

<b>Zeitschrift:</b>	Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>Band:</b>	- (1957)
<b>Artikel:</b>	Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1957
<b>Autor:</b>	Stadler / Strauss
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-675897">https://doi.org/10.5169/seals-675897</a>

### **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:** 02.02.2026

**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 1957  
(Vom 23. April 1958)

Hochgeehrter Herr Bundespräsident,  
Hochgeehrte Herren Bundesräte,

Wir beeihren uns, Ihnen den Bericht der Generaldirektion und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1957 zu unterbreiten.

Unsere Rechnungsprüfungskommission hat die Jahresrechnung geprüft und dabei festgestellt, dass die Rechnungsabschlüsse mit den Buchsaldi übereinstimmen und dass die Bücher ordnungsgemäss geführt sind.

Die Bundesbahnen haben im Berichtsjahre erneut aus der anhaltend guten Wirtschaftslage Nutzen gezogen. Das von den SBB bewältigte *Verkehrsvolumen* übertrifft alle bisherigen Leistungen. Es wurden insgesamt 219,3 Mio Personen befördert; das Resultat des Jahres 1956 wird damit um 3,2% übertroffen. Im Gepäck-, Expressgut-, Post-, Tier- und Güterverkehr (Gesamtgüterverkehr) wurde eine Transportmenge von total 26,0 Mio Tonnen erreicht; die Verkehrszunahme gegenüber dem Vorjahr beträgt 3,0%.

Auch hinsichtlich der *Verkehrseinnahmen* sind im Berichtsjahre neue Rekordzahlen erreicht worden. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr beziffern sich auf 342,4 Mio Franken; die Zunahme gegenüber dem Vorjahr beträgt 4,8%. Im Gesamtgüterverkehr werden Einnahmen in der Höhe von 517,6 Mio Franken ausgewiesen; das Ergebnis ist um 6,4% höher als jenes des Vorjahres. Auf den Personenverkehr entfallen 39,8% (1956: 40,2%) und auf den Gesamtgüterverkehr 60,2% (59,8%) des Totals der Verkehrseinnahmen.

In den Berichten zu den Rechnungen (Seiten 53ff.) werden *Betriebsertrag* und *Betriebsaufwand* eingehend kommentiert. Leider ist der vergleichbare ordentliche Betriebsaufwand so stark angewachsen, dass die Zunahme des Betriebsertrages von 50,9 Mio Franken nahezu wettgemacht wird.

Dank dem starken Reiseverkehr und intensiven Gütertausch im ersten Halbjahr 1957 weist die heute vorliegende Jahresrechnung nochmals Höchstwerte auf, wenn auch der Überschuss des Ertrages über den ordentlichen Aufwand der Gewinn- und Verlustrechnung unter den Rekordergebnissen des Jahres 1955 blieb. Die im Oktober des letzten Jahres einsetzende und sich in den letzten Monaten noch verstärkende rückläufige Tendenz im Güterverkehr, die sich auch bei den Eisenbahnen des benachbarten Auslandes geltend macht, lässt befürchten, dass die Reihe der erfreulich guten Abschlüsse ihrem Ende entgegengehen könnte. Wir haben bereits in unserem letzten Berichte darauf hingewiesen, dass der *Ertragsüberschuss* ungeachtet der imponierenden Grösse der absoluten Zahlen doch als relativ gering bezeichnet werden muss und sich bei rückläufigem Ertrag oder weiter steigendem Aufwand um nur wenige Prozente recht bald in einen Fehlbetrag verwandeln könnte. Die Aussichten auf weiterhin günstige Abschlüsse sind heute von drei Seiten einer wachsenden Bedrohung ausgesetzt:

1. Der rückläufige Betriebsertrag der letzten Monate wurde bereits erwähnt.
2. Beachtenswert ist ferner das starke Ansteigen des Betriebsaufwandes, vor allem der Personalkosten, als Folge der höheren Teuerungszulagen und der Vermehrung der jährlichen Ruhetage von 56 auf 60. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung sind hier laufend bemüht, diese Aufwärtsentwicklung in Schranken zu halten.
3. Im Berichtsjahre trat als neues Element einer künftigen Kostensteigerung die Forderung auf Herabsetzung der wöchentlichen Arbeitszeit hinzu. Den leitenden Organen der SBB stehen hier grosse und heikle Aufgaben bevor, denn es ist im Eisenbahnbetrieb mit den oft unvermeidlichen Präsenzzeiten recht schwierig, kurzfristig durch Reorganisationen und Verbesserung der technischen Ausrüstung die angestrebte Produktivitätssteigerung zu erlangen. Im Interesse des Bahnbenützers und der Öffentlichkeit soll in erster Linie dieser Weg beschritten werden. Es wird aber auch mancherorts unerlässlich sein, zu neuen und vereinfachten Betriebs- und Bedienungsmethoden überzugehen. Und schliesslich werden je länger je weniger von den Bundesbahnen unwirtschaftliche Leistungen verlangt werden können. Die SBB appellieren hier an das Verständnis der Kantone und Gemeinden, mit der Weiterleitung und Unterstützung von Begehren aller Art, besonders der Bau- und der Fahrplanbegehren, die nicht einem wirklichen und allgemeinen Bedürfnis entsprechen und die der Bahn nur zusätzliche Lasten bringen, möglichst zurückhaltend zu sein. Art. 3 des Bundesgesetzes verlangt u. a., dass Verwaltung und Betrieb nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen geführt werden.

Die Bundesbahnen haben trotz der starken Zunahme der Kosten bisher im *tarifarischen Bereich* die grösste Zurückhaltung geübt und in den letzten Jahren von Tariferhöhungen abgesehen. Für jedermann ist fühlbar geworden, dass die Beförderungspreise der Bahn weit weniger angestiegen sind als das allgemeine Preis- und Lohnniveau. Das Reisen und der Transport per Bahn sind damit im Vergleich zu anderen Ausgaben und zur Lohnentwicklung von Jahr zu Jahr billiger geworden. Dieser Zurückhaltung sind jedoch natürliche Schranken gesetzt. Die Bundesbahnen vermöchten mit den wachsenden Aufgaben und Kosten nicht mehr Schritt zu halten, wenn man ihnen eine zeitgemässe Annäherung ihrer Tarife an das heutige Kostenniveau vorenthalten wollte. Die Tarifpolitik wird sich somit noch in stärkerem Masse den betrieblichen Gegebenheiten unterordnen müssen. Mit Tariferhöhungen wird heute bei nüchterner Betrachtung für die kommende Zeit zu rechnen sein.

Als erfreuliches Ereignis des Berichtsjahres verdient hier noch die Verabschiedung des Eisenbahngesetzes besonders erwähnt zu werden. Die eidgenössischen Räte haben in verständnisvoller Weise in einem neuen Abschnitt auch Grundsätze der Abgeltung bahnfremder Lasten und unternehmungsfremder Leistungen aufgenommen. Für die Bundesbahnen wird im Interesse der angemessenen Gleichbehandlung in einem neuen Artikel die Abgeltung ebenfalls vorgesehen. Diese neue Regelung ist dankbar zu begrüßen. Verwaltung und Geschäftsleitung der SBB machen jedoch kein Hehl daraus, dass ihnen auch für die weitere Zukunft in erster Linie an einer betriebswirtschaftlich richtigen und nur mit den allernotwendigsten Bindungen belasteten Geschäftsführung gelegen ist. Es erscheint jedoch als folgerichtig und der allgemeinen Auffassung entsprechend, das Unternehmen für jene in ihrer Höhe schwierig abzuschätzenden Pflichten zu entschädigen, von denen es als öffentlicher Dienst nicht ohne empfindliche Verletzung der öffentlichen Interessen entbunden werden kann. Die Abgeltung – auch wenn es sich dabei wohl stets nur um eine Teilabgeltung handeln dürfte – wird den Bundesbahnen nützliche Hilfe leisten. Unternehmen, Geschäftsleitung und Personal werden damit von der noch schwereren Belastung verschont, zu Unrecht das Odium eines Defizitbetriebes tragen zu müssen.

Angesichts der zu erwartenden weiteren Kostensteigerungen und der recht bedeutenden rückläufigen Entwicklung im Güterverkehr der letzten Monate haben wir uns gefragt, ob es sich heute rechtfertigen lässt, Ihnen in Nachachtung der Vorschriften des Art. 16, Abs. 1, des Bundesbahngesetzes erneut die volle (vier-prozentige) Verzinsung des *Dotationskapitals* vorzuschlagen. Man wird indessen trotz berechtigten Sorgen über die künftige Entwicklung von einer Verzinsung des Dotationskapitals nicht abssehen dürfen, nachdem der Verzinsung noch ausserordentliche Abschreibungen und Rücklagen vorangestellt worden sind.

Die Bewältigung der neuesten Spitzenleistungen im Personen- und Güterverkehr hat für das Personal der Bundesbahnen wieder ein grosses Mass an Arbeit erfordert. Der Verwaltungsrat dankt der Geschäftsleitung sowie allen Beamten, Angestellten und Arbeitern für die zuverlässige und treue Pflichterfüllung. Er dankt aber auch allen Bahnbenützern, Reiseorganisationen und Spediteuren, die der Bahn auch im Berichtsjahre die Treue hielten und durch ihre Reisen und Beförderungsaufträge die eindrucksvollen Transportleistungen überhaupt ermöglicht und massgebend zum befriedigenden Abschluss des Jahres beigetragen haben.

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

1. Die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1957 werden genehmigt.
  2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1957 wird genehmigt.
  3. Der nach Einlage von 8 Mio Franken in die gesetzliche Reserve und nach Verzinsung des Dotationskapitals zu 4% mit einem Aufwand von 16 Mio Franken verbleibende Aktivsaldo des Jahres 1957 von 1 236 287.38 Franken wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Bern, den 23. April 1958.