés en vue d'extension future	657 891.15
1 009 444	Produit des participations	1 168 161 .60
2 123 179	Produit des valeurs réalisables et disponibles	2 430 870.03
2 592 974	Autres produits	2 168 444.70
	Practice cour l'électrification de lignes de chime de les directions actions de la fire distribution d	
	direction of the series	
	Course has assume as seemed that the	
264 939 085	Total des produits	295 852 473.22
204 707 003	roial des produits	
	Compact Corder	

Compte de 1956		Compte de 1957
fr.	Actif	fr.
1 843 485 205	Immobilisations	1 901 185 476.94
1 693 668 669	Immeubles, installations et véhicules	1 665 090 416.16
103 400 238	Ouvrages inachevés	183 485 898.48
17 580 265	Terrains acquis en vue d'extension future	25 623 128.30
28 836 033	Participations	26 986 034.—
268 232 704	Valeurs réalisables et disponibles	278 623 924.85
101 172 379	Caisse, comptes de chèques postaux, banques	75 605 122.36
51 089 921	Débiteurs	71 376 711 .40
11 924 182	Titres en portefeuille	1 944 451 .85
104 046 222	Approvisionnements de matériel	129 697 639.24
475 000 000 48 803 542 34 363 579	Prêts pour l'électrification de lignes de chemins de fer étrangères accédant à la Suisse, créance contre les chemins de fer étrangers	540 000 000. — 51 531 992.89 32 327 321.84
14 439 963	Actifs transitoires	19 204 671 . 05
2 635 521 451		2 771 341 394.68

31 décembre 1957

Compte de 1956		Compte de 1957
fr.	Passif	fr.
486 191 334	Capital propre	539 721 000.—
400 000 000	Capital de dotation	400 000 000.—
48 000 000	Réserve légale	56 000 000.—
\$2,872 NB 1000	Réserve générale de construction	40 000 000.—
18 000 000	Réserve pour l'amélioration des installations de trafic rail/route	23 000 000. —
20 191 334	Réserve pour la couverture de gros dommages	20 721 000.—
1 593 250 212	Capital de tiers	1 609 857 753.45
1 346 986 050	Engagements à longue échéance	1 322 281 950.—
486 986 050	Emprunts consolidés et rescriptions	462 281 950.—
700 000 000	Prêts du Département fédéral des finances	700 000 000.—
160 000 000	Bons de dépôt en faveur de la caisse de pensions et de secours des CFF	160 000 000.—
246 264 162	Engagements à courte échéance	287 575 803 . 45
169 696	Banques	5 754 386.94
61 589 546	Factures des fournisseurs	94 473 231 .76
	Obligations dérivant des rentes-responsabilité civile et des suppléments	
14 589 915	de rente en cours	14 963 592.80
66 458 920	Créance des caisses de secours des CFF	79 579 442.12
103 456 085	Créanciers divers	92 805 149.83
475 000 000	Prêts pour l'électrification de lignes de chemins de fer étrangères accédant à la Suisse, dette envers le Département fédéral des finances	540 000 000.—
3 851 843	Provisions	3 851 824.40
75 963 998	Autres passifs	76 674 529.45
68 893 325	Comptes d'ordre	69 793 649.—
7 070 673	Passifs transitoires	6 880 880 . 45
1 264 064	Solde actif à disposition de l'Assemblée fédérale	1 236 287.38
2 635 521 451		2 771 341 394.68
except parts		
The second		

		Valeur im	mobilisée		
Groupe d'immobilisations		Changemer de l'ex	Changements au cours de l'exercice		
	au début de l'année	Augmentation	Diminution	à la fin de l'année	
1	2	3	4	5	
	fr.	fr.	fr.	fr.	
Chemin de fer	3 524 954 870.07	88 527 377.55	16 408 569.30	3 597 073 678.3	
Immeubles et installations		55 813 200.58	11 499 580. —	2 463 360 222.	
Frais généraux (projets et direction des travaux, intérêts				2 400 000 222.	
de construction)	189 066 835.83		1 017 770.—	188 049 065.8	
Terrains et droits	200 784 739.97	230 228.45	403 490. —	200 611 478.	
Ponts, viaducs et ponceaux	214 988 296.67	3 270 099.35	310 860.—	217 947 536.	
Autres ouvrages (tunnels, remblais, tranchées, ballastage)	564 300 955.14	1 459 631.05	38 840.—	565 721 746.	
Voie de fer	470 548 712.63	28 277 054.85	8 020 430.—	490 805 337.4	
Bâtiments et installations fixes:	San garage	350	a letter 2		
Bâtiments administratifs	9 937 531.46	50 000.—	-	9 987 531.4	
Bâtiments du service de l'exploitation	256 351 967.11	4 260 471.97	539 130. —	260 073 309.	
services accessoires	43 386 343.45	1 659 659.55	134 800.—	44 911 203.	
Installations de la ligne de contact	170 286 888.51	2 060 684.26	310 400.—	172 037 172.	
Télécommunications et installations de sécurité	230 231 167.60	8 539 632.05	531 810.—	238 238 989.	
Mobilier et ustensiles	69 163 164.02	6 005 739.05	192 050.—	74 976 853.	
Véhicules	1 105 908 267.68	32 714 176.97	4 908 989.30	1 133 713 455.	
Véhicules moteurs	450 920 615.07	14 339 940.44	1 730 725.30	463 529 830.	
Voitures et fourgons	414 303 653.70 240 683 998.91	5 711 515.40 12 662 721.13	2 722 125.— 456 139.—	417 293 044. 252 890 581.	
Tragons a marchandises et de service	240 003 770.71	12 002 721.13	450 107.	232 070 301.	
Jsines électriques	282 001 388.62	6 480 307.60	827 500.—	287 654 196.	
Concessions et droits	3 328 721.83	enden alle eco	60 - B	3 328 721.	
Terrains	1 824 144.95	57 019.10	-	1 881 164.	
Installations hydrauliques et autres travaux d'infrastructure	108 899 379.33	3 112 198.75		112 011 578.	
Conduites forcées, vannes	16 914 162.48 30 424 188.61	146 257.10 986 000. —	16 500. —	17 060 419. 31 393 688.	
Installations mécaniques et électriques des usines et sous-	30 424 100.01	700 000.	16 300.	31 373 666.	
stations	75 694 222.61	2 109 149.25	809 800. —	76 993 571.	
Lignes de transport	42 367 190.13			42 367 190.	
Mobilier et ustensiles	2 549 378.68	69 683.40	1 200. —	2 617 862.	
teliers	56 054 933.93	1 080 775.05	200 129.75	56 935 579.	
Terrains	1 651 792.45		3 100.70	1 648 691.	
Chemins, voies	2 575 878. —	-	3 203.20	2 572 674.	
Bâtiments	22 351 507.93	92 840.75	696.80	22 443 651.	
Installations	13 699 601.35	390 156.80	65 027.75	14 024 730.	
Machines, mobilier et ustensiles	15 776 154.20	597 777.50	128 101.30	16 245 830.	
ervice des bateaux sur le lac de Constance	4 711 852.02	57 397.90	18 690.—	4 750 559.	
Terrains	17 736. —	result suggests sug	14 F22	17 736.	
Bâtiments	241 674.30	_	-	241 674.	
Ports	416 321.27	-		416 321.	
Installations	231 753.12		12 780.—	218 973.	
Machines, mobilier et ustensiles	204 073.45	14 117.05	5 842.—	212 348	
Bateaux	3 600 293.88	43 280.85	68.—	3 643 506.	
	3 867 723 044.64	96 145 858.10	17 454 889.05	3 946 414 013.	

1 to 1 to 1		Amortissem	ents			Valeur a	au bilan	
	Cha	ngements au cour	s de l'exercice					
au début de l'année		gmentation ssements annuels)	Diminution (Amortissements cu- mulés pour les instal- lations supprimées)	à la fin de l'année	au début de l'année 10		à la fin de l'année 11	
	en% de	fr.	fr.	fr.	fr.	en % de	fr.	en% d
fr.	la col. 2					la col. 2		la col.
2 006 272 091.44		114 998 950.—	14 763 833.—	2 106 507 208.44	1 518 682 778.63	43,1	1 490 566 469.88	41,4
1 259 545 972.44		56 072 879.—	10 163 290.—	1 305 455 561.44	1 159 500 629.95	47,9	1 157 904 661.53	47,0
129 023 768.— —	1,5 —	2 836 003.— —	556 960.— —	131 302 811.—	60 043 067.83 200 784 739.97	31,8 100	56 746 254.83 200 611 478.42	30,2 100
104 223 320. —	1,5	3 224 824.—	218 210.—	107 229 934.—	110 764 976.67	51,5	110 717 602.02	50,8
206 044 550.15	1,0	5 643 010. —	31 340.—	211 656 220.15	358 256 404.99	63,5	354 065 526.04	62,6
397 449 337.10 291 849 337.10 105 600 000. —	3,0	20 916 461.— 14 116 461.— 6 800 000.—	8 011 760.— 8 011 760.—	410 354 038.10 297 954 038.10 112 400 000.—	73 099 375.53	15,5	80 451 299.38	16,4
2 572 625.—	1,0	99 375.—		2 672 000. —	7 364 906.46	74,1	7 315 531.46	73,2
113 887 411.	2,0	5 127 039.—	405 170.—	118 609 280.—	142 464 556.11	55,6	141 464 029.08	54,4
25 644 075.09	3,0	1 301 590.—	103 550.—	26 842 115.09	17 742 268.36	40,9	18 069 087.91	40,2
95 760 531.	2,5	4 257 172.—	228 410. —	99 789 293.—	74 526 357.51	43,8	72 247 879.77	42,0
143 033 702. —	4,0	9 209 247. —	482 710.—	151 760 239. —	87 197 465.60	37,9	86 478 750.65	36,3
41 906 653.10	5,0	3 458 158.—	125 180.—	45 239 631.10	27 256 510.92	39,4	29 737 221.97	39,7
746 726 119. — 667 426 119. — 79 300 000. —	1)	58 926 071. — 40 626 071. — 18 300 000. —	4 600 543.— 4 600 543.—	801 051 647.— 703 451 647.— 97 600 000.—	359 182 148.68	32,5	332 661 808.35	29,3
365 582 511. —	4,0 +1)	27 436 825.—	1 721 241.—	391 298 095.—	85 338 104.07	18,9	72 231 735.21	15,6
237 473 106. —	4,0 +1)	23 172 146.—	2 646 575.—	257 998 677.—	176 830 547.70	42,7	159 294 367.10	38,2
143 670 502. —	2,5 +1)	8 317 100.—	232 727.—	151 754 875.—	97 013 496.91	40,3	101 135 706.04	40,0
134 688 456.12		6 240 162.—	810 960.—	140 117 658.12	147 312 932.50	52,2	147 536 538.10	51,3
1 030 911.—	1,0	33 287.—	_	1 064 198.—	2 297 810.83	69,0	2 264 523.83	68,0
ASST IN	R -	100-	- 1	-	1 824 144.95	100	1 881 164.05	100
33 954 965. —	1,5	1 633 490.—	-	35 588 455. –	74 944 414.33	68,8	76 423 123.08	68,2
11 879 289. — 11 641 140. —	3,0	507 425.— 608 484.—	6 760. —	12 386 714. – 12 242 864. –	5 034 873.48 18 783 048.61	29,8	4 673 705.58 19 150 824.61	27,4
11 041 140.	2,0	000 404.	0700.	12 242 004.	10 703 040.01	61,7	17 130 024.01	61,0
49 583 077.—	3,0	2 270 827.—	803 000.—	51 050 904.—	26 111 145.61	34,5	25 942 667.86	33,7
24 913 643.12	2,5	1 059 180.—	_	25 972 823.12	17 453 547.01	41,2	16 394 367.01	38,7
1 685 431. —	5,0	127 469.—	1 200.—	1 811 700.—	863 947.68	33,9	806 162.08	30,8
29 719 846.55		1 685 464.—	173 866.80	31 231 443.75	26 335 087.38	47,0	25 704 135.48	45,
	-	- 1	-		1 651 792.45	100	1 648 691.75	100
1 258 517.25	1,5	38 638.—	2 834.85	1 294 320.40	1 317 360.75	51,1	1 278 354.40	49,7
11 041 551.95	2,0	447 030.—	96.15	11 488 485.80	11 309 955.98	50,6	10 955 166.08	48,8
7 530 995.35 9 888 782. —	3,0 5,0	410 988. — 788 808. —	57 060.75 113 875.05	7 884 922.60 10 563 714.95	6 168 606. — 5 887 372.20	45,0 37,3	6 139 807.80 5 682 115.45	43,8
3 373 981.22		111 996.—	18 690.—	3 467 287.22	1 337 870.80	28,4	1 283 272.70	27,0
	_	_ 4	_	_	17 736.—	100	17 736.—	100
206 507.30	2,0	4 833.—	Alexand Topleyon	211 340.30	35 167. —	14,6	30 334.—	12,
416 321 . 27	1,5	-	_	416 321.27	-	_	-	-
201 753.12	3,0	6 953. —	12 780.—	195 926.12	30 000. —	12,9	23 047.—	10,
130 257.20	5,0	10 203.—	5 842.—	134 618.20	73 816.25	36,2	77 730.30	36,
2 419 142.33	2,5	90 007.—	68.—	2 509 081.33	1 181 151.55	32,8	1 134 425.40	31,
2 174 054 375.33	3,36 ²)	123 036 572.—	15 767 349.80	2 281 323 597.53	1 693 668 669.31	43,8	1 665 090 416.16	42,

²⁾ Taux moyen, calculé sur le total de la valeur immobilisée, sans les terrains et sans les installations complètement amorties du service des bateaux sur le lac de Constance

	1938	1946	1947
			uedi ja
Prestations de trafic en millions d'unités			
Trafic-voyageurs: voyageurs	113,3	206,4	213,0
kilomètres-voyageurs	2866,7	5444,5	5658,9
Trafic-marchandises total: tonnes	13,9	16,9	18,2
kilomètres-tonnes-marchandises	1585,2	1702,2	1848,7
Compte de résultats en millions de francs			
	10 to 2 cm		
Recettes de transport	307,6	563,8	611,6
Trafic-voyageurs	131,9	258,2	270,0
Trafic-marchandises total	175,7	305,6	341,6
Autres produits	28,2	56,4	64,4
Total des produits (5 + 8)	335,8	620,2	676,0
Rétributions du propre personnel	147,4	248,7	280,2
Traitements et salaires ainsi qu'allocations de renchérissement, indem-			
nités de résidence, allocations pour enfants, etc	138,0	231,2	260,1
Allocations supplémentaires et indemnités diverses, uniformes	9,4	17,5	20,1
Assurances du propre personnel	38,9	63,1	72,5
Contributions à la CPS, à l'AVS et à la CNA	24,5	25,9	31,8
Versements complémentaires à la CPS	14,4	23,9	24,0
Allocations de renchérissement aux pensionnaires		13,3	16,7
Dépenses pour main-d'œuvre étrangère à l'administration	5,6	12,7	12,1
Total des charges pour le personnel $(10 + 13 + 17)$	191,9	324,5	364,8
en % des charges totales	51,7 %	59,5 %	60,1 9
Dépenses de choses et divers	33,8	96,7	118,4
en % des charges totales	9,1 %	17,7 %	19,5 9
Amortissements des immobilisations et frais de capitaux			
Amortissements des immobilisations	32,9	70,7	72,5
Frais de capitaux	112,4	53,9	51,2
Total (22 + 23)	145,3	124,6	123,7
en % des charges totales	39,2 %	22,8 %	20,4 9
Charges totales (18 + 20 + 24)	371,0	545,8	606,9
Excédent des produits (9—26)	— 35,2	74,4	69,1
Charges extraordinaires	Marco A	49,0	43,7
Bénéfice net de l'année (27 — 28)	— 35,2	25,4	25,4
Versement à la réserve légale	_	9,4	9,4
Versement d'un intérêt au capital de dotation		16,0	16,0
Effectif du personnel nombre d'hommes (moyenne annuelle)			
	00 /7/	2/ 570	2/ 277
Propre personnel		CONTRACTOR OF THE STATE OF THE	36 377
Ouvriers d'entrepreneur	200 120 145 EU 0 E 150 E 150 E 1	A PROPERTY OF STREET	1 700
Total (32 + 33)	29 //6	30 4/2	38 077
Ouvriers d'entreprene	ur	ur	ur

1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	
				24	Kerama)				Charte	
207,7	201,6	193,9	201,1	206,4	203,5	204,5	208,4	212,5	219,3	
5843,8	5594,3	5615,7	5832,6	6012,0	6047,9	6102,1	6273,1	6422,7	6732,3	
18,5	16,0	18,0	21,3	19,4	19,4	21,0	23,5	25,3	26,0	
1941,5	1738,1	2084,1	2507,4	2296,7	2466,7	2677,9	3061,4	3295,5	3477,9	
619,6	582,4	589,7	657,2	670,7	687,1	718,6	772,3	813,0	860,0	
276,6	278,3	263,8	274,3	299,8	304,2	305,1	315,1	326,6	342,4	
343,0	304,1	325,9	382,9	370,9	382,9	413,5	457,2	486,4	517,6	
68,9	68,0	59,5	67,2	70,3	70,8	74,4	78,8	85,8	89,7	
688,5	650,4	649,2	724,4	741,0	757,9	793,0	851,1	898,8	949,7	
301,9	306,7	309,8	326,5	335,2	343,8	352,9	364,8	396,6	419,5	1
281,4	285,0	288,5	304,6	311,7	319,7	327,9	338,1	368,2	388,2	1
20,5	21,7	21,3	21,9	23,5	24,1	25,0	26,7	28,4	31,3	1
79,8	84,6	84,2	82,4	84,7	89,7	84,3	87,8	112,6	89,6	1
34,6	39,4	38,8	34,8	37,6	42,7	37,4	40,8	69,4	43,8	1
24,1	24,2	23,4	23,6	23,4	25,3	25,5	25,6	24,0	24,7	1
21,1	21,0	22,0	24,0	23,7	21,7	21,4	21,4	19,2	21,1	1
11,9	8,9	7,3	9,2	10,2	10,5	10,3	10,7	12,0	13,3	1
393,6	400,2	401,3	418,1	430,1	444,0	447,5	463,3	521,2	522,4	1
60,2%	60,6%	62,0 %	60,3%	60,7 %	60,9 %	60,6%	60,9%	61,3%	59,7 %	1
138,3	136,4	118,5	121,6	125,2	131,5	137,6	142,5	158,9	180,7	2
21,2%	20,7 %	18,3%	17,5%	17,7 %	18,0%	18,6%	18,7 %	18,7 %	20,7 %	2
73,3	74,7	76,5	103,9	104,1	105,0	106,6	108,1	123,6	125,1	2
48,3	48,8	51,3	50,3	49,5	48,7	47,3	47,2	46,9	46,5	2
121,6	123,5	127,8	154,2	153,6	153,7	153,9	155,3	170,5	171,6	2
18,6%	18,7 %	19,7 %	22,2 %	21,6%	21,1 %	20,8 %	20,4 %	20,0 %	19,6%	2
653,5	660,1	647,6	693,9	708,9	729,2	739,0	761,1	850,6	874,7	2
35,0	- 9,7	1,6	30,5	32,1	28,7	54,0	90,0	48,2	75,0	2
20,0	30,1	1,6	22,5	24,0	20,0	45,3	66,0	24,5	51,0	2
15,0 8,0	— 39,8		8,0 8,0	8,1 8,0	8,7 8,0	8,7 8,0	24,0 8,0	23,7 8,0	24,0	2
7,0		PART PART	0,0	0,0	0,0	0,0	16,0	16,0	8,0 16,0	3
7,0		Stelland C. C.			Graduria M	lunus un s	10,0	10,0	10,0	
Appell	deinstitus e		BIC PERSON			i settonas				
37 910	37 666	36 904	37 096	37 507	37 430	37 483	37 709	38 384	39 079	3
1 640	1 175	912	1 186	1 193	1 226	1 243	1 244	1 261	1 376	3
39 550	38 841	37 816	38 282	38 700	38 656	38 726	38 953	39 645	40 455	3
SERVEN.	er en part	7 2 2 7 9 2 9			er serend	Uh Pak tak	四个 与 完整			
			ACIA COMP	THE RESIDENCE OF	THE REAL PROPERTY.	MATERIAL STATES		CHARLES TO US	e metrology	

Observations concernant le tableau reproduit plus haut « Développement des prestations de trafic, du compte de résultats et de l'effectif du personnel »

Généralités

Dans ce tableau, les charges du compte de résultats, donc du compte d'exploitation et du compte de profits et pertes, sont indiquées par genre et comparées au total des produits. Les débits et crédits internes provenant des mouvements entre les comptes des différents services, ainsi que les éléments de frais calculés, n'ont pas été pris en considération. Pour cette raison, ni le total des charges, ni le total des produits ne peuvent être comparés purement et simplement aux montants figurant dans le compte d'exploitation et le compte de profits et pertes.

Observations relatives aux différents articles

8 Autres produits

Ceux-ci comprennent les divers produits du compte d'exploitation, les produits selon le compte de profits et pertes, de même que les crédits pour fournitures et prestations à la charge de différents comptes de résultats et de bilan.

16 Allocations de renchérissement aux pensionnaires

Les allocations de renchérissement aux pensionnaires comprennent, à partir de 1957, les versements à la caisse de pensions et de secours correspondant aux allocations ordinaires de renchérissement de 1956 — 12,9 millions de francs — et destinés à compenser le surcroît des charges du capital de couverture résultant de l'incorporation dans la CPS des allocations de renchérissement des pensionnaires selon l'ancien régime.

18 Charges pour le personnel

Elles contiennent les charges pour l'ensemble du personnel, quand bien même une partie des prestations de travail concerne également le compte des immobilisations et d'autres comptes de bilan. Cette part, qui ne peut être déterminée avec précision, est cependant minime; aussi peut-elle être négligée dans le cadre du présent aperçu. Elle influe sur les dépenses de choses, qui, dans la même proportion, sont moins élevées.

20 Dépenses de choses et divers

Cet article comprend les dépenses de choses à la charge du compte d'exploitation, ainsi que les dépenses à la charge du compte de profits et pertes qui ne sont pas spécialement mentionnées dans le présent aperçu. De plus, il est influencé par le décalage dont il est question au chiffre 18.

28 Charges extraordinaires

lci sont groupés en général les annuités, amortissements et provisions, qui dépendent du résultat annuel, comme par exemple l'annuité destinée à couvrir les amortissements arriérés des groupes d'immobilisations «Frais généraux» et «Infrastructure» des années 1947 à 1955, les amortissements faits par mesure de prévoyance sur les réserves de matériel, la provision pour l'amélioration des installations rail/route, etc.

29 Bénéfice net de l'année

La perte nette de 1938 avait été reportée à nouveau. Celle de 1949 avait été couverte par la réserve légale (26,8 millions) et par la Confédération (13 millions de francs).

33 Ouvriers d'entrepreneur

Les effectifs de 1938, 1946 et 1947 ont été déterminés par approximation, de même que les dépenses correspondant à la main-d'œuvre étrangère à l'administration (ch. 17).

Relevé des travaux et acquisitions les plus importants

La remarque «achevé et décompté» signifie que l'ouvrage auquel elle se rapporte est terminé et que le décompte final est établi. Pour les achats de véhicules, la remarque disant que tous les véhicules sont livrés a le même sens.

Par la remarque «achevé, mais non décompté», nous indiquons que l'ouvrage est achevé, mais que le décompte final n'a pas encore pu être établi, parce que des factures manquent, de sorte que les chiffres définitifs ne pourront figurer que dans le relevé de l'année suivante.

	Crédit	Dép	enses
	Credit	Total	de l'année 1957
Transformation et extension de gares et de bâtiments de service	fr.	fr.	fr.
ler arrondissement			
Bärschwil			
Extension et transformation de la station en gare de croisement	1 310 000	1 094 696	_ 822
Berne g. p.			
Gare aux voyageurs Extension des voies et des quais, ainsi que construction d'un nouveau bâtiment aux voyageurs et d'un parc à automobiles au-dessus des voies . fr. 81 000 000 dont à déduire les participations de la commune (fr. 12 250 000) et du canton de Berne (fr. 10 750 000)	58 000 000	1 673 939	1 673 939
Berne-Weiermannshaus	DOC NOT LINE		
Modification des voies et des installations de sécurité au poste de signaux d'Ausser-	age days		
holligen	(298 000)	(309 949)	
dont à déduire la participation du chemin de fer BN	(51 000) 247 000	(65 806) 244 143	_ 59 911
Achevé et décompté	24/ 000	211 110	3,,,,,
Aménagement de nouveaux entrepôts et prolongement de la voie K 22 Achevé et décompté	483 000	481 752	81 290
Berne-Bümpliz-Sud			100
Suppression du passage à niveau de la Weidgasse, au km 92,628, et construction d'un passage inférieur à voyageurs, au km 93,020; installation de la commande à distance des barrières du passage à niveau, au km 93,046 fr. 280 000 dont à déduire la participation de tiers	152 000	193 930	_ 82 621
Bienne			
Extension des installations du service des marchandises et des voies en rapport avec			ti mini
la palettisation	345 800	313 167	9 225
Pose de nouveaux câbles entre la gare aux voyageurs et la gare aux marchandises en	The same of the sa		The same of
vue de l'extension des installations téléphoniques	200 000	207 826	41 513
Remplacement des chaudières et transformation du chauffage central dans le bâtiment			
du dépôt	229 000	216 576	50 214
Reconstruction du dépôt de sel et aménagement de locaux pour le personnel du service des marchandises	671 600	673 059	164 344
Brigue	Arma strings		
Pose de nouvelles voies de tiroir et de garage pour les wagons-citernes	763 000	611 894	595 686
Buffet de la gare: création d'une buanderie et d'une salle de douches, ainsi que rénovation des chambres du personnel	160 000	114 723	114 723
Chaux-de-Fonds, La	epochili, es uno		Palest 1
Installation d'un nouvel enclenchement électrique	998 000	109 500	109 500
Buffet de la gare: agrandissement de la salle à manger et des toilettes de 1 ^{re} classe, ainsi			
qu'amélioration des installations de la cuisine	149 000	111 112	111 112

	Crédit	Dép	enses
	Credit	Total	de l'année 1957
Delémont	fr.	fr.	fr.
Montage d'une nouvelle installation pour le chauffage préalable des trains	115 000	150 636	150 636
Genève-Cornavin	a section at		
Pose d'une nouvelle voie de tiroir, côté St-Jean	600 000	615 780	170 544
Lausanne-Gare			inera.
Création d'un nouveau faisceau de garage en Jurigoz et prolongement des quais 2, 3 et 4	1 890 000	1 368 536	998 753
Lausanne-Sébeillon			
Construction d'une nouvelle gare aux marchandises	(13 709 000) (1 143 000) 12 566 000	(15 240 151) (1 150 095) 14 090 056	52 976
Construction d'un nouveau quai pour les marchandises GV	296 000	298 088	187 552
Lyss		Participation of the	a man
Extension de la gare et construction d'un nouveau bâtiment aux voyageurs fr. 4 110 000 dont à déduire la participation de la commune	3 960 000	3 997 631	126 019
Suppression du passage à niveau, au km 23,210, et construction d'un passage inférieur: participation des CFF	252 000	137 691	137 691
Nyon		No. 202	resident of
Prolongement des quais l et II, ainsi que création d'un cul-de-sac de sécurité à la voie 5 Achevé et décompté	148 000	147 814 .	938
Ostermundigen			
Construction d'un passage inférieur à voyageurs	192 000	6 516	6 516
Plaine, La	007.000	4.020.07/	0.770
Modification des liaisons de voies et installation d'un nouvel enclenchement électrique. Achevé et décompté	927 000	1 038 276	9 770
Pully-Village	Zectaling!	and a second	Military Second
Construction d'un nouveau bâtiment aux voyageurs et d'un passage inférieur à piétons	360 000	381 946	169 397
Renens (VD)	s et a messale	Access of the same	ree and
Construction d'un bâtiment de service pour le service des travaux (section des installations électriques)	378 000	417 953	outsing Manager
Roches (BE)	Deliver and Long	teles and and	eb folksk 6.45 tehst
Installation d'un nouvel enclenchement électrique	164 000	133 565	133 565
St-Maurice-Gare	nemeter open	SHOP CHEST	and more
Pose d'une nouvelle liaison de voies	195 000	144 995	144 995

(Carporal)		Dép	enses
Appendix App	Crédit	Total	de l'année 1957
	fr.	fr.	fr.
Sierre Prolongement des voies 16, 17 et 19	254 000	196 760	162 310
Sion		a sometimes of a	
Prolongement de la voie A 32	171 700	131 618	67 795
Extension de la gare, construction d'un nouveau bâtiment aux voyageurs et installation d'un nouvel enclenchement électrique fr. 9 635 000 dont à déduire les participations de la commune (fr. 220 000) et du canton (fr. 110 000)	9 305 000	1 552 273	1 369 972
Tavannes	to the effet	And the state of t	
Installation d'un nouvel enclenchement électrique	180 000	201 583	15 804
AND DESCRIPTION OF THE PROPERTY OF THE PROPERT	Investigate and	No. 1170 mile	miles 2
Vernayaz Mise sous câble des lignes d'alimentation de 15 kV entre l'usine électrique et la voie ferrée Vernayaz—Martigny	107 000	13 256	6 329
Vevey			Market Half
Pose d'une voie de dépassement	994 000	954 677	922 901
Installation d'un nouvel enclenchement électrique	995 000	1 016 569	650 296
Viège	tatus i surigi pi	erane real to a	2 (2 (2) (2) (2)
Prolongement de la voie 5	157 000	100 927	100 927
Yverdon	mais BEO 1990 i	en and cont	## ST
Construction d'un nouveau bâtiment de service fr. 547 150 dont à déduire la participation des PTT	346 000	191 956	152 409
Diverses gares			
Installation de nouveaux enclenchements électriques à Oron, Vauderens et Siviriez	717 000	291 040	291 040
IIe arrondissement	32 50	section has	vinesignati
Airolo	CENTED BY THE	i si ab golggi Santakih is	pakan (i
Extension de la station; construction d'un quai intermédiaire et d'un passage à voyageurs Les travaux ont été plus importants en raison du complétement du projet	4 360 000	4 815 205	848 814
Construction d'un nouveau central téléphonique et modifications dans le central de l'usine électrique de Ritom	168 000	165 011	10 149
Amsteg — Silenen			Moherd
Amélioration des voies et pose d'une nouvelle installation électrique de sécurité	1 551 000	917 540	917 540
Bâle Saint-Jean		emphasial (a)	W03/50
Pose de revêtements et améliorations diverses dans la halle aux marchandises	720 000	247 387	247 387
Bâle CFF		a the stable	(
Gare aux voyageurs			1000
Modification des voies et installation d'un nouvel enclenchement électrique, côté est	5 950 000	938 621	772 144
Remplacement d'une chaudière défectueuse dans la chaufferie centrale du bâtiment de service est	132 000	67 414	67 414

	C-44:4	Dép	enses
	Crédit	Total	de l'année 1957
	fr.	fr.	fr.
Extension du central téléphonique et des sous-centraux de Bâle (gare de triage, Saint- Jean) et Liestal	(514 500) (12 800) 501 700	(522 082) (-) 522 082	24 325
Aménagement d'une centrale de réservation de places pour les trains Trans-Europ- Express	386 400	440 065	139 922
Gare aux marchandises	2 2000 2016		1000
Renouvellement des revêtements dans la halle V et sur le quai de chargement H Achevé et décompté	307 000	249 817	180 132
Bellach (1997)	encodanciana (A DEA NOTE BY	Part and d
Construction d'un nouveau bâtiment aux voyageurs et d'une nouvelle voie de charge-		- 1000	(F)
ment	(584 000) (100 000) 484 000	(613 651) (100 000) 513 651	_ 40 000
Bellinzone g. p.		222.30	2000 PERSON
Surélévation du bâtiment de service du dépôt en vue d'aménager des locaux pour le personnel	208 000	50 258	50 258
Biasca		10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 10 1	
Installation d'une nouvelle grue roulante électrique à portique de 30 t	218 000	80 165	80 165
Berthoud		car at ob flows	gwolert
Construction d'un nouveau bâtiment aux voyageurs avec bâtiments annexes, central téléphonique et appareil d'enclenchement électrique fr. 1 598 000 dont à déduire les participations de la commune (fr. 325 000), des PTT (fr. 117 000) et de tiers (fr. 1000)	1 155 000	1 581 342	340 597
Chiasso			
Extension de la gare, 1 ^{re} étape	67 450 000	5 358 307	3 912 999
Doppleschwand-Romoos			
Transformation de la halte en station d'évitement	817 000	909 936	185 568
Emmenbrücke		CASTROLE TO A	STEROM S
Agrandissement de la halle aux marchandises et transfert des services d'expédition des marchandises dans cette halle	217 000	216 820	29 208
Erstfeld			
Construction d'un nouveau central téléphonique et modifications dans le central de l'usine électrique d'Amsteg	198 000	198 069	218
Göschenen	ate (tracklets)	18 2 - 5-2	ah mada
Extension de la gare	16 260 000	2 700 505	2 700 505
Création d'installations de transbordement en vue de la construction de l'usine électrique de Göschenen	650 000	556 620	5 598
Hägendorf	to harmonic for	Alexander State	A Photo
Construction d'un magasin central des câbles pour l'économat	1 176 000	1 131 732	30 736

and the second s	Crédit -	Dépen		enses
		Total	de l'année 1957	
	fr.	fr.	fr.	
Longeau Transformation du bâtiment aux voyageurs, construction d'un nouveau bâtiment annexe et d'un passage inférieur à voyageurs, ainsi que déplacement de la cour de débord	(660 000) (211 000)	(632 230) (207 592)	Mathiagus No 1939 Mali Massa	
reste à la charge des CFF	449 000	424 638	— 107 287	
Lucerne Remplacement de la partie locale du central téléphonique pour le bâtiment d'adminis-				
tration et la gare	800 000	117 260	117 260	
Pose d'une nouvelle voie de tiroir le long de la ligne pour Zurich et le Saint-Gothard	1 315 000	1 079 288	27 199	
Mendrisio				
Agrandissement de la halle aux marchandises et transfert des services d'expédition des marchandises dans cette halle	217 000	214 244	213 843	
Murgenthal				
Suppression du passage à niveau non gardé, au km 51,676, et construction d'un passage inférieur, au km 51,800	175 300	269 349	1 373	
Schönbühl				
Suppression des passages à niveau, aux km 94,676 et 94,817, et construction d'un passage inférieur, au km 94,710	207 500	231 064	3 770	
Achevé et décompté			and the	
Sissach			ribres I	
Amélioration des voies et installation d'un nouvel enclenchement électrique	1 615 000	922 323	662 257	
Wangen-sur-l'Aar				
Suppression du passage à niveau, au km 64,566, et construction d'un passage inférieur, au km 64,575: participation des CFF	320 000	313 530	24	
Zoug	1			
Renouvellement des revêtements dans la halle aux marchandises et sur le quai de chargement	162 600	189 447	107 996	
IIIe arrondissement	No. of		and seems	
Bad Ragaz	AUDITOR BUILDING		100 COM	
Transformation du bâtiment aux voyageurs	445 000	418 347	324 960	
Brougg				
Construction d'un magasin central pour le matériel général de l'économat	2 397 000	1 638 968	1 347 896	
Buchs (SG)	10 20 de 10 de		36-30.	
Pose d'une voie pour le transport du gravier de la Rheinkies S. A	360 000	363 856	140 751	
Extension de la gare	15 289 000	9 530 563	2 518 164	

		Dép	enses
	Crédit	Total	de l'année 1957
	fr.	fr.	fr.
Buchs-Dällikon			tenunt i
Pose d'une voie-mère pour divers raccordements industriels fr. 192 000 dont à déduire la participation de tiers	147 000	. 89 178	47 702
Bülach		gan religion (Consens o d	
Construction d'un nouveau bâtiment de service pour les enclenchements et le service de la voie	504 000	502 921	15 506
Coire			OF PERSON
Installation d'un nouveau central téléphonique dans le bâtiment aux voya- geurs	A period	25/ 102	05.054
dont à déduire la participation des RhB	244 340	256 192	25 951
Montage d'une nouvelle installation pour le chauffage préalable des trains Achevé et décompté	170 000	134 773	3 812
Pose de la voie B 1, déplacement du bâtiment de service et construction d'un nouveau magasin pour le chef de district	235 000	230 041	15 872
Effingen Communication of the	or some li	pagag chinda	and a
Extension de la station	1 467 000	1 553 557	162 854
Horgen			102132
Extension de la gare	5 460 000	3 230 997	2 036 995
Meilen		27-120-110	han i
Construction d'un passage inférieur à voyageurs, au km 19,435	(274 400) (116 800) 157 600	(323 216) (137 401) 185 815	18 361
Murg		200	as-rail-sW
Transformation du bâtiment aux voyageurs	174 900	185 555	53 252
Oberwinterthur	1 100	- cal ##	
Installation d'un nouvel enclenchement électrique	863 000	149 878	149 878
Rapperswil			12-17-20 2004
Transformation et agrandissement du buffet de la gare	366 000	419 350	137 521
Construction d'un nouveau bâtiment de service et extension de la chauf- ferie centrale du bâtiment aux voyageurs fr. 573 500 dont à déduire la participation de tiers	538 500	81 458	81 458
Saint-Gall g. p.	300 300	01 450	01 450
Installation d'un nouveau central téléphonique dans le bâtiment aux voyageurs	433 000	260 958	18 109
Construction d'un nouveau bâtiment pour les marchandises GV et les colis express fr. 2 721 000	400 000	200 730	10 107
dont à déduire la participation de la ville de Saint-Gall (fr. 250 000) et des PTT (fr. 152 000)	2 319 000	2 098 837	895 924
Extension de la halle aux marchandises et construction d'un nouveau quai intermédiaire, en relation avec la palettisation, ainsi que construction de caves à louer sous la halle aux marchandises	991 300	988 726	17 162
Achevé, mais non décompté	771 000	730 720	17 102

		Dép	enses
The state of the s	Crédit	Total	de l'année 1957
	fr.	fr.	fr.
Sargans	St tribito		and 1
Agrandissement du bâtiment de service près du bâtiment aux voyageurs, installation d'un nouveau central téléphonique, ainsi qu'extension des installations à basse tension et de télécommunications	484 000	474 315	7 544
Schaffhouse	Franch Holes		- confession
Construction d'un passage inférieur à la Löwengässchen	(785 000) (578 000) 207 000	(931 139) (697 327) 233 812	- 427 403
Montage d'une nouvelle installation pour le chauffage préalable des trains	205 000	204 598	204 598
Schinznach-Village			- Ministra
Extension de la station	957 000	885 932	5 741
Uster State of the Control of the Co	and a control of		and a
Amélioration des voies d'entrée, côté Aathal	106 000	12 774	11 752
Wallisellen	a Seminora		teresis i
Extension partielle de la gare	296 000	103 939	103 939
Suppression de cinq passages à niveau «im Hof»: participation des CFF	700 000	700 000	700 000
Wil	m 10" 2 to 500		
Construction d'un nouveau bâtiment aux voyageurs et d'un nouveau passage inférieur à piétons	1 200 000	45 943	45 943
Construction d'un silo à céréales	5 800 000	4 5 6 3 2 9 9	1 684 128
	1-92	nail-lease	1 001 120
Ziegelbrücke			
Agrandissement du bâtiment de service près du bâtiment aux voyageurs, installation d'un central téléphonique, ainsi qu'amélioration des installations à basse tension et de télécommunications	214 000	218 221	21 093
Zizers			
Création d'un nouveau faisceau de distribution en relation avec la pose d'une voie de raccordement pour les «Bündner Zementwerke AG» à Untervaz	439 000	43 760	43 760
Zurich g. p.	Asas		
Installation de la radiotéléphonie pour la manœuvre dans les voies d'entrée	492 000	273	
Extension et transformation de l'installation de câbles téléphoniques à la gare aux voya-	307 (9)	1940年 2014年	A promise as
geurs	250 000	179 935	91 484
Adaptation des stations transformatrices à l'élévation de la tension du réseau local	230 000	171 186	65 574
Renouvellement et déplacement du central téléphonique dans le bâtiment d'administration «Sihlpost»	877 000	739 699	3 994
Aménagement et ameublement des nouveaux bureaux du «Lexhof»	285 000	175 575	175 575
			process.

	Crédit	Dép	Dépenses	
ELGO PARTIES AND THE PARTIES A	Credit	Total	de l'année 1957	
	fr.	fr.	fr.	
Perfectionnement général de lignes et d'installations de la pleine voie			2 santario	
Pose du block de ligne	- positions		No made of	
ler arrondissement				
Châtillens — Payerne et Yverdon — Payerne			and Balls	
y compris l'installation de nouveaux enclenchements électriques à Bressonnaz et Granges- Marnand	550 000	197 417	197 417	
Payerne — Faoug			agent .	
y compris l'installation d'un nouvel enclenchement électrique à Faoug	525 000	488 033	221 536	
Lausanne — Lutry	162.000			
y compris la construction d'un poste de block à Pully	281 000	193 809	Sign Carlo	
Auvernier - Travers			See House	
y compris l'installation de nouveaux enclenchements électriques à Champ-du-Moulin et Noiraigue	483 000	277 876	277 876	
Chambrelien — La Chaux-de-Fonds			T0.1900-X	
y compris l'installation d'un nouvel enclenchement électrique aux Geneveys-sur-Coffrane	336 000	111 276	111 276	
Saint-Imier — Le Locle-Col-des-Roches	464 000	506 067	22 191	
lle arrondissement				
Zurich Altstetten-Bonstetten-Wettswil		A 2004 TO		
y compris l'installation de nouveaux enclenchements électriques à Urdorf et Birmens- dorf (ZH), ainsi que le complétement de l'enclenchement de Bonstetten-Wettswil	890 000	616 877	517 922	
Bonstetten-Wettswil—Hedingen	a month of		10.00	
y compris l'installation d'un nouvel enclenchement électrique à Hedingen	420 000	31 447	31 447	
Steinhausen — Zoug			Bros. pa	
y compris l'installation d'un nouvel enclenchement électrique à Steinhausen Achevé, mais non décompté	335 400	313 986	9 030	
III° arrondissement			77.00	
Eglisau — Neuhausen et Dachsen — Neuhausen			1800 3	
y compris la transformation de l'enclenchement et des voies à Neuhausen	815 000	393 165	252	
Eglisau – Koblenz – Stein-Säckingen et Siggenthal-Würenlingen – Koblenz	324 000	259 412	_ 1 034	
Winterthour—Bülach	134 000	51 739	909	
Schaffhouse — Kreuzlingen Bf	236 800	401 810	151 929	
Romanshorn — Rorschach Hafen (sans la station de Horn)	157 000	29 717		
Zurich Oerlikon - Kloten - Zurich Seebach			2 - 4-4 - 1	
y compris l'installation de nouveaux enclenchements électriques à Kloten et Zurich Seebach	998 000	208 803	160 693	

		Dép	enses
Control of the Contro	Crédit	Total	de l'année 1957
	fr.	fr.	fr.
Installation de la téléphonie multiple par courants porteurs			
misiananon de la felephonie mumpie par courains porteurs			
I°r arrondissement		res	a Demonstr
Lausanne — Saint-Maurice, Berne — Bienne	1 128784	er i grant and	angua (a)
y compris la transformation du central de Bienne en central de groupe et des centraux de Neuchâtel, Delémont et Lyss en centraux tandem	560 000	717 162	183 406
Lausanne-Bienne	135 000	131 139	98 899
Lausanne – Genève, Neuchâtel – Bienne, Bienne – Bâle		1000 grid	Sugariele
y compris la construction d'un central tandem à Nyon	550 000	106 453	106 453
Lausanne — Yverdon			
y compris les complétements sur les tronçons Lausanne—Brigue, ainsi que le transfert			STATE OF THE STATE
et l'agrandissement du central téléphonique d'Yverdon	146 000	13 520	13 520
and the cause of a particular property of the Control of the Contr			
II arrondissement			-
Lucerne-Erstfeld	125 000	23 163	22 093
Bâle—Zurich	195 000	146 706	146 706
Bâle—Bienne	136 500	104 245	104 245
Olten — Berne	178 500	110 375	38 638
Zurich-Lucerne	147 000	76 314	4 839
and the state of t	•	TOTAL NAME OF STREET	
III° arrondissement	u Wester	pandi ser	party suite
Zurich — Berne	171 000	155 076	32 932
Zurich - Olten	116 000	66 097	40 097
Zurich—Coire	377 000	280 204	57 572
Zurich-Saint-Gall	276 000	235 785	35 321
Zurich-Winterthour	193 000	76 480	33 200
Zurich—Bâle	134 000	65 041	65 041
Saint-Gall—Coire	203 000	53 488	53 488
Diverse in the second of the s			promite in
Arrondissements I-III			
Extension du réseau des télécommunications		Sample or	ech
Extension accélérée du réseau des télécommunications, exigée par les besoins du Bureau central des wagons Europ	678 000	579 145	2 776
			I

	C-CIII	Dép	enses
	Crédit	Total	de l'année 1957
	fr.	fr.	fr.
Autres ouvrages			
les annuals	- NEW 2000 ET 6		
ler arrondissement			
Nyon – Céligny			
Suppression du passage à niveau, au km 39,753, et de la desservance de la halte de Bois-Bougy, ainsi que construction d'un passage supérieur	202 000	8 678	8 300
Brigue—Iselle (tunnel du Simplon)			• 67 63 7
Modernisation des installations de signalisation et de sécurité, ainsi que transformation du block semi-automatique en block de ligne automatique	491 000	475 284	57 152
Noiraigue — Travers			
Suppression du passage à niveau, au km 21,172, et du passage inférieur, au km 21,674, ainsi que construction d'un passage supérieur, au km 21,272: participation des CFF	140 000	99 875	4 072
Auvernier - Bôle			-amagined
Suppression du passage à niveau de Cottendard, au km 6,926, et construction d'un passage supérieur, au km 6,980 fr. 152 500 dont à déduire la participation de tiers	150 000	131 271	130 968
	45-35		
II arrondissement	CALL TO SERVICE STATE OF THE S		el na
Dulliken – Däniken			r forman i
Suppression du passage à niveau, au km 44,277, et construction d'un passage supérieur au km 44,740	144 000	22 449	22 449
Riedtwil-Seeberg — Wynigen			
Suppression du passage à niveau, au km 74,544, et construction d'un passage inférieur, au km 74,530	108 000	131 350	1 355
Wynigen — Berthoud	100		The same of
Suppression du passage à niveau, au km 79,866, et construction d'un passage inférieur au km 79,857	119 000	93 254	3 336
Pratteln — Frenkendorf — Füllinsdorf			and the same of
Suppression de trois passages à niveau, aux km 9,014, 9,205 et 9,480; construction d'un passage supérieur, au km 9,242, et d'un passage à piétons, au km 9,064: participation des CFF	440 000	98 600	98 600
Emmenbrücke-Lucerne			ra - maines.
Transformation du pont de la Neustadtstrasse, au km 94,329 fr. 269 000 dont à déduire la participation de la ville de Lucerne	258 000	2 550	2 550
Gurtnellen – Wassen			et
Transformation du pont inférieur sur la Meienreuss, au km 59,325	706 000	100	100
Transformation du pont inférieur de Wattingen, au km 60,681	536 600	531 537	29 010
Transformation du pont supérieur de Wattingen, au km 61,854	690 800	671 535	92 959
Rodi-Fiesso — Faido	The manager of		NAME OF TAXABLE PARTY.
Transformation du pont de Polmengo, au km 104,656	1 400 000	229 395	205 857

management &		Dép	enses
	Crédit	Total	de l'année 1957
	fr.	fr.	fr.
III° arrondissement		200	i de la constanta de la consta
Räterschen — Winterthour Grüze	14.11		
Suppression de quatre passages à niveau et d'un passage supérieur à piétons; construc-		N-101-15	
tion de deux passages inférieurs de routes et d'un passage inférieur à piétons: parti- cipation des CFF	384 000	239 128	153
Wallisellen – Dübendorf		9	38 - 2030a 7
Elargissement anticipé de la plate-forme en vue du doublement de la voie	514 000	484 281	484 281
Schmerikon — Bollingen			
Suppression des passages à niveau, aux km 51,410, 51,650 et 51,790; construction d'un			
passage supérieur à piétons, au km 51,667, et pose de signaux à feux clignotants, au km 50,745	188 000	108 145	74 678
Winterthour - Wald	an air ainting	erra di maya	1 init
Pose de signaux à feux clignotants	177 500	157 029	8 504
Küsnacht-Erlenbach			
Transformation du passage inférieur, près du km 12,710: participation des CFF	106 650	51 450	37 579
Herrliberg-Feldmeilen — Meilen	g Sinvestion	eri dus tens	and Alexander
Construction de nouveaux murs de soutènement et assainissements dans la région de «Seehalde», du km 18,420 au km 18,960	459 000	315 112	4 511
Zurich Oerlikon-Wallisellen			
Construction d'un pont à triple voie, près du km 5,240, pour le passage inférieur de la Thurgauerstrasse: participation des CFF	170 000	200 552	200 552
Zurich - Winterthour - Saint-Gall et Zurich - Oerlikon - Schaffhouse	0.4400	0.50%	
Déplacement ou remplacement de signaux avancés dans diverses stations, en vue d'augmenter la vitesse des trains	152 500	123 970	-
Winterthour — Romanshorn — Rorschach — Sargans et Ziegelbrücke — Rapperswil	A se usey settember	N TO SAMPLE OF S	
Déplacement ou remplacement de signaux avancés dans diverses stations, en vue d'augmenter la vitesse des trains	474 100	353 660	2 627
Construction de nouvelles lignes et doublements de voies	ne vill.		erromys.
Construction de nouvelles lignes	contains value on an Foreign	tall marries.	HATERY ST
Lignes de raccordement Genève-Cornavin — Eaux-Vives et Vernier — La Praille			
Ligne de raccordement entre les gares de Genève-Cornavin et des Eaux-Vives. Premier tronçon Genève-Cornavin—La Praille, y compris les travaux à La Praille, et ligne de raccordement Vernier—La Praille	AND		
Crédits alloués par le Conseil d'administration le 2 mars 1918 (fr. 10 000 000) et le 25 octobre 1957 (fr. 15 000 000) pour la participation des CFF	25 000 000	13 417 657	2 264 913

		Dépenses	
	Crédit	Total	de l'année 1957
	fr.	fr.	fr.
Doublements de voies			
ler arrondissement			
Chénens — Cottens	3 190 000	2 340 844	120
Cottens — Rosé	4 926 000	3 700 743	709 585
Grandson — Onnens-Bonvillars	6 030 000	2 766 698	2 270 767
Gorgier — Bevaix	3 260 000	2 821 830	21 277
La Neuveville – Douanne	7 305 000	4 223 453	1 244 010
II ^e arrondissement		2.0000000000	- Shunda
Bâle CFF — Bâle gare badoise	in the state of th	and the statement	name T
Construction d'une deuxième voie, entre la station de signaux Gellert et la rive gauche du Rhin, ainsi que travaux d'adaptation pour l'introduction dans la gare badoise fr. 2 212 000		e i peliazika	
dont à déduire la participation de tiers	1 803 000	1 994 519	881 433
Oensingen — Soleure g. p	12 952 000	13 515 725	376 510
Giubiasco — Chiasso	1572 TAY		
Tronçon Melide — Bissone, élargissement de la digue	40 000 ¹)	40 262	
Tronçon Bissone — Maroggia-Melano	4 000 000	3 834 986	72 611
Thalwil—Baar	200 0001)	164 693	164 693
III° arrondissement		40.505	195 mg 3
Lachen — Coire	Thomas es	(canima)	
Tronçon Lachen — Siebnen-Wangen	6 895 000	7 185 786	19 042
Tronçon Siebnen-Wangen — Ziegelbrücke	11 883 000	11 497 271	7 480
Tronçon Weesen/Gäsi—Mühlehorn	How the first		150 N
Déplacement de la ligne, y compris la construction d'un tunnel à double voie (cession du tracé actue lau canton de Glaris pour la construction de la route longeant le lac de Walenstadt)	CHARLES CHARLES		
dont à déduire la participation du canton de Glaris	17 900 000	5 243 895	5 231 835

		6.1.11	Dé	penses
	Crédit	Total	de l'année 1957	
	fr.	fr.	fr.	
Tronçon Unterterzen — Murg	7 800 000	7 789 041	884 257	
Tronçon Sargans — Bad Ragaz	5 410 000	4 391 472	2 356 718	
10 (10 (10 (10 (10 (10 (10 (10 (10 (10 (and the same	Security and the	Same To Letter	
Electrification de lignes				
ler arrondissement	P15		dain service	
La Plaine — Genève-Cornavin	15 797 000	14 889 371	513 198	
Monthey — Saint-Gingolph	2 350 000	2 103 068	10.500.00	
Les Verrières — Pontarlier	332 000	320 087	16 298	
Vallorbe—frontière				
y compris l'adaptation des voies et l'installation d'un nouvel enclenchement électrique à Vallorbe-Gare	2 870 000	2 239 256	1 464 484	
II° arrondissement	Acres (1707	Sharming Co.	
Bâle CFF		of a distribution of the control of	dataon E Grass	
Electrification de la partie ouest de la gare aux voyageurs (SNCF)	4 640 000	3 243 631	454 320	
Bâle CFF—Bâle gare badoise (ligne de raccordement)	418 000	479 632	_ 37 529	
Renouvellement de voies et d'installations de la ligne de contact		an andrew south	3 2345	
Renouvellement de voies et de branchements	nominan il		1277 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	
Voies et ballast	to revises.	o o o tracero la	\$15 (\$10 £2).	
160,3 km de voies, par du matériel neuf	26 792 000 6 395 000 699 000	28 084 156 6 294 682 733 017	25 280 677 5 352 532 733 017	
Branchements	20122			
510 unités de branchements, par du matériel neuf	6 946 000 1 808 000	7 177 539 1 771 719	6 793 656 1 692 816	
207 unités de branchements, par du matériel usagé	42 640 000	44 001 113	39 852 698	
Renouvellement d'installations de la ligne de contact	803 000	732 132	596 572	
Total	43 443 000	44 733 245	40 449 270	
	ESPERA SHI SERI	es el sens p		

		Dé	penses
	Crédit	Total	de l'année 1957
	fr.	fr.	fr.
Achat de mobilier, machines et ustensiles	2		einzel.
Service de l'administration		A CONTRACTOR	
Agencement des bureaux, laboratoires, etc., véhicules routiers	549 100	455 147	455 147
Service des travaux			
Agencement des bureaux et des magasins	75 000	90 085	90 085
Outillage, machines et véhicules	1 858 000	2 077 905	2 077 905
Service des gares et des trains	0.000		
Agencement des bureaux, y compris ceux des stations	3 268 800	1 925 941	375 881
véhicules routiers etc	4 045 500	4 247 404	2 745 078
Service de la traction	A spine someth	denter of the second	Carlotte Committee
Agencement des bureaux et des magasins	52 700	82 336	82 336
Outillage, machines et véhicules	191 300	179 853	179 853
Total	10 040 400	9 058 671	6 006 285
		-200746	N. azestini
Véhicules	N FE SHEN EN	selection is	Regard
Véhicules moteurs		W 8045	Indiana a
Commande de 1951			
Transformation de 3 fourgons automoteurs électriques	240 000	219 897	111 593
Commande de 1955	# 26/15 113	and the man	divised .
2 rames automotrices électriques	1 800 000	2 021 117	583 943
34 tracteurs pour le service de manœuvre	7 187 000	7 267 776	3 319 151
6 locomotives électriques à deux fréquences pour le service de manœuvre 4 locomotives ont été livrées en 1957. Les 2 locomotives restantes le seront en 1958	2 850 000	2 501 150	1 707 346
6 locomotives diesel pour le service de manœuvre	3 210 000	979 158	94 070
2 compositions de train Trans-Europ-Express	5 200 000	5 105 169	2 734 129
Commande de 1956			
12 locomotives électriques pour le service de ligne	19 200 000	8 591 492	2 977 900
6 tracteurs thermiques pour le service de manœuvre	330 000	176 017	66 292
Commande de 1957			and Arthur
24 locomotives électriques pour le service de ligne	·40 000 000	15 656 135	15 656 135
6 locomotives diesel-électriques pour le service de manœuvre	5 940 000	1 701 540	1 701 540
6 automotrices électriques à voyageurs	6 240 000	1 748 638	1 748 638
10 locomotives diesel-électriques	15 700 000	4 684 035	4 684 035
12 tracteurs pour le service de manœuvre	3 800 000	911 547	911 547

		6 ()	Dép	enses
	Crédit	Total	de l'année 1957	
	fr.	fr.	fr.	
Voitures	Service and			
Commande de 1954		A PART AN	algebraich	
166 voitures	33 204 000	32 970 391	956 138	
Commande de 1955	Section of the	The tour feet on a common of the common of t		
30 voitures RIC	7 950 000	7 750 282	2 335 384	
Commande de 1956				
276 voitures unifiées	60 030 000	25 806 218	18 138 016	
7 wagons-restaurants	2 338 000	778 952	201 162	
Commande de 1957	200	A CONTRACTOR	(A)	
22 voitures de commande	6 358 000	1 445 400	1 445 400	
		1281.00		
Wagons	Cours of the	al report 100	System T	
Commande de 1955	70000	100 100	100	
700 wagons Europ	17 000 000	16 987 448	288 240	
3 wagons-silos avec 3 containers chacun	144 000	139 323	79 135	
Commande de 1956			100 market 200	
500 wagons ouverts	11 370 000	11 006 856	- 79 669	
20 wagons porteurs pour grands containers ouverts	815 000	831 869	219 557	
100 wagons-silos à ciment avec 2 containers chacun	3 800 000	3 726 233	2 645 316	
3 ponts de chargement destinés aux wagons pour transports lourds	175 000	170 973	129 675	
Commande de 1957	munikaski	Charles III	example 1	
100 wagons à céréales	3 000 000	1 000 848	1 000 848	
600 wagons Europ	15 500 000	10 900 223	10 900 223	
500 wagons ouverts	11 750 000	9 264 702	9 264 702	
5 wagons spéciaux	490 000	101 954	101 954	
50 grands containers pour wagons-silos à ciment	610 000	196 660	196 660	
20 wagons ouverts	470 000	75 600	75 600	
25 wagons porteurs pour grands containers ouverts	690 000	121 125	121 125	
20 wagons-silos pour le transport de marchandises en vrac	770 000	167 520	167 520	
14 wagons ouverts	310 000	309 120	309 120	

		Dépenses	
realing 1.5 y 7 miles	Crédit	Total	de l'année 1957
	fr.	fr.	fr.
Wagons de service			
Commande de 1955		3320 10	
34 wagons spéciaux pour le transport de longs rails	880 000	1 099 607	502 760
3 wagons de secours	370 000	594 491	63 493
Commande de 1956		7 F 12	
3 wagons-grues	690 000	193 055	22 680
Commande de 1957			alateration (
Transformation de 2 wagons-grues	200 000	47 508	47 508
5 wagons de secours	900 000	76 910	76 910
4 wagons-citernes	120 000	115 695	115 695
Bateaux	新典 1	47 Hz.	
Commande de 1957			
1 ferry-boat à usages multiples pour le lac de Constance	2 157 000	442 335	442 335
Usines électriques		8.2	enuscomo (II)
Usine d'Amsteg	247 - 120	**************************************	
Acquisition de deux transformateurs à trois enroulements, avec interrupteurs ultra- rapides, en vue de l'établissement du couplage par groupe alternateur-transformateur Achevé et décompté. Le surplus de dépenses est dû au complétement du projet	992 000	1 234 541	586 826
Construction de nouveaux socles pour deux alternateurs monophasés	262 500	52 571	52 516
Installation d'un sixième alternateur monophasé	990 000	366 650	9 200
Installation de vannes-papillons à deux groupes de turbines	206 000	139 666	70 701
Usine de Ritom		A CHIEF THE A	May 32
Adduction de la Garegna dans le lac de Ritom, 1 ^{re} étape	6 640 000	7 367 780	99 274
Adduction de l'Unteralpreuss dans le lac de Ritom	5 600 000	5 556 898	3 012 446
Acquisition de deux transformateurs à trois enroulements en vue de l'établissement du couplage par groupe alternateur-transformateur	995 000	312 900	12 900
Remplacement d'interrupteurs à gros volume d'huile par des interrupteurs de haute			
capacité de rupture; transformation de l'installation de distribution du courant de trac- tion et de la salle de commande	917 000	130 717	5 964
Usine de Vernayaz			
Construction de cellules séparées avec installations de protection contre l'incendie pour les transformateurs à trois enroulements	336 000	497 118	110 449
Remplacement d'interrupteurs à gros volume d'huile par des interrupteurs de haute capacité de rupture	622 000	604 891	67 459
Remplacement des câbles de terre entre les alternateurs et les transformateurs par des câbles sous tension; introduction de la mise à terre du point médian dans les			
alternateurs monophasés	202 000	230 810	121 378
Installation d'un nouvel enroulement statorique dans l'alternateur monophasé n° 4 Achevé et décompté	266 000	284 618	74 686
Installation d'un nouvel enroulement statorique dans l'alternateur monophasé n° 5	296 000	160 420	160 420

	Crédit	Dépenses	
THE PERSON OF PROPERTY.		Total	de l'année 1957
	fr.	fr.	fr.
Usine de Barberine Construction d'un barrage au Vieux Emosson	10 690 000	10 376 011	132 223
Achevé et décompté Construction de deux immeubles avec logements de service pour le personnel de	NE DUMES AS	Har on house	basher "
l'usine	519 000	591 552	175 586
Usiné de Massaboden		entto siste	- Street
Remplacement de deux anciennes turbines par de nouvelles turbines Francis	898 000	252 000	Program —
Lignes de transport	A STORAGE	Later or deployed	
Extension de la protection sélective à 66 kV dans le réseau de distribution d'Amsteg nord	398 000	330 998	14 883
Déplacement et transformation de la ligne de transport à 66 kV entre l'usine de Massa- boden et la gare de Brigue	154 000	132 850	56 200
Montage d'un deuxième lacet de ligne pour la ligne de transport à 66 kV Vernayaz - Granges	430 000	450 997	38 690
Mise sous câble de la ligne de transport à 66 kV entre l'usine électrique et la voie ferrée Vernayaz—Martigny	160 000	107 826	6 246
Ligne de transport Bâle CFF gare de triage — Haltingen DB: établissement du tronçon allant de la sous-station de Muttenz jusqu'à la gare badoise de Bâle	660 000	554 519	554 519
Déplacement de la ligne de transport à 66 kV Rothkreuz—Emmenbrücke près de Gisikon/ Honau ensuite de la réquisition du terrain	120 000	70	70
Sous-station de Delémont	San San San	art is the s	no engli
Installation de deux transformateurs de réglage, ainsi que transformation de l'installation de distribution à ciel ouvert et de la salle de commande	660 000	150 641	150 641
Sous-station de Puidoux		10/10	
Installation de deux transformateurs de réglage	985 000	325 500	-
Remplacement d'interrupteurs à gros volume d'huile par des interrupteurs de haute capacité de rupture et transformation de l'installation de distribution à ciel ouvert	752 000	383 973	260 073
Sous-station de Muttenz	alas tracis di	water transferred	State of the state
Remplacement d'interrupteurs à jet d'huile par des interrupteurs de haute capacité de rupture et d'isolation, en vue de l'introduction de la traction électrique dans la partie	4/0.000	75.4/0	24.040
SNCF de la gare de Bâle	162 000	75 162	31 012
mentation de la ligne de contact de la DB	790 000	674 162	674 162
Installation de trois transformateurs de réglage	752 000	191 767	191 767
Sous-station de Göschenen	3- 10-525	14 C	ukozali di a
Remplacement d'interrupteurs à bain d'huile par des interrupteurs de haute capacité de rupture et montage de ceux-ci dans les conduites de départ	370 000	238 748	133 492
Sous-station de Steinen	W 4 may	u s destación Estación	MACHINE TO A
Remplacement d'interrupteurs à gros volume d'huile par des interrupteurs de haute capacité de rupture et montage de ceux-ci dans les conduites de départ	185 000	200 591	37 042
Sous-station de Sargans			
Construction d'un bâtiment de service pour l'entretien des lignes de contact Achevé, mais non décompté	422 000	429 552	73 217

	Cukdit	Dép	penses
	Crédit	Total	de l'année 1957
	fr.	fr.	fr.
Sous-station de Seebach		on/instr	day sold
Construction d'un atelier central de réparation pour les interrupteurs et les transformateurs	230 000	237 709	16 635
Station de distribution de Mettlen		William .	1000
Quote-part des CFF aux frais d'agrandissement de la station de distribution de Mettlen, propriété de la Société pour la construction et l'exploitation en commun de cette station	448 500	367 735	- 11 197
Diverses usines et sous-stations	solitoritie nali	prioring all the s	electrical and
Télémesure et téléréglage du réseau, 1 ^{re} étape: transfert de deux valeurs de mesure et d'une valeur de réglage de la sous-station de Muttenz aux usines de Vernayaz et d'Amsteg	191 000	21 483	21 483
Ateliers		CONTRACTOR	special
Ateliers d'Yverdon		TO SECURE	STATE OF THE STATE OF
Restauration et extension du magasin	1 518 000	875 036	859 017
Transformation de l'ancien atelier de peinture	279 000	303 370	93 079
Ateliers de Bienne	PARTIE GENERAL		e uzone
Reconstruction de l'atelier des wagons	2 750 000	1 829 232	1 519 852
Extension de la chaufferie centrale	523 000	354 670	354 670
Ateliers d'Olten			
Transformation des installations électriques à haute et à basse tension	147 000	132 584	132 584
Ateliers de Bellinzone			
Remplacement de cinq anciennes installations de chauffage par une nouvelle chaufferie centrale	980 000	1 213 664	543 424
Ateliers de Zurich			の の の の の の の の の の の の の の
Acquisition d'une locomotive diesel-électrique pour le service de manœuvre	240 000	163 351	30 228
Divers ateliers	el ab law o	t ingli er st	gastery.
Achat d'installations et de machines	1 414 000	1 032 406	977 377
Ateliers du service des travaux			101110 -01
Construction d'un nouvel atelier de la superstructure à Hägendorf	12 422 000	6 857 599	3 628 267
Complétement de l'installation de soudage des rails sur la place de dépôt du matériel de superstructure à Olten	765 000	593 551	94 412
the second secon	tin 2 (suciasi ab qualque con sale	motor's rem to entitle self	eniemak abbrec enis
	250 935	entitied to	eilse van
			1000