

GESCHÄFTSBERICHT 2013

DER DFB-DAMPFBAHN-FURKA-BERGSTRECKE AG



Verwaltungsrat

Laubi Oskar, Wettswil, Präsident	seit 23. Juni 2007
Bürker Peter, Benglen	seit 25. Juni 2011
Dériaz Jean-Pierre, Zollikofen	seit 23. Juni 2007
Kissling Franz, Bern	seit 06. Mai 2006
Knobloch Walter, D-Bad Bellingen	seit 25. Juni 2011
Künzli Ernst, Richterswil	seit 25. Juni 2011
Stolz Theo, Tramelan	seit 25. Juni 2011
Walser Hermann, Uster, Vizepräsident	seit 26. Juni 2004

Geschäftsleitung

Züllig Urs, Stäfa, Vorsitz	ab 01.01.2012
Willi Walter, Brunnen, Stv. Vorsitz, Bau	
Willi Manfred, Goldau, Stv. Bau	
Gubler Werner, Grüningen, Betrieb	
Schubiger Thomas, Uetliburg, Stv. Betrieb	
Lang Heinz, Herisau, ZfW	ab 01.02.2013
Frech Walter, Malans, Werkstätte Chur	
Bolliger Jürg, Spiez, ZfW – Diesel	
Alther Martin, Eschenz, Finanzen	
Krapf Hansjürg, Gossau, Personal	ab 01.11.2013
Wyss Robert, Au, Rückwärtige Dienste	
Piller Thomas, Oftringen, Sicherheit und Betriebsprozesse	
Hunn Kurt, Hedingen, Informatik	

Revisionsstelle

PricewaterhouseCoopers AG
 Birchstrasse 160
 8050 Zürich
 Telefon +41 58 798 44 00
 Telefax +41 58 792 44 10

Sehr geehrte Aktionärin, sehr geehrter Aktionär

Auch im 28. Jahr nach der Gründung der DFB-Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG ist die Routine noch nicht eingeehrt. Es wird weiter Aufbauarbeit geleistet und die Zeit für reine Routinetätigkeiten ist noch nicht gekommen – oder wird vielleicht nie kommen. Die Beiträge des Geschäftsleiters und der Mitglieder der Geschäftsleitung auf den folgenden Seiten legen eindrücklich Zeugnis ab von der geleisteten Arbeit – sie beinhaltet selbstverständlich Routinetätigkeiten, aber dem aufmerksamen Leser wird nicht entgehen, dass immer wieder Ausserordentliches und Unerwartetes geleistet werden muss, um den Betrieb der Dampfbahn über die Furka zu erhalten und zu gewährleisten. Zum einen spielt die Natur bzw. deren Kapriolen eine grössere Rolle als auch schon, zum andern ist der von der DFB AG eingesetzte Fahrpark, insbesondere die Lokomotiven und die Dienst-Triebfahrzeuge, in einem hohen Alter und mit Pannen und Ausfällen muss man vermehrt rechnen.

Der Verwaltungsrat hat im vergangenen Berichtsjahr 2013 fünf eintägige Verwaltungsratsitzungen abgehalten, im August fand in Realp zusätzlich eine gemeinsame Sitzung mit der gesamten Geschäftsleitung statt. Was den Betrieb der DFB anbetrifft, hat der Verwaltungsrat einmal mehr die Bestätigung erhalten, dass dieser beim Geschäftsführer Urs Züllig und seinen Kollegen der Geschäftsleitung in guten Händen ist: Der Verwaltungsrat wird gut und zeitgerecht informiert; wenn Ausserordentliches passiert, wird mit der Information in der Regel zugleich der Lösungsvorschlag mitgeliefert. Der tägliche Betrieb hat deshalb den Verwaltungsrat nicht gross gefordert. Einen grösseren Raum haben aber die Sorge und die Diskussion um das finanzielle Gleichgewicht eingenommen. Einer der Gründe ist aus der Jahresrechnung ersichtlich: Die Abweichungen vom verabschiedeten Budget zeigen sich schon während des Jahres und kündeten ein schlechtes Jahresergebnis an. Einen Rückgang des Verkehrsertrages haben wir nicht erwartet – zusammen mit höheren Verpflegungskosten im

Zusammenhang mit einer wesentlich aufwändigeren Schneeräumung führte dies zu einem deutlich tieferen Betriebsergebnis als im Vorjahr. Die a.o. Aufwände mit dem Umzug der Lok-Werkstatt von Chur nach Uzwil und die deutlich höheren Kosten für Unterhalt und Reparaturen beim Rollmaterial führten dann dazu, dass ein Jahresverlust von rund Fr. 338'000 ausgewiesen werden muss. Zu berücksichtigen ist aber, dass darin die Abschreibungen im Betrag von über Fr. 400'000 enthalten sind. Dass die Liquidität über den eben vergangenen Winter gereicht hat, war einerseits der Aktienkapitalerhöhung des letzten Jahres zu verdanken, welche weniger als erwartet, aber immerhin CHF 125'000 zusätzliche Mittel eingebracht hat, andererseits der Unterstützung durch den Verein und der einmal mehr sehr erfolgreichen Kartenaktion.

Einen grossen Schritt haben wir mit der Beantwortung wichtiger Fragen nach der Zukunft der DFB gemacht: Wohin geht die Reise? Wo soll die DFB in einigen Jahren stehen? Was ist wann zu tun, damit diese Ziele erreicht werden? Die grosse Linie des Strategieprozesses, zusammengefasst in einem umfassenden Bericht der eingesetzten Arbeitsgruppe «DFB Strategie 2020», ist vom Verwaltungsrat in mehreren Etappen verabschiedet worden – an der kommenden Generalversammlung wird der Geschäftsführer Urs Züllig darüber berichten. Ein zweites wichtiges Projekt ist vom Verwaltungsrat angeschoben worden: Der Bau einer neuen Wagenhalle zur Unterbringung der historischen Personenwagen, welche zu einem grössten Teil von der DFB-Werkstätte Aarau der Vereinssektion Aargau erstellt oder restauriert worden sind. Ziel ist, die wertvollen Wagen besser zu schützen und damit vorzeitig notwendige Überholungen zu vermeiden.

8907 Wettswil, April 2014

Oskar Laubi, Verwaltungsratspräsident DFB AG

Einleitung

2013 war für die DFB ein sehr intensives Jahr. In Summe dürfen wir stolz auf das Erreichte sein – eine weitgehend störungsfreie Saison, zahlreiche zufriedene Passagiere, ansteckend motivierte Mitarbeiter und einmal mehr der Beweis, wie leistungsfähig unsere Freiwilligenorganisation ist, stützen diese Feststellung. Die Richtigkeit dieser Einschätzung wurde auch im Audit bestätigt, welchen das Bundesamt für Verkehr (BAV) im Sommer 2013 durchgeführt hat. Trotz grossen Herausforderungen durch äussere Umstände, als Beispiele seien die äusserst anforderungsreiche Schneeräumung oder die erneuten Schäden durch Starkregen angeführt, wurde sehr viel wichtige Hintergrundarbeit geleistet, um die DFB in eine erfolgreiche Zukunft zu führen.

Doch schön der Reihe nach ...

Die Winteraktivitäten, welche normalerweise aus intensiver Arbeit in den Werkstätten und der planerischen Vorbereitung der bevorstehenden Saison bestehen, waren 2013 mit zusätzlichen Elementen «angereichert»:

Der Werkstatteequipe Chur stand der Umzug der ganzen Maschinenfabrik samt den HG 4/4 nach Uzwil bevor. Das Team der HG 3/4 9 und die Bauabteilung waren gefordert, die Lok für den Umzug

nach Realp bereitzumachen und das Gleis in der noch im Bau befindlichen Werkstätterweiterung soweit vorzubereiten, dass die Maschine dort zur Fertigstellung einziehen konnte. Die Aktionen gelangen dank minutiöser Vorbereitung der Verantwortlichen und grossem Einsatz aller Beteiligten perfekt, was allen Beteiligten ein exzellentes Zeugnis ausstellt.

Vor der Saison: Schneeräumung lang und intensiv

Die Schneeräumung 2013 wird in die Annalen der DFB als eine der schwierigsten und längsten eingehen.

Sie begann mit dem negativen Paukenschlag des Unfalls des Leiters Schneeräumung, Hans Stäger, welcher zum grossen Glück ohne langfristige Folgen blieb. Die führungsmässig geschwächte Equipe hat sich dann mit Kreativität (u.a. mit Einsatz des Schreitbaggers im Steffenbachtobel), einem «Angriff von der Walliser Seite» und nie erlahmendem Einsatzwillen trotz Rückschlägen durchgebissen und konnte die fahrplanmässige Betriebsaufnahme zum letztmöglichen Zeitpunkt sicherstellen. Die erste Bewährungsprobe der noch jungen Saison war bestanden – der ganzen Equipe um Claus Mayer und Manfred Willi gebührt ein grosses und herzliches Dankeschön.





Die Saison 2013

Wetterkapriolen Die Wetterkapriolen und die seitens Betrieb und Bauabteilung erforderliche Flexibilität ist in den jeweiligen Abteilungsberichten beleuchtet.

Jubiläumsevents 2013 sind unsere Dampfloks HG 3/4 Nummer 1 und 4 100 Jahre alt geworden. Der Anlass wurde am 1. Augustwochenende mit Extrazügen Realp – Furka, Führungen und Vorträgen im Depotareal, einem gutbesuchten Mitarbeiteranlass auf der Furka und einer 1. August Feier zusammen mit der Gemeinde Realp würdig gefeiert. Auch die spezifisch zu diesem Anlass kreierten Souvenirs mit dem 100 Jahre Logo belebten das Geschäft. Dank professioneller Pressearbeit fanden die Feierlichkeiten ein gutes Medienecho.

Frequenzen Erfreulich ist die Zunahme der Passagierzahl der Abenteuer Rottenschlucht Züge, wo offensichtlich nun der richtige Ansatz gefunden wurde. Die Herausforderung bleibt, das Produkt schrittweise weiterzuentwickeln und auch den kommerziellen Erfolg zu verbessern.

Beim passqueren Verkehr konnten die Frequenzen der Relation Realp-Oberwald gehalten werden, während die Relation Realp-Gletsch weniger stark nachgefragt war. Die Saison war bis August vom Wetterglück begünstigt, leider resultierte im September ein veritabler Einbruch (-23 %), welcher das Gesamtergebnis in die roten Zahlen

brachte. Um das strategiekonform flexible und leicht steigende Angebot zu «füllen», werden die Marketinganstrengungen intensiviert werden müssen.

Investitionsprojekte Wiederum konnten dank finanzieller Unterstützung durch die Stiftung Furka-Bergstrecke (SFB) und den Verein Furka-Bergstrecke (VFB) bei wichtigen Projekten wesentliche Fortschritte erzielt werden. Speziell erwähnt seien hier die Werkstättenerweiterung in Realp, welche sich dank einer Finanzspritze des VFB der Vollendung nähert, sowie der Wiederaufbau der HG4/4, welcher in der neu bezogenen Werkstätte Uzwil planmässig voranschreitet.

Hinter den Kulissen

BAV Audit Die im Sommer 2013 vom BAV durchgeführte Audit / Betriebskontrolle hat der DFB ein gutes Zeugnis ausgestellt, aber auch auf künftige Herausforderungen (Stichwort Bahnreform 2.2) und damit verbundene Auflagen und Herausforderungen hingewiesen.

Strategieprozess Ein Strategieteam der DFB AG, bestehend aus Mitgliedern des Verwaltungsrats und der Geschäftsleitung sowie Fachspezialisten hat unter Federführung des Geschäftsleiters unter dem Arbeitstitel «DFB Strategie 2020» die mittelfristige Zukunft der DFB geplant. Die Eckpunkte wurden im Verlaufe des Sommers von

Geschäftsleitung und Verwaltungsrat freigegeben und die Ausarbeitung der Teilstrategien in Auftrag gegeben. Mittlerweile wurden die wesentlichen Ergebnisse auch im gemeinsamen Gremium aller drei DFB Organisationen (VFB, SFB, DFB) im zustimmenden Sinne zur Kenntnis genommen.

Neues Berichtswesen Gegen Ende des Jahres konnte ein erfahrener Projektleiter für die Überarbeitung des Finanz- und Rechnungswesens gefunden werden. Dank einem Sondereffort des Projektteams war das umgestaltete Berichtswesen inkl. neu eingeführter Betriebsbuchhaltung und Anlagebuchhaltung per 1.1.2014 einsatzbereit. Diese Schritte werden zu einer Verbesserung der finanziellen Führung und Transparenz bei der DFB führen und auch im Geschäftsbericht ab 2014 ihren Niederschlag finden.

Projekt Wagenremise Das Projekt «Wagenremise Realp» hat 2013 wesentliche Hürden auf dem Weg zur Realisation genommen. Standort und Konzept wurden bestätigt, die Eingabe des Plangenehmigungsverfahrens (PGV) ist auf Frühjahr 2014 vorgesehen. Auch in der emotional geführten Debatte über Feuchtigkeit und Klima in der Einstellhalle zeichnet sich aufgrund von Erfahrungswerten aus Vergleichsobjekten eine pragmatische Lösung ab.

Ausblick und Herausforderungen

Personelles Die DFB Geschäftsleitung hat zusammen mit dem neuen Personalleiter eine Initiative zur Besetzung der zahlreichen Vakanzen und zur Verstärkung der Organisation gestartet. Die systematische Erfassung der Bedürfnisse über die ganze Organisation hinweg erlaubt die gezielte Suche nach Verstärkungen und hilft dabei Interessenten, die Möglichkeiten bei der DFB aufzuzeigen. Auf Kaderebene konnte glücklicherweise per Ende März in der Person von Beat Klarer ein neuer kompetenter Marketingleiter gefunden werden. Leider ist infolge Rücktritts von Heinz Lang als Leiter

ZfW per Ende Februar 2014 diese Position wieder verwaist und wird vom Geschäftsleiter ad interim übernommen.

Reussole Obwohl im Herbst 2013 als Folge des Hochwassers mittels Sofortmassnahmen wesentliche Verbesserungen zum Schutz von Stützwerken und Strecke im Bereich unterhalb Tunnel III realisiert werden konnten, bleibt der Abschnitt bis zur Wilerbrücke in verschiedener Beziehung ein Sorgenkind. Die Gespräche mit den kantonalen Instanzen über weitergehende Schutzmassnahmen dauern an.

Events 100 Jahre Brig – Gletsch Am 30. Juni 2014 jährt sich die Inbetriebnahme der Eisenbahnlinie Brig-Gletsch der damaligen Brig-Furka-Disentis Bahn (B.F.D.) zum 100. Male. Zusammen mit der Matterhorn -Gotthard Bahn MGB und den Tourismusorganisationen entlang der Strecke wird das Jubiläum in grossem Rahmen würdig gefeiert, unter anderem mit Extrazügen, bespannt mit der 100 jährigen Original B.F.D. Lok 9 der DFB bis nach Brig.

Mein Dank geht an alle Mitarbeiter und meine Kollegen in der Geschäftsleitung für die grossartige Leistung im vergangenen Jahr und den Einsatz zugunsten unserer gemeinsamen Sache. Ebenso danke ich dem Verwaltungsrat für die Unterstützung und den Organen von SFB, VFB, den zahlreichen Baugruppen sowie der ganzen Equipe der Wagenwerkstätte Aargau für die gute Zusammenarbeit. Ich freue mich, gemeinsam die Saison 2014 in Angriff zu nehmen.

Urs Züllig, Geschäftsleiter

Marketing

Organisation & Personelles Die neue Marketing Organisation, welche den einzelnen Ressorts mehr Verantwortung zuweist, hat sich bewährt. Trotzdem ist nicht zu übersehen, dass für einen Ausbau dieser zentralen Abteilung die Verstärkung durch einen unverbrauchten und tatkräftigen Marketingleiter unabdingbar ist.

Events Die Jubiläumsanlässe zur Feier der 100-jährigen Dampfloks HG 3/4 I und 4 wurden vom OK unter der Leitung von Event Manager Arne Moritz mustergültig organisiert und boten sowohl Gästen als auch Mitarbeitern und der Bevölkerung von Realp einen würdigen 1. August-Anlass. Besonders zu erwähnen ist der von der Wagenwerkstätte Aarau rechtzeitig in rot gelieferte, frisch revidierte B4233, welcher für die Extrazüge zum Einsatz kam.

Medien Dank professioneller Betreuung durch den Medienverantwortlichen konnten zahlreiche informative Reportagen realisiert und eine gute Medienpräsenz erreicht werden. Höhepunkt aus Sicht der «neuen Märkte» war zweifelsohne der «Bollywood Dreh» im Velowagen des «Abenteuer Rottenschlucht» Zuges.

Souvenir Im Souvenirverkauf konnte dank Sonderartikeln zum Lokjubiläum der Umsatz gehalten und das Ergebnis leicht verbessert werden.

Zusammenarbeit mit Partnern Auch 2013 setzte die DFB für Werbung erfolgreich auf den Bekanntheitsgrad unserer Bahn, um günstige oder im Idealfall Gratiswerbung zu platzieren. Die Zusammenarbeit mit bewährten Vertriebspartnern und Leistungsträgern in der Region wurde fortgesetzt. Leider gelang es (noch) nicht 1 – 2 neue Grosskunden mit regelmässigen Angeboten zur Furka zu gewinnen. Wichtige Stütze für die Organisation von Gruppenreisen an die Furka sind die Sektionen des VFB. Die schon sehr gute Zusammenarbeit mit der Direktion der MGBahn konnte durch ein Arbeitstreffen im Sommer während ei-



ner Fahrt mit der DFB von Realp nach Oberwald weiter vertieft werden. Die Interessengemeinschaft Gletsch (IGRG) hat 2013 verschiedene Initiativen zur kurzfristigen Belebung und langfristigen Attraktivitätssteigerung des Weilers ergriffen. Die DFB AG als Mitglied der IGRG unterstützt diese für die Anziehungskraft des Orts und damit die Fahrgäste der DFB wichtigen Bemühungen im Rahmen ihrer Möglichkeiten.

Ausblick & Herausforderungen Erfreulicherweise konnte nach längerer Suche auf Ende März 2014 in der Person von Beat Klarer ein neuer Marketingleiter gefunden werden. An ihm und dem Marketing Team wird es liegen, Antworten auf die Herausforderungen und Chancen die sich aus der Umsetzung der Strategie 2020 ergeben, zu finden. Konkret geht es um die Vermarktung des steigenden Angebots und die verbesserten Möglichkeiten, mit dem Angebot flexibel auf die Nachfrage zu reagieren.

Als mittelfristige Herausforderung steht ab der Eröffnung der NEAT im Jahre 2016 die angekündigte, massive Verschlechterung der öV Anschlüsse aus der Zentral- und Ostschweiz via Erstfeld-Göschenen-Andermatt im Raum. Die DFB ist gefordert, Alternativen für bessere Lösungen zu unterstützen. Schlimmstenfalls muss das Betriebskonzept DFB angepasst und allenfalls weitere flankierende Massnahmen ergriffen werden, um weiterhin eine gute Erreichbarkeit unserer Bahn mit dem öV sicherzustellen.

Urs Züllig, Marketingleiter a.i

Betrieb

Der 29. Juli 2013 wird uns als einer der schlimmsten Regentage in Erinnerung bleiben. Schon an den Vortagen regnete es stark und am erwähnten Montag prasselte der Regen ohne Unterbruch ins Furkagebiet. Am Vormittag musste die Furkastrasse wegen zwei Felsniedergängen für den gesamten Verkehr gesperrt werden. Unsere beiden Stationsleute (Fahrdienstleiter und Billetverkäufer) benutzten deshalb den Autotransport durch den Tunnel, um Gletsch zu erreichen. Gegen Mittag schwoll die Reuss noch mehr an, sodass die Einsatzzentrale in Altdorf ihre Leute nach Realp beordnete. Im Hinblick auf die noch schlechteren Wetterprognosen wurde um die Mittagzeit beschlossen, die Hochwassermassnahmen zu verfügen. Erstmals seit 20 Jahren wurden die vier Hochwasserwände zwischen DFB, MGB und Dorf Realp montiert, um eine mögliche Überflutung des Dorfes zu verhindern. Gemeinsam wurden diese Wände durch die Feuerwehr Realp, Einsatzleute aus Altdorf sowie MGBahn- und DFB-Personal aufgestellt. Mit dieser Massnahme konnten die MGBahn-Züge nicht mehr von Oberwald bis Hospenthal verkehren. Zwischen Realp und Andermatt wurde ein Bahnersatzbus eingesetzt. Nur unser Dampfzug fuhr am Nachmittag noch von Oberwald bis zur Werkstatt in Realp, alle übrigen Verkehrswege (inkl. Furkapassstrasse) waren geschlossen. Die Weiterreisenden wurden vom MGBahn-Ersatzbus bei unserer Werkstatt abgeholt und sicher nach Andermatt geführt. Das Personal von Gletsch kehrte mit dem Auto über den Nufenen- und Gotthardpass nach Realp zurück. Zum Glück hat sich die sehr schlechte Wetterprognose am Mittag nicht bewahrheitet und die Furkareuss trat nicht über die Ufer. So konnten kurz vor dem Eindunkeln die Hochwasserwände demontiert werden und der Zugs- wie der Strassenverkehr verliehen wieder normal. Leider hat dieses Unwetter auch unser Trasse erneut unterspült und die Bauabteilung musste mit einem Sondereinsatz den Schaden rasch reparieren. Die Arbeiten und der Transport von rund 400 Tonnen Fels zur Schadensstelle werden im Bericht der Bauabteilung beschrieben.

Für den Betrieb war das Jahr 2013 ein erfolgreiches, unfallfreies Jahr. Die Passagierzahlen stiegen auf erfreuliche 28'981 Personen (+ 4 %), wobei der passquerende Verkehr um 6.8 % zurückfiel, hingegen erhöhte sich die Anzahl Reisenden von Abenteuer Rottenschlucht um mehr als das Zweieinhalbfache auf 3'882 Personen. Dieser Erfolg war dank der Einführung der Gästekarte Goms als Fahrausweis möglich. Die Tourismusorganisationen im Goms bezahlen der DFB für diese Fahrten einen Pauschalbetrag.

Zur Förderung der Fahrten «Abenteuer Rottenschlucht» wurde auch ein Versuch zur Mitnahme von Fahrrädern gemacht. In der ersten Saison wurde dieses Angebot noch wenig benutzt, aber die Einführung neuer Produkte braucht jeweils zwei oder drei Jahre Zeit. Von den bergwärts fahrenden Benützern wird dieses Angebot sehr geschätzt.

Das Zugs- und Stationspersonal wird während der Saison mit allen möglichen Situationen konfrontiert. Einige Vorfälle:

- Ein Reisender, der sich beim Fotografieren unserer Bahn im Gelände verletzte, musste zum Arzt nach Münster gefahren werden.
- Wegen einer in Erstfeld steckengebliebenen SBB-Lok konnten unsere Reisenden in Göschenen den MGBahn-Anschlusszug nicht rechtzeitig erreichen. Die MGBahn stellte grosszügig einen Extrazug nach Realp zur Verfügung, wo sie den wartenden fahrplanmässigen Dampfzug noch erreichen konnten. Dieser hatte dadurch rund eine halbe Stunde Verspätung.
- Eine grössere Verspätung des fahrplanmässigen Zuges ergab sich, als die Natelanlage der Swisscom auf der Furka unerwartet ausfiel. Durch eine frühere Beschädigung war das DFB-Streckentelefon schon ausser Betrieb. Der Fahrdienstleiter in Realp konnte deshalb mit dem Zug keine Verbin-

derung mehr aufnehmen. In Tiefenbach versuchten praktisch alle Reisenden mit ihren Handys der unterschiedlichsten Netzanbieter eine Verbindung über SMS oder Telefon nach Realp zum Fahrdienstleiter herzustellen. Erst nach knapp einer Stunde gelang dies und der Zug konnte darauf sicher Richtung Furka weiter fahren.



- In Realp verunfallte ein Froni, als ihn ein Golfball von der Bergseite her am linken Oberarm traf. Er musste einen Arzt aufsuchen, der ihn für drei Tage arbeitsunfähig erklärte.
- Wir hatten in dieser Saison zwei DFB-Lokstörungen. Bei der ersten wurde der fahrplanmässige Zug um zwei Stunden verspätet und bei der zweiten wurde der Zug von Oberwald bis Realp mit der gemieteten MGB-Diesellok geführt. Für die beiden dadurch ausgefallenen Kurzzüge «Abenteuer Rottenschlucht» wurde unser Kleinbus eingesetzt.

Die Betriebsfronis freuen sich schon auf die Saison 2014, die am 21.Juni eröffnet wird und am Ende wegen Bauarbeiten um eine Woche gekürzt wird. Sie dauert bis am 28. September 2014.

	2011	2012	2013
Anzahl passierende Fahrplanzüge	185	195	194
Anzahl fahrplanmässige Kurzzüge	157	155	156
Anzahl Doppelführungen und Extrazüge	39	23	25
Total Personenzüge	381	373	375
Total Personenzugskilometer	4'538	4'525	4'557
Total Züge (Personen-, Bau-, Güter- und Lokzüge) während der Betriebssaison	796	750	789
Total Fahrgäste	31'032	27'880	28'981
davon:			
- Gruppen-Reisende	15'908	14'459	13'013
- Kinder	2'050	1'683	1'870
- Reisende in 1. Klasse	2'891	2'749	2'351
Ø Anzahl Fahrgäste pro passierendem Zug	140	121	119

* inkl. Event-Extrazüge und Leerzüge mit Personenbeförderung

Zugförderung

Der Fahrbetrieb verlief auch 2013 dank gut erhaltenen Lokomotiven weitgehend störungsfrei. Zwei technische Pannen konnten innert nützlicher Frist behoben resp. durch den Einsatz der von der MGBahn gemieteten Diesellok HGm 4/4 gelöst werden. Diese erwies sich während der ganzen Saison als unverzichtbare Stütze unserer Bahn und war nebst dem geplanten Einsatz im Abenteuer Rottenschlucht wegen Engpässen bei den Dieselfahrzeugen auch zeitweise mit dem Löschzug unterwegs. Nebst Extrazügen wie SACE oder Stammgästeinlass für Tourismus Obergoms, leistete sie wertvolle Dienste beim Transport von 400 Tonnen Blocksteinen zur Sicherung der Reussole und kam auf entsprechend hohe Kilometerleistungen.

Laufleistungen Die Laufleistung aller Dampfloks betrug 2013 insgesamt 4055 km (Lok 1: 1'872, Lok 4: 1'631, Lok 6: 552). Trotz unserer Firmenbezeichnung «Dampfbahn» übertrafen die Einsätze der Dieselfahrzeuge diesen Wert mit insgesamt 5'477 km deutlich (HGm 4/4: 1'519, HGm 51: 1'381, Tmh 985: 1'631, Tm 506: 362, Xmh 4961: 584), was die überragende Bedeutung dieser Fahrzeuge (und der sie bedienenden Crew) für Schneeräumung und Baudienst unterstreicht.

Dieselcrew Die Fertigstellung der Revision des Schubtraktors Tm 506 (für den Einsatz im Furkatunnel) verzögerte sich infolge der hohen Belastung durch die Schneeräumung bis in den Sommer hinein. Der für Schneeräumung und Baudienst sehr wichtige Tmh 985 erlitt nach Mitte der Saison irreparable Schäden am Motor und Zahnradgetriebe (aus den 60er Jahren), was eine grosse Revision mit Kosten von über CHF 200'000 in den Jahren 2014 und 2015 erforderlich macht und weiterhin zu Engpässen bei den Dieselfahrzeugen führen wird.

Wagen Der Personenwagenpark absolvierte die Saison ohne grössere Probleme. Eine Zustandsanalyse hat allerdings aufgestauten Unterhaltsbedarf

aufgezeigt, welcher unter anderem auch aufgrund der höheren Laufleistungen seit der Streckenverlängerung nach Oberwald zustande kommt. Erfreulicherweise durfte die DFB aus Aarau den frisch revidierten B 4233 in Empfang nehmen. Nach Ende der Saison wurde der Wagenkasten des ABD 4554 nach 16 harten Einsatzjahren an der Furka für eine Fitnesskur nach Aarau überführt.

Nachdem das Militärgleis in Göschenen im Verlaufe des Sommers 2013 unter Mitwirkung der DFB Bauabteilung abgebrochen wurde, entfiel diese Möglichkeit für die Überwinterung der Personenwagen. Dank dem Entgegenkommen der MGBahn konnte ein Teil der Wagen im alten Schöllenenbahndepot in Göschenen gedeckt abgestellt werden, der andere Teil überwintert im Glisergrund in Brig im Freien. Da die MGBahn umfangreiche Rollmaterialablieferungen erwartet, wird sich die Problematik noch verschärfen und zeigt die Dringlichkeit einer eigenen Wageneinstellhalle.

Der (zu umfangreiche) Dienstwagenpark wurde auf Zustand und Verwendung hin überprüft und ein Massnahmenplan festgelegt, um den Bestand zu reduzieren und den notwendigen Unterhalt auszuführen.

Leider gelang es noch nicht, für den Wagenunterhalt eine ebenso leistungsfähige und motivierte Equipe von Freiwilligen zu bilden, wie dies für Dieselfahrzeuge und Dampfloks seit Jahren der Fall ist.

Brandschutzorganisation Die Brandschutzorganisation für die Verhinderung von Waldbränden im Abschnitt Oberwald-Felsnase in der Rottenschlucht funktionierte in der Saison tadellos. 7 Brände konnten im Entstehungsstadium problemlos gelöscht werden. Die Organisation mit wöchentlich auf 3 Personen verteilter Verantwortung und Löschhelfern aus den Baugruppen für die Einsätze von Montag – Freitag hat sich bewährt.

Umzug Werkstätte Chur nach Uzwil / Projekt HG 4/4

Infolge Auflösung des Mietverhältnisses musste die Lokwerkstätte Chur samt Maschinenpark und den beiden HG 4/4 nach Uzwil gezügelt und dort alles neu eingerichtet werden.



Dieser Umzug, minutiös geplant vom eingespielten Werkstättenteam und perfekt mit über 3000 h Aufwand durchgeführt, absorbierte die Kräfte während eines beträchtlichen Teils des Jahres. Erst im Spätherbst konnten die Arbeiten an den beiden HG 4/4 wieder in normalem Umfang aufgenommen werden. Parallel dazu liefen die Bemühungen, die Voraussetzungen für die Zulassung der beiden Loks mit dem BAV zu klären, ein angesichts geänderter Bestimmungen und neuer Prozesse nicht gerade einfaches Unterfangen.

Hauptrevision Lok 9

Die HG 3/4 9 konnte am 13. Mai wie geplant in einer spektakulären Aktion per Tieflader von Chur via Autobahn – Schöllenen direkt nach Realp überführt werden. Dank der vorgezogenen Bereitstellung des Gleis 84 in der Werkstätteerweiterung Realp konnten die Revisionsarbeiten ohne grössere Unterbrüche fortgesetzt werden, immer mit dem Ziel die R3 so abzuschliessen, dass Lok

9 rechtzeitig zum eigenen 100-Jahr Jubiläum und zum Streckenjubiläum Brig-Gletsch 2014 einsatzbereit ist.

Wagen Revision B 4222

Auch in der Wagenwerkstätte Aarau wurde mit Hochdruck an der Fertigstellung der Revision des B 4222 gearbeitet. Das ehrgeizige Vorhaben gelang und der Wagen wurde, in frischem rot, pünktlich zu den Jubiläumfestlichkeiten «100 Jahre Furka-loks» nach Realp geliefert und zur Freude der Festbesucher nach der Inbetriebsetzung gleich in den Extrazügen zur Furka eingesetzt.

Personelles

Ab Februar übernahm Heinz Lang als neuer Leiter ZfW die Geschicke der Abteilung. Per Ende April trat unser festangestellter Lokführer Wädi Wäfler in den Ruhestand, bleibt uns aber als Froni erhalten. Glücklicherweise konnte in der Person von Andi Schuler (Lokführer und Maschinenmeister Lok 1) aus den eigenen Reihen ein idealer Ersatz rekrutiert werden.

Aus wirtschaftlichen Gründen entschied die Geschäftsleitung, den Wagenunterhalt, analog zum Lokunterhalt, in Zukunft ebenfalls mit einem Team von Freiwilligen auszuführen. Dies führte dazu, dass Depotchef Jost Ziegler die DFB, unter Verdankung der geleisteten Dienste, per Ende Juni verliess. Dies führte zu tiefgreifenden, zum Teil noch andauernden Reorganisationsmassnahmen und einer Neuverteilung der Aufgaben in den Bereichen «Technische Infrastruktur Stützpunkt Realp», Brandschutz und Wagenunterhalt.

Urs Züllig, Leiter ZfW a.i.

Bau

Im Jahr 2013 zeigte sich einmal mehr, wie massiv die Furka-Bergstrecke als Hochgebirgsbahn den Naturkräften und -gewalten ausgesetzt ist. Einerseits war die Schneerräumung wegen der grossen Schneemengen und lange andauernden Lawinengefahr sehr aufwendig, andererseits verursachten zwei Hochwasser nach Starkniederschlägen grosse Schäden an den Stützmauern in der Reusschlucht unterhalb Tunnel III. Dies mitten in der Fahrsaison, die DFB kam knapp an einem Unterbruch des Fahrbetriebs vorbei!



Schneerräumung im Lawinenkegel unterhalbTunnel III (km 57)

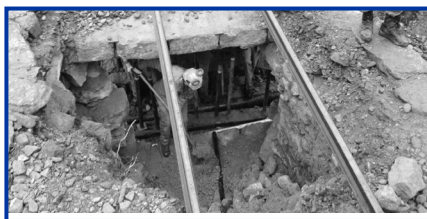
Die Schneerräumung begann am 9. Mai und dauerte insgesamt fünf Wochen. Wegen der Lawinengefahr auf der Walliser Seite mussten die Arbeiten für eine Woche unterbrochen werden. Die geplante Gleiserneuerung auf der Urner Seite und Sanierungsarbeiten im Scheiteltunnel konnten wegen der schneebedingten Verzögerungen nicht ausgeführt werden. Die Steffenbachbrücke wurde wohl termingemäss am 21. Mai montiert, wegen der verzögerten Schneerräumung in der Reusschlucht war jedoch eine Zufahrt mit dem Bauzug nicht möglich.

Die beiden Starkniederschläge am 29. Juli und 8. August besicherten der ganzen Region ein extremes Hochwasser. Die Dammbalkensperren zum Schutz der Bahnanlagen und des Dorfes Realp mussten eingebaut werden. Die Furkareuss unterspülte die Stützmauern unterhalb Tunnel III massiv. Diese mussten durch Unterbetonieren der Fundamente aufwendig gesichert werden. Der

Fluss wurde auf die linke Talseite gedrängt und der Prallhang mit 400 m³ Steinblöcken gesichert, um zukünftige Unterspülungen zu verhindern. Zum Glück konnten die Arbeiten vor dem Wintereintritt abgeschlossen werden. Neben diesen aussergewöhnlichen Massnahmen war die Sicherung eines Felsabbruchs mit Ankern und Netzen beim Tunnel 2 schon fast Routine.

An zahlreichen weiteren Projekten wurde intensiv weitergearbeitet. Beim Werkstattneubau in Realp wurde der Innenausbau weitergeführt (Türen, Tore, Industrieböden, Maler- und Elektroarbeiten, Kranbahnen, 5 to-Kran Gleis 84 usw.).

In Oberwald konnte das neue Dienstgebäude aufgerichtet werden, zweifellos eine grosse Verbesserung für alle DFB-Mitarbeiter dort. Zwei schadhafte Durchlässe auf der Urner Seite und ein weiterer auf der Walliser Seite wurden durch Einziehen von Spiral-Falzrohren saniert. Ebenso erfolgten kleinere Reparaturen an zwei Stützmauern und an einem Widerlager des Fussgängersteigs in Gletsch. Alle diese Mängel wurden bei den regelmässigen Bauwerkskontrollen durch das DFB-Ingenieurteam festgestellt.



Sanierung des bergseitigen Widerlagers beim Bachdurchlass km 47.478

Nicht zu unterschätzen ist der ständige Kleinunterhalt am Gleis durch die Streckenwärter sowie die grosse Arbeit der Vegetationsgruppe, welche die üppig wachsenden Sträucher und Bäume im Zaum hält, das Unkraut im Gleis bekämpft und die vielen Wassergräben freischaufelt. Wie jedes Jahr wurde die ganze Strecke im August mit dem Gleismesswagen abgefahren. Dabei bestätigte sich der sichere Gleiszustand, eine Folge des verbesserten

Unterhalts. Bei den Projektierungsarbeiten befasste man sich vor allem mit dem Neubau der Wagenremise Realp, mit dem Erosionsschutz in der Reusssole zwischen Wilerbrücke und Tiefenbach, mit der Instandsetzung der drei Senntumstafel-Tunnels und mit dem neuen Baudienststützpunkt Geren. Insgesamt leisteten die Fronis während des Jahres rund 39'600 Arbeitsstunden. Die Zusammenarbeit mit den Baugruppen, Lehrlingen und Einzelhelfern war durchwegs gut und erfreulich. Am alljährlichen Bautreffen im Februar liessen etwa 100 ständige Mitarbeiter die intensive Bausaison 2013 nochmals Revue passieren. Die Bauabteilung organisierte verschiedene Ausbildungskurse für ihre Mitarbeiter (Sicherheitswärter, Lawinendienst bei der Schnee-

räumung, Ladungssicherung). Leider wurde die Bauabteilung nicht von Rückschlägen verschont. Zu Beginn der Schneerräumung verunfallte der Chef der Schneerräum-Gruppe, Hans Stäger, bei einem Sturz schwer. Zum Glück hat er sich in der Zwischenzeit wieder gut erholt und kann sein verantwortungsvolles Amt weiter ausüben. Beim Chef der Bauabteilung, Walter Willi, wurde im Spätherbst ein Gehirntumor diagnostiziert, was eine sofortige Operation und einen längeren Spitalaufenthalt nötig machte. Seine Genesung ist auf gutem Weg, es wird jedoch noch eine längere Rehabilitationszeit nötig sein. Wir wünschen Walter Willi dazu alles Gute.

Werner Gysi, Bauabteilung

RÜCKWÄRTIGE DIENSTE

Rückwärtige Dienste (RWD)

Die Abteilung Rückwärtige Dienste (RWD) ist als «Mädchen für Alles» für die Administration, die Logistik sowie für Verpflegung und Unterkunft von weiteren Dienstleistungen zu Gunsten der einzelnen DFB-Abteilungen zuständig.

Mit einer ausgewogenen und an die körperlichen Tätigkeiten angepassten Verpflegung kann die Moral und die Leistungsbereitschaft der Mitarbeiter gesteigert werden. Im Frühjahr war die Küche während der Schneerräumung besonders gefordert, da sich diese wegen der Wetterkapriolen in die Länge zog. In der Kantinen der DFB wurden folgende Anzahl Mahlzeiten zubereitet:

	Realp	Gletsch	Total
Morgenessen	6'365	1'018	7'383
Mittagessen	8'605	515	9'120
Abendessen	6'875	435	7'310
Lunch	772		772
Total	22'617	1'968	24'585

Der zweite Schwerpunkt der Abteilung RWD war es, für jeden Mitarbeiter und jede Mitarbeiterin eine Unterkunft während des freiwilligen Einsatzes für die DFB AG zu finden bzw. zuzuweisen. Im Jahre 2013 wurden 3'684 Übernachtungen in den eigenen Unterkünften (Realp und Gletsch) sowie 1'126 Übernachtungen in den Hotels und Pensionen von Realp verbucht. Der RWD ist auch für die Organisation der Warentransporte zuständig. In der Saison 2013 wurden 2 Tonnen Ware zum Berghaus Furka geliefert, davon 150 kg Lebensmittel. Die Generalversammlung 2013 in der Mehrzweckhalle Oberwald, wie üblich von der Abteilung RWD organisiert, war mit 350 teilnehmenden Aktionären sehr gut besucht. Dieser Teilnahmekord ist vermutlich darauf zurück zu führen, dass aus Anlass des 100-jährigen Jubiläums der Dampflok Nr. 1 bis 4 wieder einmal ein Aktionärextrazug von Realp nach Oberwald geführt werden konnte.

Robert Wyss, Leiter Rückwärtige Dienste

Personal

Die Besetzung der vakanten Kaderstellen in ZfW, Marketing, Personal sowie des Sicherheitsbeauftragten erwies sich trotz intensiver Suche und Direktansprachen auch 2013 als schwierig. Immerhin gelang es im Februar, dank Unterstützung aus dem Verwaltungsrat, in der Person von Heinz Lang einen versierten Eisenbahnfachmann für das anspruchsvolle Amt des Chefs Zugförderung- und Werkstätten (ZfW) zu gewinnen. Die Stelle des Marketingleiters und Sicherheitsbeauftragten blieben das ganze Jahr vakant und wurden interimistisch durch den Geschäftsleiter wahrgenommen. Hingegen gelang es im Sommer in der Person von Jörg Wiederkehr einen ausgewiesenen Finanzfachmann als Projektleiter für die Neugestaltung des Finanz- und Rechnungswesens zu rekrutieren. Die Stelle des Personalleiters der DFB AG war während des grössten Teils des Jahres «verwaist». Die Vermittlung der Anmeldungen von Freiwilligen an die Fachabteilungen wurde interimistisch durch Peter Huber wahrgenommen.

Im Sommer konnte in der Person von Hansjürg Krapf ein erfahrener pensionierter Personalfachmann als Personalchef der DFB AG verpflichtet werden. Nach einem umfangreichen Einführungsprogramm übernahm er die Verantwortung für das Personalwesen der DFB AG per 15. November.

Nachdem vom VfB die Anfrage eingegangen war, an der Sektionspräsidenten-Konferenz im November das Thema «Freiwillige für spezifische Aufgabenstellungen» zu thematisieren, ergriffen wir die Gelegenheit, um den Personalbedarf innerhalb der Organisation systematisch zu erfassen und in Form eines Stellenanzeigers zu publizieren. Die offenen Stellen sind auch im Intranet einsehbar und helfen mit, bei Spontanbewerbungen die Möglichkeiten bei der DFB aufzuzeigen resp. für kritische Positionen gezielt zu suchen. Wir sind zuversichtlich, dass die Rekrutierung neuer Freiwilliger für die DFB dadurch und mit der neuen Besetzung des Personalleiters an Schwung gewinnen wird. Wie jedes Jahr führten die Hauptabteilungen Bau (Frühjahr), Betrieb und ZfW (Herbst) ihre traditionellen Mitarbeiter Anlässe durch. Nicht unerwähnt bleiben soll auch der gut besuchte und eindrückliche Mitarbeiter Anlass auf der Furka am 31. Juli im Rahmen der Feier «100 Jahre Furkaloks».

Der Kaderanlass fand Anfang November in der neuen Lokwerkstätte in Uzwil statt und war den Themen «DFB Strategie 2020+», der Vorstellung des Personal-Einsatzplanungstools und sowie dem Projekt «Wagenremise Real» gewidmet.

Leiter Personal, Urs Züllig / Hansjürg Krapf

INFORMATIK

Informatik

Der seit anfangs 2012 aufgeschaltete Webauftritt in Deutsch erfreut sich - wie die Zugriffsstatistiken zeigen - grosser Beliebtheit: in Spitzenmonaten haben wir über 30'000 Besucher, welche über 150'000 Seiten besuchen. Dies veranlasst uns, den Auftritt um weitere Sprachen zu ergänzen. Als Erstes wurden die Seiten ins Französische übersetzt. Zur Unterstützung der internen Arbeitsabläufe

wurde als weitere wichtige Anwendung die Personaleinsatzplanung freigeschaltet, welche ausgehend vom Angebot den Personalbedarf ermittelt, mit der Verfügbarkeit der Mitarbeiter abgleicht und damit die effiziente Disposition der Einsätze ermöglicht.

Kurt Hunn, Leiter Informatik

JAHRESRECHNUNG 2013

DER DFB-DAMPFBAHN-FURKA-BERGSTRECKE AG

Bilanz per 31. Dezember	2013	%	2012	%
AKTIVEN				
Anlagevermögen				
Grundeigentum, Rechte	1	0.0	1	0.0
Unterbau	1'648'543	12.9	1'682'435	12.7
Oberbau	2'180'693	17.1	2'298'681	17.4
Feste Einrichtungen/Installationen	312'417	2.5	339'252	2.6
Gebäude (Hochbau)	2'130'794	16.7	2'171'895	16.4
Maschinen / Einrichtungen	156'785	1.2	148'088	1.1
Eisenbahn-Rollmaterial	4'780'982	37.5	4'925'497	37.3
Strassenfahrzeuge	42'263	0.3	40'981	0.3
Unvollendete Objekte	669'954	5.2	358'300	2.7
Total Anlagevermögen	11'922'432	93.4	11'965'130	90.5
Umlaufvermögen				
Flüssige Mittel	218'388	1.7	280'022	2.1
Wertschriften, Beteiligungen, Mietzinskaution	31'040	0.2	16'609	0.1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	425'703	3.4	729'923	5.6
Übrige Forderungen	662	0.0	157	0.0
Vorräte	146'000	1.1	150'115	1.1
Aktive Rechnungsabgrenzung	26'016	0.2	82'753	0.6
Total Umlaufvermögen	847'809	6.6	1'259'579	9.5
TOTAL AKTIVEN	12'770'241	100.0	13'224'709	100.0

Bilanz per 31. Dezember **2013** % **2012** %

PASSIVEN

Eigenkapital

Aktienkapital	14'515'000	113.6	14'390'000	108.8
Partizipationskapital	50'000	0.4	50'000	0.4
Verlustvortrag	-2'909'431	-22.8	-2'614'754	-19.8
Jahresverlust	-338'339	-2.6	-294'677	-2.2
Total Eigenkapital	11'317'230	88.6	11'530'569	87.2

Fremdkapital

Darlehen IHG Wallis	240'000	1.9	280'000	2.1
Darlehen IHG Uri (KB Uri)	195'000	1.5	215'000	1.6
Darlehen + Hypotheken von Banken	426'250	3.3	445'250	3.4
<i>Total langfristige Verbindlichkeiten</i>	<i>861'250</i>	<i>6.7</i>	<i>940'250</i>	<i>7.1</i>
Finanzverbindlichkeiten	100'815	0.8		
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	172'992	1.4	340'456	2.5
Übrige Verbindlichkeiten	175'326	1.4	157'777	1.2
Rückstellungen allgemein	0	0.0	60'000	0.5
Rückstellungen zweckgebunden	100'000	0.8	120'000	0.9
Passive Rechnungsabgrenzung	42'628	0.3	75'657	0.6
<i>Total kurzfristige Verbindlichkeiten</i>	<i>591'761</i>	<i>4.7</i>	<i>753'890</i>	<i>5.7</i>
Total Fremdkapital	1'453'011	11.4	1'694'140	12.8
Total Passiven	12'770'241	100.0	13'224'709	100.0

Erfolgsrechnung 01.01. - 31.12.	2013	%	2012	%
Ertrag Reiseverkehr	1'159'842	100.0	1'291'810	100.0
Aufwand Reiseverkehr	190'566	16.4	189'532	14.7
Bruttoergebnis	969'276	83.6	1'102'278	85.3
Personalaufwand				
Löhne	471'921	40.7	467'690	36.2
Sozialversicherungen	68'178	5.9	74'058	5.7
Verpflegung / Unterkunft / ü.Pers.Aufw.	254'346	21.9	238'052	18.4
Arbeitsleistungen Dritter	96'530	8.3	93'792	7.3
Total Personalaufwand	890'975	76.8	873'592	67.6
Betriebsergebnis I	78'301	6.8	228'686	17.7
Übriger Betriebsaufwand				
Raumaufwand	117'229	10.1	45'116	3.5
Unterhalt + Reparaturen	318'845	27.5	290'398	22.5
Fahrzeug- + Transportaufwand	37'469	3.2	65'274	5.1
Sachversicherungen	109'009	9.4	110'320	8.5
Energieaufwand / Entsorgung	56'377	4.9	64'618	5.0
Verwaltungsaufwand	165'457	14.3	144'667	11.2
Informatikaufwand	31'821	2.7	31'000	2.4
Werbeaufwand	38'301	3.3	52'336	4.1
Finanzerfolg	12'050	1.0	14'131	1.1
Erfolg betriebliche Liegenschaften	-510	-0.0	-3'241	-0.3
Total übriger Betriebsaufwand	886'048	76.4	814'619	63.1
Betriebsergebnis II	-807'747	-69.6	-585'933	-45.4

Erfolgsrechnung 01.01. - 31.12.	2013	%	2012	%
Abschreibungen				
Abschreibungen	425'173	36.7	421'712	32.6
Total Abschreibungen	425'173	36.7	421'712	32.6
Betriebsergebnis III	-1'232'920	-106.3	-1'007'645	-78.0
Erfolg Souvenir / Gastro				
Ertrag Souvenir / Gastro	227'511	19.6	229'073	17.7
Aufwand Souvenir / Gastro	-113'337	-9.8	-123'345	-9.5
Total Erfolg Souvenir / Gastro	114'174	9.8	105'728	8.2
Betriebsfremde Erlöse + Aufwendungen				
VFB-Beitrag	200'000	17.3	200'000	15.5
Spenden / Sponsoring	422'607	36.4	351'614	27.2
Arbeiten für Dritte	168'573	14.5	210'919	16.3
Aufwand «Dampf an der Furka»	-39'985	-3.4	-36'364	-2.8
Total betriebsfremde Erlöse	751'195	64.8	726'169	56.2
Arbeiten für Stiftung				
Aufwand HG 4/4	268'780	23.2	367'536	28.5
Ertrag HG 4/4	-268'780	-23.2	-367'536	-28.5
Aufwand neue Werkstatt	219'971	19.0	1'806'937	139.9
Ertrag neue Werkstatt	-219'971	-19.0	-1'806'937	-139.9
Total Arbeiten für Stiftung	0	0.0	0	0.0
Ausserordentlicher Aufwand und Ertrag				
Ertrag Unwetter	0	0.0	394'937	30.6
Aufwand Unwetter	0	0.0	-394'937	-30.6
übriger a.o. Aufwand und Ertrag	29'212	2.5	-118'929	-9.2
Total Ausserordentl. Aufwand und Ertrag	29'212	2.5	-118'929	-9.2
Verlust	-338'339	-29.2	-294'677	-22.8

1. Verpfändete Aktiven

Grundstücke und Gebäude mit Buchwert von
hypothekarisch belehnt mit

2013	2012
1'781'590	1'679'777
861'250	940'250

2. Brandversicherungswerte der Sachanlagen

Immobilien
Rollmaterial
Fahrhabe

2'641'300	2'726'000
13'549'000	11'760'000
3'000'000	3'400'000

3. Genehmigte Aktienkapitalerhöhungen

maximal

5'000'000	5'140'000
-----------	-----------

	Nennwert	Anzahl	Betrag
Namenaktien, nominal	100	6'000	600'000
Namenaktien, nominal	200	3'000	600'000
Namenaktien, nominal	250	2'000	500'000
Namenaktien, nominal	300	2'000	600'000
Namenaktien, nominal	400	2'500	1'000'000
Namenaktien, nominal	500	3'400	1'700'000

Die Aktienkapitalerhöhung wurde per 16. Dezember 2013 vollzogen und die Publikation im SHAB erfolgte am 19. Februar 2014.

4. Eigene Aktien im Besitz der DFB

Die DFB AG besitzt eigene Aktien im Nominalwert von CHF 90'200.–.
(Vorjahr CHF 80'800.–) welche ihr geschenkt wurden und nicht bilanziert sind.

5. Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung

Die DFB besitzt ein Risikomanagement. Die identifizierten Risiken werden in einem Risikoinventar dargestellt. Dieses Risikoinventar bildet Gegenstand einer jährlichen Behandlung im Verwaltungsrat.

Um die einzelnen Risiken zu minimieren, werden entsprechende Massnahmen festgelegt. Mit diesem Ansatz wird der Fokus vor allem auf wichtige Risiken gerichtet, die das Erreichen der Unternehmensziele der DFB AG beeinträchtigen könnten.

6. Offenlegung von wesentlicher Unsicherheit bezüglich der Fähigkeit zur Unternehmensfortführung

Die Rechnungslegung erfolgt zu Fortführungswerten. Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung sind der Auffassung, dass diese Wertbasis angemessen ist. Obwohl in den letzten Jahren negative Ergebnisse erzielt wurden, konnte die Liquidität dank Kapitalerhöhungen immer sichergestellt werden. Neue Investitionen dürfen nur getätigt werden, wenn die Finanzierung gesichert ist. Der Verwaltungsrat ist überzeugt, dass der Gesellschaft die Beschaffung weiterer Mittel gelingt.



Bericht der Revisionsstelle
zur eingeschränkten Revision
an die Generalversammlung der
DFB-Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG
Obergoms

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang, Seiten 16 bis 20) der DFB-Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG für das am 31. Dezember 2013 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Für die Jahresrechnung ist der Verwaltungsrat verantwortlich, während unsere Aufgabe darin besteht, diese zu prüfen. Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich Zulassung und Unabhängigkeit erfüllen.

Unsere Revision erfolgte nach dem Schweizer Standard zur eingeschränkten Revision. Danach ist diese Revision so zu planen und durchzuführen, dass wesentliche Fehlaussagen in der Jahresrechnung erkannt werden. Eine eingeschränkte Revision umfasst hauptsächlich Befragungen und analytische Prüfungshandlungen sowie den Umständen angemessene Detailprüfungen der beim geprüften Unternehmen vorhandenen Unterlagen. Dagegen sind Prüfungen der betrieblichen Abläufe und des internen Kontrollsystems sowie Befragungen und weitere Prüfungshandlungen zur Aufdeckung deliktischer Handlungen oder anderer Gesetzesverstösse nicht Bestandteil dieser Revision.

Bei unserer Revision sind wir nicht auf Sachverhalte gestossen, aus denen wir schliessen müssten, dass die Jahresrechnung nicht Gesetz und Statuten entspricht.

Ohne unsere Prüfungsaussage einzuschränken, machen wir auf die Annahme 6 „Offenlegung von wesentlichen Unsicherheiten bezüglich der Fähigkeit zur Unternehmensfortführung“ im Anhang der Jahresrechnung aufmerksam. Die Fähigkeit zur Unternehmensfortführung hängt davon ab, ob die DFB-Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG die Budgetziele 2014 erreicht und die Liquidität auch weiterhin, unter anderem mittels Kapitalerhöhungen, zur Verfügung gestellt bekommt. Würde die Unternehmensfortführung verunmöglicht, müsste die Jahresrechnung auf Basis von Veräusserungswerten erstellt werden.

PricewaterhouseCoopers AG

Peter Held
Revisionsexperte
Leitender Revisor

Severin Gebhart

Zürich, 26. Mai 2014

PricewaterhouseCoopers AG, Birchstrasse 160, Postfach, 8050 Zürich
Telefon: + 41 58 792 44 00, Telefax: + 41 58 792 44 10, www.pwc.ch

PricewaterhouseCoopers AG ist Mitglied eines globalen Netzwerks von rechtlich selbständigen und voneinander unabhängigen Gesellschaften.

Porträt des Vereins Furka-Bergstrecke (VFB)

Vor mehr als 30 Jahren zeichnete sich ab, dass der Furka-Basistunnel nach langen Jahren der Bauzeit endlich fertig wird. Damit begann ein regelrechter Ansturm von Eisenbahnfreunden auf die Furka-Bergstrecke, um noch einmal mit dem Zug über diese einmalige Strecke zu fahren. Durch die Initiative einzelner Eisenbahnfreunde fand im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern eine Aktion zum Erhalt der Strecke statt. Diese brachte eine solch grosse Resonanz, dass im Jahre 1983 der Verein Furka-Bergstrecke (VFB) gegründet werden konnte.

Der Verein bemühte sich sofort darum, den Abbruchentscheid des BAV (Bundesamt für Verkehr) für die Strecke aufzuheben und die Voraussetzungen für einen weiteren Betrieb zu schaffen. Mit bescheidenen Mitteln, aber dafür mit grossem Einsatz wurden bereits vorhandene Schäden an der Strecke beseitigt und die ersten Arbeiten zur Sicherung der Bausubstanz ausgeführt. Parallel hierzu wurde ein Konzept für die Wiederinbetriebnahme der Bergstrecke erarbeitet. Daraus resultierte im Jahr 1985 die Gründung der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (DFB AG) als Betriebsgesellschaft für die Bahnlinie über die Furka.

In den darauf folgenden Jahren wurde durch den Einsatz von Hunderten von freiwilligen Mitarbeitern aus der Schweiz, Deutschland und anderen Ländern die Strecke Stück für Stück mit Stützmauern und Brücken instandgesetzt, Gleise erneuert und Bahnhöfe, Lokschuppen und Werkstätten sogar neu gebaut. Die finanziellen Mittel für diese Massnahmen stammen dabei u.a. vom Verein, dank vielen Einzelspendern, Gönnern und Organisationen.

Damit der Verein so tatkräftig handeln kann, ist eine gute Organisation mit klaren Strukturen notwendig. Seit 2001 ist der Verein als Dachverband mit insgesamt 23 selbstständigen Sektionen organisiert. Die Leitung des Dachverbands erfolgt durch

einen Zentralvorstand, welcher für die zentralen Aufgaben wie z.B. die Koordination, Mitgliederverwaltung, Einzug der Mitgliedsbeiträge, Herausgabe der Mitglieder-Zeitschrift „dampf an der furka“ und zentrale Marketingaufgaben zuständig ist.

Die Sektionen sind über die Schweiz (12), Deutschland (9), Niederlande (1) und Belgien (1) verteilt und betreuen die Mitglieder in der jeweiligen Region. Sie sind dort auf Messen und Ausstellungen vertreten, um Werbung für die Furka-Bergstrecke zu machen, mit Souvenirverkauf und Spenden Geld zu beschaffen sowie weitere freiwillige Mitarbeiter und Fahrgäste zu werben.

Die Sektionen stellen auch Baugruppen, die wochenweise oder an Samstagen unter fachkundiger Leitung an die Furka reisen, um dort tatkräftig an der Strecke zu arbeiten. Von der Sektion Aargau wird in Aarau eine eigene Werkstätte betrieben, welche Personenwagen nach alter Bauart komplett neu aufbaut oder wieder instandsetzt.

Nur wegen der freiwilligen Mitarbeit auf allen Ebenen der Organisation war es möglich, dass seit dem 12. August 2010 wieder Dampfzüge auf der gesamten Bergstrecke zwischen Oberwald und Realp verkehren.

Mit der Inbetriebnahme der gesamten Bergstrecke sind aber die Aufgaben für den Verein nicht kleiner geworden, sondern sogar noch grösser. Daher braucht es ständig genug freiwillige Mitarbeiter für die Arbeiten an der Bergstrecke, von der Schneeräumung im Frühjahr, den Unterhalt während des Jahres bis hin zur Einwinterung im Herbst. Auch der gesamte Fahrbetrieb, die Betreuung der Fahrgäste und der Betrieb der Kioske und des Souvenirverkaufs müssen bewältigt werden. Nicht zu vergessen sind die Instandhaltung und der Wiederaufbau von Lokomotiven, Wagen und den notwendigen Baugeräten und Maschinen.

Die **DAMPFBahn Furka-Bergstrecke** bietet der Öffentlichkeit eine erlebnisreiche Reise durch eine einmalige Naturlandschaft von Realp (UR) über den Furkapass nach Oberwald (VS); Lässt Bahntechnik von gestern aufleben und ermöglicht den Reisenden sich von der Begeisterung der freiwillig tätigen Mitarbeitenden anstecken zu lassen.



VFB

Die VFB mit seinen 23 Sektionen im In- und Ausland unterstützt die DFB AG mit Frondienst-Einsätzen (Arbeits-Wochen), im Wagenbau, diversen Werbeaktionen sowie mit einem Teil seiner Mitgliederbeiträge.

DFB AG

Die DFB AG unterhält und betreibt unter Aufsicht des BAV als offizielles Eisenbahnunternehmen die Strecke Realp–Furka–Oberwald mit geprüfem freiwilligem Personal.

SFB

Die SFB sorgt für die Beschaffung und Bereitstellung von Finanzen (aus Soenden, Legaten) zu Gunsten der DFB AG und sichert das technisch/historische Kulturgut.

Mit der Mitgliedschaft im Verein Furka-Bergstrecke und seinen Sektionen tragen Sie dazu bei, die umfangreichen Aufgaben des Vereins zu unterstützen. Durch die Mitgliedsbeiträge, Erlöse aus Aktionen und Spenden kann der Verein einen wesentlichen Betrag zu den Betriebskosten der Dampfbahn beitragen. Die freiwilligen Helfer arbeiten an der Furka-Bergstrecke, in den Werkstätten und sind auf Messen und Ausstellungen ein wichtiger Teil der Marketing-Aktivitäten.

Der Mitgliedsbeitrag für die Einzelmitgliedschaft beträgt derzeit CHF 60.00 pro Jahr. Anmeldungen

sind beim Dachverband, bei den einzelnen Sektionen oder auf dem Internetauftritt des Vereins unter www.dfb.ch/verein möglich.

Daneben bringen Aktionäre der DFB AG mit dem Kauf von Aktien sowie Spender und Gönner über die Stiftung Furka-Bergstrecke (SFB) weitere erhebliche Summen auf, um das einmalige technische Kulturgut „Furka-Bergstrecke“ für die Nachwelt zu erhalten und dem interessierten Besucher und Fahrgast das Erlebnis eines Dampfzuges über den zentralen Teil der historischen Glacier-Express-Route zu vermitteln.



Offizielle Adresse für alle Bereiche

DFB-Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG

Postfach 141

CH-6490 Andermatt

Telefon +41 (0)848 000 144

Telefax +41 (0) 41 588 03 40

administration@dfb.ch

www.dfb.ch

DFB-Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG Reisedienst

Postfach 141

CH-6490 Andermatt

Telefon +41 (0)848 000 144

Telefax +41 (0)556 193 039

reisedienst@dfb.ch

www.dfb.ch

DFB-Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG Aktienregister

Postfach 141

CH-6490 Andermatt

Telefon +41 (0)848 000 144

Telefax +41 (0)41 588 03 40

aktienregister@dfb.ch