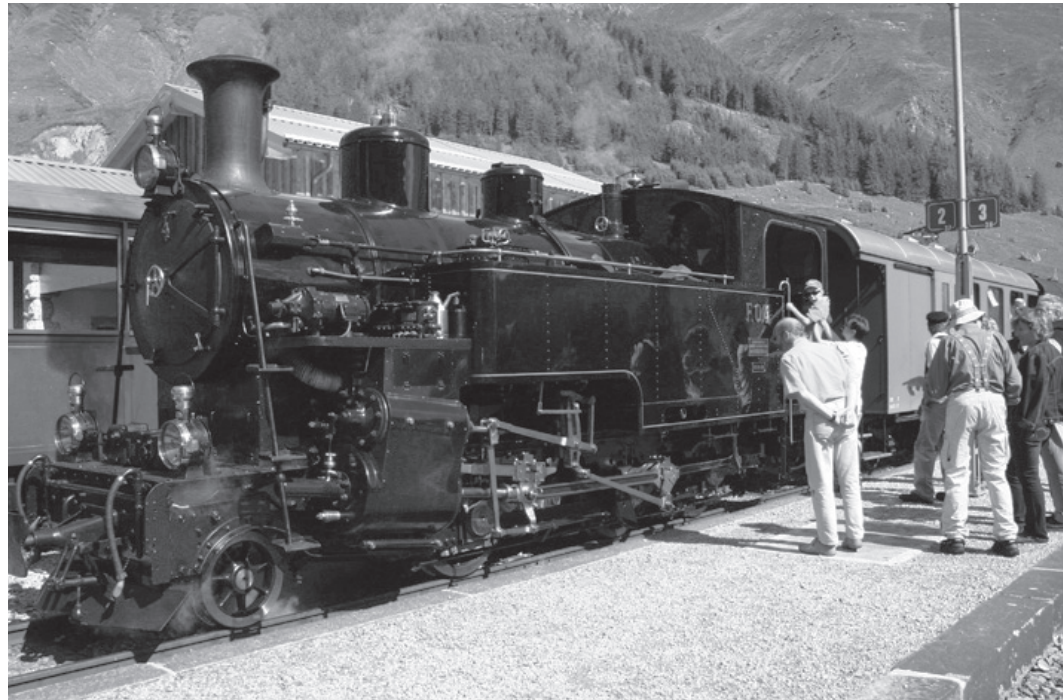


GESCHÄFTSBERICHT 2007

DER DFB DAMPFBahn FURKA-BERGSTRECKE AG



Gesellschaftsorgane 2007**Verwaltungsrat**

Laubi Oskar, Wettswil, Präsident	seit 23. Juni 2007
Fehrlin Hansruedi, Rehetobel, Vizepräsident	seit 6. Mai 2006
Güdel Paul, Kriens	seit 26. Juni 2004
Dériaz Jean-Pierre, Zollikofen	seit 23. Juni 2007
Kissling Franz, Bern	seit 6. Mai 2006
Orth Karlheinz, D-Marloffstein	seit 28. Juni 2003
Tribolet Hans, Visp	seit 28. Juni 2003
Walser Hermann, Uster	seit 26. Juni 2004
Wenger Claude, Walchwil	seit 23. Juni 2007
(Burkhard Ueli, Gibswil, Sekretär)	

Geschäftsleitung

Bernhard Peter, Eschlikon, Vorsitz
Güdel Silvia, Kriens, Protokoll
Willi Walter, Brunnen, Stv. Vorsitz, Bau
Willi Manfred, Goldau, Stv. Bau
Güdel Paul, Kriens, Marketing
Gubler Werner, Grüningen, Betrieb
Schubiger Thomas, Uetliburg, Stv. Betrieb
Westreicher Anton, Chur, ZfW
Zwald Max, Zürich, Stv. ZfW
Alther Martin, Eschenz, Finanzen
Schwarzenbach Peter, Gibswil, Personal
Wyss Robert, Au, Rückw. Dienste
Rossi Federico, Huttwil, Betrieb + Bau
Maurer Thomas, Frick, SiBe

Revisionsstelle

PRICEWATERHOUSECOOPERS 

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

Sehr geehrte Aktionärin, sehr geehrter Aktionär

Die *DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG* hat ein erfolgreiches Jahr 2007 hinter sich. Erfolg heisst bei der DFB aber nicht, dass die Rechnung mit Gewinn hat abgeschlossen werden können, sondern dass wir dem statutarischen Zweck in grossem Ausmass entsprochen haben:

- Rund 27 500 zufriedene oder gar begeisterte Fahrgäste haben in unserer wie immer kurzen Saison die Dampfbahn benutzt – das sind ca. 3 500 mehr als im Vorjahr!
- Die Bauarbeiten an der Strecke Oberwald – Gletsch machten grosse Fortschritte: wir sind dem Ziel, einen passquerenden Zug von Realp bis Gletsch zu führen, ein weites Stück näher gekommen.
- Ca. 700 Fronarbeiter (Fronis) haben beim Bau, in den Werkstätten, im Betrieb, im Zugsdienst, im Marketing, in der Administration, usw. Zehntausende von Arbeitsstunden geleistet, haben ihre Freizeit, ihre Ferien oder ihre Zeit im Ruhestand für die DFB eingesetzt. Jeder an seinem Einsatzort, sei das mit hochspezialisiertem Fachwissen, mit manueller Hilfsarbeit, mit kundenfreundlicher Dienstleistung oder mit komplexer Kopf-Arbeit: Alle setzten sich für das Ziel ein, den Bahnbetrieb an der Furka zu gewährleisten und für die Zukunft auszubauen.

Für mehr Details verweise ich gerne auf die Berichte des Geschäftsleiters und der Abteilungsleiter – sie legen Zeugnis ab über den unerhörten Einsatz aller Beteiligten. Der Verwaltungsrat spricht allen Fronis und auch der gesamten Geschäftsleitung grossen Dank und Anerkennung aus.

Der Verwaltungsrat hat im vergangenen Geschäftsjahr eine Klärung der Beziehung zwischen DFB AG und der Stiftung SFB angestrebt. Aufgrund einer Klärung durch einen Experten konnten die bisher von der Stiftung als Darlehen gewährten Gelder in Schenkungen umgewandelt werden. Da diese Darlehen ursprünglich für die Finanzierung von aktivierten Investitionen gewährt wurden, sind die Schenkungen im Betrag von Fr. 423 000 als direkte Abschreibungen verbucht worden. Da zudem zulasten der Erfolgsrechnung weitere Abschreibungen verbucht worden sind, kann per 31.12.07 eine deutliche Verbesserung der Liquidität ausgewiesen werden: Verhältnis Umlaufvermögen zu kurzfristigen Verbindlichkeiten = 0,89 (Vorjahr 0,71). Diese Kennzahl sollte allerdings in Zukunft noch verbessert werden – es bleibt aber zu berücksichtigen, dass ein Teil der Liquidität quasi bei der Stiftung liegt: Das Vermögen der Stiftung ist letztlich der DFB AG gewidmet, alle Schenkungen und Spenden, welche die steuerbefreite Stiftung einnimmt, dienen dem weiteren Aufbau und dem Unterhalt der Dampfbahn Furka-Bergstrecke und dem Erhalt und Schutz dieses Kulturgutes.

Die Bedeutung der Stiftung für die DFB AG kann nicht genug unterstrichen werden.

Auch im Berichtsjahr sind via Stiftung – neben der Finanzierung des Streckenausbaus Gletsch – Oberwald – namhafte Finanzierungszuschüsse an die DFB AG geflossen.



Es ist zu hoffen, dass es dem Stiftungsrat – unterstützt von allen DFB-Interessierten, ob Aktionäre, Vereinsmitglieder, Mitarbeitende, Verwaltungsräte, usw. – gelingen wird, weitere Spender und Sponsoren zu gewinnen, welche der Bahn mit vielen Kleinbeträgen, aber vielleicht auch mit einigen grösseren Summen die weitere Entwicklung ermöglichen. Es ist sinnvoll und entspricht, unter Berücksichtigung der realen wirtschaftlichen Risiken der DFB, einem wichtigen Grundsatz, so viele Vermögenseinheiten wie möglich in der Stiftung zu äufnen, aber auch zu halten. Dies ist nicht nur aus der Optik des Finanzbedarfs für die nächsten 2 Jahre zu sehen: Der von der Geschäftsleitung und dem Verwaltungsrat erarbeitete Finanzplan bis ins Jahr 2010 weist einen Mittelbedarf von über Fr. 6 Mio. auf für die Erstellung notwendiger Infrastrukturen und für die Restaurierung und den Unterhalt der Lokomotiven und des übrigen Rollmaterials. Die „Aufbewahrung“ möglichst aller wertvollen Güter der DFB in unserem «Tresor» ist auch unter dem Aspekt des generellen Kulturgut-Schutzes zu sehen.

Neben der Stiftung hat aber auch der Verein bzw. deren über 7 000 Mitglieder die DFB AG mit Barmitteln unterstützt und zu einer beinahe ausgeglichenen Jahresrechnung beigetragen. Der ausgewiesene Verlust per 31.12.07 beläuft sich auf Fr. 81 271, das Jahresergebnis ist damit um rund Fr. 106 000 besser als im Vorjahr.

Entsprechend der Steigerung der Fahrgäste ist auch der Verkehrserlös bzw. der Gesamtertrag deutlich höher als im Vorjahr. Andererseits ist der direkte Aufwand, insbesondere aufgrund der gestiegenen Kosten für die flüssigen und festen Treibstoffe, überproportional gewachsen, sodass letztlich das Bruttoergebnis nur um 6,6 % gesteigert werden konnte.

Der Personalaufwand weist steigende Tendenz auf: Mit der Ausweitung der gesamten Tätigkeit der DFB AG steigt der Koordinationsaufwand überproportional und dies bedingt, dass einige wichtige Schlüsselpositionen mit ganzjährigen Festangestellten besetzt sein müssen (im vergangenen Jahr wurde ab Saisonbeginn die Bauleitung fest besetzt). Die Strategie hat aber weiterhin Gültigkeit, dass dies nur mit äusserster Zurückhaltung realisiert werden darf bzw. der Einsatz von Fronis grundsätzlich Priorität hat.

Beim übrigen Betriebsaufwand sowie bei den Aktivierungen, den betriebsfremden Erlösen und bei der Erneuerung Oberwald – Gletsch ist die Vergleichbarkeit zum Vorjahr wegen Änderung der Buchungspraxis zum Teil erschwert. Insgesamt wurden aber weniger Aktivierungen und wohl dotierte Abschreibungen vorgenommen.

Der Verwaltungsrat dankt allen Aktionären, den vielen Gönnern, den Vereinsmitgliedern und vielen Geschäftspartnern und Organisationen für ihre materielle, aber auch ideelle Unterstützung.

April 2008

Oskar Laubi, VR-Präsident DFB AG

Wieder dürfen wir auf eine unfallfreie Saison zurückblicken, was mich mit besonderem Stolz erfüllt, werden doch auch im Umkreis unserer Bahn die Anforderungen an Personal und Rollmaterial immer grösser. Ein reibungsloser Betrieb unterstützt auch die dauernden Bestrebungen, der Sicherheit höchste Priorität einzuräumen, ohne dabei den Kundendienst zu vernachlässigen. Für diese ausserordentlichen Leistungen gebührt allen freiwilligen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein Riesenkompliment und ein Dankeschön.

Gleich zum Auftakt der vergangenen Saison durften wir einen ersten Höhepunkt erleben. Die Einweihung des DFB Bahnhofes Realp, die Weihe der revidierten Dampflokomotive HG 3/4 FO 4 und des umgebauten Dieseltraktionsfahrzeuges Tmh 985, sowie die Inbetriebnahme des durch die VFB Sektion Aargau umgebauten Reisezugwagens B 4222 bedeuteten einen weiteren Meilenstein in der abenteuerlichen Geschichte der Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Der festliche Teil wurde umrahmt durch zwei Tage der offenen Tür. Die unerwartet grosse Gästeschar zeugte vom Interesse an diesem technischen Kulturgut und würdigte mit ihrem Besuch den unermüdlichen Einsatz der vielen Fronis, aber auch die Unterstützung durch die vielen Gönner und Spender.

Die Medienpräsenz an diesem Anlass und die dauernden Anstrengungen unserer Marketinggruppe, ein Erlebnis Dampfbahn Furka-Bergstrecke zu verkaufen, dürften auch der Grund für die überaus hohe Anfrage in der vergangenen Saison gewesen sein. Leider wurde durch diesen Fahrgastrekord von 27 529 Gästen die Bewegungsfreiheit und damit der Genuss der Fahrt etwas eingeschränkt. Zudem sahen wir uns oft gezwungen, kurzfristig zu improvisieren um allen Gästen, auch denen ohne Reservierung, die Möglichkeit einer Dampffahrt zu ermöglichen, sei es ab Realp oder Gletsch.

Die Anforderungen an das Personal waren sehr hoch und haben uns auch teilweise die Grenzen des Freiwilligenbetriebes aufgezeigt. Diese Dauerauslastung wirkt natürlich auch auf unser nostalgisches Rollmaterial, und nur dank des professionellen Umganges mit Loks und Wagen wurden wir von grösseren Reparaturen während der Fahrsaison verschont.

Bauseitig dürfen wir auf eine sehr erfolgreiche Saison zurückblicken. Der Einsatz eines bezahlten Bauführers hat sich bestens bewährt, konnten doch bei den Unterhaltsarbeiten sowie der Streckenerweiterung Richtung Oberwald beträchtliche Fortschritte erzielt werden.

Als weiteren positiven Anlass der DFB AG darf auch das Sicherheits Audit des BAV im August gewertet werden. Nur kleinere, nicht sicherheitsrelevante Mängel wurden aufgedeckt, deren Behebung umgehend an die Hand genommen wurde. Dieses Resultat darf umso erfreulicher gewertet werden in Anbetracht der Schwierigkeiten, die unsere Strecke im alpinen Gelände bietet und dem Einsatz von Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen, deren berufliches Umfeld oft nicht im Bahnbereich zu finden ist.



Leider muss das Platzangebot für die kommende Saison leicht reduziert werden, stehen doch nur zwei der drei HG 3/4, sowie die HG 2/3 zur Verfügung. Im Rahmen der anstehenden Revisionen muss die Nr. 9 für eine gewisse Zeit aus dem Verkehr genommen werden. Es muss alles daran gesetzt werden, um im Jahre 2010 mit der Erschliessung Oberwald auch genügend Rollmaterial zur Verfügung zu haben.

In den kommenden Monaten gilt es, ein Betriebskonzept zu erarbeiten, das einerseits den Kundenerwartungen entspricht, andererseits aber auch für Personal und Rollmaterial machbar ist. Fragen wie: passquere Züge, Kurzzüge Gletsch – Oberwald – Gletsch, Erschliessung Ausflugsplatz Gletsch usw. beschäftigen uns schon seit einiger Zeit. Mit dem Fortschritt bei den Bauarbeiten rückt das Ziel Oberwald immer näher.

Der Einsatzwille und die Leistung zu Gunsten unseres technischen Kulturgutes ist einmalig. Dafür gehört mein ganz spezieller Dank allen Fronis, sowie den Kadermitarbeitern, die einen grossen Teil ihrer Freizeit dafür einsetzen. Einschliessen in meine Anerkennung möchte ich auch den VR, den VFB und seine Mitglieder, die Stiftung und alle Spender und Freunde der Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Nur dank der konstruktiven Zusammenarbeit und der finanziellen Unterstützung ist es möglich, dieses Kulturgut auszubauen, zu pflegen, zu erhalten und zu betreiben damit viele Begeisterte das einmalige Erlebnis einer Dampfbahn über die Furka geniessen und sich auch zukünftige Generationen daran erfreuen können.

8360 Eschlikon, Januar 2008

Peter Bernhard, Geschäftsleiter

Die Saison der Dampfbahn Furka-Bergstrecke begann mit einem eigentlichen Höhepunkt des ganzen Betriebsjahres 2007: Nach der sehr gut besuchten Generalversammlung in Andermatt fuhren die Gäste mit einem Extrazug der Matterhorn Gotthard Bahn nach Realp, wo viele Helfer aus allen Bereichen der DFB eine eigentliche Leistungsschau über die historische Bahn samt neuem Bahnhofsgelände und Umgelände vorbereitet hatten. Die Verpflegung der Aktionäre wie auch der direkt angereisten Gäste war eine grosse Herausforderung, die von Arnold Abplanalp, Direktor des Ospizio San Gottardo und seinem Team hervorragend gemeistert wurde. Die Ehrengäste aus Politik, Wirtschaft und der Partner-Unternehmung Matthorn Gotthard Bahn, wurden im Festzelt von leitenden Funktionären der DFB aufmerksam betreut, ging es doch darum, die ausserordentlichen Leistungen der Fronarbeit aus früheren wie auch aktuellen Zeiten zu würdigen, umfassend zu informieren und zu anerkennen, um auch die darauf basierenden Projekte für die Zukunft zu erklären, das Vertrauen in die DFB zu festigen und die Partnerschaft mit den Regionen und den touristischen regionalen Leistungsträgern weiter zu stärken. Dass die DFB im Schweizer Tourismus anerkannt ist und deren Leistungen gewürdigt und gefördert werden, ist die Grundlage für eine sichere Auslastung in der Zukunft.

Die Tage der offenen Türe waren geprägt durch den Festakt am Samstagnachmittag:

- offizielle Erstfahrt der neu überholten Dampflokomotive FO4 auf die Furka mit dem von der Sektion Aarau abgelieferten Reisezugswagen B4222
- Einsatz des umgebauten Dieseltraktors Tmh985
- Einweihung des neuen Bahnhofgebäudes Realp.

Die Festreden von Hansruedi Mooser, Direktor der Matterhorn Gotthard Bahn und Peter Bernhard, Geschäftsleiter der Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG, würdigten diese speziellen Leistungen und betonten die gute, von gegenseitiger Achtung geprägte Zusammenarbeit, die insbesondere im Hinblick auf den Ausbau der Strecke Gletsch – Oberwald und den Anschluss der DFB-Strecke an das Netz der MGB in Oberwald entscheidende Bedeutung erlangen wird.

Die anwesenden Pfarrherren erteilten ihren Segen dem Rollmaterial mit stets freudigen, beeindruckten Fahrgästen auf der guten Basis des neuen Bahnhofes mit allen Dienstleistungen.

Die einzelnen Dienstbereiche stellten sich direkt mit entsprechenden Informationen vor, so dass sich alle Besucher eine Vorstellung von der umfassenden Arbeit und den vielfältigen Aufgaben der DFB-Mitarbeiter machen konnten. Unter der Leitung des Depotchefs Jost Ziegler wurde in der Remise insbesondere auf die technischen Bereiche in Unterhalt und Betreuung des Rollmaterials mit ansprechenden Foto- und Text-Tafeln informiert.

Die anwesenden Freunde und Mitarbeiter der Dampfbahn Furka-Bergstrecke beendeten im Festzelt und im Barwagen in froher Geselligkeit den ereignisreichen Tag.

Der Fest-Sonntag wurde geprägt durch den ökumenischen Gottesdienst mit Jodlermesse, umrahmt von den Vorträgen der «Tellenbuebe». Die Extrazüge zur Furka waren voll besetzt, die Fahrt bei herrlichem Wetter ein besonderes Ereignis. (Eine ausführliche Berichterstattung dieses Events findet sich im offiziellen Organ der DFB, «Dampf an der Furka», Heft September 2007).

Die Tage der offenen Türe waren aber nicht nur ein Leistungsbeweis der DFB; die gesamte Region Urseren nahm Anteil am Geschehen; Andermatt Gotthard Tourismus unterstützte aktiv und professionell die Information an die Öffentlichkeit; die Gemeinde Realp ermöglichte viele Bereiche der Aktivitäten; insbesondere auch die Dorfmusik Realp bereicherte den Festakt am Samstag und markierte die Verbundenheit und Akzeptanz der Bevölkerung zur Dampfbahn.

Dieser wichtige Event prägte markant den Einstieg in die neue Saison; die Berichterstattung in der Tagespresse, in den Lokalradios wie auch in der Fachpresse sorgte für nachhaltige Präsenz in den Medien und unterstützte sicher viele Entscheide, in diesem Jahr mit der DFB mitzufahren. Und so kamen weit über die Erwartungen hinaus viele Fahrgäste; die nachstehende Statistik zeigt die Entwicklung der letzten Jahre:

Strecke/Jahr	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Realp – Gletsch	11167	13512	9894	9953	9362	10093	12061	13558
Gletsch – Realp	10375	9894	10931	7810	7515	9665	10949	11476
Extrazüge	508	2207	1837	456	689	1801	857	2385
Glacier-Express	–	–	–	–	–	1275	164	110
Gl.-Muttbach-Gl.	3550	1538			50			
Total	25 600	27 151	22 752	18 219	17 616	22 834	24 031	27 529

Das Jahr 2007 war somit die beste Saison seit Erreichen der Station Gletsch im Jahre 2000. Diese Frequenz wurde vom guten Wetter begünstigt, das keine langen Hitzeperioden sowie oftmals am Wochenende viel Sonnenschein bereithielt.

Markant ist die Zunahme der Gäste ab Realp mit einem Plus von fast 1500 Fahrgästen; auch in Gletsch bestiegen über 500 Passagiere mehr unsere historischen Reisezugwagen. Die Nostalgiezüge des Glacier-Express vermochten nicht die Nachfrage zu steigern; im Jahre 2008 ist geplant, die Vermarktung dieses Angebotes der RailAway anzuvertrauen. Die Extrazüge mit 2385 beförderten Passagieren haben markant zur generellen Verbesserung beigetragen. Mit durchschnittlich 114 Fahrgästen je Zug konnte eine Auslastung von 71 % zum maximalen Platzangebot erreicht werden. Die Dampfloks zogen oder bremsten die Wagen über 3000 Kilometer über die Furka.

Ausgesprochen gut haben sich die Kombi-Angebote mit PostAuto und der Ballenbergbahn entwickelt, während die Rundfahrten mit dem PostAuto ab Meiringen infolge ungenügender Nachfrage in den Vorjahren nicht mehr angeboten wurden. Insbesondere die PostAuto-Fahrten ab Luzern zur DFB, mit Mittagessen auf Grimsel Hospiz und anschliessendem Besuch des Pumpspeicherwerkes Grimsel sowie der Kristallgruft Gersteneegg, erfreuten sich reger Nachfrage. Aber auch die Zusammenarbeit mit Reisebüros, speziell mit der Zermatt Rail Travel, unter der Leitung von André Pellet, konnte vertieft und ausgebaut werden. Besondere Erwähnung verdient die RailAway mit Sitz in Luzern, die unseren Monats-Hit über die ganze Saison aktiviert hatte und mit ihrer gesamtschweizerischen Werbung an allen Bahnhöfen und in drei Landessprachen die Bekanntheit unserer Bahn förderte. Das uns betreuende Team wurde zu einer Mitfahrt eingeladen, um die gute Zusammenarbeit mit uns zu festigen und unsere Anerkennung zu dokumentieren.

Durch die Jubiläen der Hotels Glacier du Rhône (150 Jahre) und Belvédère (125 Jahre) in Gletsch war die Zusammenarbeit mit Goms-Tourismus besonders aktiv. Der persönliche Kontakt zu allen touristischen Leistungsträgern der Regionen wurde soweit möglich sichergestellt und vertieft; dazu hat entscheidend auch der weitere Aufbau des Infopoints in Gletsch beigetragen; die Leuchtbilder wurden alle verkauft und installiert, die Ausstellungen verbessert und sogar die personelle Besetzung sichergestellt. Der Infopoint Gletsch wurde zum wichtigen Informationsträger für unsere Fahrgäste, aber auch für die Touristen aller Art, die dort gezielte Auskünfte und auch persönliche Kontakte fanden. Die Stiftung Revita hat den Raum des Kleinkraftwerkes im Blauen Haus Gletsch instand gestellt, die Turbine und den Generator gereinigt und beschriftet, so dass die Anlage nun besucht werden kann und Einblick ermöglicht in wesentliche Leistungen der schweizerischen Maschinenindustrie im zu Ende gehenden 19. Jahrhundert.

Es ist ein Ziel der DFB, den Knotenpunkt Gletsch weiter zu fördern, die verborgenen Schätze sicht- und erlebbar zu machen, um die Fahrten mit der DFB zum vielseitigen, tiefen Erleben zu prägen. Die Kette der Leistungen umspannt auch die kulinarischen Bereiche, die in Realp/Tiefenbach, Gletsch/Belvédère/Oberwald und im DFB-Berghaus Furka sichergestellt werden. Auch der Barwagen in Realp unter der Leitung von Rosina Maurer, wie auch der Getränkeverkauf in den Zügen stellen ihre wichtigen Beiträge zum leiblichen Wohl der Gäste.

Die Förderung der Fahrgastzahlen ist breit abgestützt; wir denken da an die Sektions-Aktivitäten mit regionalen Ausstellungen oder auch einzelnen Anlässen, die aktive Sektion Aarau mit eigenen Bus-Angeboten, an die Dampfreisen Ostschweiz von Bruno Rütli, an die vielen Vereins-, Familien- oder Freundesreisen aus dem Kreise der DFB-MitarbeiterInnen. Alle haben sie zum guten Ergebnis beigetragen.

Der Souvenirhandel wurde von Martin Fränsing aus Altdorf übernommen, unter der aktiven Assistenz seiner Schwester Claudia Bissig, neu strukturiert und aufgebaut im Bahnhof Realp wie auch im Kiosk Gletsch. Es ist wirklich keine leichte, aber wichtige Aufgabe, unseren Gästen

prägende, zweckmässige und attraktive Souvenirartikel zu beschaffen, diese zu bewirtschaften, und immer wieder neue Wege der Präsentation zu finden. Der Souvenirhandel ist ein wichtiger Zweig der DFB-Aktivitäten mit über 20 % Anteil an der betriebswirtschaftlichen Wertschöpfung.

Das wichtigste Bindeglied zwischen unseren Fahrgästen und dem Betrieb ist der Reisedienst, der von Margrit und Karl Reichenbach im Bahnhof Schänis betreut und sichergestellt ist. Unzählige sind die Anrufe, die Abklärungen, die Abrechnungen und die Auskünfte, welche über das ganze Jahr zu erbringen sind, stets im engen Kontakt zur Basis mit der Einsatzplanung von Personal und Rollmaterial. Die erreichte sehr gute Auslastung ist die gemeinsame Leistung dieser wichtigen Funktionen innerhalb der DFB.

Die Regionen und deren touristische Leistungsträger bestimmen die Aktivitäten der DFB, deren Aufgabe und Ziel vor allem die Erhaltung des technischen Kulturgutes, des Rollmaterials wie auch der einmaligen Strecke über die Furka darstellt.

Der Ausblick auf das Jahr 2008 ist verhalten positiv; einerseits stösst die DFB generell an die Grenzen der personellen und technischen Ressourcen und deren Belastbarkeit. Das Reisen mit unserer historischen Dampfbahn soll unbeschwerter Freude an der Technik, an den Leistungen der Fronarbeit, an der Natur und an den persönlichen Kontakten vermitteln, mit grösstmöglicher Sicherheit und wenig Stress. Dazu muss aber der Spielraum in jedem Bereich sichergestellt bleiben. Zudem werden die Fussballmeisterschaften Euro08 Einfluss auf die Anzahl Fahrgäste haben.

Das DFB-Marketing sieht seine Aufgabe darin, die aufgebauten Kontakte und die Akzeptanz sicherzustellen, zu vertiefen und möglichst auf lange Frist auszulegen. Marketing- und Businessplan für den Anschluss Oberwald werden Aufgabe und Kern der kommenden Aktivitäten sein, beseelt aber von der Freude und den Erlebnissen mit «Dampf an der Furka!»

6003 Luzern, Januar 2008

Paul Güdel, Leiter Marketing

Mit einem grossartigen Fest wurde am 23. Juni die Betriebssaison 2007 eröffnet. Gleichzeitig wurde der Bahnhof Realp eingeweiht und die Lok FO Nr. 4 durfte nach einer langjährigen, gründlichen Sanierung in Chur ihre zweite Jungfernfahrt antreten.

Der Anlass wurde nach der offiziellen Generalversammlung der DFB AG in Realp während des ganzen Wochenendes als Tag der offenen Türen durchgeführt. Der grosse Andrang von Gästen und Besuchern veranlasste den Betrieb, die vorgesehene Eröffnungs-Extrafahrt nach der Station Furka mit einer zusätzlichen Komposition zu verstärken. An beiden Tagen wurden die Einrichtungen des neuen Bahnhofs und der Werkstatt von den angereisten Personen stark beachtet. Die im Depot regelmässig gezeigten Vorführungen haben den Besuchern die Aufgaben einer Dampfbahn näher gebracht.

Bevor dieser Saisonauftakt erfolgen konnte, arbeiteten die Dienstchefs während des Winterhalbjahres an den anfallenden administrativen Aufgaben. So werden Fahrdienstvorschriften mit dem BAV (Bundesamt für Verkehr) koordiniert, unser Fahrplan mit dem «Neat-Lötschberg» kompatiblen Fahrplan der MGB (Matterhorn-Gotthard-Bahn) abgestimmt, die neuen Ausbildungsvorschriften zwischen ZfW und Betrieb erarbeitet und spezielle Instruktionstage für Schalter-, Zug- und Fahrdienstpersonal geplant und umgesetzt. Auch müssen die rund 100 freiwilligen Mitarbeitenden für ihren Betriebseinsatz eingeteilt und in den drei Hotels von Realp Unterkünfte gesucht werden. Dank dem neuen Bahnhofgebäude können die Aus- und Einwinterungsarbeiten in Zukunft stark reduziert werden. Ebenso ist der Zugriff zum Material und zu den Akten jeder Zeit möglich.

Für den Betrieb war das Jahr 2007 ein erfolgreiches, aber anspruchsvolles Jahr. Die Anzahl der Reisenden erhöhte sich gegenüber dem letzten Jahr um ca. 3 500 Personen auf 27 529. Zudem veränderte sich das Fahrverhalten, es reisten rund 500 Leute weniger von Gletsch nach Realp, dafür konnten auf der Gegenrichtung 1 500 Fahrgäste mehr gezählt werden. Leider führten die hohen Passagierzahlen teilweise zu überfüllten Zügen. Die Loks und die Personenwagen wurden auf der Strecke gefordert und erhielten dadurch in einigen Fällen Verspätungen. Die Aufenthaltszeiten auf der Station Furka fielen für einige Reisende manchmal zu kurz aus, um die dort gekauften Esswaren und Getränke in Ruhe geniessen zu können. Die Anschlüsse an das Postauto Richtung Oberwald konnten nicht immer hergestellt werden, und ein Kleinbus musste diese Verbindung mit Verspätung nachholen. Unser Zugs- und Stationspersonal musste in diversen Situationen Ruhe bewahren und nach den besten Lösungen suchen. Das haben sie ausgezeichnet gemacht.

In der nächsten Saison wird sich der zeitliche Ablauf entspannen. Der Fahrplan des Regelzuges sieht in Realp eine frühere Abfahrt vor, und der Aufenthalt in Gletsch wird auf 2 ¼ Stunden erweitert.

Die DFB ist bestrebt, die Sicherheit im Fahrbetrieb so hoch wie möglich zu halten. Neben den geplanten Einfahrsignalen an den heutigen und zukünftigen Endbahnhöfen konnte in diesem Jahr ein zusätzliches Funkgerät für das Zugpersonal angeschafft werden, damit in einem Störfall im Scheiteltunnel sofort mit den beiden Lokführern der Dampf- und Schiebelok Kontakt aufgenommen werden kann. Vom BAV (Bundesamt für Verkehr) werden wir jedes zweite Jahre an zwei Tagen stichprobenweise in den normalen Bahnvorschriften, die für die ganze Schweiz gelten, geprüft. In dieser Saison fand das sogenannte Audit am 12. und 13. August statt. Am ersten Tag wurden der Fahrbetrieb und die Infrastruktur genau geprüft sowie die Mitarbeitenden bei ihrer Arbeit beobachtet. Am nächsten Tag wurden die Betriebs- und Bau-Unterlagen, die Abläufe in den verschiedenen Abteilungen unter die Lupe genommen. Das Resultat fiel für uns sehr gut aus, wurden doch nur kleine Mängel, die nicht sicherheitsrelevant sind, festgestellt.

Zum Glück wurden wir in diesem Jahr von Schadenfällen und grösseren Betriebsstörungen verschont. Dies ist das Verdienst unserer freiwilligen, einsatzbereiten Mitarbeitenden. Herzlichen Dank allen Fronis, unseren Dienstchefs, die zusätzlich Aufgaben und Verantwortung übernehmen.

	2005	2006	2007
Fahrplanzüge	170	172	172
Doppelführungen und Extrazüge	63	47	71
Total Personenzüge	233	219	243
Personenzugskilometer	2 973	2 847	3 085
Total Züge	497	415	521
(Personen-, Bau-, Güter- und Lokzüge während Betriebssaison)			
Total Fahrgäste	22 834	24 031	27 529
Davon			
- Gruppenreisende	8 464	10 128	11 605
- Kinder	1 525	1 634	2 211
Anzahl Fahrgäste pro Zug	98	110	114

8627 Grüningen, November 2007

Werner Gubler, Leiter Betrieb

Allgemeines

Das vergangene Jahr 2007 ist recht positiv verlaufen. Sämtliche Mitarbeiter in allen ZfW-Dienststellen waren gut motiviert.

Dampflokomotiven

Erstmals standen 3 grosse Lokomotiven HG $\frac{3}{4}$ zur Verfügung. Die «Kleine», HG $\frac{2}{3}$ Lok 6, musste sich in Goldau einer Hauptrevision unterziehen. Dank umsichtigem Umgang und Pflege der Dampflokomotiven durch unser Personal, hatten wir keine nennenswerten Ausfälle. Kleinere Defekte wurden jeweils umgehend behoben.

Lok HG $\frac{3}{4}$ Nr. 9 jedoch «lahmt». Eine Hauptrevision ist unumgänglich. Wir haben sie Ende Saison 2007 ausser Betrieb genommen. «Wie wir» und «wo wir» alle die anstehenden Arbeiten ausführen werden, macht uns noch Sorge. Wir sind jedoch am Ball.

An Lok 6 war anfänglich nur ein Rohrwechsel und eine Revision diverser Teile vorgesehen. Im Laufe der Demontearbeiten wurden wir eines Besseren belehrt. Es drängte sich eine Hauptrevision auf. Mit einem gewaltigen Einsatz der Gruppe Lok 6 und der Gruppe der Dampfschneesleuder R12, wurde unter der Leitung von Martin Horath diese Hauptrevision angegangen. Über 2 800 Stunden haben diese Freiwilligen in Goldau aufgewendet. Alles in ihrer Freizeit, denn sämtliche stehen noch im vollen Berufsleben. Auch finanziell war es eine Meisterleistung, keine Fr. 100 000 hat diese Revision gekostet.

Lok 6 ist wieder in Betrieb. Alle Prüfungen des Kesselinpektors hat sie mit «bravour» bestanden. Zur Zeit überwintert sie bei der Blonay-Chamby Bahn. Sie wird im Mai 2008 am Fest «40 Jahre Blonay-Chamby» mitmachen, allerdings mit Personal von uns, der DFB.

Im Anschluss an die Saison 2007 wurden die Unterhaltsarbeiten an den Loks 1 und 4 in Angriff genommen. Lok 4 benötigt weniger und überwintert wieder in Göschenen. Lok 1 hingegen gibt uns wesentlich mehr zu tun. Der Rahmen des Zahnradwagens (Rahmenriss) musste repariert werden und eine Neuverrohrung ist im Gange, nebst den normalen Unterhaltsarbeiten.

Vierkuppler HG $\frac{4}{4}$ 704 und 708: Die Demontearbeiten und Fabrikation diverser Komponenten, die wir in unserer Churer-Werkstatt anfertigen können, sind in vollem Gange. Studien über Was wir auswärts vergeben müssen und Wo, haben wir im Tun. Wir suchen Sponsoren. Ein Besuch der Werkstatt Chur ist jederzeit möglich.



Dieselfahrzeuge

Dank der guten Pflege und Handhabung der Dieselfahrzeuge durch die Mitarbeiter unserer Dieselcrew können wir auf ein erfolgreiches und mehrheitlich störungsfreies Jahr zurückblicken. Lok HGm 51 hat jedoch Ende der Saison 2007 einen Getriebschaden erlitten. Die Reparatur ist im Gange, der Arbeitsaufwand ist recht umfangreich.

Für den Traktor Tm 506 wurden Ende Jahr neue Radscheiben in Auftrag gegeben. Aus technischen Gründen können die Radreifen nicht reprofilert werden.

Ein grosser Erfolg war der Einsatz des total umgebauten Brünig-Traktors Tmh 985. Er war 2007 als Baustellen-Traktor auf der Strecke Gletsch – Oberwald im Einsatz und hat sich bestens bewährt.

Die von der Rhätischen Bahn übernommenen beiden Traktoren Tm 91 und 92 waren auch im Einsatz, sie sind sehr bedienerfreundlich und somit einfach zu handhaben. An einem der beiden Traktoren wird unter anderem auch eine Vakuumpumpe eingebaut.

Anhängefahrzeuge

Personenwagen

Mit Erfolg konnte der von der Werkstatt Aarau von Grund auf neu aufgebaute BD 4222 in Betrieb genommen werden. Es ist ein Wunderstück.

Ausfälle oder erwähnenswerte Mängel können wir nicht vermelden. Sorge bereitet uns jedoch der Unterhalt aufgrund der fehlenden Wagenhalle. So musste der Kasten des ABD 4558 nach Aarau zur Revision überführt werden. Der Kasten befindet sich in einem desolaten Zustand. Aufgrund der Überwinterung im Freien werden andere unweigerlich folgen.

Dienstwagen/Güterwagen

Die Ad-hoc-Gruppe «Dienstwagen/Güterwagen» hat weiterhin ganze und gute Arbeit geleistet. Auf diesem Sektor Wagen haben wir einen guten Stand erreicht.

Werkstätten

Chur

Wir arbeiten voll an den HG 4/4 und an Komponenten für die Loks in Realp, an denen Unterhaltsarbeiten ausgeführt werden und dort gebraucht werden. In Chur sind regelmässig jeweils ca. 20 Mann anwesend. Es ist der harte Kern.

Realp

In Realp versuchen wir eine Arbeitsgruppe zu bilden, die jeweils für Reparaturarbeiten an den Anhängfahrzeugen aufgeboden werden kann. Diese im Winter zu beschäftigen ist jedoch, so lange wir keine Wagenhalle haben, nicht möglich. Die Dampf- und Dieselcrew ist organisiert und funktioniert gut.

Aarau

Mit Aarau sind wir regelmässig in Verbindung. Aufgrund der Revision des Kastens des ABD 4558 und Bezug der neuen Werkstätte, mussten die beiden B 2206 und 2210 etwas zurück gestellt werden.

Personal

Chur

In Chur sind wir mit Personal gut besetzt.

Realp

In Realp haben wir mit Jost Ziegler eine gute Führungskraft.

Ausbildung Lokpersonal

Wir haben wohl eine stattliche Anzahl Anwärter, sind aber in der Ausbildung in argem Rückstand. Die neuen Vorschriften des BAV (Bundesamt für Verkehr) bereiten uns einige Sorgen. Wir arbeiten aber daran.

7000 Chur, Januar 2008

Anton Westreicher, Leiter Zugförderung und Werkstätten

Bauprogramm 2007

Bereits bei der Planung des Bauprogrammes 2007 stellte sich heraus, dass der Umfang an Planungsarbeiten, Erhaltungsarbeiten und neuen Projekten den bisherigen Rahmen sprengte. Diese Tatsache hat auch dazu geführt, dass diese umfangreichen Arbeiten vor Ort nur durch eine professionelle Leitung sichergestellt werden können. Dieser Übergang zur professionellen Leitung konnte durch Anstellung von Federico Rossi ab Mitte Juli und Manfred Willi ab 1. September erreicht werden. Bereits nach kurzer Zeit konnte eine Steigerung der Effizienz bei allen Baugruppen festgestellt werden. Ein zusätzlicher, aber sehr bedeutender Fortschritt wurde durch die ständige Besetzung der Dieselfahrzeuge erreicht. Zeitweise waren die HGm 51 und der neue Tmh 985 gleichzeitig in Betrieb.



Bauarbeiten Rhonebrücke

Die Arbeiten im Abschnitt Gletsch-Realp konzentrierten sich auf folgende Teilarbeiten und Objekte:

– **Schneeräumungsarbeiten**

Sehr wenig Schnee im Mai 2007; Gruppe konnte für andere Arbeiten eingesetzt werden.

– **Steffenbachbrücke**

Montage im Mai mit neuem Sicherheitskonzept; Winde wurde zur Generalüberholung an Lieferant gebracht. Demontage bei sehr schlechten Wetterbedingungen. Neurevidierte Winde bewährt sich. Erstmals offizieller Besucheranlass; Teilnehmer 20 Personen.

– **Neubau Bahnhof Realp**

Mit grossen Anstrengungen fristgerecht auf Eröffnung fertig gestellt.

– **Verlegung Güterumschlag Realp**

Zur Bereitstellung des Baugeländes Werkstätte Realp wurde der Güterumschlag weitgehend verlegt (Portalkran/Treibstofflager/Rampen).

– **Gleisunterhalt**

Aufnahme des gesamten Streckenabschnittes Gletsch – Realp mit neuem elektronischem Messwagensystem; erste Auswertungen. Mehrwöchige Arbeiten für systematischen Unterhalt am Gleis (Nachregulierung, Kontrolle Befestigungen etc.). Gleiserneuerung im Scheiteltunnel; ca. 120 m Länge.

– **Unterhalt Bauwerke**

Definitive Sicherung des Stützwerkes bei km 57.380; Sanierung Stützwerk und Durchlass bei km 57.500; Notmassnahmen beim Durchlass km 52.000. Umfangreiche Zustandsaufnahmen bei allen Durchlässen durch Ib-Team; Erstellung einer Dringlichkeitsliste.

– **Planungsarbeiten**

Erarbeiten der 9 Nachträge für PGV Werkstätte Realp und Eingabe an BAV.
Planungsarbeiten für PGV Oberwald.
PGV Rhonebrücke (Bewilligung im Juli 2007 erfolgt).

– **Unterhalt technische Mittel**

Unterhalts- und Revisionsarbeiten an Maschinen, Geräten und Werkzeugen.
Sehr viel Aufwand für Bereitstellung der Dienstwagen
(Neubau Kranwagen 1 und Revision Kranwagen 2; Schienentransportwagen Skl etc.).

Projekt Oberwald – Gletsch:

Die Bauziele für das Projekt Oberwald – Gletsch sind in diesem Jahr bedeutend höher gesteckt worden als im vergangenen Jahr 2006. Die geplanten Bauarbeiten in der Zeit von Ende Juni bis Anfangs Oktober 2007 stellten grosse Anforderungen an einen optimalen Arbeitsablauf. Es galt, das Gleis unterhalb von Gletsch möglichst auf der gesamten Länge für die notwendigen Bauzugtransporte befahrbar zu halten. Eine besondere Schwierigkeit stellte sich diesbezüglich bei der Ausführung des kombinierten Längsgrabens für die Brauchwasserleitung und das Kabeltrasse rechts des Gleises. Diese aufwändigen Arbeiten verursachten einen Unterbruch des Gleises von km 41.800 bis 43.100 von rund sechs Wochen. In dieser Zeit konnten die Gleisbaustellen unterhalb der „Lammenbrücke“ nicht mit Bauzügen bedient werden. Trotz diesen schwierigen Bedingungen wurden gleichzeitig verschiedene Arbeiten ausgeführt.

Der erstmalige Einsatz des neuen Tmh 985 mit der ständigen Besetzung durch einen Lokführer hat sehr zum Erfolg der Bausaison beigetragen. Durch die ständige und intensivere Betreuung der Baugruppen durch DFB-Kadermitarbeiter ab Mitte Juli ist die Arbeitseffizienz deutlich angestiegen. Mit wenigen Ausnahmen haben die Baugruppen in diesem Jahr sehr gute Arbeit geleistet. Das oberste Ziel, die oft anspruchsvollen Bauarbeiten ohne Unfälle umzusetzen, haben wir in diesem Jahr ebenfalls erreicht.

Im Jahr 2007 waren rund doppelt so viele Mitarbeiter als bisher für das Projekt Oberwald – Gletsch tätig. Schlussendlich hat auch die Inbetriebnahme der renovierten Unterkunft und Kantine im «Blauen Haus» zum Erfolg beigetragen. Bei den Gleisbauarbeiten wurde der zweite Abschnitt im Kehrtunnel auf einer Länge von rund 300 m komplett umgebaut und erneuert. Diese Arbeiten verlangten einen grossen Einsatz unter schwierigen Bedingungen. Der enge Gleisbogen von 80 m Radius im Kehrtunnel wurde nach der Auswechslung des gesamten Oberbaues lückenlos verschweisst. Bei der «Lammenbrücke» galt es, die eichenen Brückenschwellen und die abgenutzten Zahnlamellen zu ersetzen. Im Abschnitt km 41.800 bis 42.700, somit auf 900 m Länge, wurden alle bestehenden Gleisjoche ausgebaut, das verunreinigte Schotterbett ausgehoben, die Gleisjoche wieder eingebaut und alle Schienenbefestigungen ersetzt. In den Kurvenabschnitten wurden die Schwellenabstände reduziert und die ursprünglichen Lamellen von 25 mm Stärke auf den 33 mm starken, zum Schienenprofil C gehörenden Typ ausgetauscht. Diese Massnahme führt zu einer verbesserten Gleisstabilität. Durch den oben erwähnten Unterbruch der Zufahrt konnten in diesem Abschnitt nur ca. 200 m Gleis eingeschottert und provisorisch gestopft werden. Im Zwischenabschnitt von km 42.700 bis 44.600 wurden teilweise bereits die neuen Schienenbefestigungen eingebaut und auf dem ganzen Abschnitt wurde der äussere Bereich des verunreinigten Schotterbettes abgetragen.

Bei den Bauwerken konnten ebenfalls wichtige Bauarbeiten in Angriff genommen werden: Die Sanierung der Brückenplatte der «Räterisbrücke», die Rekonstruktion der Stützmauer bei km 42.100, die neuen Gehstege beim Viadukt 43.900 und ein grosser Teil des neuen Gehsteiges auf der «Rottenbrücke» waren die wichtigsten Arbeiten an den Kunstbauten.

Aufgrund der baulichen Abhängigkeiten musste praktisch auf der gesamten Länge des bestehenden Gleises ein Längsgraben ausgehoben und wieder eingedeckt werden. In diesem rechts der Bahn angelegten Trasse von km 42.400 bis km 44.800 (Länge 2400 m) wurden die Brauchwasserleitungen und die Kabelschutzrohre verlegt. Alle 90 m wurde ein universeller Schacht vorgesehen. Diese massiven Schächte wurden alle an einem zentralen Ort an der Strecke vorfabriziert und nachträglich mit dem Kranwagen versetzt. Nur noch wenige Meter fehlen für das durchgehende Kabeltrasse von km 42.400 bis km 46.100 (Gletsch).



Schotterverlad unterhalb Gletsch

Bei den elektrischen Anlagen konnten ebenfalls grosse Ziele erreicht werden. Die funkgesteuerte Signalanlage beim Bahnübergang «Rotten» konnte nach umfangreichen Arbeiten noch im September in Betrieb gesetzt werden. Seit diese Sicherungsanlage in Betrieb steht, kann der Bauzug ohne die zwei zusätzlichen Begleiter in Richtung Oberwald verkehren. Im rund 550 m langen Kehrtunnel konnten die drei notwendigen Elektroverteilanlagen installiert und in Betrieb gesetzt werden. Später wird die Stromversorgung ab Gletsch sichergestellt. Die Bauverantwortlichen der DFB suchen sehr intensiv ein geeignetes, rund 1000 m langes Energiekabel für diese Erschliessung.

Die im letzten Jahr begonnene Durchforstungsaktion von km 42.600 bis 43.800 konnte im Frühsommer durch eine fachkompetente Arbeitsgruppe fortgesetzt werden. Im Spätherbst wurden alle Kleinholz-Räumarbeiten im bisherigen Rodungsbereich abgeschlossen. Rund die Hälfte der geplanten Rückhauaktion wurde nun bereits ausgeführt.

Das Bauprogramm 2007 war nicht nur das umfangreichste, sondern auch das erfolgreichste in der Geschichte der DFB. Trotz sehr hektischem Betrieb konnten die Bauarbeiten unfallfrei abgewickelt werden. An dieser Stelle bedanken wir uns für den grossen Einsatz aller Beteiligten.

6491 Realp, November 2007

Walter und Manfred Willi, Leiter Bauabteilung

BERICHT PERSONALDIENST

Auch im vergangenen Jahr war das Interesse von freiwilligen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen für unsere Dampfbahn ungebrochen. Die 97 Anmeldungen bedeuteten auch einen Mehraufwand für die Abteilungsleiter und bereiteten etwelche Mühe, sie den individuellen Wünschen entsprechend einzusetzen und auch einzuführen. Daher hat die Geschäftsleitung ein Konzept zur Aufnahme neuer Fronis erstellt:

- Jede Anfrage wird durch den Personaldienstleiter bearbeitet.
- Interessenten werden zu einer ganztägigen Informationsveranstaltung (Schnuppertag) nach Realp eingeladen:

- Vorstellen der Organisation
- Betriebsbesichtigung
- Fahrt mit Regelzug nach Gletsch
- Persönliche Gespräche und Interessenabklärung
- Wenn möglich, erste Kontakte mit Vertretern der Abteilungen
- Schlussgespräch und Tagesauswertung

2007 wurden zwei Schnuppertage durchgeführt. Obwohl auch jetzt noch nicht für alle der geeignete Arbeitsplatz gefunden werden konnte, darf das Konzept als Erfolg versprechend beurteilt werden. Durch den persönlichen Kontakt und den Eindruck anlässlich dieses Tages können die eigenen Möglichkeiten und Grenzen abgeschätzt und unsererseits das Potential der Teilnehmer besser erfasst werden.

Um die Wichtigkeit des Kadern zu unterstreichen hat die Geschäftsleitung beschlossen, die verschiedenen Stufen besser zu informieren und einzubinden. Ein entsprechendes Konzept wird erarbeitet, welches auch das Abteilungsübergreifende Verständnis fördern soll.

Der Saisonabschlussanlass der DFB AG fand am 20. Oktober statt. Das attraktive Angebot (Fahrt mit Dampfzug der Ballenbergbahn, Depot- und Modellbahnbesichtigung) hat 158 Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen angelockt.

Mit dem Aufbau einer zentralen Personaldatei möchten wir einen bessern Überblick über die verschiedenen Spezialisten, über Einsatzwünsche, erfolgte Schulungen, abgelegte Prüfungen und Zulassungen erhalten. Einerseits wird eine solche Kontrolle seitens BAV für das Zugspersonal gefordert, und andererseits vereinfacht dies auch unsere Übersicht und erlaubt die Ausstellung von Dienstausweisen und Funktionskarten.

Ein beträchtlicher Zeitaufwand wird zudem immer wieder eingesetzt für persönliche Beratungen, Konfliktgespräche, aber auch für die Suche nach Kadermitarbeitern, sei es im Bereich Betrieb oder Verwaltungsrat. Bei der DFB AG, wie auch im beruflichen Alltag sind wir uns bewusst, dass Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen das grösste Kapital einer erfolgreichen Unternehmung darstellen.

8498 Gibswil, im Januar 2008

Peter Schwarzenbach, Leiter Personaldienst

JAHRESRECHNUNG 2007

Bilanz per 31. Dezember	2007	%	2006	%
AKTIVEN				
Anlagevermögen				
Grundeigentum, Rechte	1	0.0	1	0.0
Unterbau	1 824 912	13.2	1 848 000	12.7
Oberbau	2 760 666	19.9	3 005 500	20.6
Feste Einrichtungen/Installationen	365 975	2.6	384 000	2.6
Gebäude (Hochbau)	2 333 785	16.8	2 208 000	15.2
Maschinen/Einrichtungen	242 976	1.8	226 000	1.6
Eisenbahn-Rollmaterial	5 076 260	36.6	5 284 200	36.3
Strassenfahrzeuge	0	0.0	5 000	0.0
Werkzeuge/Geräte	0	0.0	11 000	0.1
Büromaschinen/EDV/Büromobiliar	57 023	0.4	77 450	0.5
Unvollendete Objekte	453 278	3.3	647 318	4.4
Total Anlagevermögen	13 114 876	94.7	13 696 469	94.0
Umlaufvermögen				
Flüssige Mittel	473 634	3.4	440 801	3.0
Wertschriften, Beteiligungen	59 525	0.4	75 125	0.5
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17 927	0.1	133 532	0.9
Übrige Forderungen	2 439	0.0	88 065	0.6
Vorräte	154 000	1.1	110 000	0.8
Aktive Rechnungsabgrenzung	28 436	0.2	27 660	0.2
Total Umlaufvermögen	735 961	5.3	875 183	6.0
TOTAL AKTIVEN	13 850 837	100.0	14 571 652	100.0

PASSIVEN

Bilanz per 31. Dezember	2007	%	2006	%
Eigenkapital				
Aktienkapital	13 492 800	97.4	13 184 000	90.5
Kapitalerhöhung 2006, eingetragen 6.3.07	0	0.0	308 800	2.1
Partizipationskapital	37 000	0.3	37 000	0.3
Verlustvortrag	-1 812 656	-13.1	-1 624 751	-11.2
Jahresverlust	-81 271	-0.6	-187 905	-1.3
Total Eigenkapital	11 635 873	84.0	11 717 144	80.4
Fremdkapital				
Darlehen IHG Wallis	480 000	3.5	520 000	3.6
Darlehen IHG Uri (KB Uri)	315 000	2.3	335 000	2.3
Darlehen Privatperson	40 000	0.3	0	0.0
Darlehen + Hypotheken von Banken	557 000	4.0	573 000	3.9
Darlehen Stiftung Furka-Bergstrecke	0	0.0	198 000	1.4
Total langfristige Verbindlichkeiten	1 392 000	10.0	1 626 000	11.2
Bankschulden	0	0.0	150 980	1.0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	281 035	2.0	280 536	1.9
Übrige Verbindlichkeiten	4 872	0.0	71 284	0.5
Rückstellungen allgemein	205 000	1.5	395 000	2.7
Rückstellungen zweckgebunden	220 000	1.6	290 000	2.0
Passive Rechnungsabgrenzung	112 057	0.8	40 708	0.3
Total kurzfristige Verbindlichkeiten	822 964	5.9	1 228 508	8.4
Total Fremdkapital	2 214 964	16.0	2 854 508	19.6
Total Passiven	13 850 837	100.0	14 571 652	100.0

JAHRESRECHNUNG 2007

Erfolgsrechnung 1.1. – 31.12.	2007	%	2006	%
Ertrag Reiseverkehr	922 077	100.0	804 009	100.0
Aufwand Reiseverkehr	148 914	16.1	78 671	9.8
Bruttoergebnis	773 163	83.9	725 338	90.2
Personalaufwand				
Löhne	250 395	27.2	172 971	21.5
Sozialversicherungen	29 100	3.2	78 809	9.8
Verpflegung/Unterkunft/ü.Pers.Aufw.	193 347	21.0	150 204	18.7
Arbeitsleistungen Dritter	80 000	8.7	88 376	11.0
Total Personalaufwand	552 842	60.0	490 360	61.0
Betriebsergebnis I	220 321	23.9	234 978	29.2
Übriger Betriebsaufwand				
Raumaufwand	108 963	11.8	139 136	17.3
Unterhalt + Reparaturen	235 980	25.6	518 177	64.4
Fahrzeug- + Transportaufwand	56 233	6.1	80 081	10.0
Sachversicherungen	60 585	6.6	63 690	7.9
Energieaufwand/Entsorgung	33 055	3.6	45 343	5.6
Verwaltungsaufwand	203 528	22.1	255 146	31.7
Informatikaufwand	19 982	2.2	67 906	8.4
Werbeaufwand	80 793	8.8	132 169	16.4
Finanzerfolg	93 992	10.2	30 484	3.8
Erfolg betriebliche Liegenschaften	-7 390	-0.8	22 469	2.8
Steuern	500	0.1	0	0.0
Total übriger Betriebsaufwand	886 221	96.1	1 354 601	168.5
Betriebsergebnis II	-665 900	-72.2	-1 119 623	-139.3
Aktivierungen/Abschreibungen				
Aktivierungen	0	0.0	540 000	67.2
Abschreibungen	-443 756	-48.1	-349 746	-43.5
Total Aktivierungen/Abschreibungen	-443 756	-48.1	190 254	23.7
Betriebsergebnis III	-1 109 656	-120.3	-929 369	-115.6
Betriebsfremde Erlöse				
VFB-Beitrag	200 000	21.7	200 000	24.9
Spenden/Sponsoring	416 392	45.2	277 504	34.5
Arbeiten für Dritte	198 083	21.5	100 069	12.4
Erfolg Souvenirhandel	91 460	9.9	148 485	18.5
Erfolg «Dampf an der Furka»	-20 230	-2.2	-29 526	-3.7
a.o. Aufwand + Ertrag	142 680	15.5	-13 555	-1.7
Total betriebsfremde Erlöse	1 028 385	111.5	682 977	84.9
Erneuerung Oberwald – Gletsch				
Aufwand Oberwald – Gletsch	929 368	100.8	619 131	77.0
Ertrag Oberwald – Gletsch	-929 368	-100.8	-560 644	-69.7
Total Ern. Oberwald – Gletsch	0	0.0	58 487	7.3
Verlust	-81 271	-8.8	-187 905	-23.4

			2007	2006
1. Verpfändete Aktiven				
Grundstücke und Gebäude mit Buchwert von hypothekarisch belehnt mit			1 812 382 1 352 000	1 676 435 1 428 000
2. Brandversicherungswerte der Sachanlagen				
Immobilien			2 910 000	2 910 000
Rollmaterial			9 500 000	9 500 000
Fahrhabe			3 400 000	3 400 000
3. Genehmigte Aktienkapitalerhöhungen				
maximal			5 011 200	5 011 200
	Nennwert	Anzahl	Betrag	
Namenaktien, nominal	100	1 194	119 400	
Namenaktien, nominal	200	2 359	471 800	
Namenaktien, nominal	250	3 600	900 000	
Namenaktien, nominal	300	2 400	720 000	
Namenaktien, nominal	400	3 000	1 200 000	
Namenaktien, nominal	500	3 200	1 600 000	
Genehmigte Partizipationskapitalerhöhung				
maximal			983 000	983 000
Partizipationsscheine, nominal	200	4 915	983 000	
4. Eigene Aktien im Besitz der DFB				
Bestandeswert		151	50 950	66 550
	Nennwert	Anzahl	Betrag	
Namenaktien, nominal	100	11	1 100	
Namenaktien, nominal	200	1	200	
Namenaktien, nominal	250	43	10 750	
Namenaktien, nominal	300	31	9 300	
Namenaktien, nominal	400	29	11 600	
Namenaktien, nominal	500	36	18 000	

Die DFB AG besitzt weitere eigene Aktien im Nominalwert von CHF 8 400.-, welche ihr geschenkt wurden und nicht bilanziert sind.

5. 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.

6. Weitere Angaben

Der Ausweis der Jahresrechnung wurde angepasst. Die Anpassungen haben keinen Einfluss auf das Ergebnis. Zwecks besserer Vergleichbarkeit wurden die Vorjahreszahlen ebenfalls angepasst.

an die Generalversammlung der DFB Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG Oberwald

Als Revisionsstelle haben wir die Buchführung und die Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang, Seiten 23 bis 26) der DFB Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG für das am 31. Dezember 2007 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft. Die Prüfungsarbeiten sind am 4. April 2008 abgeschlossen worden.

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

Unsere Prüfung erfolgte nach den Grundsätzen des schweizerischen Berufsstandes, wonach eine Prüfung so zu planen und durchzuführen ist, dass wesentliche Fehlaussagen in der Jahresrechnung mit angemessener Sicherheit erkannt werden. Wir prüften die Posten und Angaben der Jahresrechnung mittels Analysen und Erhebungen auf der Basis von Stichproben. Ferner beurteilten wir die Anwendung der massgebenden Rechnungslegungsgrundsätze, die wesentlichen Bewertungsentscheide sowie die Darstellung der Jahresrechnung als Ganzes. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine ausreichende Grundlage für unser Urteil bildet.

Die Gesellschaft besitzt eigene Aktien im Umfange von nominal CHF 50 950. In Ermangelung frei verwendbarer Reserven wurde für die Anschaffungskosten, welche dem Nominalwert entsprechen, keine gesonderte Reserve gebildet, wie dies Art. 659a Abs. 2 OR vorschreibt.

Gemäss unserer Beurteilung entsprechen die Buchführung und die Jahresrechnung mit Ausnahme des im vorstehenden Absatz dargelegten Sachverhalts dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Wir empfehlen trotz dieser Einschränkung, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen, weil der Sachverhalt das Gesamtbild nicht grundlegend verändert.

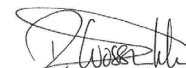
Ferner machen wir darauf aufmerksam, dass die gesonderte Reserve gemäss Art. 659a Abs. 2 OR aus künftigen Gewinnen nachträglich zu bilden ist. Wir weisen zudem darauf hin, dass der Erwerb eigener Aktien in Ermangelung frei verwendbarer Reserven eine nach Art. 680 Abs. 2 OR verbotene Kapitalrückzahlung darstellt.

Ohne unser Prüfungsurteil einzuschränken, verweisen wir auf die Anmerkung 5 im Anhang. Obwohl in den letzten Jahren negative Ergebnisse erzielt und die für die Geschäftstätigkeit erforderlichen Mittel nicht erarbeitet wurden, bilanziert die DFB Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG auf der Basis von Fortführungswerten. Die weitere Bilanzierung zu Fortführungswerten setzt voraus, dass das Budget 2008 eingehalten wird und die Liquidität auch weiterhin, unter anderem mittels Kapitalerhöhungen, sichergestellt wird. Falls diese Voraussetzungen nicht mehr gegeben wären, müsste die Jahresrechnung auf der Basis von Veräusserungswerten erstellt werden. Für diesen Fall machen wir den Verwaltungsrat auf die Vorschriften von Art. 725 OR aufmerksam.

PricewaterhouseCoopers AG



Peter Held
Leitender Revisor



Daniel Grossniklaus

Zürich, 19. Mai 2008



Offizielle Adresse für alle Bereiche

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG
Postfach 141
CH-6490 Andermatt
Telefon +41 (0)41 888 0040
Telefax +41 (0)41 888 0205
dfb-sekretariat@fu-be.ch
www.dfb.ch

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG

Reisedienst

Postfach 141
CH-6490 Andermatt
Telefon +41 (0)848 000 144
Telefax +41 (0)55 619 3039
reisedienst@fu-be.ch
www.dfb.ch

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG

Aktienregister

Postfach 141
CH-6490 Andermatt
Telefon +41 (0)41 888 0040
Telefax +41 (0)41 888 0205
dfb-aktienregister@fu-be.ch

