

# **Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1960**

Autor(en): **Stadler / Strauss**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1960)**

PDF erstellt am: **03.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-675895>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## **Bericht und Antrag des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zum Geschäftsbericht und zu den Rechnungen für das Jahr 1960** (vom 26. April 1961)

Hochgeehrter Herr Bundespräsident,  
Hochgeehrte Herren Bundesräte,

Wir beehren uns, Ihnen Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1960 zu unterbreiten.

Die Bundesbahnen konnten dank der anhaltend guten Wirtschaftskonjunktur im Berichtsjahr mit 225,8 Mio Reisenden nochmals eine bescheidene Verkehrszunahme von 1,2 % gegenüber dem letztjährigen Spitzenresultat ausweisen. Diese Zunahme ist angesichts der stark fortschreitenden Motorisierung bemerkenswert. In besonders ausgeprägtem Masse kommt die gute Wirtschaftslage im In- und Ausland im rekordartigen Aufstieg des Verkehrsvolumens im Gesamtgüterverkehr zum Ausdruck. Dieses stieg von 25,8 Mio Tonnen auf nicht weniger als 29,6 Mio Tonnen, womit auch das bisherige Spitzenresultat von 26,0 Mio Tonnen im Jahre 1957 noch beträchtlich übertroffen worden ist. Die Verkehrszunahme gegenüber 1959 erreicht damit 15,0%. Diese mengenmässige Entwicklung hat sich bei den Verkehrseinnahmen noch in verstärktem Masse ausgewirkt. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr beziffern sich auf 392,7 Mio Franken; sie sind damit um 32,4 Millionen (9,0%) höher als im Vorjahr. Im Gesamtgüterverkehr werden Einnahmen in der Höhe von 599,7 Mio Franken ausgewiesen. Das Ergebnis des Vorjahres wird damit um 80,9 Mio Franken (15,6%) übertroffen. Gesamthaft erreichten die Verkehrseinnahmen den Betrag von 992,4 Mio Franken und überschreiten das letztjährige Spitzenresultat um 113,3 Mio Franken oder 12,9%. Der Gesamtertrag übertraf mit 1094,6 Mio Franken erstmals die Milliardengrenze, doch steht ihm auch ein von 954,8 auf 996,4 Mio Franken angestiegener, d. h. um 4,4% höherer ordentlicher Gesamtaufwand gegenüber.

Ist dieser Abschluss – so ist man geneigt zu fragen – nun wirklich so ausserordentlich gut, wie auf Grund dieser Zahlen angenommen werden darf? – Wenn auch die Verkehrsmengen und die Verkehrseinnahmen im Berichtsjahr neue Höchstwerte erreichten, so dürfte der Abschluss doch irgendwie den Charakter der Einmaligkeit aufweisen. Verfolgt man über einige Jahre hinweg den erfreulichen Trend der allgemeinen Verkehrszunahme, so muss festgestellt werden, dass die diesjährige Rechnung im grossen und ganzen ungefähr in jenem Ausmass von einem guten Jahresergebnis nach oben abweicht, als das letzte Jahr relativ zu ungünstig abgeschlossen hat. Die im Gegensatz zu 1959 besonders günstige Wasserführung des Rheins und die auch dort noch nie erreichten Rekordmengen an Massengütern, die zum grossen Teil auf der Schiene weiterrollten, haben das Ihre zum guten Ergebnis beigetragen.

Der vorliegende Jahresabschluss darf aber auch nicht etwa deshalb als besonders gut betrachtet werden, weil über die ordentlichen jährlichen Abschreibungen hinaus ausserordentliche Abschreibungen vorgenommen werden konnten. Diese zusätzlichen Abschreibungen sind absolut notwendig, soll das Unternehmen den gesteigerten Anforderungen entsprechen können. Sie sind um so mehr gerechtfertigt, als der Betriebsapparat im Berichtsjahr einer ganz ausserordentlichen Belastung ausgesetzt war. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die einlässlichen Ausführungen des diesjährigen Spezialberichtes «Das Anlagevermögen der Bundesbahnen und seine Kosten» (Seite 77 ff.).

Die rasche technische Entwicklung, die Komfortansprüche des reisenden Publikums, die legitimen Wünsche der Verfrachter und die neuen technischen Möglichkeiten für eine noch weiter verbesserte Betriebssicherheit und rationellere Betriebsabwicklung rufen nach einer beschleunigten Erneuerung. Zum Problem der rascheren Entwertung der Anlagen durch die technische und wirtschaftliche Entwicklung gesellt sich dasjenige der steigenden Wiederbeschaffungskosten. Beide rufen nach einer Verstärkung der Abschreibungen. Dazu kommen alle jene Ausbaubedürfnisse, die der ständig wachsende Verkehr gebieterisch fordert, soll das Unternehmen den Transportbedürfnissen des Landes gerecht werden und auf der Höhe der Anforderung bleiben können. Darüber hinaus sind arbeitssparende Investitionen zur Steigerung der Produktivität von Jahr zu Jahr unerlässlich, um den zunehmenden Personalkosten und den Schwierigkeiten in der Personalrekrutierung zu begegnen. Die Planung muss mit allen verfügbaren Kräften vorangetrieben werden, um den durch die Entwicklung geforderten Ausbaustand in einer an die Grosstat der Elektrifikation erinnernden Kraftanstrengung zu erreichen. Weder beim gegenwärtigen und noch viel weniger bei dem in einer grösseren Modernisierungs- und Ausbauaktion zu erwartenden Bauvolumen wird es indessen mehr möglich sein, die für die Bauten und Anschaffungen notwendigen Mittel voll durch Selbstfinanzierung aufzubringen. So wird es unerlässlich sein, die Frage der künftigen Baufinanzierung – gegebenenfalls in Verbindung mit dem noch

offenen Problem der Abgeltung – wenn möglich noch in diesem Jahre einer zweckmässigen Lösung entgegenzuführen.

Wenn wir Ihnen heute einen erfreulichen Abschluss vorlegen können, so darf dies, abgesehen vom zahlenmässig feststehenden Mehrverkehr, auch den Rationalisierungserfolgen der letzten Jahre zugeschrieben werden. Die schrittweise in die Wege geleitete Modernisierung zahlreicher Anlagen, Fahrzeuge und Geräte beginnt ihre Früchte zu tragen. Es versteht sich, dass das Personal am Erfolg der Produktivitätssteigerung beteiligt sein will und dass man den Personalbegehren im Rahmen des Tragbaren entgegenkommen wird. Im Hinblick auf die pendenten Personalbegehren befürchten wir indessen, dass der Personalaufwand über kurz oder lang das für das Unternehmen tragbare Mass überschreiten könnte. Würde allen Begehren Rechnung getragen, so würden die jährlichen Mehraufwendungen 100 Mio Franken übersteigen. Dazu kämen noch einmalige Einlagen in die Pensionskasse von 65 Mio Franken. Für die notwendige Modernisierung und Erneuerung der Anlagen, die im Hinblick auf die Lohnkostensteigerung noch dringender werden, würde selbst in einem guten Jahre nur wenig oder gar nichts mehr übrigbleiben. Nicht zuletzt aber sollte auch die Kundschaft in den Genuss der Produktivitätssteigerung kommen, wenn sich die Bundesbahnen im Konkurrenzkampf behaupten wollen.

Bei aller Wertschätzung der geleisteten Arbeit ist in der Erfüllung der Begehren des Personals somit ein kluges Masshalten am Platze. Zurückhaltung ist aber auch deshalb geboten, weil eine durch Mehrverkehr nicht mehr aufzufangende Personalkostensteigerung zwangsläufig zu einer Erhöhung der weit unter den Kosten liegenden Tarife, namentlich der sozialen Tarife im Personen- und Güterverkehr, führen müsste.

Der grosse Personalbestand der Bundesbahnen macht die enormen Auswirkungen der Personalbegehren erklärlich. Ein wichtiges Gebot der Lohnpolitik des Unternehmens besteht darin, darüber zu wachen, dass beim vielschichtigen Aufbau des Personalkörpers der SBB die verschiedenen Lohngrundlagen so aufeinander abgestimmt bleiben, dass keine einseitigen Gewichtsverlagerungen entstehen. Leider kann diesem Grundsatz nicht immer nachgelebt werden, weil die rechtliche Übereinstimmung des Personalstatuts mit demjenigen der Bundesverwaltung oft zu Einheitslösungen führt, die mehr den Verhältnissen der Verwaltung als den Bedürfnissen eines Verkehrsbetriebes entsprechen.

Diese Feststellungen sollen in keiner Weise den Dank und die Anerkennung schmälern, die wir dem SBB-Personal aller Stufen für die im Berichtsjahr geleistete grosse Arbeit entgegenbringen möchten. Die Bewältigung dieser Spitzenleistungen hat den vollen persönlichen Einsatz aller verlangt. Der Verwaltungsrat dankt der Geschäftsleitung sowie allen Beamten, Angestellten und Arbeitern für die zuverlässige und treue Pflichterfüllung. Sein Dank richtet sich aber auch an alle Bahnbenützer, Verfrachter, Reiseorganisationen und Spediteure, die der Bahn im Berichtsjahr die Treue hielten und durch ihre Reisen und Transportaufträge die eindrucksvollen Transportleistungen überhaupt erst ermöglicht und massgebend zum erfreulichen Abschluss des Jahres beigetragen haben.

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

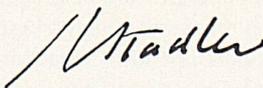
1. Die Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1960 werden genehmigt.
2. Die Geschäftsführung der Schweizerischen Bundesbahnen im Jahr 1960 wird genehmigt.
3. Der nach Einlage von 8 Mio Franken in die gesetzliche Reserve und nach Verzinsung des Dotationskapitals zu 4% (16 Mio Franken) verbleibende Aktivsaldo des Jahres 1960 von Fr. 7 386 755 wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Bern, den 26. April 1961

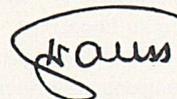
Für den Verwaltungsrat der Schweizerischen Bundesbahnen,

Der Präsident:

Der Sekretär:



(Stadler)



(Strauss)