

<b>Zeitschrift:</b>	Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
<b>Herausgeber:</b>	Schweizerische Bundesbahnen
<b>Band:</b>	- (1959)
<b>Artikel:</b>	Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1959
<b>Autor:</b>	Stadler / Strauss
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-675911">https://doi.org/10.5169/seals-675911</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:** 22.12.2025

**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 1959 (vom 22. April 1960)

Hochgeehrter Herr Bundespräsident,  
Hochgeehrte Herren Bundesräte,

Wir beeihren uns, Ihnen Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1959 zu unterbreiten.

Im Personenverkehr verzeichneten die Bundesbahnen im Berichtsjahr mit 223,2 Millionen Reisenden einen nochmaligen geringen Verkehrsanstieg (0,7%) gegenüber dem letztjährigen Spitzenergebnis. Der in fast allen Wirtschaftszweigen eingetretene erneute konjunkturelle Aufschwung und die damit verbundene Investitions- und Verbrauchssteigerung wirkte sich indessen weit stärker im Güterverkehr aus. Im Gesamtgüterverkehr, der den Gepäck-, Expressgut-, Post-, Tier- und den eigentlichen Güterverkehr umfasst, stieg das Transportvolumen im Vergleich zum Vorjahr um 6,6% und erreichte 25,8 Mio Tonnen. Damit wurde das Rekordergebnis des Jahres 1957 (26,0 Mio Tonnen) annähernd erreicht. Die mengenmässige Entwicklung spiegelt sich verstärkt in der Entwicklung der Verkehrseinnahmen wider. Die Einnahmen im Personenverkehr stellen sich auf 360,3 Mio Franken und sind um 11,4 Mio Franken (3,3%) höher als im Jahre 1958. Im Gesamtgüterverkehr wurde ein Einnahmentotal von 518,8 Mio Franken erzielt. Das Resultat des Jahres 1958 wird um 36,9 Mio Franken oder 7,7% überschritten. Gesamthaft beziffern sich die Verkehrseinnahmen auf 879,1 Mio Franken. Damit ist nicht nur das Ergebnis des im Zeichen der wirtschaftlichen Rezession gestandenen Jahres 1958 um 48,3 Mio Franken übertroffen worden, sondern auch das im Jahre 1957 erzielte bisherige Spitzenergebnis. Dem Betriebsertrag in der Höhe von 960,9 Mio Franken steht ein Betriebsaufwand von 740,6 Mio Franken – auch hier ein neuer Höchstbetrag – gegenüber.

Wenn auch die Verkehrseinnahmen im Berichtsjahr neue Höchstzahlen erreichten, so muss leider abermals festgehalten werden, dass jede Steigerung des Betriebsertrages durch das weitere Anwachsen des Betriebsaufwandes stets aufs neue wettgemacht wird. Obwohl das Ergebnis nur unter intensivster Inanspruchnahme wichtiger Teile des Betriebsapparates erreicht werden konnte, sind die Bundesbahnen blos in der Lage, einen ausgeglichenen Abschluss vorzulegen. Auch ohne gewichtige ausserordentliche Rückstellungen und ohne eine Verzinsung des Dotationskapitals bleibt nach der gesetzlich vorgeschriebenen Reservestellung von 8 Mio Franken nur ein Aktivsaldo von 3,4 Mio Franken übrig. Zwar hat sich die Erhöhung der Personen-, Gepäck- und Expressguttarife noch nicht voll auswirken können. Den weiteren Möglichkeiten einer Ertragssteigerung sind jedoch reale und enge Grenzen gesetzt; es muss daher unbedingt einer weiteren Erhöhung der Kosten begegnet werden, will man vermeiden, dass der Ausgleich auf dem für ein im Konkurrenzkampf stehendes Unternehmen recht delikaten Weg über weitere Tariferhöhungen gesucht werden müsste.

Die Organe der Bundesbahnen sind seit Jahren darauf bedacht, die Kosten mit Hilfe von systematisch geplanten, arbeitssparenden und damit rentablen Massnahmen und Investitionen bei jeder sich bietenden Gelegenheit zu senken. Der Erfolg dieser Bemühungen ist im Berichtsjahr erkennbar geworden. Die Verkürzung der wöchentlichen Arbeitszeit von 48 auf 46 Stunden, die allein für die sieben Monate Juni bis Dezember einem Arbeitsausfall von annähernd 2 Mio Arbeitsstunden entsprach, hat vorläufig durch arbeitssparende Massnahmen und Vergebung gewisser Arbeiten an die Privatindustrie noch mit einem verhältnismässig bescheidenen Mehrbedarf an Personal überbrückt werden können. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass die Umstellung im Sommer 1959 in einen Zeitraum fiel, in welchem das Unternehmen noch nicht optimal ausgelastet war. Dank den Ergebnissen früher eingeleiteter Rationalisierungsmassnahmen ist es möglich geworden, diesen Mehrbedarf im Jahresdurchschnitt nochmals auszugleichen. Der Verkehr und damit der Personalbedarf haben inzwischen weiterhin zugenommen; dazu kamen zahlreiche Grippe-Erkrankungen, die einen Abbau nicht gewährter Rast- und Ruhetage oder gar einen Vorausbezug verunmöglichten und bis zum Frühling dieses Jahres zu einem beträchtlichen Rückstand in der Gewährung solcher Freitage führten. Müsste in absehbarer Zeit mit einer weitergehenden Reduktion der Arbeitszeit zu rechnen sein, so werden die im Berichtsjahr ausgenützten arbeitssparenden Möglichkeiten nicht mehr zur Verfügung stehen, und es wäre mit bedeutend grösseren finanziellen Auswirkungen zu rechnen. Weitere zweckmässige und gut durchdachte Investitionen werden notwendig, soll der Einzelne nicht in zu starkem Masse belastet werden. Die Kapitalinvestition ersetzt damit die leider immer teurer und zum Teil auch knapper werdende Arbeitskraft.

Die Frage, wie weitere grosse und unerlässlich gewordene Investitionen finanziert werden sollen, wird schon in nächster Zeit zu beantworten sein, denn der ordentliche Bauplafond gemäss Art. 18 des SBB-Gesetzes wird bald einmal erreicht. Wohl haben die eidgenössischen Räte mit Bundesbeschluss vom

14. Dezember 1956 einer Erhöhung der festverzinslichen Schulden des Unternehmens zugestimmt; doch handelt es sich dabei um einen ausserordentlichen Plafond für eine Reihe von einzeln genannten und abschliessend aufgezählten Bauten und Anschaffungen. Es stellt sich damit recht kurzfristig das vorsichtig abzuwägende Problem, ob eine weitere einseitige Erhöhung des Obligationenkapitals für ein in der Konkurrenz stehendes Unternehmen überhaupt noch tragbar ist. Wie in jedem privaten Grossbetrieb wird ein vernünftiges Verhältnis zwischen festverzinslichem Fremdkapital und variabel verzinslichem Eigenkapital anzustreben sein. Nachdem die bisherigen Bemühungen, den Bundesbahnen zu dem ihnen gesetzlich zugesicherten Recht auf Abgeltung zu verhelfen, auch im Berichtsjahr ohne greifbaren Erfolg geblieben sind, wird sich dannzumal die Frage stellen, ob nicht zumindest die bahnfremden Lasten auf dem Weg über eine angemessene Erhöhung des Dotationskapitals teilweise abgegolten werden sollten.

Die Erhöhung der Personen-, Gepäck- und Expressguttarife ist von den Bahnbenützern im allgemeinen mit verdankenswertem Verständnis aufgenommen worden. Eine Revision der Gütertarife, die sowohl der Konkurrenzsituation als auch den Selbstkosten besser Rechnung tragen soll, wird nachfolgen müssen. Die Einnahmen aus dem Wagenladungsverkehr als wichtigstem Kostenträger sind erfreulicherweise angestiegen, was in erster Linie auf die Zunahme des Transitverkehrs zurückzuführen ist. Auch wenn das Gedeihen des Transitverkehrs von oft recht unsicheren und im Ausland liegenden Faktoren abhängig ist, bleibt er doch eine wichtige Stütze für die Ertragslage der Bundesbahnen. Diese werden sich daher um die Erhaltung des einer wachsenden Konkurrenz ausgesetzten Wagenladungsverkehrs im Transit, wie im Inland bemühen müssen, soll das Unternehmen mit den neuzeitlichen Bedürfnissen Schritt halten und weiterhin auch auf verkehrsschwächeren Linien eine so gute Bedienung wie bisher aufrechterhalten können.

Der Betriebsapparat der Bundesbahnen war gegen Ende des Berichtsjahres gut ausgenützt. Damit ist allerdings noch nichts über die unterschiedliche Belastung der einzelnen Netzteile ausgesagt. Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen deutlich, dass sich der zunehmende Verkehr auf bestimmte Strecken und Knotenpunkte konzentriert und hier ein Ausmass erreicht hat, das nun nicht mehr überschritten werden kann, ohne die Regelmässigkeit des Betriebsablaufes zu beeinträchtigen. Diese Feststellung zwingt die Bundesbahnen, besonders bei der Aufstellung des Reisezugfahrplanes, zu grosser Zurückhaltung, was bereits beim Entwurf für den Fahrplan 1960/61 dazu geführt hat, dass praktisch keine Mehrleistungen mehr vorgesehen werden konnten. Angesichts des hohen bisher erreichten Standes der Reisezugsleistungen ist dieses Vorgehen tragbar. Darüber hinaus werden sich die Bundesbahnen durch die weitere zielbewusste Lenkung der Ausbauprogramme auch weiterhin um eine rasche Steigerung der Leistungsfähigkeit von wichtigen Strecken und Knotenpunkten, insbesondere der Gotthardlinie, bemühen.

Wir haben in unserem letztjährigen Bericht auch an das Personal der Bundesbahnen appelliert, ein jeder möge an seiner Stelle auf die Einführung der 46-Stunden-Woche hin seinen Beitrag zur Tiefhaltung der Kosten leisten. Dieser Ruf ist, wie sich aus unseren Hinweisen zum Personalbestand ergibt, nicht ungehört verhallt. Die Abwicklung der neuerlichen Spitzenleistungen hat von Bediensteten aller Stufen auch in diesem Jahr den vollen persönlichen Einsatz und ein grosses Mass an Arbeit verlangt. Der Verwaltungsrat dankt der Geschäftsleitung und allen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen für die zuverlässige und treue Pflichterfüllung. Der Verwaltungsrat dankt aber auch allen Bahnbenützern, Verfrachtern, Reiseorganisationen und Spediteuren, die durch ihre kleinen und grossen Transportaufträge zum ausgeglichenen Abschluss entscheidend beigetragen und damit das Unternehmen gesund erhalten haben.

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

1. Die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1959 werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1959 wird genehmigt.
3. Der nach Einlage von 8 Mio Franken in die gesetzliche Reserve verbleibende Aktivsaldo des Jahres 1959 von Fr. 3 427 048.61 wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Bern, den 22. April 1960

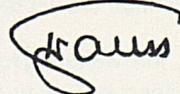
Für den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:



(Stadler)

Der Sekretär:



(Strauss)