

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen  
**Herausgeber:** Schweizerische Bundesbahnen  
**Band:** - (1961)

**Artikel:** Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1961

**Autor:** Stadler / Strauss

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-675922>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.01.2025

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



## Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1961 (vom 27. April 1962)

Hochgeehrter Herr Bundespräsident,  
Hochgeehrte Herren Bundesräte,

Wir beehren uns, Ihnen Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1961 zu unterbreiten.

Die blühende Wirtschaftskonjunktur des Jahres 1961, der rege Güteraustausch sowie die allgemeine Reisefreudigkeit haben den Bundesbahnen eine weitere Verkehrszunahme über die Spitzenergebnisse des Vorjahres hinaus gebracht. Wir sind heute nicht nur in der angenehmen Lage, Ihnen sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr über neue Rekordzahlen zu berichten, sondern können Ihnen auch den besten Rechnungsabschluss seit dem Bestehen der Schweizerischen Bundesbahnen vorlegen. Die Zuwachsrate ist zwar im Bahnverkehr nicht so gross wie bei anderen Verkehrsträgern, doch waren die Verkehrsspitzen zeitweise und an verschiedenen Punkten des Netzes immerhin so bedeutend, dass die Grenzen der momentanen Leistungsfähigkeit gewisser Anlagen erreicht wurden. Dank der zentralen Lage unseres Landes geht im Personenverkehr ein immer stärkerer Antrieb vom internationalen Verkehr und insbesondere von den recht häufigen Reisen ausländischer Arbeitskräfte aus. Die SBB hatten im Berichtsjahr 231,5 Mio Reisende oder 2,6% mehr als im Vorjahr zu befördern. Ähnliche Einflüsse eines bedeutend angewachsenen Transit- und Importverkehrs führten, bei ungefähr gleichbleibendem Binnenverkehr, zu neuen Rekordziffern im Güterverkehr. Der Gesamtgüterverkehr stieg von 29,6 Mio Tonnen im Vorjahr um weitere 1,5 Mio Tonnen (4,9%) auf 31,1 Mio Tonnen an. Die zunehmende Beförderungslänge liess die Verkehrsleistungen, in Personen- und Gütertonnenkilometern ausgedrückt, mit 5,6% im Personenverkehr und 6,9% im Güterverkehr verhältnismässig noch stärker ansteigen.

Diese Verkehrszunahme kommt in den Verkehrseinnahmen noch in verstärktem Masse zum Ausdruck. Zum erstenmal haben die Verkehrseinnahmen der Bundesbahnen die Milliardengrenze überschritten. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr beziffern sich auf 423,3 Mio Franken; die Zunahme gegenüber dem Vorjahr beträgt 30,6 Mio Franken oder 7,8%. Im Gesamtgüterverkehr können Einnahmen in der Höhe von 632,5 Mio Franken ausgewiesen werden; das Ergebnis des Vorjahres wird damit um 32,8 Mio Franken oder 5,5% übertroffen. 40,1% der Verkehrseinnahmen stammten aus dem Personenverkehr und 59,9% aus dem Gesamtgüterverkehr. Der Gesamtertrag der Erfolgsrechnung – sie umfasst die Betriebsrechnung sowie die Gewinn- und Verlustrechnung – ist mit 1169,7 Mio Franken um 75,1 Mio Franken höher als im Jahre 1960. Es steht ihm allerdings auch ein um 72,4 Mio Franken angestiegener ordentlicher Gesamtaufwand von 1068,8 Mio Franken gegenüber.

Im Lichte dieser Zahlen mag von Interesse sein, einen Rückblick auf die Entwicklung des Verkehrsvolumens seit dem Ende des letzten Weltkrieges zu werfen. In diesem Zeitraum ist die ansteigende Tendenz nur durch wenige Rückbildungen unterbrochen worden. Im Reiseverkehr betrug die jährliche Zunahme in der 15jährigen Periode von 1946 bis 1961 im Mittel 1,67 Mio Personen oder 0,8%. Eine wesentlich stärkere Steigerung weist der Gesamtgüterverkehr auf, beträgt doch hier die jahresdurchschnittliche Zunahme rund 1 Mio Tonnen oder 5,6%. Mit den Rekordmengen des Jahres 1961 ist schliesslich ein zweieinhalbmal so grosser Verkehr wie im Jahre 1938 bewältigt worden.

Eine solche Entwicklung hat damals, unter dem noch frischen Eindruck der Weltwirtschaftskrise und des kriegsbedingten Verkehrsrückganges, niemals vorausgesehen werden können. Wie sehr die Bundesbahnen jedoch in der Folgezeit auf das Schritthalten mit der Verkehrsentwicklung bedacht gewesen sind, bezeugen die von ihnen getroffenen Massnahmen und die für den Ausbau bereitgestellten Kredite. Für Bauaufwendungen wurden in den letzten 15 Jahren nicht weniger als 2,5 Milliarden Franken ausgegeben. Bahnhof- und Stationsanlagen wurden erweitert und modernisiert, die Leistungsfähigkeit der Strecken gesteigert und der Fahrzeugpark in ganz erheblichem Masse vergrössert und qualitativ verbessert. Eine laufende Verbesserung der Leistungsfähigkeit mit betriebsorganisatorischen Massnahmen ging nebenher, um dort, wo schon diese Schritte zum Ziele führten, den zeitraubenderen und kostspieligeren Weg besonderer Bauten zu vermeiden. Modernere Arbeitsmittel zur Hebung der Produktivität wurden eingesetzt und die Mechanisierung und Automatisierung gewisser Arbeitsabläufe vollzogen.



Parallel und sowohl auf die Entwicklung als auf diese Neuerungen abgestimmt, sind auch auf tarifarischem Gebiet zahlreiche Massnahmen getroffen worden. Die Tarifpolitik wurde nicht nur auf das eine Ziel ausgerichtet, die zur Gesamtkostendeckung erforderlichen Einnahmen zu beschaffen, sondern sie wurde auf Grund der Erkenntnisse aus der seit 1951 geführten neuen Transportkostenrechnung auch vermehrt als Instrument zur Lenkung des Transportanfalles benützt. Eine kostennähere Gestaltung der Gütertarife soll einen Sog zum schwergewichtigen, betrieblich interessanteren und dem Eisenbahntransport wesensnäheren Wagenladungsverkehr ausüben.

Dem trugen die Tarifrevision auf den 1. Januar 1952 und insbesondere diejenige auf den 1. Januar 1962 Rechnung, da beide die guten Auslastungen begünstigt und die leichteren Lasten verteuert hatten. Trotz den vorgenommenen Erhöhungen konnten aber andererseits im Stückgutverkehr aus verschiedenen Gründen noch keine kostendeckenden Tarife erreicht werden. Im Personenverkehr wurden 1948, 1952 und 1959 Tarifreformen durchgeführt, die neben der Anpassung an die gestiegenen Kosten und neben der Berücksichtigung der Kostenstruktur und der Marktverhältnisse auch verschiedene Vereinfachungen zur Folge hatten und damit die Arbeitsvorgänge bei der Ausfertigung, beim Verkauf, bei der Abrechnung und bei der Kontrolle beschleunigten.

So gelang es, in den letzten anderthalb Jahrzehnten unter der Herrschaft des Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen vom 23. Juni 1944 in der Bauinvestitions- und Tarifpolitik mit der Entwicklung und den wachsenden Bedürfnissen Schritt zu halten. Wenn sich das SBB-Gesetz auch als eine sehr gute Rechtsgrundlage des Unternehmens erwiesen hat, so ging es doch von der sich in der Folge nicht bewahrheitenden Annahme aus, der Ausbau der Bahnen und ihre Weiterentwicklung seien abgeschlossen. Solange noch Abschreibungsreserven zur Verfügung standen, bot die Vorschrift von Art. 18, wonach für Anschaffungen und Bauten höchstens die aus Abschreibungen gewonnenen finanziellen Mittel verwendet werden durften, zunächst keine Schwierigkeiten. Durch den starken Verkehrsanstieg und die wirtschaftliche Entwicklung des Landes wurden und werden jedoch zahlreiche Erweiterungsbauten unerlässlich und erheischen neue Massnahmen und eine wirklichkeitsnähere Regelung auf dem Gebiete der Baufinanzierung. In grossem und verdankenswertem Verständnis für die zeitgemässen Finanzierungsbedürfnisse des Unternehmens haben die eidgenössischen Räte im Berichtsjahr einer Teilrevision des SBB-Gesetzes zugestimmt. In dieser Revision, die auf 1. Mai 1962 nach Ablauf der Referendumsfrist in Rechtskraft erwachsen wird, wurden das Dotationskapital des Unternehmens von 400 auf 800 Mio Franken erhöht, die Möglichkeiten der Reservestellung erweitert und die gesetzliche Investitionsschranke aufgehoben, womit der Weg für eine langfristige und grosszügige Baufinanzierungspolitik geöffnet ist. Natürlich sind auch die Bundesbahnen überall dort, wo nicht betriebliche Erwägungen, Gründe der Verkehrssicherheit und das Bedürfnis nach Verwirklichung einer langfristigen Planung im Interesse einer zeitgemässen Verkehrsbedienung entgegenstehen, bemüht, den konjunkturpolitischen Bestrebungen des Bundesrates Rechnung zu tragen.

Die neuen Möglichkeiten einer weiteren Erhöhung der festverzinslichen Schulden dürfen nun keinesfalls zur irrigen Auffassung führen, dass beliebige Mittel zur Erfüllung aller und jeder Ausbauwünsche zur Verfügung ständen. Der Gesetzgeber wollte mit der alten Fassung des Art. 18 eine nochmalige Überschuldung der Bundesbahnen verhindern. Dieser Grundsatz muss weiterhin im Vordergrund stehen. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung sind sich bewusst, wie sehr die neugewonnene Freiheit verpflichtet. Neue Mittel dürfen weiterhin nur dort eingesetzt werden, wo sie betriebliche Erleichterungen oder Verbesserungen erlauben, die Möglichkeiten zur Bewältigung eines weiterhin wachsenden Verkehrs schaffen und damit einen wirtschaftlichen Ertrag versprechen. Nur auf diese Weise wird es den SBB möglich sein, den Gegenwert dieser Investitionen mit der Zeit wieder zu verdienen und hereinzubringen. Es wird auch auf eine weitere Zukunft hinaus nicht einfach sein, den richtigen Weg zu erkennen und vorauszusehen. In wachsendem Masse macht sich hier das Bedürfnis nach einer sinnvollen und für längere Zeiträume planenden Koordination aller grösseren Verkehrsinvestitionen geltend. Erst wenn gewisse konkrete Vorstellungen über die künftige Verkehrsbedienung unseres Landes in grossen Zügen erarbeitet sind, ist die Gefahr von Fehlinvestitionen der Verkehrsträger eingegrenzt und besteht Gewähr, dass die Mittel zu einem sinnvollen, dem Wesen, der besonderen Eignung und den natürlich gegebenen Vorteilen angepassten Weiterausbau des einzelnen Verkehrsträgers – und damit auch der Eisenbahn – verwendet werden. Nicht eine Zersplitterung der finanziellen Mittel, sondern weiterhin eine Konzentration auf das Wesentliche, Erfolgversprechende und wirklich Leistungssteigernde wird das Ziel der Baupolitik der Bundesbahnen bleiben.

Der gute Jahresabschluss darf nämlich auch nicht darüber hinwegtäuschen, dass, auf längere Sicht gesehen, das Problem einer sinnvollen Koordination der Verkehrsträger und der Ausrichtung ihrer Leistungen auf die technische und wirtschaftliche Eignung noch keinesfalls gelöst ist.



Wir haben uns im letzten Jahresbericht an das Personal gewandt mit dem Anliegen, durch kluges Masshalten in seinen Begehren einer sonst kaum mehr aufzufangenden Personalkostensteigerung zu begegnen. Wir möchten unsere Bitte in diesem Jahre an die Kundschaft richten, durch rechtzeitiges Disponieren, frühzeitige Wagenbestellung und Auflieferung der Güter, raschen und kompakten Verlad und beschleunigten Auslad das Ihre zu einer Vermeidung der Verkehrsspitzen und zur Erleichterung des stark angestiegenen Verkehrs beizutragen. Der Verwaltungsrat dankt allen Bahnbenützern, Verfrachtern, Reiseorganisationen und Speditoren, die das Unternehmen im vergangenen Jahre in so bedeutendem Umfang mit Transportaufträgen bedachten.

Sein Dank gilt aber auch der Geschäftsleitung sowie allen Beamten, Angestellten und Arbeitern. Sie haben im vergangenen Jahre, oft unter schwierigsten Umständen, mit dem heute noch lebendigen «feu sacré» des guten Eisenbahners ein gewaltiges Arbeitspensum bewältigt.

Im Hinblick auf den hohen Aktivsaldo des Jahres 1961 von Fr. 11 254 301 kann man sich fragen, ob über die Einlage von 8 Mio Franken in die gesetzliche Reserve und die volle Verzinsung des Dotationskapitals zu 4% (16 Mio Franken) hinaus dieser Reserve nicht eine weitere Einlage zugewiesen werden soll. Den Entscheid hierüber möchten wir jedoch Ihnen überlassen.

Gestützt auf den vorliegenden Geschäftsbericht und die Rechnungen beehren wir uns, Ihnen zuhanden der Bundesversammlung die nachfolgenden Anträge zu unterbreiten:

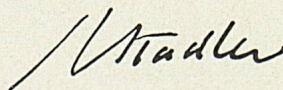
1. Die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1961 werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1961 wird genehmigt.

Bern, den 27. April 1962

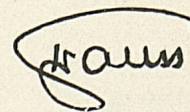
Für den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Der Sekretär:



(Stadler)



(Strauss)



**Die Entwicklung der SBB  
in einigen Kurven  
dargestellt**

Personenkilometer  
(Mia km)

Einnahmen  
im Personenverkehr  
(Mio Fr.)

Tonnenkilometer  
(Mia)

Einnahmen  
im Güterverkehr  
(Mio Fr.)

Gesamtertrag  
(Mio Fr.)

Zugskilometer  
(Mio)

Personalbestand  
(Tsd Mann)

Gesamtaufwand  
(Mio Fr.)

