

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1968)

Artikel: Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1968
Autor: Fischer / Britt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-675955>

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: 01.02.2026

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 1968

Hochgeachteter Herr Bundespräsident,
Hochgeachtete Herren Bundesräte,

Wir beehren uns, Ihnen den Geschäftsbericht und die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1968 zu unterbreiten.

Im Reiseverkehr konnten die seit 1964 anhaltenden Frequenzrückgänge trotz den Tarifierhöhungen aufgefangen werden. Die SBB beförderten 1968 insgesamt 227 Mio Fahrgäste, das sind 0,4% mehr als 1967, während 1967 im Vergleich zu 1966 noch ein Rückgang von 4,2% festzustellen war. Etwas abgenommen hat 1968 im Vergleich zum Vorjahr die Zahl der Reisenden mit Streckenabonnements, während der übrige schweizerische Verkehr (Einzelreisende, General-, Halbtax- und Netzaabonnemente) wie auch der internationale Personenverkehr etwas angestiegen sind. Die Gepäckbeförderung war leicht rückläufig; infolge der Konkurrenz des Bernhardin-Strassentunnels waren die Motorfahrzeugtransporte namentlich durch den Gotthardtunnel um einen Fünftel niedriger.

Im Güterverkehr haben die SBB 1968 total 39,72 Mio Tonnen transportiert. Der bisherige Jahreshöchststand von 38,58 Mio Tonnen wurde damit um 3% übertroffen. Sowohl der Aussenhandels- und Binnenverkehr als auch die Durchfuhr nahmen erneut zu, obwohl die Zuwachsprognose nicht ganz erreicht worden ist. Dies ist eine Folge der politischen Unruhen in West- und Osteuropa und im Nahen Osten sowie der Stagnation der italienischen Einfuhren zu Beginn des Jahres.

Der Gesamtertrag nahm gegenüber dem Vorjahr um 34,3 Mio Franken oder 2,2% auf 1578,5 Mio Franken zu. Andererseits stieg der ordentliche Gesamtaufwand auf 1594,1 Mio Franken, das sind 61 Mio Franken oder 4% mehr als 1967. Er ist damit stärker gestiegen als der Gesamtertrag und übertrifft auch die letztjährige Erhöhung (3,2%). Vom Mehraufwand entfallen 33,3 Mio Franken auf den Personalaufwand, 12,1 Mio Franken auf den Sachaufwand, 9,9 Mio Franken auf die Abschreibungen vom Anlagevermögen und 5,7 Mio Franken auf die Kapitalkosten. Die Zunahme von 3,6% im Personalaufwand ist vor allem der Entrichtung einer einmaligen Zulage im Zusammenhang mit der Erhöhung der Besoldungen gemäss Bundesgesetz vom 28. Juni 1968 sowie der zusätzlichen Teuerungszulage von 2% für das Jahr 1968 zuzuschreiben.

Die Gewinn- und Verlustrechnung schliesst mit einem Fehlbetrag von 15,6 Mio Franken ab. Nach Abzug des Aktivsaldos des Vorjahres von 1,1 Mio Franken ermässigt sich das Defizit auf 14,5 Mio Franken. Es ist aus der gesetzlichen Reserve zu decken, die nach dieser Belastung noch einen Bestand von 99,3 Mio Franken aufweist. Eine Zuweisung an die Rücklage zur Verbesserung von Verkehrsanlagen Schiene/Strasse, der die Beiträge an die Beseitigung von Niveauübergängen entnommen werden und die letztes Jahr mit 10 Mio Franken gespeist werden konnte, ist leider 1968 nicht möglich.

Der Voranschlag der Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1968 rechnete mit einem Reingewinn von 0,5 Mio Franken. Statt dessen ergibt sich nun ein Fehlbetrag von 15,6 Mio Franken. Im Voranschlag war ein Betrag von 20 Mio Franken für Unvorhergesehenes enthalten, der für die Entrichtung einer Nachteuerungszulage an das aktive und pensionierte Personal gedacht war und auch erlaubt hätte, die Auswirkungen der auf 1. Januar 1968 in Kraft getretenen neuen Bestimmungen der Beamtenordnung aufzufangen, und es hätte sich denn auch in der Rechnung 1968 tatsächlich ein kleiner Reingewinn ergeben. Die vom Parlament auf Mitte des Berichtsjahres rückwirkend beschlossene Realloohnerhöhung brachte dann aber einen nicht vorgesehenen Mehraufwand von 20,3 Mio Franken,

der trotz fortschreitender Rationalisierung nicht mehr aufgefangen werden konnte, so dass schliesslich die Gewinn- und Verlustrechnung mit einem Defizit von 15,6 Mio Franken abschliesst.

Die finanzielle Entwicklung der Bundesbahnen war in den letzten Jahren keineswegs günstig. Von 1965 an konnten die Reserve nicht mehr verstärkt und das Dotationskapital nicht mehr verzinst werden. Die Ursachen dieser Änderung der Finanzlage liegen darin, dass die Kostensteigerungen die Summe der Einsparungen aus der Rationalisierung und der Mehreinnahmen aus Verkehrszunahmen und marktmöglichen Tarifierhöhungen in den letzten Jahren erreicht und nun sogar überholt haben. Verwaltungsrat und Generaldirektion sind jedoch gewillt, gegen diese Entwicklung anzukämpfen; die Erfolgschancen sind auf längere Sicht durchaus positiv zu beurteilen.

In der Tat zeigen bisherige Studien und Erfahrungen, dass sich den Bahnen sowohl von der Rationalisierungsseite als auch vom Markt her neue Perspektiven eröffnen. Einerseits wird es den Eisenbahnen möglich sein, dank neuen Entwicklungen der Technik und der wissenschaftlichen Methoden ihren Betriebsablauf weitgehend zu automatisieren, wozu sie dank ihren grundlegenden technischen Vorteilen geradezu prädestiniert sind. Andererseits entspricht eine solche neue Eisenbahn auch einem zunehmenden Bedürfnis im Transportsystem der Zukunft, wo es darum gehen wird, das durch die Verkehrsmittel verursachte Stauungsproblem in den Ballungsräumen, auf den Autobahnen und in der Luft zu lösen. Die neue Eisenbahn kann diese Aufgabe als rasches, bequemes und wenig Platz beanspruchendes Massentransportmittel für Personen und Güter in guter Qualität und zu konkurrenzfähigen Preisen erfüllen.

Wenn wir somit – im Zeitalter der «Wiederentdeckung der Eisenbahn» in allen Ländern – für eine weitere Zukunft optimistisch sind, so wird es trotz frühzeitig eingeleiteten Vorarbeiten Jahre dauern, bis diese Umstrukturierung der SBB die ersten Früchte tragen wird.

Unsere vorläufig bis zum Jahre 1974 erstellten Prognosen rechnen daher im Falle anhaltender Teuerung trotz weiterer Leistungs- und Produktivitätssteigerung mit zunehmenden Verlusten. Damit ist auch die Regelung der Frage dringend geworden, die SBB für die bisher nicht oder ungenügend bezahlten Leistungen im öffentlichen Interesse im Sinne der gesetzlichen Bestimmungen angemessen zu entschädigen.

Als erfreuliches Ereignis von grundsätzlicher verkehrspolitischer Bedeutung ist das klare Bekenntnis des Bundesrates zur Schaffung einer Gesamtverkehrskonzeption zu werten, wie dies in seinem Bericht über die Richtlinien für die Regierungspolitik in der Legislaturperiode 1968–1971 niedergelegt ist. Wenn man sich auch nicht der Erwartung hingeben darf, mit der Erarbeitung einer Gesamtkonzeption der schweizerischen Verkehrspolitik könnten schlagartig alle Verkehrsprobleme gelöst werden, so rechnen wir doch fest damit, dass sie zu einer systematischeren Planung im Verkehrswesen und zu einem wirtschaftlicheren und wesensgerechteren Einsatz der Verkehrsmittel im Interesse der gesamten Volkswirtschaft unseres Landes führen wird. Im Vordergrund stehen als dringendste Postulate die bessere Anpassung der Wettbewerbslage namentlich in bezug auf die Arbeitsbedingungen sowie eine gerechte Anlastung der Wegekosten.

Die Geschäftsleitung und das Personal der Schweizerischen Bundesbahnen hatten auch im Jahre 1968 ein voll gerütteltes Mass Arbeit zu leisten. Der Verwaltungsrat dankt allen für ihren hingebungs-vollen Einsatz. Sein Dank richtet sich auch an die treuen Kunden der Eisenbahn, an die Reiseorganisationen und Spediteure. Die zur Tradition gewordenen engen Kontakte zwischen Bahn und Wirtschaft

sind beibehalten und noch ausgebaut worden. Nur so ist es möglich, die oft wechselnden Bedürfnisse unserer Kunden laufend kennenzulernen und ihnen im Rahmen unserer betrieblichen und finanziellen Möglichkeiten Rechnung zu tragen.

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 1968 werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1968 wird gutgeheissen.
3. Der Passivsaldo von 14,5 Mio Franken wird aus der gesetzlichen Reserve gedeckt.

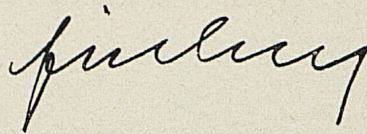
Genehmigen Sie, hochgeachteter Herr Bundespräsident, hochgeachtete Herren Bundesräte, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 28. April 1969.


Für den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen

Der Präsident:

Der Sekretär:



(Dr. Fischer)



(Dr. Britt)

Immer schneller . . .

Durchschnittliche Reisegeschwindigkeit der Schnellzüge in km/h – die Aufenthaltszeiten in den Zwischenstationen inbegriffen – auf einigen Hauptlinien

