

**Zeitschrift:** Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen  
**Herausgeber:** Schweizerische Bundesbahnen  
**Band:** - (1963)

**Artikel:** Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1963  
**Autor:** Bringolf / Strauss  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-675990>

### **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:** 05.05.2026

**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 1963 (vom 27. April 1964)

Hochgeehrter Herr Bundespräsident,  
Hochgeehrte Herren Bundesräte,

Wir beehren uns, Ihnen Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1963 zu unterbreiten.

Infolge der anhaltenden Hochkonjunktur hat sich der seit einer Reihe von Jahren beobachtete Verkehrsaufschwung auch im Berichtsjahr fortgesetzt. Dies gilt besonders beim Güterverkehr. Im Personenverkehr ist die Zunahme schwächer als in den vorangehenden Jahren. Mit 241,6 Mio Personen beförderten die SBB 2% mehr Reisende als im Vorjahr. Der Anteil der Eisenbahn – gemessen an der allgemeinen jährlichen Verkehrszunahme – ist weit geringer als die Zuwachsrate anderer Verkehrsträger. Die Zunahme um 2% ist vor allem auf einen erfreulichen Anstieg des internationalen Reiseverkehrs, mit Einschluß der Urlaubsreisen ausländischer Arbeitskräfte, und auf den innerschweizerischen Einzelreiseverkehr zurückzuführen. In weit bedeutenderem Maße kam die gute Wirtschaftskonjunktur durch den neuerlichen Anstieg im Güterverkehr zum Ausdruck, der mit 6,2% sogar die Zuwachsrate des Vorjahres (5,5%) noch leicht übertroffen hat. Der intensive Importverkehr und die umfangreichen Transitgütermengen trugen am maßgeblichsten dazu bei, daß das hohe Transportvolumen von 34,85 Mio Tonnen erreicht werden konnte. Wiederum haben dank zunehmender mittlerer Reiselänge im Personenverkehr und der wachsenden Bedeutung der internationalen Transporte im Güterverkehr die Einnahmen in beiden Verkehrsarten etwas stärker zugenommen als die Verkehrsmengen. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr erreichten 471,6 Mio Franken; sie sind damit um 19,3 Mio Franken oder 4,3% höher als im Vorjahr. Im Güterverkehr stiegen die Frachterträge um 52,4 Mio Franken oder 7,7% auf 736,2 Mio Franken. Im gesamten erreichte der Verkehrsertrag die Summe von 1207,8 Mio Franken und überschritt damit das letztjährige Ergebnis um 71,7 Mio Franken oder 6,3%. Der Gesamtertrag stieg um 92,5 Mio Franken, vermochte aber auch im Berichtsjahr dem stärker, d. h. um 101,1 Mio Franken angestiegenen ordentlichen Gesamtaufwand nicht nachzufolgen. Der Ertragsüberschuß ist daher von 57,8 Mio Franken im Vorjahr um 8,6 Mio Franken auf 49,2 Mio Franken im Jahre 1963 zurückgegangen. Berücksichtigt man nur die vergleichbaren Aufwandsposten, so ist der Rückgang gegenüber dem Vorjahr noch bedeutend stärker. Dazu kommen die in Aussicht stehenden erhöhten Personalaufwendungen, so daß auf der Einnahmenseite tarifarische Maßnahmen unumgänglich werden, selbst wenn der Verkehr weiter zunehmen sollte.

Die besonderen und hoffentlich einmaligen Verhältnisse des Jahres 1963 haben das Unternehmen wiederholt auf eine harte Probe gestellt. An sich hätte die Verkehrszunahme weitgehend durch eine bessere Auslastung der Züge aufgefangen werden können. Es sind vielmehr andere Gründe, die zu den empfindlichen Störungen im Betriebsablauf geführt haben. Das Jahr begann mit einer langen und harten Frostperiode. Die extremen Witterungsverhältnisse, besonders aber der feine und leichte Flugschnee, führten zu hohen Ausfällen bei den Triebfahrzeugen und die Kälte zu Schäden am Geleise durch Frostbeulen. Stehen normalerweise 70-80 Lokomotiven in Revision und Reparatur, so waren es in den Monaten Januar und Februar 1963 bis zu 50% mehr Einheiten, die in den Werkstätten blieben. Die Behebung der Motorschäden erstreckte sich bis Ende August, so daß auch der Frühjahrs- und zum Teil noch der Sommerverkehr mit einem reduzierten Triebfahrzeugbestand bewältigt werden mußten.

Weit stärker noch als die Bahnen spürten Straße und Schifffahrt diese außerordentlichen Verhältnisse, und vielfach mußten die Bahnen Transportleistungen übernehmen, die sonst von anderen Verkehrsträgern erbracht werden. Ab Mitte Januar kam die Rheinschifffahrt ganz zum Erliegen, nachdem sie schon in den vorausgegangenen Monaten durch Niederwasser stark behindert war. Der vollständige Ausfall des Rheinverkehrs hatte, wenn auch ein Teil der Zufahrten vom Wasser auf den Schienenweg verlagert worden ist, einen beträchtlichen Rückstau an Gütern zur Folge. Eine erste Flutwelle im Güteranfall setzte dann auch ein, als die Schifffahrt am 10. März 1963 wieder aufgenommen wurde. Nachdem sich der Schienenverkehr trotz allen Erschwerungen im 1. Quartal noch planmäßig abgewickelt hatte, traten im 2. Quartal mit einem Mehranfall in Basel von rund 800000 Bruttotonnen, was 30000 gut ausgelasteten Güterwagen oder einem zusätzlichen Anfall von 400 beladenen Wagen im Tag entspricht, die ersten Abfuhrschwierigkeiten ein. An diesem Anstieg waren die flüssigen Treib- und Brennstoffe besonders stark beteiligt, haben sich doch mit einem Mehranfall von 314000 Tonnen diese Abfahren auf dem Schienenweg im 2. Quartal praktisch verdoppelt. Die Befürchtung, die stark gelichteten Lager bis zum Herbst 1963 nicht, auf alle Fälle nicht mehr zu Sommerpreisen, auffüllen zu können, sowie die Weisung zur kurzfristigen Wiederauffüllung der Pflichtlager mögen zu dieser Zusammenballung beigetragen haben. Eine ausgeglichene Verteilung – im 4. Quartal erreichten die Heizölimporte nur mehr rund 50% des 2. Quartals – hätte den Bundesbahnen die Aufgabe ganz wesentlich erleichtert. Mitten in diesem Ansturm in Basel mußten Sperren im Güterverkehr verfügt werden, weil innerhalb von drei Wochen mit 900 Extrazügen der Oster- und Mustermesseverkehr sowie umfangreiche Wählertransporte nach Italien zu bewältigen waren. Die Schwierigkeiten in der Abfuhr ab Basel wurden noch erhöht durch lange Aufenthalte in den Grenzbahnhöfen und den Umstand, daß nicht selten im Norden mehr Züge eintrafen als im Süden weitergefahren werden konnten.

Bild nebenan: Die Stadt Schaffhausen und ihre Bahnanlagen (links oben das Areal des im Ausbau befindlichen Rangier- und Güterbahnhofes).

Die Leitung der Bundesbahnen hat unverzüglich und initiativ eine Reihe betriebsorganisatorischer Maßnahmen in die Wege geleitet, um den sich auftürmenden Schwierigkeiten zu begegnen. Durch Unterdrückung schlecht ausgelasteter Nahgüterzüge, Verlegung von Transporten in die Nachtstunden und Miete von insgesamt 15 Lokomotiven der Deutschen Bundesbahn konnten weitere Triebfahrzeuge für die Transporte ab Basel bereitgestellt werden. Die Schweiz als Transitland mit dem kurzen Weg von nur rund 300 km von der Nord- zur Südgrenze ist besonders daran interessiert, daß die transitierenden Züge rasch durchlaufen können und so wenig als möglich rangiert werden müssen, sollen nicht alle Bemühungen traktionstechnischer Natur um eine Beschleunigung illusorisch werden. Mit den Nachbarverwaltungen im Norden und Süden sowie den Rheinhäfen konnten eine Reihe von betrieblichen Maßnahmen zur Vereinfachung der Zugsbildungsaufgaben in den Grenzbahnhöfen vereinbart werden, womit es gelang, Unterwegsrangierungen weitgehend einzuschränken. Als wirksames Mittel erwies sich ferner die mit den Großverfrachtern vereinbarte Programmierung ihrer Transporte, wodurch diese zu geschlossenen Zügen zusammengefaßt und zeitlich möglichst günstig angeordnet werden können. Beste Ergebnisse zeitigte auch die im Herbst 1963 eingeführte Mengenplanung im Güterverkehr mit Italien, die den Zufluß an Gütern im Norden in der Weise steuert, daß dieser dem Abflußvermögen im Süden, d. h. dem Leistungsvermögen der Bahnhöfe Chiasso, Luino und Domodossola, entspricht. Eine am 20. Juli 1963 eingesetzte Kommission bemüht sich darüber hinaus um Vereinfachungen in der Grenzbehandlung in den südlichen Grenzbahnhöfen.

Dank all diesen Maßnahmen ist es schon im Spätsommer gelungen, die Situation zu meistern, den Betriebsablauf zu normalisieren und sogar die Abflußmenge ab Basel im 3. Quartal noch um rund 10% gegenüber dem 2. Quartal zu steigern. Nach dem 9. September sind keine Importsperrern und nach dem 10. Oktober keine Transitsperrern mehr erlassen worden. Es ist jedoch immer wieder zu bedenken, daß das SBB-Netz mit seiner mittleren täglichen Belastung von 77 Zügen auf jedem Kilometer die höchste Zugsdichte unter vergleichbaren Eisenbahnen der ganzen Welt aufweist, und daß diese Zugsdichte nicht noch beliebig gesteigert werden kann. Wir müssen uns Rechenschaft geben, daß der viel stärkere Anstieg im Güterverkehr für diesen einen größeren Anteil an der Gesamtleistung beansprucht. Auch wenn alle Anstrengungen auf eine weitere Leistungssteigerung ausgerichtet werden, um noch besser ausgelastete Züge zu bilden und mit leistungsfähigen Triebfahrzeugen rascher zu fahren, wird es auf die Dauer doch unumgänglich sein, unter Aufrechterhaltung einer immer noch guten und zeitgemäßen Verkehrsbedienung die Zahl der am schlechtesten benützten und höchst unwirtschaftlich gewordenen Reisezüge etwas abzubauen.

Bei der Planung und in der Investitionspolitik gilt es, die Mittel in erster Linie dort einzusetzen, wo ihre Verwendung einen möglichst wirkungsvollen Erfolg verspricht. Der heute durchgeführte systematische Ausbau der festen Anlagen und der Ersatz des Rollmaterials dienen nicht allein der Beseitigung bestehender Engpässe, sondern darüber hinaus auch der Rationalisierung des Unternehmens und der Verwirklichung all jener Reformen, die sich durch die technische und wirtschaftliche Entwicklung aufdrängen.

Die Leitung und das Personal der Schweizerischen Bundesbahnen können heute auf ein Jahr zurückblicken, das wie kein zweites für alle eine Arbeits- und Nervenbelastung brachte. Jeder hat sich bemüht, auch wenn seine Ruhe- und Freizeit oft arg in Mitleidenschaft gezogen wurden, der Situation Herr zu werden und die Verhältnisse zum Guten zu wenden. Daß dies dank vereinter Anstrengung gelungen ist, stellt den Eisenbahnern aller Stufen das beste Zeugnis aus. Der Verwaltungsrat dankt der Geschäftsleitung und allen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen für ihren Einsatz und ihre Pflichterfüllung. Der Verwaltungsrat dankt aber auch allen Bahnbenützern, den Reiseorganisationen, Verfrachtern und Spediteuren für das große Verständnis, das sie den außerordentlichen Verhältnissen und Schwierigkeiten des letzten Jahres entgegenbrachten, besonders aber auch all jenen Kunden, die durch tatkräftige und loyale Mitarbeit maßgebend zu einer raschen Normalisierung des Verkehrsablaufes beigetragen haben. Noch sind nicht alle Hürden genommen. Die Bundesbahnen sehen in Zusammenhang mit der Schweizerischen Landesausstellung neuen und außerordentlichen Transportaufgaben entgegen, die sie jedoch dank einer gründlichen betrieblichen Vorausplanung und dem Verständnis der Bahnbenutzer wiederum zu meistern hoffen.

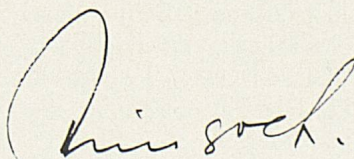
Gestützt auf den vorliegenden Geschäftsbericht und die Rechnungen beehren wir uns, Ihnen zuhanden der Bundesversammlung folgende Anträge zu unterbreiten:

1. Die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1963 werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1963 wird gutgeheißen.
3. Der nach Einlage von 8 Mio Franken in die gesetzliche Reserve und nach Verzinsung des Dotationskapitales zu 4% (16 Mio Franken) verbleibende Aktivsaldo von Fr. 1 731 460 wird auf neue Rechnung vorgetragen.

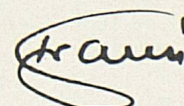
Bern, den 27. April 1964

Für den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen:  
Der Präsident

Der Sekretär



(Brüngolf)



(Strauss)