

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1964)

Artikel: Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1964

Autor: Bringolf / Britt

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-675986>

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: 05.10.2024

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 1964 (vom 28. April 1965)

Hochgeehrter Herr Bundespräsident,
Hochgeehrte Herren Bundesräte,

Wir beehren uns, Ihnen Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1964 zu unterbreiten.

Im Jahre 1962 mußten wir erstmals feststellen, daß sich die Ertragslage trotz einer anhaltenden Steigerung der Verkehrsmengen verschlechterte, weil der Aufwand stärker wuchs als der Ertrag. Dieser Trend war auch 1963 zu beobachten, und er hat sich im Berichtsjahr verstärkt. Im Personen- wie im Güterverkehr haben die Transportmengen zugenommen, der Ertragsüberschuß aber war rückläufig.

Der Reiseverkehr stand stark im Zeichen der Schweizerischen Landesausstellung. Mit 248,0 Mio beförderten Personen stieg die Frequenz gegenüber dem Vorjahr um 2,7% zu einem neuen Höchstwert an. Hohe Zuwachsraten weisen der schweizerische Einzel- und Gruppenreiseverkehr auf. Der direkte internationale Verkehr blieb stationär. Einen erfreulichen Zuwachs erfuhr der Ertrag aus dem Personenverkehr, der im Vergleich zum Vorjahr um 5,7% zunahm und mit 498,4 Mio Franken nahezu eine halbe Milliarde erreichte. Dieses Ergebnis ist in erster Linie auf die EXPO zurückzuführen; auch die am 1. November 1964 in Kraft getretene Tarifierhöhung hat sich bereits etwas ausgewirkt. Ferner gewannen die Transporte über größere Entfernungen wieder an Bedeutung. Der günstigen Einkommensverhältnisse wegen verzeichnete die 1. Wagenklasse vermehrten Zuspruch.

Der Güterverkehr nahm mit einer Jahresmenge von 36,45 Mio Tonnen weiterhin zu, wenn auch festzustellen ist, daß sich der Zuwachs mit 4,6% gegenüber dem Vorjahr abgeschwächt hat. Noch deutlicher kommt diese Entwicklung bei den Frachterträgen, die 755,7 Mio Franken erreichten, zum Ausdruck: Die Zunahme betrug – unter dem Einfluß des rückläufigen Transitverkehrs – nur noch 2,6%. Dabei ist nicht zu übersehen, daß auf den 1. November 1964 die Stückguttarife eine Erhöhung erfuhren und die Mindestfracht pro Stückgutsendung etwas heraufgesetzt wurde. Für das Berichtsjahr charakteristisch ist eine stärkere Ausweitung des Binnen-güterverkehrs, der besonders durch baugewerbliche Transporte emporgetragen wurde. Der Bahnimport nahm bei ungünstigen Schifffahrtsverhältnissen auf dem Rhein (165 Niederwassertage) noch halb so stark zu wie im Jahre 1963; die Inlandabfahrten von den Rheinhäfen gingen um einen Zehntel zurück. Während der Bahnexport weiterhin aufstrebte, erfuhr der internationale Transitverkehr – erstmals seit dem Jahr 1958 – eine Rückbildung. Der die italienische Wirtschaftslage widerspiegelnde Ausfall im Transitverkehr betrug für das ganze Jahr 1,4% und für die Rezessionsperiode März bis Dezember 4,7% (300 000 t). Die Außenhandels-transporte auf der Straße zogen etwas an, dagegen waren die Zu- und Abfahrten in den Grenzstationen wie schon seit 1960 rückläufig.

Gesamthaft gesehen vermochten die SBB einen Teil der sich aus dem wirtschaftlichen Wachstum ergebenden zusätzlichen Transporte für sich zu buchen. Es ist aber nicht zu übersehen, daß sich die anderen Verkehrsmittel noch stärker entwickelt haben. Erfreulicherweise konnte dieser große Verkehrsanfall planmäßig abgewickelt werden. Dies ist nicht zuletzt auf die langfristig geplanten und laufend verwirklichten baulichen und betrieblichen Maßnahmen zurückzuführen. Die zentrale Zug- und Lokomotivleitung, die Programmierung von Transporten und die vermehrte Bildung von Blockzügen, die Ablieferung neuer Triebfahrzeuge und Wagen, die Modernisierung unserer Sicherungsanlagen und die Beseitigung von Engpässen durch den Ausbau von Bahnhöfen sowie den Bau neuer Doppelspuren, um nur einige Beispiele zu nennen, beginnen nun ihre Früchte zu tragen. Trotzdem war der volle Einsatz des gesamten Personalkörpers notwendig, um das Räderwerk der Bahn auch an Tagen außerordentlichen Spitzenverkehrs planmäßig in Gang zu halten.

Noch ist die Entwicklung nicht abgeschlossen. Gewaltige Aufgaben baulicher und betrieblicher Art harren der Lösung. Die Anstrengungen zur Rationalisierung und weiteren Hebung der Produktivität werden weitergeführt. Dies ist um so notwendiger, als die Maßnahmen zur Konjunkturdämpfung (allein die SBB haben im Jahre 1964 für rund 25 Mio Franken Bauten zurückgestellt) möglicherweise eine Abnahme des Transportvolumens zur Folge haben werden. Ein allfälliger Rückgang der Verkehrseinnahmen wird

Bild nebenan: Pendelzug Bern–Luzern auf der Fahrt zwischen Entlebuch und Wolhusen.

nicht sofort durch eine entsprechende Ausgabensenkung aufgefangen werden können. Sie hätte unweigerlich eine weitere Verschlechterung der Ertragslage zur Folge. Auch die Bestrebungen zur weiteren Arbeitszeitverkürzung bedingen die Ausschöpfung aller Automatisierungsmöglichkeiten. Solche Maßnahmen erfordern aber neue Investitionen und eine betriebliche, technische und finanzielle Planung auf längere Sicht.

Schon einleitend wurde darauf hingewiesen, daß die Ertragslage nicht mit der Verkehrszunahme Schritt gehalten hat. Der Gesamtertrag ist zwar im Vergleich zum Vorjahr um 51,6 Mio Franken auf 1403,3 Mio Franken angestiegen. Der ordentliche Gesamtaufwand hat jedoch um 83,2 Mio Franken zugenommen; er erreichte im Berichtsjahr 1385,7 Mio Franken. Es verbleibt somit ein Ertragsüberschuß von nur 17,6 Mio Franken, das sind 31,6 Mio Franken weniger als im Vorjahr. Daß der Betriebsaufwand weiterhin anstieg, ist zum überwiegenden Teil der Änderung des Beamtengesetzes auf den 1. Januar 1964 (Realloohnerhöhung um 4%, Erhöhung des Ortszuschlages in den Städten, Erhöhung der Kinderzulage), den Auswirkungen der Revision der Ämterklassifikation auf den 1. April 1963 sowie der im Dezember ausbezahlten einmaligen Teuerungszulage für das Jahr 1964 von 2½ % gemäß Bundesratsbeschluß vom 20. Oktober zuzuschreiben. Die Zunahme des mittleren Jahresbestandes an eigenem Personal einschließlich Lehrlinge und jugendliche Arbeiter in Ausbildung um 600 auf 42190 Bedienstete ist ein weiterer Grund für das starke Steigen des Personalaufwandes.

Der ausgewiesene Reingewinn des Jahres 1964 von 17,6 Mio Franken ist um 5,6 Mio Franken niedriger als der ausgewiesene Reingewinn 1963. In Wirklichkeit ist der Unterschied wesentlich größer. In der Erfolgsrechnung 1963 konnten für 70 Mio Franken außerordentliche Abschreibungen, Rückstellungen und Rücklagen vorgenommen werden. Erstmals seit zehn Jahren sind nun mit Ausnahme einer Zuwendung von 1 Mio Franken an die Rücklage zur Deckung großer Schäden keine andern Zuweisungen möglich. Damit entfällt leider auch eine Speisung der Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Straße, die hauptsächlich der Finanzierung der Beseitigung von Niveauübergängen dient. Für die zusätzliche Abschreibung vom Anlagevermögen stehen noch 35 Mio Franken zur Verfügung. Diese ist im Voranschlag für das Jahr 1964 mit der vollen, sich nach dem geltenden Berechnungsverfahren ergebenden Höhe von 45 Mio Franken eingesetzt. Die Herabsetzung auf 35 Mio Franken erfolgt auf Wunsch des Bundes, um dadurch eine Verzinsung des Dotationskapitals mit 2% zu ermöglichen.

Die Bedeutung der Eisenbahnen für Land und Volk ist heute unbestritten. Die Geschäftsleitung und das Personal aller Grade werden alles daran setzen, um diesen Goodwill zu erhalten. Für die Anstrengungen im stark belasteten EXPO-Jahr spricht der Verwaltungsrat der Geschäftsleitung und allen Eisenbahnern seinen besonderen Dank aus. Der Verwaltungsrat dankt aber auch allen Bahnbenützern, Reiseorganisationen, Verfrachtern und Spediteuren für ihre Treue zur Bahn. Er dankt ihnen auch für das Verständnis, das sie den unumgänglichen Tarifanpassungen des letzten Jahres entgegengebracht haben.

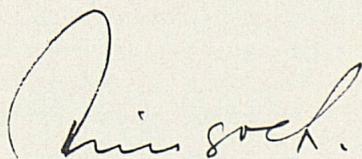
Gestützt auf den vorliegenden Geschäftsbericht und die Rechnungen beehren wir uns, Ihnen zuhanden der Bundesversammlung die folgenden Anträge zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1964 werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1964 wird gutgeheißen.
3. Der nach Einlage von 8 Mio Franken in die gesetzliche Reserve und nach Verzinsung des Dotationskapitals zu 2% (10 Mio Franken) verbleibende Aktivsaldo von Franken 1 302 333 wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Genehmigen Sie, hochgeehrter Herr Bundespräsident, hochgeehrte Herren Bundesräte, den Ausdruck unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 28. April 1965

Für den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen:
Der Präsident: Der Sekretär:



(Bringolf)



(Britt)