

# GESCHÄFTSBERICHT 2015



# GESELLSCHAFTSORGANE

## Verwaltungsrat

Künzli Ernst, Richterswil, Präsident	seit 28. Juni 2014
Kissling Franz, Bern, Vizepräsident	seit 28. Juni 2014
Brodmann Oskar, Hinwil, Mitglied	seit 28. Juni 2014
Bürker Peter, Benglen, Mitglied	seit 25. Juni 2011
Durussel Pierre-Philippe, Granges, Mitglied	seit 28. Juni 2014
Frech Robert, Würenlingen, Mitglied	seit 27. Juni 2015
Lerch Peter, Köniz, Mitglied	seit 28. Juni 2014
Knobloch Walter, D-Bad Bellingen, Mitglied	seit 25. Juni 2011
Stolz Theo, Tramelan, Mitglied	seit 25. Juni 2011

## Geschäftsleitung

Züllig Urs, Stäfa, Vorsitz	
Reto Brehm, Gelfingen, Leiter Bau	ab 1.5.2015
Willi Manfred, Goldau, Stv. Leiter Bau	
Gubler Werner, Grüningen, Leiter Betrieb	
Schubiger Thomas, Uetliburg, Stv. Leiter Betrieb	
Züllig Urs, Stäfa, Leiter ZfW a.i.,	
Bolliger Jürg, Spiez, Stv. Leiter ZfW	
Frech Walter, Malans, Leiter Werkstätte Uzwil	
Alther Martin, Eschenz, Leiter Finanzen	
Hansjürg Krapf, Gossau, Leiter Personal	
Wyss Robert, Au, Leiter Rückwärtige Dienste	
Urs Züllig, Stäfa, Leiter Marketing a.i.	ab 15.9.2015
Klarer Beat, Stans, Leiter Marketing	bis 15.9.2015
Hunn Kurt, Hedingen, Leiter Informatik	
Hannes Wanner, Winterthur, Leiter Sicherheit	ab 1.11.2015
Marcel Bänziger, Romanshorn, Normen / Stv. Leiter Sicherheit	ab 1.11.2015
Jörg Wiederkehr, Dänikon, Controlling	ab 1.12.2015

## Revisionsstelle

Pricewaterhouse Coopers AG  
Birchstrasse 160, 8050 Zürich  
T + 41 58 798 44 00

## Sehr geehrte Aktionärin, sehr geehrter Aktionär

Dass die Dampfbahn Furka-Bergstrecke touristisch und wirtschaftlich für die beiden Kantone Uri und Wallis, im Speziellen aber für das Urserental und das Obergoms, von zentraler Bedeutung ist, steht für den Volkswirtschaftsdirektor des Kantons Uri nach seinen eigenen Worten ausser Zweifel. Als «Juwel» hat er sie in seiner letztjährigen Grussbotschaft des Kantons an die Aktionäre bezeichnet. Dem können wir nur beipflichten, denn, weshalb sonst könnten so viele Freiwillige jedes Jahr motiviert werden, Hand anzuzeigen, um dieses «Schmuckstück» seinen Liebhabern immer wieder von seiner besten Seite - und in Aktion - zu präsentieren. Eine Frage bleibt dabei für mich allerdings noch unbeantwortet: Weshalb finden sich in den Führungsgremien der drei verantwortlichen Organisationen (DFB AG, VFB, SFB) keine Vertreter der beiden Standortkantone. Die Bahn wird von «Auswärtigen» geführt, betrieben, gewartet und weiterentwickelt. Eigentlich müssten doch die Standortkantone das grösste Interesse am Erhalt dieses Idylls und Wirtschaftsfaktors haben und unsere Anliegen personell, kulant bei politischen Entscheiden und zudem finanziell grosszügig unterstützen. In dieser Hinsicht könnte unbestritten noch einiges mehr getan werden. Wir versuchen deshalb mit Auftritten von bekannten Persönlichkeiten aus den Anliegerkantonen in breiten Kreisen auf unsere «gute Sache» aufmerksam zu machen und erhoffen uns daraus für die Zukunft mehr Gehör und einen grösseren Zuspruch der Direktbetroffenen.

Im letzten Geschäftsbericht sprachen wir von Planbarem und von Grössen, welche wir nicht selber steuern können. Demgemäss hatten wir im abgelaufenen Jahr unsere Aufwandseite der Erfolgsrechnung einigermaßen gut «im Griff». Nach wie vor zu schaffen macht uns dagegen die Ertragsseite und zwar derjenige Teil, welcher massgebend ist für das ordentliche Betriebsergebnis. Dieser hängt nämlich direkt mit der Anzahl beförderter Fahrgäste zusammen. Wer geglaubt hat, dass schönes Wetter und ein erweitertes Zugangebot für eine erhöhte Nachfrage ausreichen, hat sich – wie wir selbst teilweise auch – getäuscht: Es kann nämlich auch zu heiss sein, was es letztes Jahr über weite Strecken denn auch war. Dies hielt insbesondere ältere Menschen davon ab, grössere Ausflüge zu unternehmen. Kommen dann noch weitere ungünstige Rahmenbedingungen dazu, so können diese auf die Fahrgastfrequenzen bereits einen markanten Negativeffekt zur Folge haben. Im letzten Jahr müssen wir unter diesem Titel leider auch die Aufhebung des Euro-Mindestkurses, sowie die Sperrung der Schöllenen erwähnen. Ersterer hatte insbesondere auf Reisende aus dem Euro-Raum einen verteuernenden Effekt und hielt viele potentielle Fahrgäste von einer Fahrt mit unserer Dampfbahn ab. Eine wichtige Erkenntnis bleibt: Wir können uns einem generellen Trend genau so wenig entziehen, wie andere «Ausflugsbahnen» auch; ungünstige Rahmenbedingungen können durch gezielte Marketingaktivitäten nur bis zu einem gewissen Grad kompensiert werden. Unsere breit angelegte Gästebefragung hat uns aber auch

## VERWALTUNGSRAT

aufgezeigt, auf welchem Weg in erster Linie mehr Passagiere auf unsere Bahn zu bringen wären; es ist dies nämlich der Naheliegendste, über die sog. «Mund-zu-Mund-Propaganda». Eine überwiegende Zahl von Befragten hat nämlich angegeben, über Freunde, Bekannte oder Verwandte auf das tolle Erlebnis aufmerksam gemacht worden zu sein. In diesem Sinne rufe ich auch Sie, liebe Aktionärinnen und Aktionäre dazu auf, aktiv in Ihrem Verwandten- und Bekanntenkreis Werbung für unsere Bahn zu betreiben. Vielleicht schaffen wir es dadurch ja doch noch, gegen den Strom

zu schwimmen oder wenigstens dem Strom etwas entgegen zu halten. Es bleibt für uns nach wie vor das erklärte Ziel, in absehbarer Zukunft einmal ein Jahresergebnis mit mindestens einer «schwarzen Null» zu erzielen.

Ich danke Ihnen schon heute für Ihr Engagement als Kapitalgeber und «Botschafter», sowie für Ihre Treue zu unserer Bahn.

Ernst Künzli  
Verwaltungsratspräsident DFB AG



## DIE SAISON 2015

Die DFB kann 2015 insgesamt auf ein intensives, aber erfreuliches Jahr zurückblicken.

Der Bahnbetrieb konnte praktisch störungsfrei abgewickelt werden. Als einziger Wermutstropfen waren die Frequenzen trotz eines rekordverdächtigen Sommers rückläufig, was sich auch im Ergebnis niederschlug. Der starke EURO und die Schöllenenensperrung zu Beginn der Saison haben sich hier negativ ausgewirkt. Nebst der Dauerbaustelle Schöllenen waren entlang unserer Strecke auch die Bauarbeiten an den Kraftwerksprojekten Gletsch - Oberwald sowie Geren II in Realp deutlich sichtbar und hörbar.

Glücklicherweise blieb die DFB auch 2015 vor schweren Unfällen und Unwetterschäden verschont. Die zahlreichen Infrastrukturprojekte konnten somit ohne Behinderungen planmässig umgesetzt werden.

Die im Sommer durchgeführte Gästebefragung ergab sehr positive Rückmeldungen. Das Fazit ist klar: Sind die Gäste mal an der Furka, sind sie begeistert - die Kunst für die ganze Organisation und das Marketing im Besonderen bleibt es, genügend Fahrgäste anzulocken. Am 29. und 30. Juli wurde unsere Bahn vom



Bundesamt für Verkehr (BAV) im Rahmen der Sicherheitsüberwachung einem Wiederholaudit unterzogen. Die vorgängige Betriebskontrolle der Infrastruktur wurde bereits vorher erfolgreich absolviert. Das Audit-Team hat der DFB aufgrund der Stichprobe ein hohes Mass an Professionalität, Engagement und Bewusstsein für Sicherheitsaspekte bestätigt. Ebenso wurden die Fortschritte gegenüber dem Audit 2013 gewürdigt, gleichzeitig aber darauf hingewiesen, dass mit der Einführung des Sicherheitsmanagement Systems (SMS) und dessen Verankerung in der DFB noch grosse Schritte bevorstehen.

Nach Saisonschluss konnte am 23. Oktober bei hervorragenden Wetterbedingungen als Highlight seit vielen Jahren erstmals wieder eine kommerzielle Dampffahrt über den Oberalppass nach Disentis durchgeführt werden.

### **Bis zur Betriebsaufnahme**

Bereits im Frühling zeigte sich, dass die Schneeräumarbeiten eher bescheiden ausfallen würden. Ausnahme war die Zone vom Tunnelportal bis zur Haltestelle Muttbach, hier gab es Lawinenkegel von über 10 Metern Höhe zu räumen. Am Montag

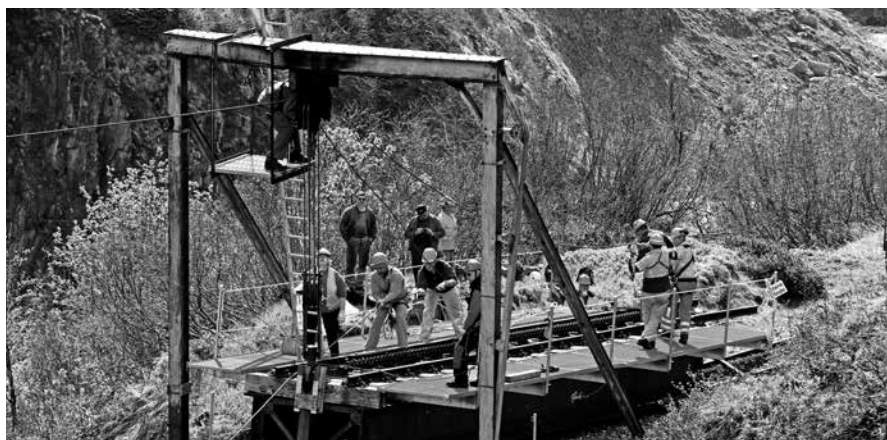


8. Juni 2015 konnte in der Station Muttbach der letzte Schnee gefräst und die Signale und Weichenstellhebel aufgestellt werden.

Die Steffenbachbrücke wurde termingerecht montiert. Dieses Jahr konnte für die hydraulischen Winden kein Strom von der Wasserfassung bezogen werden. Die Freileitung Passstrasse – Wasserfassung war im Winter beschädigt worden. Als Ersatz musste ein Notstromaggregat eingemietet und an die Brücke transportiert werden.

## Fahrplanbetrieb

Die Betriebsaufnahme verlief unspektakulär und effizient. Vor dem Saisonbeginn gab es im Bereich der Publikumsanlagen ein DFB-internes «Mini Audit». Vertreter aller relevanten Abteilungen fanden auf ihrem Rundgang durch unsere Publikumsanlagen zahlreiche Verbesserungsmöglichkeiten. Viele konnten bis Saisonöffnung erledigt werden, andere wurden im Laufe der Saison umgesetzt, grössere Projekte wurden für die Saison 2016 vorgemerkt. Das neue



Die restlichen Bauwerke und das Gleis auf allen Streckenabschnitten haben den Winter ohne weitere Schäden überstanden und so konnte die Betriebsaufnahme 2015 wiederum planmässig erfolgen.

Kassensystem funktionierte ab Saisonbeginn einwandfrei und wurde vom Shop- und Schalterpersonal gut aufgenommen.

Der Sommer 2015, insbesondere aber die Juli Hitze mit seinen rekordverdächtigen Temperaturen, brachte nicht nur den Lawinschnee in Muttbach zum schmelzen. Die Waldbrandgefahr stieg ebenso rapide an. Zahlreiche Kantone, darunter Uri und Wallis, erliessen absolute Feuerverbote im Freien. Dank einem ausgeklügelten Beurteilungssystem, unserer Sprinkler Anlage, und







einer erfahrenen Leitung und Mannschaft im Löschzugsinsatz, gelang es aber den Zugsbetrieb ohne Einschränkungen mit Dampf zu fahren. Dazu beigetragen hat auch die neue Kohle aus Wales, welche wesentlich weniger glühende Partikel aus dem Kamin ausstösst.

Leider brachte die Hitzewelle die Gäste nicht in der erhofften Zahl in die kühleren Berge zur Dampfbahn. Offenbar zogen die Unterländer ein kühlendes Bad in Seen und Flüssen vor. Andere «genossen» den Stau vor beiden Portalen des Gotthard Strassentunnels, welcher an einzelnen Tagen kumuliert deutlich über 10 Kilometern betrug... dies bei gleichzeitig halbleeren Zügen auf der DFB - schade...

Wegen eines Defekts der Dampflok für Zug 131 vor der Abfahrt am 15.7.2015 musste der Betrieb an diesem Tag komplett umgestellt

werden. Dank umsichtigem Handeln der Beteiligten (Loktausch mit Zug 128 und Führung desselben ab Gletsch mit Diesellok) konnten trotzdem alle Züge geführt werden, allerdings mit Verspätungen von bis zu 2 Stunden.

## **Extrafahrten und Anlässe**

### **Mitarbeiter Anlass – Nachtfahrt auf die Furka**

Am 31. Juli fuhren rund 100 DFB-Mitarbeiter aus allen Bereichen mit einem Extrazug mit Dieseltraktion von Oberwald auf die Furka zum gemütliches Fondueplausch. Auf das obligate Höhenfeuer zum Schweizer Nationalfeiertag musste wegen Brandgefahr verzichtet werden. Dies tat dem regen Gespräch und gemütlichen Beisammensein jedoch keinen Abbruch. Viel zu schnell verflog der gelungene Abend bis zur nächtlichen Rückfahrt nach Realp mit Ankunft gegen 23 Uhr.

### Swiss Alps Classic Express (SACE)

2015 absolvierte dieser aussergewöhnliche Zug dreimal die ganze Strecke des Original Glacier-Express von Zermatt nach St. Moritz und zurück - natürlich über die Furka. Als besondere Attraktion war der offene Wagen «Open Air» der MGBahn am Zug - im Bild geniessen die Passagiere gerade die Fahrt über die Rottenbrücke unterhalb Gletsch.



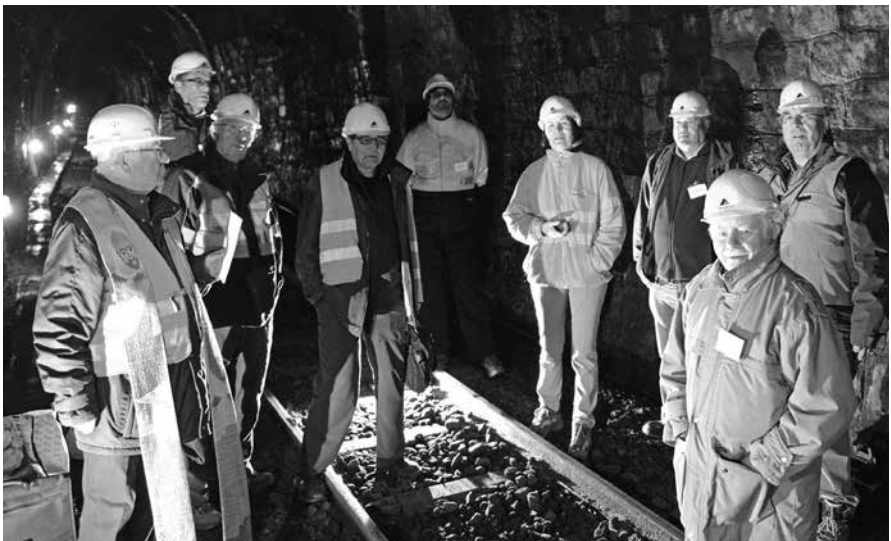
### Der Furka-Scheiteltunnel wurde 100 Jahre alt

Am 25. September 1915 um 21:30 wurde der Furka-Scheiteltunnel durchbrochen. Der

Durchschlag dieses für die alpine Ost-West Verbindung zentralen Bauwerks jährte sich somit 2015 zum 100. Mal. Die DFB feierte den 100. Geburtstag dieses einst für den legendären Glacier Express und heute für unsere Bahn zentralen Alpendurchstichs mit einer kleinen, würdigen Feier mit geladenen Gästen aus Politik, Tourismus, Medien und den eigenen Reihen und zwar exakt am Jahrestag, nämlich am Freitag 25. September 2015.

### Film-Dreharbeiten bei der DFB

Das Schweizer Fernsehen drehte zur NEAT-Eröffnung einen Spielfilm über den Bau des ersten Gotthard-Bahntunnels. Dazu fanden am 21. September in Gletsch und am 22./24. September in Tiefenbach von früh bis spät Dreharbeiten bei der DFB statt. Mit riesigem logistischem Aufwand wurden mit zeitgerecht gekleideten Personen, viel Requisiten, einem DFB Extrazug, einem Eselgespann und mehreren Pferdefuhrwerken Szenen aus dem Spielfilm gedreht.







### Nach der Saison

Die Einwinterung der Strecke und Rückzug der Steffenbachbrücke konnten dank trockenem Herbstwetter bei idealen Bedingungen durchgeführt werden. Die nicht für den Unterhalt in Realp benötigten Holzkastenwagen wurden ins Winterquartier Göschenen (Schöllenenbahndepot) resp. nach Brig (Vispersand) überführt.

### Mit dem Dampfextrazug nach Disentis

Nach Saisonschluss kam es am 23. Oktober 2015 als krönender Abschluss der diesjährigen Fahr-saison zu einer Dampffahrt über den Oberalp-pass nach Disentis und zurück. Dieser Charter Zug wurde auf Bestellung der «Railway Touring Company» aus England geführt. Es handelte sich dabei um den exklusiven Höhepunkt einer mehrtägigen Schweizer Reise dieses Veranstalters – immerhin gab es seit den 60-er Jahren nie mehr Sonderfahrten mit Dampf am Oberalp.

Das Kader der DFB AG traf sich Ende November zur jährlichen Standortbestimmung in Winterthur, gefolgt von einem Besuch der Dampfmaschinensammlung. Ebenso führten die Abteilungen Betrieb und ZfW ihre Jahresveranstaltungen mit Rück- und Ausblick durch.



Nebst den intensiven Bauvorhaben der Werkstätterweiterung, der Sanierung mehrerer Kunstbauten und der Sanierungsetappe im Scheiteltunnel galt wiederum ein grosser Teil der Arbeitsleistung der Überwachung, dem Unterhalt und der Erneuerung der Bahntechnikanlagen.

### Totalumbau Strecke Furka-Tiefenbach

Das augenfälligste Projekt war die Oberbauerneuerung auf der Strecke Furka-Tiefenbach zwischen km 54.180 bis 54.480. Damit wurden weitere 300 Meter des hundertjährigen Zahnstangengeleises durch neues Oberbaumaterial mit dem Schienenprofil VST-C und 33 Millimeter starken Zahnstangenlamellen ersetzt. Wie seit vielen Jahren üblich, beteiligten sich nebst bewährten VFB-Sektionen wiederum drei Gruppen von Lernenden der Ausbildungsorganisation Login daran. Erstmals seit mehreren Jahren gelangte die revidierte Stopfmaschine Matisa BL09 wieder einmal erfolgreich zum Einsatz.



### Ersatz Weichen 57 und 58 im Bahnhof Realp

Die beiden bestehenden Weichen mit Kreuzungsverhältnissen 1:4,5 und Radien von 60 Metern stammten von der Berninastrecke der RhB. Sie leisteten seit 1996 gute Dienste zum Umfahren der Züge in Realp. Die Befahrbarkeit der zukünftigen Dampflokomotiven HG 4/4 wäre über diese Weichen nicht möglich gewesen. Deshalb wurden sie im Frühling durch zwei von der RhB und MGB übernommene Weichen mit  $n=1:7$  und  $R=80$  Meter ersetzt.



### Überwachung

Zu den routinemässigen Überwachungstätigkeiten gehörten die Streckenkontrollen (Pflicht- und Sonderkontrollen). Viele Kleinreparaturen konnten durch das Streckenwärterteam direkt vor Ort erledigt werden. Die Messfahrt mit dem Gleismesswagen am 20. Juli zeigte, dass sich der Zustand des Oberbaus im Verlauf der letzten Jahre weiter verbessert hat und sich im Rahmen der verordneten Vorgaben bewegt. Die auf den ausgewerteten Diagrammen festgestellten Mängel wurden verifiziert und flossen noch zu einem grossen Teil in die nachfolgenden Wochen-Bauprogramme ein.

Der stellwerktechnische Teil der Weichen wurde anlässlich der Auswinterungsmassnahmen durch das SA-Team inspiziert, der Fahrbauteil der Weichen und Zahnstangeneinfahrten in der Woche 34 durch einen Spezialisten. Korrekturmassnahmen an Radlenkern und Einstellungen an Einfahrlamellen wurden unmittelbar nach den Kontrollen angegangen.



Die Kontrollen der Innenanlagen der Relais-Stellwerke erfolgten durch das SA-Team nach den Unterhaltsrichtlinien der SBB. Fällige Installationskontrollen an den Niederspannungsanlagen wurden durch Fachspezialisten durchgeführt und festgestellte Mängel in der Folge behoben. Es wurden keine personengefährdenden Mängel festgestellt. Die Funktionen der Durchgangsbeleuchtungen im Kehrtunnel und im Scheiteltunnel wurden anlässlich der Streckenkontrollen geprüft und defekte Leuchtmittel ausgetauscht. Gleichzeitig erfolgte die Reinigung der Fluchtwegbeschilderungen.

Auf den Strecken Oberwald-Gletsch und Muttbach-Realp existieren Streckentelefonnetze als Redundanz zum Mobiltelefonnetz, welches jedes Jahr Ausfälle erleidet. Ohne Rückfallebene würde der ordentliche Bahnbetrieb verunmöglicht. Diese Lokalbatterietelefone benötigen regelmässige Kontrollen, Pflege und Ersatz der Batterien. Auf den Strecken Oberwald-Muttbach und Tiefenbach-Realp wurden Kontrollen an den Erdungsanlagen durchgeführt, die Mängel ebenfalls bei dieser Gelegenheit behoben.

### **Unterhaltsarbeiten an der Fahrbahn und an der Strecke**

Nicht minder wichtig sind auch die zahlreichen, kleineren Massnahmen an der Strecke, welche während der Saison ausgeführt werden konnten.

### **Vegetationskontrolle**

Die Vegetationskontrolle ist wohl das Gebiet mit dem breitesten Tätigkeitsfeld und mit der Möglichkeit, unter Anleitung der Mitglieder der Vegetationsgruppe auch grössere Gruppen ohne Spezialkenntnisse einzusetzen. In der Kalenderwoche 33 leisteten 35 Lernende der Firma AXPO diese Unterstützung. Die Vegetationsprogramme umfassen:

- Zurückschneiden Gebüsch
- Mähen der Grünflächen
- Reinigen der Stützmauern
- Räumen Wassergräben und Bachdurchlässe
- Räumen brennbares Material aus den brandgefährdeten Abschnitten
- Forstarbeiten
- Chemische Vegetationskontrolle mittels Blatt-Herbizid



### **Bahnübergang Bogen Oberwald, absenkbare Zahnstange**

Nach dem Einbau und der Inbetriebnahme im Frühling funktionierte der Bahnübergang mit der absenkbaren Zahnstange über eine längere Zeitspanne hinweg einwandfrei. Die Hitzeperiode mit den daraus folgenden Materialausdehnungen brachte einige Probleme mit sich. Im Verlauf des Winters werden sie beim Hersteller auf präzisen Maschinen den aktuell geltenden Werten angepasst. Diese Massnahme wird der Anlage in der nächsten Betriebsaison einen störungsfreien Betrieb ermöglichen.

### **Bewässerungs- und Löschanlage BLA**

Die auf der Strecke Oberwald-Rhônequelle zwischen Kilometer 42 und 44 installierte Bewässerungs- und Löschanlage funktionierte gut. Dies erleichterte die anspruchsvolle Situation hinsichtlich der grossen Hitze und der daraus entstandenen Brandgefahr während des Sommers. Eine professionelle

Inbetriebnahme, regelmässige Unterhaltsarbeiten und eine geringfügige Anpassung der automatischen Steuerung verbesserten die Verfügbarkeit dieser Anlage zusätzlich.

### **Materialbeschaffung**

Für den Ersatz des Bahn-Oberbaus ist die DFB darauf angewiesen, alle Gelegenheiten wahrzunehmen, um geeignetes gebrauchtes Oberbaumaterial übernehmen zu können. Solche Gelegenheiten fallen oft auch spontan an, deshalb können die anfallenden Kosten für Transporte und Einsätze der Mannschaften oft nicht hinreichend budgetiert werden. Aus dem Umbau der MGB-Strecke Ulrichen-Obergesteln konnten wir dieses Jahr 1'800 Meter sehr gut taxierte Schienen VST36 übernehmen. Die Gleisjoche wurden durch DFB-Mitarbeiter in Reckingen VS während vier Wochen zerlegt, der Strassentransport nach Gletsch konnte noch Anfang November durchgeführt werden. Diese Schienen sind für die Erneuerung im Scheiteltunnel reserviert.



### **Systematischer Unterhalt im Scheiteltunnel**

Um das 100-jährige Bauwerk fit zu halten sind intensive Unterhalts- und Sanierungsarbeiten erforderlich. Die Bauabteilung plante während dreier Wochen im September jeweils an den zugsfreien Tagen von Montag bis Donnerstag intensive Sanierungsarbeiten im Tunnel. Die Bauetappe 2015 konnte erfolgreich realisiert werden.

### **Sicherheit**

Die Arbeiten im Gefahrenbereich der Bahn wurden lückenlos mit Sicherheitsdispositiven gemäss RTE 20100 organisiert und umgesetzt. Die Arbeiten auf der Strecke konnten unfallfrei ausgeführt werden.

### **Projekte**

#### **Werkstätteerweiterung Realp**

Die Arbeiten am Werkstattgebäude standen im Jahr 2015 zunehmend im Zeichen

von spezialisierten und fein gegliederten Arbeitsschritten. Für die Bauführung der Fassadenmontage stellte sich aus den Reihen der ständigen Mitarbeiter ein Spezialist zur Verfügung. Die Spezialisierung der Arbeiten eröffnete wieder vermehrt Möglichkeiten, potenzielle Materialsponsoren anzufragen, dies geschah in vielen Fällen erfolgreich und es konnten grössere Geldbeträge eingespart werden. Bauführung und Ausführung von Flachdachabdichtung und Dachrandabschluss konnten zu vorteilhaften Bedingungen extern vergeben werden. Aktivitäten im Innern des Gebäudes stellten an alle Beteiligten vermehrt Ansprüche an Koordination und Rücksichtnahme, da die Räume bereits eingerichtet sind und intensiv genutzt werden.

Der Umstand, dass die DFB über viele Spezialgeräte (für Kernbohrungen, Schweißungen etc.) und einen grossen Bestand und Gerüst-





material verfügt, machte sich sehr bezahlt, es konnte damit ein grosser zusätzlicher Anteil an Eigenleistungen erbracht werden.

Zur Fertigstellung der Werkstätte-Erweiterung fehlen im Wesentlichen noch diese Positionen:

- Montage der Fassadenverkleidung auf 4 Flächen
- Verputzarbeiten an der Fassade Untergeschoss
- Fertigstellung Heizungsanlage
- Ergänzungen Sanitäranlage
- Umsetzung Massnahmen Arbeits- und Brandschutz

Die Fertigstellung dieser Anlageteile wird im Gegensatz einiger Positionen der Bau-saison 2015 wieder zum grössten Teil mit Freiwilligen ausgeführt werden können. Die

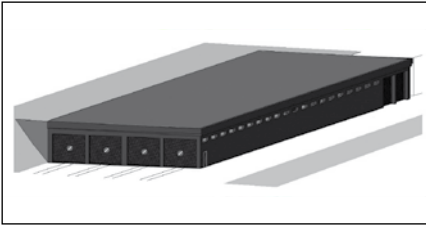
restlichen Fassadenflächen, insbesondere auf der Seite der Bekohlungsanlage, sind mit vielen Installationen ausgerüstet, welche für den Bahnbetrieb unentbehrlich sind. Diese werden für das Stellen des Arbeitsgerüsts und für die Montage der Fassadenverkleidung vorübergehend entfernt und vor Juni 2016 wieder montiert. Auch werden die Fassadenarbeiten im Bereich der Drehscheibe die Benützung der Gleise in der Werkstatt behindern. Die Montage der Fassadenverkleidung bedingt folglich eine noch intensivere Abstimmung mit den Nutzern des Gebäudes. Für die Ausführung der restlichen Fassadenarbeiten kommt somit nur der Zeitraum vor der Betriebseröffnung 2016 in Frage.

Es ist das erklärte Ziel, alle Anlageteile bis zur Eröffnungsfeier im September 2016 fertig zu stellen.



### **Wagenremise Realp**

Am 21. April 2015 konnte als wichtiger Meilenstein das Plangenehmigungsdossier für die künftige Wagenremise Realp dem Bundesamt für Verkehr eingereicht werden. Auf Verlangen des Amtes wurden diverse Fragen beantwortet und präzisiert. Mit einer Verfügung darf im Sommer 2016 gerechnet werden.



### **Aufstockung Sanitärtrakt**

Die Aufstockung des Sanitärtrakts konnte dank guter Vorbereitung und intensivem Einsatz unserer Baugruppen aus verschiedenen Sektionen innerhalb des vorgesehenen Zeitraums erstellt werden. Sie passt sich in ihrer Holzbauweise harmonisch an das bestehende Gebäude an. Mit dieser Erweiterung können zwei seit langem gehegte Wünsche erfüllt werden: Mehr Platz für Kleiderkästchen für unsere häufig im Einsatz stehenden Fronis und ein zentraler DFB Archivraum.



### **Blauhaus verkauft**

Das Blauhaus konnte im Geschäftsjahr an eine der DFB nahestehende Privatperson veräußert werden, welche das Haus im Rahmen einer Gesamtentwicklung von Gletsch sanieren und einer neuen Nutzung zuzuführen beabsichtigt. Das Blauhaus erlebte im Rahmen des Filmdrehs«Gotthard» am 21. September als Kulisse nochmals einen Höhepunkt und war wohnlich mit Vorhängen dekoriert. Bild: Blick zurück aus dem Blauhaus auf den ausfahrenden Gletscher Zug.



# ROLLMATERIAL

## Betriebliches

Die Fahrleistungen der Saison 2015 konnten ohne grössere Störungen erbracht werden. Die Laufleistungen der einzelnen Triebfahrzeuge sind im Abschnitt Kennzahlen dargestellt. Das reparaturbedingte Fehlen des Tmh 985 hat sich in deutlich höheren Laufleistungen der Mietlok HGm 61/62 der MGBahn niedergeschlagen.

## Rollmaterial Mutationen

Von der RhB konnte die ehemalige Arosa Schleuder Xrotm 9216 mit dem Spitznamen «Schleuderina» übernommen werden.

## Revisionen & Unterhalt

Die Dampflokomotive HG 3/4 Nummer 1 durchlief im Winter 2014/2015 eine Revision I. An den übrigen Maschinen wurde der normale Winterunterhalt ausgeführt. Die Draisine Xmh 4961 erstrahlte seit Frühjahr 2015 nach einer Revision R3 wieder in neuem Glanz. Der neue Löschwagen X 2982 konnte rechtzeitig zur Saisonöffnung in Betrieb genommen werden. Schliesslich durchlief der B 4267 als erster der von der MGBahn übernommenen Mitteleinstiegswagen das Retrofit Programm mit Neuanstrich, der B 4272 folgt im Winter 15/16.



Von der MGBahn konnten im Verlaufe 2015 folgende Fahrzeuge übernommen werden: Mitteleinstiegswagen A 4162 / A4163 / A 4167 sowie der Bt 4291 als Steuerwagen passend zum Schöllenenbahntriebwagen BDeh 2/4 41. Kurz vor Jahresende traf schliesslich noch der Packwagen D 4542 ein, welcher ab der Saison 2016 im Dieselzug zum Einsatz gelangen soll. Die Bereinigung des Personen- und Dienstwagenparks gemäss Rollmaterialstrategie wurde auch 2015 durch Abgaben und Verschrottungen weitergeführt.

## Personelles

Jakob Knöpfel und Rolf Lang sind infolge Erreichens der Altersgrenze aus dem Fahrdienst ausgeschieden und wurden gebührend verabschiedet.

## Wagen

Der Wagenunterhalt konnte nach der Verpflichtung von Stephan Stauber als Ressortleiter Wagen auf eine neue Basis gestellt werden. Im Verlaufe des Jahres gelang es so, das Team der freiwilligen Mitarbeiter im Wagenunterhalt wieder zu reakti-

vieren und sowohl Quantität als auch Qualität im Wagenunterhalt deutlich zu steigern. Im Herbst wurde schliesslich eine Mehrjahresplanung Unterhalt für alle Personen- und Dienstwagen erstellt. Zwecks Ausbildung und vertiefter Zusammenarbeit mit der Matterhorn Gotthard Bahn verbrachten A. Schuler und S. Stauber eine Woche im Rollmaterialunterhalt in Andermatt.

#### **Werkstätte Uzwil / Projekt HG 4/4**

In Uzwil wurden 2015 über 8'500 Werkstattstunden sowie über CHF 300'000 in die beiden Vierkuppler HG 4/4 704 und 708 investiert. Der Kessel zur Lok 704 ist (ausgenommen Aschekasten, Rost und Isolation/Verschalung) fertiggestellt und zur Druckprobe bereit. Der Neubau des Wasserkastens rechts ist weit fortgeschritten. Auch die Montagearbeiten am Rahmen kamen gut voran. An einer Besprechung mit dem BAV am 14. Juli konnte die prinzipielle Einigung über das Zulassungsprozedere der HG 4/4 erzielt werden. Das Team in Uzwil hat das Ziel vor Augen, Lok 704 spätestens im Frühsommer 2017 nach Realp zur Inbetriebsetzung zu überführen.

#### **Wagenwerkstätte Aarau der VFB Sektion Aargau**

Der ABD 4554 kehrte im Sommer 2015 nach einer Hauptrevision R3 wieder nach Realp zurück. Die Wiederinbetriebnahme verzögerte sich aufgrund technischer Probleme, der Wagen ist aber in altem Glanz ab Saison 2016 wieder an der Furka im Einsatz. Im Gegenzug wird der AB 4453 im Sommer 2016 zur fälligen Revision nach Aarau überführt. Der AB 4462 befindet sich im Wiederaufbau und soll auf die Saison 2016 hin die Einführung der I. Klasse im Gegenzug ermöglichen. Der nicht mehr benötigte ehemalige Hilfswagen II X 2917 wurde nach Aarau verbracht und wird dort zum BD 2503 aufgearbeitet. Einmal mehr soll an dieser Stelle der VFB Sektion Aargau mit ihrer Wagenwerkstätte für die ausgezeichnete Zusammenarbeit und die grosszügige Unterstützung der DFB AG mit hervorragend revidierten Personenwagen gedankt werden. Diese tragen viel zum authentischen Nostalgieerlebnis an der Furka bei. Nicht zu vergessen ist auch der Dank für das Gastrecht in der Wagenwerkstätte als beliebter Treffpunkt für Sitzungen alle Art.



## Personal

Walter Willi ist auf Ende Mai aus gesundheitlichen Gründen als Leiter der Abteilung Bau zurückgetreten. Als Nachfolger konnte Reto Brehm gewonnen werden. An dieser Stelle sei ein grosser Dank an unseren Leiter Bahntechnik, Manfred Willi, gerichtet, der als Stellvertreter mit namhafter Unterstützung von Werner Gysi und Manfred Lörtscher, beide Ämter über 2 Jahre, erfolgreich ausgeübt hatte.

Beat Klarer trat per Mitte September von seiner Aufgabe als Marketing Leiter der DFB AG zurück und übernahm im ZV die Marketing Aktivitäten des Vereins Furka Bergstrecke. Die DFB AG dankt Beat Klarer für sein Engagement in den letzten knapp zwei Jahren. Urs Züllig, Geschäftsführer DFB AG, leitet die Marketing Abteilung der DFB bis zur Ernennung eines neuen Marketingleiters ad interim.

Auch in zwei weiteren Bereichen gingen mit der Saison 2015 langjährige Engagements für die DFB zu Ende. Hannes Hoffelner verlässt nach 11 Dienstjahren Aufbauarbeit als Pächter das Berghaus Furka- dieses wird ab Saison 2016 durch die DFB selbst betrieben. Auch im Souvenir Handel gab es mit dem Rücktritt von Martin Fränsing grössere Veränderungen – Lager und Logistik wurden per Ende Saison zum Reisedienst nach Schänis verlagert.

Im Berichtsjahr erschien nach längeren Vorbereitungsarbeiten im April erstmals der elektronische Newsletter «Furka 2160». Damit haben wir einen Informationskanal für Mitarbeitende geschaffen, der es uns ermöglicht, wichtige Informationen und Wissenswertes aktuell und für alle Mitarbeitenden zum gleichen Zeitpunkt zu kommunizieren. «Furka 2160» stiess erfreulicherweise sofort auf ein grosses Interesse. Den Herausgebern, Urs Züllig und Arne Moritz, gratuliere ich für den gelungenen Start und danke für die damit verbundenen Aufwendungen.

Auf anfangs Juli haben wir das «Personalreglement für freiwillige Mitarbeitende» überarbeitet und in Kraft gesetzt. Ziel war, die verschiedenen Ausga-

ben und Anhänge auf Relevanz zu überprüfen und in einem Dokument zusammenzuführen. Wir nahmen die Gelegenheit wahr, uns vom Begriff «Froni» zu verabschieden. Wir kennen nun die Begriffe

- Interessent/in
- Mitarbeiter/in in Einführung
- Ständige Mitarbeitende
- Einzelhelfer/in

In die Überarbeitung flossen keine grundsätzlichen Änderungen ein; allerdings erwies sich die Klärung von Detailbestimmungen als sehr zeitaufwendig.

An den von Jörg Wälti organisierten beiden Infotagen konnten wir gut 20 an einer Mitarbeit interessierte Personen begrüssen und die DFB vorstellen. Einige Teilnehmer sind in der Zwischenzeit bereits aktiv.

Die Rekrutierung neuer Mitarbeitender bleibt aber auch für 2016 nach wie vor anspruchsvoll. Dies gilt generell, aber in besonderem Masse für «Spezialfunktionen» in den Bereichen Marketing und Informatik, sowie noch akzentuierter für Managementaufgaben (Leiter ZfW, Leiter Marketing usw.).

## Rückwärtige Dienste

Die Abteilung Rückwärtige Dienste unterstützt die operativen Abteilungen Bau, Betrieb sowie Zugförderung und Werkstätten im Bereich Verpflegung und Unterkunft und in logistischen Aufgaben. Ebenfalls ist sie für sämtliche administrativen Aufgaben wie u.a. auch für die Durchführung der Generalversammlung der DFB AG verantwortlich.

Im Jahre 2015 fanden erstmals keine Übernachtungen mehr im Blauhaus in Gletsch statt. Für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter konnte in Realp eine Unterkunft bereit gestellt werden, sei es im DFB eigenen Gebäude oder in den Hotels/Pensionen von Realp. Die Lehrlinge von LOGIN, sowie Mitarbeiter des Zivilschutzes wurden in der Touristenunterkunft der Gemeinde Realp untergebracht. Eine Ausnahme bildete die Dampflok-Crew mit dem Wochenendzug, der in Gletsch übernachtet.



Hier konnte eine grosszügige Lösung mit dem Glacier du Rhone gefunden werden.

Im Jahre 2015 wurde der Bereich Gastronomie ausgebaut. Beim Café-Wagen wurde eine neue Aussenverkaufstheke aufgestellt, was bei den Gästen grossen Anklang fand, da sie sich kurz vor der Abfahrt des Zuges noch mit einem Kaffee / Gipfeli stärken konnten.

### **Informatik**

2015 konnte das Intranet für unsere Anwender benutzerfreundlicher gestaltet und die Dokumentenverwaltung wesentlich erneuert werden. Erste Anwender haben bereits davon profitiert. Zusätzliche Gruppen haben ihre Einsatzplanung mit dem DFB-Personalplanungstool durchgeführt.

Per September wurde die elektronische Gästebefragung bereitgestellt, welche unseren Kunden erlaubte, ihre Beurteilung der DFB-Leistungen online abzugeben.

Der neue Fahrplan wird seit 2015 im Web jeweils nach dem letzten Fahrtag automatisch aufgeschaltet.

Das Computernetz in Oberwald und Gletsch hat nun den gleichen Stand wie in Realp. Dies erlaubt uns Wartungsarbeiten im Fernbetrieb durchzuführen. Mit diesem Umbau wurden auch die Voraussetzungen für den Anschluss an das Gommer-Glasfasernetz geschaffen. Der Anschluss wird 2016 erfolgen. Als Besonderheit konnte eine Richtstrahl-Verbindung zwischen Dienstgebäude und dem InfoShop Oberwald realisiert werden.



# KENNZAHLEN

Saison	2013	2014	2015
<b>Personenzüge</b>	<b>375</b>	<b>447</b>	<b>423</b>
davon passquerende Fahrplanzüge	194	200	234
davon fahrplanmässige Kurzzüge	156	148	170
davon Extrazüge	25	99	19
<b>Personenzugskilometer</b>	<b>4'557</b>	<b>4'897</b>	<b>5'013</b>
<b>Fahrgäste</b>	<b>28'981</b>	<b>30'897</b>	<b>26'964</b>
davon Gruppen	13'013	13'888	12'280
davon Kinder	1'870	1'530	1'901
davon Reisende I. Klasse	2'351	2'152	1'827
Durchschnittliche Anzahl Fahrgäste pro passquerendem Dampfzug	119	107	88
<b>Laufleistungen Dampfloks</b>	<b>4055</b>	<b>4742</b>	<b>4594</b>
HG 3/4 I	1'872	1'341	1'162
HG 3/4 4	1'631	1'272	1'594
HG 2/3 6	552	524	756
HG 3/4 9	0	1605	1082
<b>Laufleistungen Dieselfahrzeuge</b>	<b>5'477</b>	<b>4'145</b>	<b>5'084</b>
HGm 4/4 61 / 62 MGBahn	1'519	1'348	1'763
HGm 51	1'382	2'001	1'785
Tmh 985	1'631	0	0
Tm 506	362	771	826
Gm 71	0	0	158
Xmh 4961	583	25	552
<b>Mahlzeiten total</b>	<b>23'795</b>	<b>24'248</b>	<b>19'516</b>
<b>Übernachtungen total</b>	<b>4'810</b>	<b>6'250</b>	<b>4'723</b>
davon eigene Unterkünfte	3'684	4'884	3'054
davon Unterbringung bei Dritten	1'126	13'66	1'669

# AUSBLICK AUF 2016

Bekanntlich arbeitet die DFB bezüglich Zielprozess mit einer um die Dimension «Sicherheit» erweiterten «Balanced Scorecard» (BSC). Die Zielsetzungen werden auf Stufe Gesamtunternehmung und pro Abteilung festgelegt. Auf Stufe der Unternehmung lauten die wichtigsten Ziele wie folgt:

## **Unseren Gästen und Erlebnissuchenden wollen wir:**

- eine kundenfreundliche und informative DFB-Webseite «ERLEBEN» präsentieren
- neu auch im Gegenzug die I. Klasse anbieten
- Gästen in I. Klasse einen Mehrwert offerieren und diesen auch bewerben
- attraktivere Anschlüsse auf den Gegenzug in Oberwald und Gletsch ermöglichen
- mit dem Früh-/Spätzug Wanderern eine bessere Erschliessung der Region Furka in den Randstunden bieten
- die Furka Gastronomie als Teil des Erlebnisses «Furkabahn» präsentieren
- Firmen / Organisationen / Vereinen das Extrazugsangebot besser bekannt machen

## **Für unsere aktuellen und künftigen Mitarbeitenden wollen wir:**

- die Information durch den Ausbau des INTRANETS deutlich verbessern und die Administration vereinfachen
- Anfragen von Interessenten für eine Mitarbeit rascher bearbeiten
- bei Neuerungen und Veränderungen der Informationspolitik mehr Beachtung schenken

## **Im Bezug auf Prozesse und Infrastruktur streben wir an:**

- die Werkstätteerweiterung Realp fertig zu stellen und einzuweihen
- das Projekt Wagenremise Realp voranzutreiben, die Eigentumsfrage zu klären und die Mittelbeschaffung zu intensivieren
- die systematischen Unterhaltsprojekte (Etappe 2016) umsetzen
- die Strategie 2020 zu aktualisieren

## **Die Sicherheitsziele lauten wie folgt:**

- das Leitorgan Sicherheit ist operativ
- das Instrument der Ereignismeldung ist eingeführt und wird genutzt
- die wichtigsten SMS-Prozesse sind definiert und eingeführt
- die quantitativen Ziele sind bekannt (Anschlagbrett) und werden gemessen

## **Bei den Finanzen streben wir an:**

- mehr Passagiere zu befördern resp. höhere Einnahmen gemäss Budget zu erzielen
- einen Plan zur nachhaltigen Verbesserung der Ertragslage der DFB AG zu erarbeiten

## **Dank**

Auch 2015 dürfen wir in Dankbarkeit auf eine un-fallfreie Saison zurückblicken, welche allen Beteiligten und unseren Fahrgästen viel Freude bereitet hat. Die DFB AG dankt allen Mitarbeitern, Freunden, Sponsoren, Gönnern und Partnern für die tatkräftige Unterstützung unserer einmaligen Bahn im Jahr 2015 und freut sich auf die Fortsetzung im neuen Jahr.

# JAHRESRECHNUNG 2015

DER DFB-DAMPFBahn-FURKA-BERGSTRECKE AG

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

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang, Seiten 24 bis 27) der DFB-Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG für das am 31. Dezember 2015 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Für die Jahresrechnung ist der Verwaltungsrat verantwortlich, während unsere Aufgabe darin besteht, die Jahresrechnung 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 Anmerkung 9 „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 2016 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

Bern, 11. April 2016



# JAHRESRECHNUNG 2015

## Bilanz per 31. Dezember

2015

2014

### AKTIVEN

12'139'865

12'673'992

#### Umlaufvermögen

732'527

989'543

Flüssige Mittel	54'528	183'880
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	427'148	523'581
Übrige kurzfristige Forderungen	10'143	42'252
Vorräte	134'000	136'000
Aktive Rechnungsabgrenzungen	106'708	103'830

#### Anlagevermögen

11'407'338

11'684'449

Finanzanlagen	22'497	8'575
Sachanlagen	11'360'298	11'675'874
Immaterielle Werte	24'543	0

### PASSIVEN

12'139'865

12'673'992

#### Fremdkapital

1'249'756

1'410'133

##### Kurzfristiges Fremdkapital

634'038

706'883

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	236'210	129'242
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	103'371	224'816
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	195'727	213'967
Passive Rechnungsabgrenzungen	98'730	138'858

##### Langfristiges Fremdkapital

615'718

703'250

Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	478'250	543'250
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	137'468	160'000

#### Eigenkapital

10'890'109

11'263'859

Aktienkapital	14'596'850	14'596'850
Partizipationskapital	50'000	50'000
Kumulierte Verluste	-3'756'741	-3'382'991
Eigene Aktien	0	0

# JAHRESRECHNUNG 2015

**Erfolgsrechnung 01.01. - 31.12.**

**2015**

**2014**

## Erfolgsrechnung

<b>Erlöse</b>	<b>2'923'547</b>	<b>3'192'695</b>
Verkehrserlöse	1'060'487	1'244'703
Erlöse Souvenir / Gastronomie	216'510	221'305
Erlös VFB-Beitrag / Spenden / Kartenaktion	766'511	787'626
Erlöse für Arbeiten SFB / VFB / Aktivierungen	828'217	820'195
Diverse Erlöse	51'822	118'866
<b>Verkehrsaufwand / Materialaufwand</b>	<b>-1'163'831</b>	<b>-1'234'027</b>
Verkehrsaufwand	-261'998	-329'235
Aufwand Souvenir / Gastronomie	-117'160	-115'897
Aufwand Spenden / Kartenaktion	-168'696	-192'651
Aufwand für Projekte	-603'783	-574'622
Diverser Warenaufwand	-12'194	-21'622
<b>Bruttoergebnis</b>	<b>1'759'716</b>	<b>1'958'668</b>
<b>Personalaufwand</b>	<b>-770'780</b>	<b>-655'859</b>
<b>Übriger betrieblicher Aufwand</b>	<b>-893'061</b>	<b>-964'645</b>
Raumaufwand	-151'868	-149'435
Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	-264'184	-323'339
Fahrzeug- und Transportaufwand	-51'597	-61'223
Versicherungen	-78'524	-78'870
Energie, Entsorgung	-61'741	-49'266
Führung, Administration, Informatik	-189'534	-207'925
Werbeaufwand	-95'613	-94'587
<b>Ergebnis vor Abschreibungen, Zinsen und Steuern</b>	<b>95'875</b>	<b>338'164</b>
<b>Abschreibungen</b>	<b>-446'272</b>	<b>-459'162</b>
<b>Betriebsergebnis EBIT</b>	<b>-350'397</b>	<b>-120'998</b>
<b>Finanzaufwand und -ertrag</b>	<b>-23'352</b>	<b>-14'223</b>
Finanzaufwand	-43'373	-34'332
Finanzertrag	20'021	20'109
<b>Jahresverlust</b>	<b>-373'749</b>	<b>-135'221</b>

# ANHANG ZUR JAHRESRECHNUNG 2015

## Anhang zur Jahresrechnung 2015 der DFB-Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG, Obergoms

### 1. Allgemeine Angaben

Die vorliegende Jahresrechnung wurde gemäss den Vorschriften des Schweizerischen Gesetzes, insbesondere der Artikel über die kaufmännische Buchführung und Rechnungslegung des Obligationenrechts (Art. 957 bis 962) sowie denjenigen der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV) erstellt.

### 2. Bewertungsgrundsätze

#### Anlagevermögen

Die Sachanlagen werden indirekt abgeschrieben. Die Abschreibungen erfolgen nach der linearen Methode.

#### Nutzungsdauern der Sachanlagen

Nutzungsdauer	
Gebäude	50 - 67 Jahre
Bahnanlagen	50 - 67 Jahre
Rollmaterial	15 - 50 Jahre
Übrige Anlagen	10 - 20 Jahre

#### Fremdkapital

Das Fremdkapital wurde zum Nennwert bilanziert.

### 3. Angaben, Aufschlüsselung und Erläuterungen zu Positionen der Bilanz und Erfolgsrechnung

Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	31.12.2015	31.12.2014
Forderungen gegenüber Dritten	15'753	21'817
Forderungen gegenüber Stiftung	301'657	427'368
Forderungen gegenüber Verein	109'738	74'396
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	427'148	523'581

#### Sachanlagen

	Grundstücke und Gebäude Bauwerkzeuge	Bahnanlagen Werkstatt	Rollmaterial Schneefräsen	Maschinen fahrzeuge	Baumaschinen	Strassen-	Total
Bestand per 31.12.2013	2'130'890	4'426'828	5'160'269	5'398	156'785	42'263	11'922'432
Zugänge	20'573	134'075	74'207	0	7'171	0	236'026
Abgänge	0	0	-23'423	0	0	0	-23'423
Abschreibungen	-40'711	-173'824	-195'957	-593	-38'556	-9'522	-459'162
Bestand per 31.12.2014	2'110'752	4'387'080	5'015'096	4'805	125'400	32'741	11'675'874

	Grundstücke und Gebäude Bauwerkzeuge	Bahnanlagen Werkstatt	Rollmaterial Schneefräsen	Maschinen fahrzeuge	Baumaschinen	Strassen-	Total
Bestand per 31.12.2014	2'110'752	4'387'080	5'015'096	4'805	125'400	32'741	11'675'874
Zugänge	6'302	114'752	15'321	33'995	11'752	0	182'122
Abgänge	-60'000	0	0	0	0	0	-60'000
Abschreibungen	-65'040	-150'233	-207'401	-876	-8'630	-5'518	-437'698
Bestand per 31.12.2015	1'992'014	4'351'599	4'823'016	37'924	128'522	27'223	11'360'298

# ANHANG ZUR JAHRESRECHNUNG 2015

Abschreibungen	2015	2014
Abschreibung Sachanlagen	437'698	459'162
Abschreibung Finanzanlagen	8'574	0
	<b>446'272</b>	<b>459'162</b>

Erlös VFB-Beitrag / Spenden / Kartenaktion	2015	2014
VFB Beitrag	200'000	200'000
Diverse Spenden	149'609	140'443
Kartenaktion	416'902	447'183
	<b>766'511</b>	<b>787'626</b>

Erlös für Arbeiten SFB / VFB / Aktivierungen	2015	2014
Erlös Stiftung	512'283	549'398
Erlös Verein	110'920	99'396
Aktivierte Eigenleistungen	205'014	171'401
	<b>828'217</b>	<b>820'195</b>

Sowohl die Stiftung wie der Verein haben diverse Projekte mitfinanziert. Es handelt sich dabei um die Projekte HG 4/4, neue Werkstatt und Reussohlensanierung für welche die Stiftung total Fr. 512'283 bezahlt hat und die Projekte Neues Kassensystem und Einrichtung Werkstatt für welche der Verein Fr. 110'920 bezahlt hat.

## 4. Mietzinsverpflichtungen

Es bestehen jährliche Mietzinsverpflichtungen von Fr. 128'760.--. Es besteht hierfür ein Mietzinsdepot von Fr. 22'496.42 welches unter den Finanzanlagen aufgeführt ist.

## 5. Anzahl Mitarbeiter

Die Anzahl Vollzeitstellen lag im Jahresdurchschnitt unter zehn.

## 6. Eigene Aktien

Die DFB AG besitzt eigene Aktien welche ihr geschenkt wurden und damit nicht bilanziert sind.

	2015	2014
Nominalwert per 01.01.	106'450	90'200
Zuwachs (geschenkt)	51'290	27'450
Verkauf zum Nominalwert und als Spenden verbucht	-12'700	-11'200
Nominalwert per 31.12.	145'040	106'450

## 7. Zur Sicherung eigener Verbindlichkeiten verwendete Aktiven

	31.12.2015	31.12.2014
Betrag der zur Sicherung eigener Verpflichtungen verpfändeten Aktiven	4'945'835	5'075'757
Schuldbriefe und Grundpfandverschreibungen nominell	1'776'300	1'826'300
Schuldbriefe belehnt	675'250	782'250

## 8. Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Es sind keine wesentlichen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag eingetreten

## 9. 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.



#### **Offizielle Adresse für alle Bereiche**

##### **DFB - Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG**

Postfach 141

CH-6490 Andermatt

Telefon CH 0848 000 144

Telefon Ausland +41 0848 000 144

Telefax +41 (0)41 588 03 40

[administration@dfb.ch](mailto:administration@dfb.ch)

[www.dfb.ch](http://www.dfb.ch)

##### **DFB - Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG Reisedienst**

Postfach 141

CH-6490 Andermatt

Telefon CH 0848 000 144

Telefon Ausland +41 0848 000 144

Telefax +41 (0)556 193 039

[reisedienst@dfb.ch](mailto:reisedienst@dfb.ch)

[www.dfb.ch](http://www.dfb.ch)

##### **DFB - Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG Aktienregister**

Postfach 141

CH-6490 Andermatt

Telefon CH 0848 000 144

Telefon Ausland +41 0848 000 144

Telefax +41 (0)41 588 03 40

[aktienregister@dfb.ch](mailto:aktienregister@dfb.ch)