

# GESCHÄFTSBERICHT 2014

DER DFB-DAMPFBAHN-FURKA-BERGSTRECKE AG



**Verwaltungsrat**

Laubi Oskar, Wettswil, Präsident	bis 28. Juni 2014
Künzli Ernst, Richterswil, Präsident	seit 28. Juni 2014
Walser Hermann, Uster, Vizepräsident	bis 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
Dériaz Jean-Pierre, Zollikofen, Mitglied	bis 28. Juni 2014
Durussel Pierre-Philippe, Granges, Mitglied	seit 28. Juni 2014
Knobloch Walter, D-Schlitz, Mitglied	seit 25. Juni 2011
Lerch Peter, Köniz, Mitglied	seit 28. Juni 2014
Stolz Theo, Tramelan, Mitglied	seit 25. Juni 2011

**Geschäftsleitung**

Züllig Urs, Stäfa, Vorsitz	
Willi Walter, Brunnen, Stv. Vorsitz, Leiter Bau	
Willi Manfred, Goldau, Stv. Leiter Bau	
Klarer Beat, Stans, Leiter Marketing	ab 1.4.2014
Gubler Werner, Grüningen, Leiter Betrieb	
Schubiger Thomas, Uetliburg, Stv. Leiter Betrieb	
Lang Heinz, Herisau, Leiter ZfW	bis 28.2.2014
Züllig Urs, Stäfa, Leiter ZfW a.i.,	ab 1.3.2014
Bolliger Jürg, Spiez, Stv. Leiter ZfW	ab 1.5.2014
Frech Walter, Malans, Leiter Werkstätte Uzwil	
Alther Martin, Eschenz, Leiter Finanzen	
Krapf Hansjürg, Gossau, Leiter Personal	
Wyss Robert, Au, Leiter Rückwärtige Dienste	
Hunn Kurt, Hedingen, Leiter Informatik	

**Revisionsstelle**

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

**Sehr geehrte Aktionärin, sehr geehrter Aktionär**

Das 100-Jahr-Jubiläum unserer Bahn, welches an anderer Stelle in diesem Bericht gewürdigt wird, war sicher das Hauptereignis des Jahres 2014. Es bot wieder einmal eine tolle Gelegenheit, um die „Früchte“ der vielen gemeinsamen Einsätze zu geniessen und der Freude über das Erreichte Ausdruck zu geben. – Mit der Wachtablösung an der Spitze der DFB AG, bei der anlässlich der GV 2014 auch drei neue Verwaltungsräte in's Gremium aufgenommen wurden, hat zudem eine neu konstituierte Mannschaft das Ruder unserer Gesellschaft in die Hand genommen. Bei total 5 Verwaltungsratsitzungen hat der neue VR im abgelaufenen Jahr bereits zweimal getagt.

Dem schlechten Wetter zum trotz, konnte der Negativtrend beim Jahresergebnis gestoppt und das Defizit mehr als halbiert werden. Die Kapitalerhöhung brachte demgegenüber nicht ganz den Erfolg vergangener Jahre. Am Schluss konnten wir uns knapp CHF 90'000.– gutschreiben lassen. Der VR hat die Vermutung, dass dieses Ergebnis die Folge einer gewissen Sättigung ist und verzichtet daher im laufenden Jahr auf eine weitere Zeichnungsaktion.

Nachdem das Berichtsjahr der DFB-Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG erfreulicherweise keine grösseren Zwischenfälle zu verzeichnen hatte, bietet sich an dieser Stelle die Gelegenheit, um kurz einige andere Aspekte unseres Unternehmens zu beleuchten. Sie sind allesamt im Spannungsfeld zwischen „Ansprüchen“ und „Leistungsvermögen“ zu sehen. Gewisse Dinge können wir selber steuern, andere hingegen werden uns von Gesetzes wegen auferlegt oder wir müssen sie ganz einfach als nicht beeinflussbare Umwelteinflüsse akzeptieren. Alles Jammern über das schlechte Wetter wie vom vergangenen Juli oder über die kurze Betriebsdauer von nur einigen wenigen Monaten hilft wenig, wenn es darum geht, die Bahn über die Zeit auf gesunde Beine zu stellen. Es wird

auch in Zukunft immer wieder Störfaktoren geben, welche unsere Kräfte auf's äusserste fordern- und den Einsatzwillen unserer Leute vor Ort strapazieren werden. Ich denke hier in erster Linie an Naturkatastrophen wie Lawinnenniedergänge oder Hochwasser, welche unser Bahntrasse beeinträchtigen. Nebst solchen Ereignissen nimmt aber auch der Bund wenig Rücksicht auf unsere spezifischen Gegebenheiten, wenn er seine Auflagen diktiert. Wir haben beispielsweise Sicherheitsanforderungen zu genügen, wie sie von grossen Bahntransportunternehmen verlangt werden. Demgemäss musste im vergangenen Jahr ein umfassendes Sicherheitsmanagement-Konzept erarbeitet und den zuständigen Stellen zur Genehmigung vorgelegt werden. Hätten wir nicht auf die Hilfe eines externen Fachmanns zählen können, welcher uns hier freiwillig und ohne Kostenfolge unter die Arme gegriffen hatte, so wären wir wahrscheinlich an die Grenze unserer Möglichkeiten gestossen.

Nebst diesen Unwägbarkeiten gibt es aber auch Möglichkeiten, das Schicksal unserer Bahn selber zu beeinflussen. Wir unterscheiden hier den technisch-planerischen Bereich auf der einen- und den personell-zwischenmenschlichen Bereich auf der andern Seite. Bei ersterem geht es um eine klare Ausrichtung unserer Tätigkeiten anhand einer Strategie, mit der Möglichkeit, bei fehlenden Mitteln (kurzfristig) Abstriche vorzunehmen oder Aktivitäten hinauszuschieben und zwar so, dass die Prioritäten der Abfolge richtig gesetzt sind. Im weiteren ist ein Finanz-Planungs- und Überwachungssystem von zentraler Bedeutung. Es hilft uns, frühzeitig Gegensteuer geben zu können, wenn die Kosten aus dem Ruder laufen. Bei der langfristigen Ausrichtung haben wir im vergangenen Jahr grosse Fortschritte erzielt. Bei der Finanzplanung sind doch immerhin gewisse „Pflöcke“ bereits eingeschlagen worden; dies zeigt sich auch in der verbesserten Jahresrechnung. Das Thema beschäftigt uns allerdings auch noch im laufenden Jahr.

Der personell-zwischenmenschliche Bereich ist das eigentliche Herzstück unserer Freiwilligenorganisation. Hier gilt vorab der Dank auch für das abgelauene Jahr wiederum in erster Linie unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern vor Ort, welche viele Stunden ihrer Freizeit, unter finanziellem Verzicht, der Bahn geopfert haben. Es sind aber auch neue Wege der Zusammenarbeit unter den Leitungsgremien unserer drei für die Bahn tätigen Organisationen gesucht worden. Weg vom Formellen heisst die Devise! Wenn man freiwillig für eine gute Sache zusammenarbeitet, so soll auch dem Vertrauen in- und zueinander mehr Gewicht zukommen. Als übergeordnete Richtschnur für das Handeln soll das gemeinsam erarbeitete Leitbild dienen. Denn: nur wo Vertrauen vorhanden ist, lassen sich Ziele

auch gemeinsam realisieren. Umgekehrt ist ohne dieses Vertrauen das beste Vertragswerk Makulatur, da Verletzungen desselben – in einer mehrheitlich auf Freiwilligkeit basierenden Gesellschaft – ohnehin nicht sanktioniert werden können.

Ich hoffe sehr, dass diese „neue“ Geisteshaltung – gefestigt und auch wirklich gelebt – in die weiteren Jahre mit übernommen werden kann, so dass wir uns inskünftig noch vermehrt gemeinsam über das Erreichte freuen können.

8805 Richterswil, April 2015

**Ernst Künzli, Verwaltungsratspräsident DFB AG**



### Geschäftsleitung

Die DFB darf mit Freude auf eine gelungene Saison 2014 zurückblicken. Der Betrieb konnte ohne wesentliche Störungen oder Zugsausfälle abgewickelt werden. Dies trotz eines höchst anspruchsvollen Programms mit Extrafahrten ausserhalb des normalen Einsatzgebiets bis nach Brig und dem Einsatz aller verfügbaren Ressourcen anlässlich des Bahnfests im Obergoms. Ein großes Dankeschön geht an alle Mitarbeiter, nicht nur für den unermüdbaren Einsatz und die Sonderleistungen für das Bahnjubiläum, sondern auch für den vorsichtigen und bewussten Umgang mit Gefahren.

Der als Ergänzung in der Saison 2014 an einigen Wochenenden erstmals verkehrende „Gletscher Zug“ wurde gut aufgenommen. Das Angebot wird, zeitlich ausgedehnt, auch 2015 wieder zu geniessen sein. Ebenso sollen die Versuche mit Gastronomie Angeboten im Zug auch 2015 fortgeführt werden.

Leider hatte der „Sommer 2014“, wie bereits aus den Medien bekannt, auch bei der DFB einen negativen Einfluss auf die Frequenzen. Nach einem ansprechenden Start der Saison waren unsere Hauptmonate Juli und August wettermässig schlicht zum „abgewöhnen“. Der September, und vor allem das Bahnfest von Mitte August haben dann aber geholfen, den Einbruch in einem erträglichen Rahmen zu halten. Die Frequenzen der Ausflugszüge Gletsch – Oberwald konnten ungefähr auf dem Niveau des erfolgreichen Vorjahres gehalten werden.

Auf der positiven Seite hatte die DFB im Gegensatz zu vielen Teilen der Schweiz 2014 kein Hochwasserereignis zu verkraften. Wir konnten uns erstmals seit 3 Jahren voll auf die Arbeiten zur Sicherung gefährdeter Streckenabschnitte und Bauwerke konzentrieren.

### Vor der Saison

Der Winter war, nebst den normalen Vorarbeiten im Hinblick auf die Betriebs- und Bau-saison, von der sehr intensiven Detailplanung

und Vorbereitung der Festlichkeiten zur Feier des 100-Jahre Jubiläums der Bahnstrecke Brig – Gletsch geprägt.

Im Gegensatz zum Vorjahr konnte die Schneeräumung in der Rekordzeit von nur 2 Wochen bewältigt werden. Die frei gewordenen Kräfte wurden umgehend für den Rückbau des NEAT Anschlussgleises Sedrun und weitere dringende Projekte eingesetzt. Diese Aktion hat der DFB die Übernahme von 1.6 Kilometer praktisch neuwertigem Zahnstangengleis zum Preis der Transportkosten ermöglicht.

Spannend war die systematische Wiederinbetriebnahme der B.F.D. HG 3/4 9 nach Abschluss der mehrjährigen Hauptrevision. Um sich eine Vorstellung über den Umfang der von Freiwilligen geleisteten Arbeiten machen zu können, seien zwei Zahlen genannt: Arbeitsstunden: rund 15'000/Dritt-kosten rund CHF 300'000. Höhepunkte der Wiederinbetriebnahme waren die Lastprobefahrt nach Nät-schen-Oberalp und die Überfuhr der DFB Wagen aus dem Winterquartier in Brig via Oberwald – Furka nach Realp am 28. Mai.

### 2014 – eine Saison voller Höhepunkte

#### Publikumsmagnet Bahnfest im Obergoms

Spitzenreiter bezüglich Aufwand und Beachtung waren sicher die Festlichkeiten zum Streckenjubiläum „100 Jahre Brig Gletsch“. Nach Angaben der Touristiker zog das Bahnfest im Goms unter dem treffenden Motto: „Technik am Berg“ mit Oldtimern auf Strasse, Schiene und in der Luft, an 3 Tagen rund 15'000 Besucher an.

#### Blonay-Chamby (BC) HG 3/4 3 zu Gast im Goms

Als besonderes Highlight des Bahnfests stattete die der Museumsbahn Blonay-Chamby gehörende HG 3/4 3 ihren Schwestern einen Besuch ab. Das inszenierte Familientreffen aller 4 noch existierenden HG 3/4 in Gletsch und Oberwald war



einmalig und nur dank exzellenter Zusammenarbeit mit der Dampfcrew, dem Marketing der BC und Unterstützung durch die MGBahn möglich. Es ist zu hoffen, dass der Anlass sich auch in Zukunft in einer verstärkten Zusammenarbeit zwischen BC und DFB niederschlagen wird.

#### **Familientreffen aller 4 noch existierenden HG 3/4 der BFD / FO**

Am 13. August 2014 gelang es alle 4 noch vorhandenen Loks der Original B.F.D. Baureihe HG 3/4 I-10 in Gletsch zu einem Fotoanlass zusammenzubringen. Das miserable Wetter tat der guten Laune der zahlreich angereisten Fotografen kei-



nen Abbruch und bescherte als Belohnung sehr atmosphärische Bilder mit viel Rauch und Dampf.

#### **Historische Situationen für Fotografen nachgestellt**

Anfang September fanden bei prächtigem Herbstwetter, zum zweiten Mal nach 2012, während 3 Tagen Fotofahrten für ein internationales Publikum von Eisenbahnfotografen statt. Viel zur besonderen Atmosphäre und zum Spass der Teilnehmer trugen historisch gekleidete Passagiere, Oldtimer und Requisiten bei... Die Rückmeldungen über den gelungenen Anlass und das Engagement der beteiligten DFB Mitarbeiter waren enthusiastisch.



#### **Nach der Saison**

##### **Einwinterung & Nachbearbeitung der Saison**

Schon während des letzten Betriebswochenendes begannen die Einwinterungsarbeiten. Diese nehmen jeweils rund 3 Wochen in Anspruch und konnten Mitte Oktober bei guten Bedingungen abgeschlossen werden. Manchen Gesichtern war anzusehen, dass die DFB eine anstrengende Saison hinter sich hatte und eine Pause zum Aufladen der Batterien nötig ist. Trotzdem haben die meisten Abteilungen, Ressorts und Fachgruppen den Schwung und die frischen Eindrücke der Saison genutzt. Im Rahmen der Auswertungssitzungen wurden gleichzeitig die Pläne für die Winterarbeiten und die Neuerungen / Verbesserungen für die kommende Saison festgelegt.

##### **Die Dampfbahn macht bekanntlich keinen Winterschlaf**

Auch im Winter liefen die Arbeiten in den Werkstätten Aarau, Uzwil und Realp weiter. Anspruchsvolle Revisions- und Neubauprogramme am Rollmaterial waren zu erfüllen. In allen Bereichen waren Planungsarbeiten für die Saison 2015 zu erledigen, im Marketing auch bereits konzeptionelle Arbeit für die Saison 2016 zu leisten.

##### **Projekte & Hintergründarbeiten Geschäftsleitung**

Die Geschäftsleitung der DFB AG hat in 10 Sitzungen die anstehenden Geschäfte behandelt und die nötigen Weichenstellungen innerhalb der Organisation vorgenommen. Leider konnte die bestehende Vakanz in der Leitung der Abteilung ZfW noch nicht besetzt werden. Immerhin gelang es in der Person von Jürg Bolliger einen sehr qualifizierten Stellvertreter des Chefs ZfW zu gewinnen. Ebenso musste gegen Ende Jahr, in Kenntnis des Gesundheitszustands von Walter Willi, der Entscheidung gefällt werden, einen neuen Leiter für die Bauabteilung zu suchen.

##### **Infrastruktur**

Nebst der Sicherung des bergseitigen Widerlagers des Chüeplanggen Viadukts konnten zahlrei-

che kleinere, aber ebenso wichtige Objekte, wie Wassergräben oder Durchlässe gereinigt, instandgesetzt oder neu gebaut werden. Kurz vor Wintereinbruch gelang es schliesslich, die Sicherungsmassnahmen der Reussohle gemäss Bauprogramm umzusetzen, dies nachdem die Zustimmung des Kantons endlich eingetroffen war

##### **„Verschönerung der Umgebung“**

Dies hatten wir uns als eines der Jahresziele unserer Bahn vorgenommen und haben es auch realisiert: Das Bahngelände in Oberwald, mit dem neuen Dienstgebäude, macht einen schmucken Eindruck. Die neu verkleideten Tunnelportale passen hervorragend in die Landschaft und auch unser „Schandfleck“ Geren hat in Geren II bergseits des Gleises, einem sauber eingerichteten Baudienststützpunkt, Platz gemacht.

##### **Sicherheitsmanagement System (SMS)**

Um auch in Zukunft fahren zu können, benötigt die DFB AG eine Sicherheitsbescheinigung und eine Sicherheitsgenehmigung des Bundesamts für Verkehr. Voraussetzung dafür ist die Einführung und der Nachweis eines auf die spezifische Situation des Bahnunternehmens angepassten Sicherheitsmanagement Systems (SMS). Dank eines Sonderefforts des Projektteam unter der Leitung von Manfred Lörtscher gelang es, das System zu definieren und die Gesuche per Ende Jahr termingerecht einzureichen.

##### **Ticketverkauf im Web**

Im Juli konnte endlich der langersehnte Ticketverkauf mit Kreditkartenbezahlung via Internet lanciert werden

##### **Personalplanungstool**

Praktisch alle Abteilungen und Ressorts haben in der Saison 2014 das DFB Personalplanungstool mit Erfolg eingeführt und produktiv damit gearbeitet. Dank der Prozessorientierung erleichtert dieses Tool die Arbeit der Einteiler wesentlich und hat sich als wertvolles Instrument in der sehr arbeitsteiligen Freiwilligenorganisation bewährt.



### Ausblick auf 2015

#### Ausbau Angebot & Neues Kassensystem

Auf die Saison 2015 wird in Übereinstimmung mit der Strategie 2020 das Zugsangebot massiv ausgebaut. Der „Gletscher-Zug“ verkehrt neu an 20 Betriebstagen. Ebenso soll auf die kommende Saison hin ein modernes Kassensystem in Betrieb gehen, welches sowohl Billete als auch Souvenirs abdeckt und damit neue Möglichkeiten für einen polyvalenteren Einsatz der Mitarbeiter bietet.

#### Gegenwind im Umfeld der Bahn

Die Freigabe des Euro - Franken Wechselkurses im Januar durch die SNB hat die Attraktivität unseres Landes für ausländische Touristen deutlich eingetrübt. Auch die DFB wird dies zu spüren bekommen und muss sich vermehrt anstrengen, um Gäste aus dem Euroraum anzuziehen und zu halten.

Unsere Bahn hat in zunehmendem Masse mit der Regulierungsdichte im Bahnsektor zu kämpfen, welche (fast) keine Unterschiede zwischen interoperablen Normalspurbahnen und einer von Freiwilligen nur im Sommer betriebenen Tourismusbahn macht. Dies zeigt sich unter anderem in den immer komplexeren Zulassungsverfahren

für Eisenbahnfahrzeuge oder den verschärften Anforderungen inkl. regelmässiger medizinischer Untersuchungen für geprüftes Personal.

Diese Themen fordern unsere Bahn in zweierlei Hinsicht stark – in der Rekrutierung von Fachleuten, welche diese höchst anspruchsvollen Aufgaben fachlich bewältigen können. Sie belasten auch unsere Finanzen, welche mit stets steigenden Kosten für externe Gutachten und Prüfungskosten konfrontiert sind, ohne diese über eine Abgeltung weiterverrechnen zu können.

Bauprojekte im näheren und weiteren Umfeld unserer Bahn erschweren die An- und Abreise unserer Gäste (Strassensanierung Schöllenen/ Sanierung Basistunnel MGBahn) oder könnten das Erlebnis der Dampfbahnfahrt beeinträchtigen (Kraftwerksprojekt FMV Gletsch – Oberwald). Auch wenn die Eröffnung der NEAT erst 2016 erfolgt und das bisherige Betriebskonzept auf der Gotthard Bergstrecke noch bis 2017 garantiert ist, befürchtet die DFB eine weitere Verschlechterung der öV Anschlussqualität via Andermatt und muss sich mit Alternativen befassen.



#### Zunehmender Unterhalt an Bahnstrecke und Rollmaterial

Die 100-jährige Bahnstrecke mit ihren Brücken, Stützwerken und Tunnels ebenso wie das zum Teil über 100-jährige Rollmaterial benötigt einen permanenten und zunehmenden Unterhaltsaufwand, um den betriebs sicheren Zustand zu erhalten. Während die Investitionstätigkeit nach Abschluss laufender Projekte und der Realisation der Wagenremise tendenziell zurückgehen dürfte, wird der Aufwand für den systematischen Unterhalt steigen. Erwähnenswert ist dabei sicher, dass einige dieser Objekte nun schon 30 Jahre, also knapp einen Drittel ihrer Lebensdauer, in der Obhut der DFB verbracht haben.

Um die Herausforderungen des systematischen Unterhalts auch in finanzieller Hinsicht meistern zu können, ist die DFB auf die Unterstützung durch die Stiftung SFB angewiesen, welche ja in ihrem Zweckartikel in vorausschauender Weise auch die Instandhaltung der für den Betrieb der Bahn notwendigen Bauten, Anlagen und Transportmittel vorsieht.

#### Projekte

Für 2015 ist die Fertigstellung der Werkstätterweiterung Realp inklusive deren Innenausbau geplant, sofern die Finanzierung der gestiegenen Kosten sichergestellt werden kann. Die Einweihung des Werks ist für 2016 vorgemerkt.

Das Projekt Wagenremise Realp kommt in die entscheidende Phase. Mit der Einreichung des Plangenehmigungsverfahrens (PGV) im Frühjahr 2015, ist ein wesentlicher Meilenstein erreicht. Dieser ebnet den Weg, auch die Folgeschritte wie die Klärung der Bauherrschaft, und der Finanzierung an die Hand zu nehmen.

Der Wagenunterhalt wird zu Anfang 2015 mit Ressortleiter Stephan Stauber neu aufgestellt und soll es möglich machen, auch die bisher in diesem Bereich tätigen Froni's, wieder zu reaktivieren. Der DFB steht 2015 im Rahmen der Einführung des Sicherheitsmanagementsystems SMS die Herausforderung bevor, die erforderlichen Prozesse so zu definieren und einzuführen, dass sie einen (noch) sichereren Betrieb

gewährleisten, trotzdem aber den Spass unserer Fronis an der Arbeit für die DFB nicht ersticken.

Die Erneuerung und Verstärkung der Organisation bleibt auch 2015, nebst der Mittelbeschaffung und Effizienzsteigerung, das zentrale Thema unserer Organisation. Als erfolgversprechendster Ansatz hat sich, nicht ganz überraschend, die persönliche Ansprache von geeigneten Personen über das DFB-Netzwerk herausgestellt. Um dieses Vorgehen zu unterstützen, ist eine klare Kommunikation der Bedürfnisse und Anforderungen an eine bestimmte Aufgabe, zentral und muss weiter verbessert werden. Auch eine Freiwilligenorganisation, wie die DFB muss dem Thema Effizienz eine gewisse Bedeutung einräumen. Schliesslich sind auch Freiwillige bezüglich Ressourcenverbrauch nicht gratis. Zusammen mit der Beanspruchung der Leitung wurde deshalb begonnen, Ertrag und Aufwand von Einsätzen systematischer auszuwerten und bei Abweichungen korrigierende Massnahmen zu ergreifen.

#### Dank

Mein Dank geht an alle Mitarbeiter der DFB AG und meine Kollegen in der Geschäftsleitung für die enorme Leistung für unser gemeinsames Unternehmen DFB im vergangenen Jahr. Gerade mit dem zusätzlich zum normalen Betrieb organisierten Festlichkeiten zum 100-jährigen Jubiläum der Bahn von Brig nach Gletsch haben wir eine Leistung erbracht, die von unseren Partnern wahrgenommen und anerkannt wird – darauf können wir als Freiwilligenorganisation stolz sein. Ebenso danke ich der Matterhorn-Gotthard-Bahn sowie unseren Partnern in den Gemeinden und im Tourismus für die tolle Zusammenarbeit bei der Realisation dieser Anlässe. In meinen Dank schliesse ich den Verwaltungsrat der DFB, die Organe von SFB und VFB mit ihren Sektionen und Baugruppen, die Wagenwerkstätte Aarau sowie alle anderen ungenannten Freunde und Förderer unserer Bahn mit ein.

Urs Züllig, Geschäftsleiter



#### Marketing

Zu den Schwerpunkten der Marketing-Arbeiten zählten 2014 mit Sicherheit der Jubiläumsanlass „100 Jahre Brig – Gletsch“ und die Vertretung der DFB an der internationalen Touristik-messe RDA in Köln. Insbesondere der erste Anlass hat der DFB die Chance geboten, sich im Tourismus Umfeld des Kantons Wallis, besser zu vernetzen und auch die Zusammenarbeit mit der Matterhorn Gotthard Bahn besser zu vertiefen.

Die Ziele der neuen Führung sind die Optimierung der Marketingprozesse sowie die Erhöhung des Qualitätsstandards bei den Öffentlichkeitsarbeiten. Zu diesen Prozessen gehören eine Anpassung der Marketingorganisation und deren Fachbereiche. Dabei konnten erfreulicherweise auch neue Mitarbeiter/-innen rekrutiert werden.

In Anlehnung an die bei anderen touristischen Bahnen üblichen Bedingungen wurden die Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) überarbeitet.

Die Marketing Abteilung realisierte diversen redaktionelle Fachbeiträgen sowie Drucksachen für Kundenaktionen und für die Standardbedürfnisse des Betriebs (Fahrpläne und Imagebroschüren).

Erfreulich sind auch die Ergebnisse einer verstärk-

ten und professionelleren Zusammenarbeit mit Partnerorganisationen (Lokale Touristikorganisationen, SBB, RailAway, STC Zürich/Stuttgart). Auch die Mitwirkung des DFB Marketing in diversen namhaften Fachgremien zeigten die Anerkennung und Beliebtheit der DFB auf dem Markt. Positiv kann auch die verbesserte Zusammenarbeiten mit Journalisten und Werbeagenturen genannt werden. Interessante und umfangreiche Berichterstattungen in den Medien zeugen auch 2014 von der grossen Sympathie, welche die DFB genießt.

Auch im Souvenirbereich konnte das Angebot ausgebaut und die Organisation an die Marktanforderungen angepasst werden. Lagerbestände wurden abgebaut und neue interessante Artikel gezielt beschafft. Dabei stand die Vorgabe „bahnbezogene-, regionale- und Schweizer Produkte, sowie die Qualität der Artikel im Vordergrund.

Das DFB Marketing ist bestrebt durch eine gezielte und professionelle Marktbearbeitung, unter Berücksichtigung der DFB spezifischen Zielgruppen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen möglichst viele Gäste für eine Reise mit der DFB zu gewinnen.

Beat Klarer, Leiter Marketing





## Betrieb

Das Highlight dieser Saison waren unbestritten die Festivitäten rund um „100 Jahre Streckeneröffnung Brig – Gletsch“. Am 30. Juni, dem genau gleichen Tag wie 1914, fuhr unser DFB-Zug (Lok Nr. 9 mit vier roten Wagen) samt den geladenen Gästen von Brig nach Gletsch zu den offiziellen Feierlichkeiten im Glacier du Rhone. Die Medien berichteten im Wallis und in der Deutschschweiz über diesen gelungenen Anlass.

Mitte August wurde der grossartige Jubiläumsanlass für die Bevölkerung und die grosse Dampf-Fangemeinde eröffnet. Während dreier Tage verwandelten sich in Oberwald die umliegenden Wiesen des Bahnhofes zu einem riesigen Festgelände. Neben Verkaufsständen mit einheimischen Produkten stellte die MGBahn (Matterhorn-Gotthard-Bahn) einen Loksimulator zur Verfügung, mit dem die Besucher von Visp bis Zermatt „fahren“ konnten. Die DFB bot zwischen Oberwald und Gletsch mit der Lok Nr. 9, sowie zwischen Oberwald und Rekingen mit der Lok Nr. 3, Shuttlezüge an, die rege benutzt wurden. Auch Dampf Fahrten nach Brig und zurück standen im Angebot. An zwei Tagen wurden die vier Dampfloks HG 3/4 Nr. 1, 3, 4, 9 für kurze Zeit den vielen Festbesuchern gleichzeitig zum Fotografieren und Bestaunen hingestellt. Für alle



Abteilungen war dieses Fest eine grosse Herausforderung. Der Betrieb musste über 120 Dienstreisen abdecken und das übrige Personal half bei den verschiedenen Vereinen an den Verkaufsständen mit.

Unser grösstes Glück war wieder eine unfallfreie Saison im Bahnverkehr. Leider war das Wetter im Sommer nicht ideal für die vielen Bergbahnen, dies wirkte sich auch auf unsere Frequenzahlen aus. Total wurden 30'897 Personen befördert, das sind 1'089 Passagiere weniger als im Vorjahr (-3,4%). Im Detail sehen die Frequenzahlen wie folgt aus: passquerende Züge -4 %, Abenteuer Rottenschlucht -6%. Dank den vielen Veranstaltungen konnte der Passagierverlust in Grenzen gehalten werden. In diesem Jahr wurden die Passagierzahlen auf eine neue Basis gestellt. Bisher waren die aus- und steigenden Personen in Gletsch nicht erfasst.

In dieser Saison gab es zwei erwähnenswerte Vorfälle. Wie im letzten Jahr hatte eine SBB-Lok in Erstfeld eine grössere Panne und der Zug konnte erst nach rund 40 Minuten Aufenthalt seine Fahrt Richtung Göschenen fortsetzen. Die MGBahn war auf diesen Fall vorbereitet und stellte für die 10 DFB-Passagiere einen Kleinbus, der rechtzeitig in Realp eintraf. Unser Zug konnte so

fahrplanmässig verkehren. Dieses Ereignis zeigt, dass die MGBahn und die DFB immer besser zusammenarbeiten. Mitte Juli konnte bei Zug 131 in Oberwald die Zahnstange auf dem Bahnübergang mit allen Zaubertricks nicht gehoben werden. Alle Passagiere mussten aussteigen und nahmen lachend und diskutierend die letzten 400 Meter bis zum Bahnhof Oberwald unter die Füsse. Die Störung konnte bis zur Abfahrt des nächsten Zuges behoben werden.

Als Versuch wurde während wenigen Wochenenden ein zusätzliches Zugpaar zwischen Realp und Gletsch eingeführt. Unsere kleine Lok Nr. 6 (Weishorn) zog neben zwei roten Personenwagen das von der MGBahn ausgeliehene Steam Pub. Das ist ein Bistrowagen mit 24 Plätzen. Die Belegung der Züge sowie die Konsumation im Bistrowagen sind gut angelaufen.

Die Bauarbeiten in der Schöllenen haben den Bahnbetrieb beeinflusst. Einzelreisende, Familien und Carchauffeurs mussten einige Male anrufen und ihre Verspätungen wegen den Staus vor den beiden Ampeln melden. Manchmal konnten wir den Dampfzug kurze Zeit zurückhalten oder mussten leider, wenn die Verspätung zu gross war, abfahren. Einmal wurde ein verspäteter Bus nach Gletsch umgeleitet. Von dort aus konnten die Passagiere so noch eine verkürzte Dampfbahnfahrt nach Oberwald geniessen. Die Bauarbeiten werden noch weitere fünf Jahre andauern. Der Kanton Uri bemüht sich jedoch, die Staus so klein wie möglich zu halten.

Am 20. Juni 2015 beginnt die nächste Betriebssaison. Sie wird wiederum wegen Bauarbeiten um eine Woche gekürzt und dauert bis am 27. September 2015. Die Fronis freuen sich schon auf die kommende Saison.

	2012	2013	2014
Anzahl passquerende Fahrplanzüge	195	194	200
Anzahl fahrplanmässige Kurzzüge	155	156	148
Anzahl Doppelführungen und Extrazüge	23	25	99
<b>Total Personenzüge</b>	<b>373</b>	<b>375</b>	<b>447</b>
Total Personenzugkilometer	4'525	4'557	4'897
Total Züge (Personen-, Bau-, Güter- und Lokzüge) während der Betriebssaison	750	789	838
<b>Total Fahrgäste *</b>	<b>27'880</b>	<b>28'981</b>	<b>30'897</b>
davon:			
- Gruppen-Reisende	14'459	13'013	13'888
- Kinder	1'683	1'870	1'152
- Reisende in 1. Klasse	2'749	2'351	21'521
Ø Anzahl Fahrgäste pro passquerendem Zug	121	119	107

\* Zwischen August 2010 und Saisonende 2013 wurden die Umsteigefrequenzen in Gletsch anders berücksichtigt

Werner Gubler, Leiter Betrieb



## Zugförderung

### Betriebliches

Die Saison 2014 war mit zahlreichen Höhepunkten gespickt, welche von unseren Fronis und unseren Triebfahrzeugen und Wagen mit Bravour gemeistert wurden. Nicht alltägliche Fahrten mit Dampf auf der MGBahn Strecke nach Brig wurden ohne Störungen und Beeinträchtigungen des regulären Betriebs inkl. Glacier Express bewältigt. Am grossen Bahnfest im Obergoms Mitte August waren 5 Dampfloks und sämtliches verfügbare Rollmaterial verstärkt durch die historische Komposition der MGBahn, im Einsatz.

Nicht unerwähnt bleiben soll aber auch der reguläre Fahrplanbetrieb der Saison 2014, welcher reibungslos abgewickelt werden konnte. Dies gilt auch für die Extrazugsleistungen wie SACE (Swiss Alps Classic Express, St. Moritz – Zermatt, und mehrtägige Extrafahrten für Fotografen.

### Rollmaterial

Die Laufleistung aller Dampfloks betrug 2014 insgesamt 4'742 km (Lok 1 1'341, Lok 4 1'272, Lok 9 1'605, Lok 6 524). Dies entspricht einer Zunahme um 687 km oder 17%. Die Dieselfahrzeuge kamen insgesamt auf 4'145 km (HGm 4/4 1'348, HGm 51 2'001, Tm 506 771, Xmh 4961 25).

Von der MGBahn konnten 4 Mitteleinstiegswagen übernommen werden. Diese werden im Abenteuer Rottenschlucht Angebot eingesetzt resp. dienen als Reservewagen und ersetzen 2 bisherige solche Wagen. Zudem gelangten die Gm 4/4 71 "Elch" für den Einsatz vor Bauzügen im Scheiteltunnel und der Tm 2922 als Ersatz für den defekten Rangiertraktor Tm 92 zur DFB. Die Überwinterung unserer Holzkasten Personenwagen bleibt ein Dauerthema. Erst nach Saisonschluss konnte dank grosszügigem Entgegenkommen der MGBahn eine Lösung für den Winter 14/15 gefunden werden. Die Wagen sind je nach erforderlichem Unterhalt auf die Standorte Vispesand, Göschenen und Realp aufgeteilt. Bis zu einer dauerhaften Lösung mit

einer eigenen Wagenremise in Realp, bleibt dieses Thema jedes Jahr eine Zitterpartie.

### Personelles

Heinz Lang trat nach kurzer Amtsdauer per Ende Februar 2014 als Chef ZfW zurück. Seither nimmt der Schreibende diese Funktion wiederum interimistisch war. Hingegen konnte der langjährige Leiter der Dieselcrew, Jürg Bolliger, dafür gewonnen werden, das Amt des Stellvertreters zu übernehmen. Nachdem der Versuch, den Wagenunterhalt analog Dampf / Diesel auf rein freiwilliger Basis sicherzustellen, nicht gelungen ist, soll mit der Anstellung von Stephan Stauber als Ressortleiter Wagen ein Neuaufbau in diesem wichtigen Bereich gestartet werden.

### Infrastruktur

Der Sondereffort für das Bahnfest führte zu einer Verlangsamung der Einrichtung- und Fertigstellungsarbeiten an der Werkstätterweiterung in Realp. Immerhin konnten diverse Einrichtungsgegenstände günstig übernommen werden, ebenso mussten die ZfW Ersatzteile aus dem aufgehobenen Lager Geren umgelagert werden.

### Dampf

Höhepunkt war mit Sicherheit die termingerechte Wiederinbetriebnahme der 100-jährigen HG 3/4 als B.F.D. 9. Nach einer 6-jährigen Hauptrevision strahlte die Maschine zur Feier des 100-Jahre Jubiläums der Strecke Brig-Gletsch in neuem Glanz. Nach einer ausgedehnten Erprobung inklusive Lastprobe-fahrt auf den Nätschen bewältigte die Lok an 45 Einsatztagen 1'605 km und genoss, ebenso wie die Crew, den Auslauf bis nach Brig, in vollen Zügen.

Am 29.7.2014, kurz vor dem Saisonhöhepunkt „Bahnfest im Goms“, führte ein Federstösselbruch an Lok 4 zu 3 heissgelaufenen Achslagern. Nur dank eines enormen Einsatzes aller Spezialisten und der Hintergrundarbeit der Werkstätte Uzwil

gelang es, die Lok für das „Klassentreffen“ aller 4 noch existierenden HG 3/4 am 13. August wieder fit zu bekommen.

Nach ausgedehnten Versuchen wird die DFB für die Saison 2015 hin von polnischer auf raucharme walisische Kohle wechseln.

### Diesel

Die Hauptrevision an der Anbaufräse zur HGm 51 konnte termingerecht auf den Beginn der Schneeräumung abgeschlossen werden. Der Tmh 986 wurde im Anschluss an eine Vermietung verkauft. Nach einem Motorschaden erhält die Draisine Xmh 4961 im Winter 14/15 eine Revision. Die Arbeiten am Grossprojekt „Remotorisierung Tmh 985“ wurden in Angriff genommen. Nebst der Werkstätetätigkeit soll auch der intensive Einsatz der Dieselcrew mit ihren Fahrzeugen zugunsten der Schneeräumung, Bauarbeiten, Ausflugszüge, Löschzüge und weiterer Einsätze, nicht unerwähnt bleiben.

### Wagen

Der Wagenunterhalt musste in Ermangelung eines Ressortleiters mit diversen Aushilfslösungen sichergestellt werden, was auch die Planung und den Einsatz von Freiwilligen erschwerte. Trotz diesen Umständen, gelang es mit vereinten Kräften, die für den Betrieb und die Festlichkeiten erforderlichen Wagen einsatzbereit zu machen. Die Situation ist

nicht nachhaltig und Verstärkung dringend erforderlich. Zur zeitnahen Erfassung und Behebung von Störungen am Wagenpark wurde ein Schadenmeldeprozess eingeführt.

Die Bereinigung des Dienstwagenparks wurde durch Abgaben / Verschrottungen weitergeführt. Die Wagenwerkstätte Aarau hat im Jahr 2014 intensiv an der Hauptrevision des ABD 4554 gearbeitet mit dem Ziel diesen Wagen für die Fahr-saison 2015 wieder einsetzen zu können. Daneben nimmt auch der Neuaufbau des AB 4462 langsam aber sicher Gestalt an.

### Werkstätte Uzwil

Das Projekt HG 4/4 verlief nach dem letztjährigen Umzug von Chur in geordneten Bahnen. Sowohl im Aufbau der Loks- Stichwort neue Kupfer-Feuerbüchse- als auch bei der sehr anspruchsvollen Zulassung, konnten wichtige Etappenziele erreicht werden.

### Brandschutz

Die Brandschutzorganisation war 2014 aufgrund des regnerischen Sommers weniger gefordert, hat aber insbesondere die während des Bahnfestes anforderungsreiche Aufgabe gut gelöst. Der neue Löschwagen konnte noch nicht fertig gestellt werden und wird nun auf die Saison 2015 erwartet.

Urs Züllig, Leiter ZfW a.i.



## Bau

Im Gegensatz zu 2013 verlief das Jahr 2014 weitgehend in normalen Bahnen. Zwar ging es nicht ganz ohne Zwischenfälle infolge von Naturereignissen ab: Auf der Walliser Seite rutschte ein kurzes Stück einer Stützmauer ab. Sie konnte noch vor der Betriebsaufnahme wieder aufgebaut werden. Beim Bahnübergang Rotten in Gletsch donnerte ein 10 m<sup>3</sup>-Felsblock auf die Kantonsstrasse, das unmittelbar daneben liegende Gleis wurde nicht beschädigt.

Auf der Urner Seite verursachte ein Steinschlag unterhalb der Station Furka glücklicherweise keine Schäden. Während des ganzen Jahres blieben wir aber von wirklich grossen Schadenereignissen verschont. Die Schneeräumung bot keine speziellen Schwierigkeiten, die Steffenbachbrücke konnte programmgemäss Mitte Mai montiert werden.

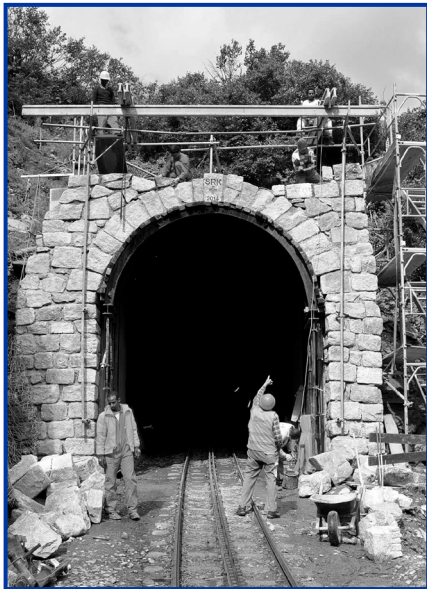
Die Bautätigkeit war sehr umfangreich. Nachfolgend sind die wichtigsten Bauobjekte kurz beschrieben: Von der Alptransit AG konnten 1'600 m<sup>1</sup> neuwertiges Zahnstangengleis der Baustellenzufahrt Sedrun gratis übernommen werden. Die Schienen mussten in Sedrun demontiert und dann per Camion nach Realp transportiert werden. Auch von der Wengeralpbahn (WAB) konnten wir Oberbaumaterial übernehmen.

### Neuer Lagerplatz Geren

Der neue Lagerplatz in der Nähe der Zahnstangeneinfahrt Realp wurde gebaut, eingerichtet und in Betrieb genommen. Gleichzeitig konnten die alten Lagerplätze neben der Furkareuss abgeräumt werden. Damit ist eine alte Auflage des Kantons Uri endlich erledigt.

### Tunnelportale

Bei den Tunneln Alt-Senntumstafel wurden stilgerechte Tunnelportale aufgemauert. Das Landschaftsbild in der Reusschlucht wurde so entscheidend verbessert, konnten doch die bisherigen,



unfertig aussehenden Beton-Tunneleingänge durch schöne Mauerwerk-Portale verkleidet werden. Die Arbeiten erfolgten grösstenteils durch Asylbewerber (Schweiz. Rotes Kreuz) unter der Leitung von Tony Stadelmann. Finanziert wurde diese Aktion durch den Kanton Uri (Landschaftsschutz), die Urner Kantonalbank, Pro Patria und die Otto Gamma Stiftung.

Wie jedes Jahr wurden auch 2014 ca. 300 m<sup>1</sup> Gleis totalerneuert, und zwar oberhalb der Sidelenbachbrücke. Gleichzeitig wurden auch bei drei Bachdurchlässen im Erneuerungsbereich die alten schadhafte Zementrohre ersetzt.

### Brücke Chüeplange

Bei dieser Bogenbrücke oberhalb des Tunnels I wurde festgestellt, dass das obere Widerlager talwärts Richtung Reuss rutscht. Zudem ist der Fels unter dem Widerlager sehr weich und erosionsgefährdet. Um grössere Schäden an der Brücke zu

vermeiden, wurden folgende umfangreiche Sanierungsarbeiten durchgeführt. Die ganze labile Felspartie wurde mit 8 Felsankern in gesundem Fels verankert (Gitz Felstechnik AG, St. Niklaus/VS), das Brückenwiderlager mit einem bewehrten Betonriegel gestützt und die Felsböschung gegen den Bach mit Spritzbeton gegen die Erosion geschützt. Die Brücke wird in das geodätische Mess- und Ueberwachungssystem im Bereich Reusschlucht einbezogen. Im Oktober/November 2014 konnten noch wichtige Arbeiten im Zusammenhang mit dem Projekt „Reusssohlenschutz“ abgeschlossen werden. Bei zwei hohen Stützmauern oberhalb der Steffenbachbrücke wurden die Fundamente unterbetoniert. Zudem wurde der Flusslauf im Bereich der Mauern durch gezielte Steinsprengungen und Blocksätze auf die linke Talseite, weg von den Mauern, gedrängt. Diese sind damit besser vor Hochwassern geschützt. Unterhalb des Tunnels III wurden zwei Bühnen in der Reuss erstellt, mit dem Ziel, den Fluss weg vom Bahntrasse zu drängen, das seit längerem bei Hochwassern gefährdet war.



### Werkstattneubau Realp

Hier konnte am Innenausbau weitergearbeitet werden. Der grosse 16t-Hallenkran wurde montiert und in Betrieb genommen. Die im Zusammenhang mit dem Werkstattneubau provisorisch verlegte Schweigstrasse wurde definitiv wieder hergestellt und erhielt einen neuen Belag. Beim Eingang zum Magazin „Bielen“ entstanden einige Parkplätze für DFB-Dienstfahrzeuge.

### Blauhaus Gletsch

Dieses Gebäude entwickelt sich immer mehr zu einem Sorgenkind der Bauabteilung und der ganzen DFB. Das ganze Haus und vor allem das sehr schadhafte Blechdach kann mangels fachkundigem Personal nicht mehr durch die Bauabteilung repariert und unterhalten werden. Zudem fallen immer wieder grössere und kleinere Reparaturen bei der Inneneinrichtung an, zusätzlich sind weitere Auflagen seitens der kantonalen Aufsichtsbehörden v.a. bezüglich der Sicherheit erfolgt. Wegen des sehr hohen Finanzbedarfs für eine Sanierung des Gebäudes muss dessen zukünftige Verwendung grundsätzlich überlegt werden.

### Projektierungsarbeiten, Schulung

Bei der geplanten Wagenremise befasste sich die Bauabteilung mit Detailabklärungen (Lawinenschutz und Schneelasten, Bauphysik usw.). Es wurden diverse ähnliche Einstellhallen anderer Bahnen als Referenz- und Vergleichsobjekte beichtigt. Für die geplante Aufstockung des Kantinentrakts in Realp (Garderobe- und Archivraum) ist die Baubewilligung der Gemeinde eingetroffen. Am alljährlichen Bautreffen im März nahmen 87 ständige Mitarbeiter und Kaderleute teil. Ausbildungskurse wurden durchgeführt für Sicherheitswärter (11 Teilnehmer) und das Rock Cracker Sprengverfahren, ein hydraulisches Sprengverfahren, für das kein Sprengbrevet erforderlich ist (10 Teilnehmer). Ein externer Ausbilder prüfte 5 zusätzliche Staplerfahrer. Für die Aufgaben der



Bauabteilung wurden insgesamt 42'920 Arbeitsstunden (5365 Arbeitstage) geleistet. Die Anteile der beteiligten Gruppen betragen:

Ständige Mitarbeiter Bauabteilung	38 %
Baugruppen VFB	37 %
Lernendenlager	10 %
Asylsuchende	10 %
Zivilschutz	5 %
Volunteers Credit Suisse	2 %

Von Arbeitsunfällen blieben wir dieses Jahr zum Glück verschont.

Die sehr intensive Bautätigkeit beanspruchte die Bauabteilung und vor allem deren Leitung bis aufs Äusserste. Erschwerend kam dazu, dass der Bau-  
chef, Walter Willi, krankheitshalber immer noch nicht einsatzfähig ist. Für 2015 muss die personelle Situation geklärt und die Leitung der Bauabteilung verstärkt werden.

Werner Gysi, Leiter Bau a.i.



## Rückwärtige Dienste

Eine zentrale Stelle der Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG ist die Abteilung Rückwärtige Dienste (RWD). Diese ist besorgt, dass im Bereich der Administration, der Logistik sowie Verpflegung und Unterkunft, alle Dienstleistungen zu Gunsten der einzelnen DFB-Abteilungen mit ihren freiwilligen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, funktionieren.

### Verpflegungszahlen

Bei den Mahlzeiten wird speziell darauf geachtet, dass die Menupläne ausgewogen und der körperlichen Tätigkeit angemessen sind. Im Jahre 2014 wurden die nachfolgende Anzahl Personen verpflegt:

	Realp	Gletsch	Total
Morgenessen	5'749	1'904	7'653
Mittagessen	7'111*	1'832	8'943
Abendessen	5'696	1'956	7'652
<b>Total</b>	<b>8'556</b>	<b>5'692</b>	<b>24'248</b>

\* Von den 7'111 Mahlzeiten wurden 863 Mahlzeiten im Rottenwagen Oberwald im Cateringverfahren verpflegt

### Unterkunftszahlen

Da die DFB eigenen Unterkünfte nicht ausreichen, mussten auch Zimmer in den Pensionen und Hotels von Realp und Oberwald in Anspruch genommen werden. Nachfolgend die statistischen Angaben:

Realp (eigene Unterkünfte)	3'038 Übernachtungen
Realp (Hotel/Pensionen)	1'366 Übernachtungen
Gletsch (eigene Unterkunft)	1'846 Übernachtungen (Blauhaus)
<b>Total Übernachtungen</b>	<b>6'250 Übernachtungen</b>

Die Durchführung der Generalversammlung 2014 erfolgte ein weiteres Mal in der Mehrzweckhalle in Oberwald. Diese wurde wiederum von mehr als 350 Aktionären besucht. Die hohe Zahl ist auch darauf zurückzuführen, dass erstmals seit langer Zeit wieder ein Dampfzug von Realp über die Furka nach Oberwald und weiter nach Brig fuhr. Passagiere dieses Zuges waren die Aktionäre. Die Fahrt wurde deshalb in Oberwald für die GV unterbrochen. Auch bei diesem Event war die Abteilung RWD für das Wohl der Aktionäre im Zug bzw. im Anschluss an die Generalversammlung besorgt.

Robert Wyss, Leiter Rückwärtige Dienste

## INFORMATIK

### Informatik

In diesem Jahr konnten wir weitere Bereiche in die Anwendung „Einsatzplanung“ integrieren. Somit werden nun die Einsätze in allen Schlüsselbereichen mit diesem Tool geplant und disponiert. Alle Projekte, inklusive derjenigen für SFB und VFB, wurden periodisch im IT Steuerungsausschuss besprochen und wo erforderlich Prioritäten gesetzt. Im Hintergrund konnten die Vorbereitungsarbeiten für die Neugestaltung des Intranets aufgenommen und an Verbesserungen der Personaldaten-

pfege gearbeitet werden. In Ermangelung eines Chefredaktors für die DFB Website übernahm die Informatik Equipe ad interim diese Aufgabe. In Realp haben wir das Computernetz weiter ausgebaut und sicherer gemacht. Die Überwachung des Netzes und zum Teil auch die Störungsbehebung können nun im Fernbetrieb von zu Hause aus durchgeführt werden.

Kurt Hunn, Leiter Informatik



## Personal

Der Grossteil des Arbeitsaufwandes nahmen Rekrutierungsaufgaben in Anspruch. In Zahlen ausgedrückt:

Eingegangene Anfragen	90
Eingestellt	27
In Prüfung / pendent	35

Trotz der beachtlichen Anzahl an Anfragen, sieht nur die Situation in der Abteilung „Betrieb“ zufriedenstellend aus. In allen anderen Abteilungen, bestehen nach wie vor Lücken auf Mitarbeiter- und Kaderstufe, die dringend geschlossen werden müssen. Wir haben uns darum entschlossen, in den Wintermonaten die Inhalte im Internet unter „mithelfen“ zu überarbeiten und dort neu gewisse Vakanzen öffentlich auszuschreiben.

Die Abteilung „Betrieb“ veranstaltete erfolgreich zwei Info-Tage, deren Besuch auch Interessenten anderer Abteilungen offen steht. Es gelang eine ganze Reihe von Teilnehmenden für unser Unternehmen zu gewinnen. Jörg Wälti danke ich für die Organisation bestens. Nach wie vor ist die Stelle „Leiter ZfW“ vakant. Hingegen freuen wir uns, dass zwei wichtige Funktionen neu besetzt werden konnten. So hat das Marketing in der Person von Beat Klarer einen neuen Leiter und Stephan Stauber übernimmt in einer Festanstellung die Leitung des Ressorts „Wagen“ im ZfW.

Neu eingeführt haben wir einen Prozess „Mitarbeitergespräch“. Ein solches zu führen ist für die festangestellten Mitarbeitenden und deren Vorgesetzte Pflicht. Wir wollen damit erreichen, dass die Mitarbeitenden und Vorgesetzten sich über die Ziele einig sind und die Erreichung dieser am Ende des Jahres überprüfen. Das Schwergewicht dieses Prozesses liegt im gemeinsamen Gespräch, bei dem erwünscht ist, dass sich die Mitarbeitenden aktiv einbringen. Im administrativen Bereich wurden die Anmeldeformulare im Vereinsheft und für das Internet modifiziert, weil das bisherige in der Zwischenzeit nicht mehr den aktuellen Gegebenheiten entsprach. Im Weiteren wurde das Personalreglement für festangestellte Mitarbeitende überarbeitet und per 1. Mai 2014 in Kraft gesetzt.

Die Personalverantwortlichen der Abteilungen trafen sich zu zwei Sitzungen. Im Vordergrund standen dabei Fragen der Effizienzsteigerung bei den verschiedenen Personaltools und in den Prozessen. Die ersten von der IT vorgestellten Ergebnisse zeigen, dass hier wirklich Fortschritte erzielt werden. Der Kaderanlass fand am 1. November im Verkehrshaus Luzern statt und war nebst dem Saisonrückblick und der Vorschau auf 2015 dem Thema „Sicherheitsmanagement“ sowie einem Ausblick auf das Redesign unseres Intranets gewidmet.

**Hansjürg Krapf, Leiter Personal**

# JAHRESRECHNUNG 2014

## DER DFB-DAMPFBahn-FURKA-BERGSTRECKE AG



<b>Bilanz per 31. Dezember</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
<b>AKTIVEN</b>	<b>12'673'992</b>	<b>12'770'241</b>
<b>Umlaufvermögen</b>	<b>989'543</b>	<b>839'234</b>
Flüssige Mittel	183'880	218'388
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	523'581	423'679
Übrige kurzfristige Forderungen	42'252	25'152
Vorräte	136'000	146'000
Aktive Rechnungsabgrenzungen	103'830	26'015
<b>Anlagevermögen</b>	<b>11'684'449</b>	<b>11'931'007</b>
Finanzanlagen	8'575	8'575
Sachanlagen	11'675'874	11'922'432
<b>PASSIVEN</b>	<b>12'673'992</b>	<b>12'770'241</b>
<b>Fremdkapital</b>	<b>1'410'133</b>	<b>1'453'011</b>
<b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>	<b>706'883</b>	<b>670'761</b>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	129'242	172'991
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	224'816	139'815
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	213'967	215'327
Passive Rechnungsabgrenzungen	138'858	142'628
<b>Langfristiges Fremdkapital</b>	<b>703'250</b>	<b>782'250</b>
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	543'250	582'250
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	160'000	200'000
<b>Eigenkapital</b>	<b>11'263'859</b>	<b>11'317'230</b>
Aktienkapital	14'596'850	14'515'000
Partizipationskapital	50'000	50'000
Kumulierte Verluste	-3'382'991	-3'247'770
Eigene Aktien	0	0

<b>Erfolgsrechnung 01.01. - 31.12.</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>
<b>Erfolgsrechnung</b>		
<b>Erlöse</b>	<b>3'192'695</b>	<b>2'988'837</b>
Verkehrserlöse	1'244'703	1'169'115
Erlöse Souvenir / Gastronomie	221'305	227'511
Erlöse VFB-Beitrag / Spenden / Kartenaktion	787'626	811'868
Erlöse für Arbeiten SFB / VFB / Aktivierungen	820'195	488'750
Diverse Erlöse	118'866	291'593
<b>Verkehrsaufwand / Materialaufwand</b>	<b>-1'234'027</b>	<b>-1'110'003</b>
Verkehrsaufwand	-329'235	-287'097
Aufwand Souvenir / Gastronomie	-115'897	-113'337
Aufwand Spenden / Kartenaktion	-192'651	-189'261
Aufwand für Projekte	-574'622	-488'750
Diverser Warenaufwand	-21'622	-31'558
<b>Bruttoergebnis</b>	<b>1'958'668</b>	<b>1'878'834</b>
<b>Personalaufwand</b>	<b>-655'859</b>	<b>-797'776</b>
<b>Übriger betrieblicher Aufwand</b>	<b>-964'645</b>	<b>-982'179</b>
Raumaufwand	-149'435	-117'229
Unterhalt, Reparaturen, Ersatz	-323'339	-361'254
Fahrzeug- und Transportaufwand	-61'223	-34'301
Versicherungen	-78'870	-108'875
Energie, Entsorgung	-49'266	-56'377
Führung, Administration, Informatik	-207'925	-204'456
Werbeaufwand	-94'587	-99'687
<b>Ergebnis vor Abschreibungen, Zinsen &amp; Steuern</b>	<b>338'164</b>	<b>98'879</b>
<b>Abschreibungen</b>	<b>-459'162</b>	<b>-425'173</b>
<b>Betriebsergebnis EBIT</b>	<b>-120'998</b>	<b>-326'294</b>
<b>Finanzaufwand und -ertrag</b>	<b>-14'223</b>	<b>-12'045</b>
Finanzaufwand	-34'332	-32'214
Finanzertrag	20'109	20'169
<b>Reinverlust</b>	<b>-135'221</b>	<b>-338'339</b>

## Anhang zur Jahresrechnung 2014 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.

Die Erstanwendung des neuen Rechnungslegungsrecht erfolgt mit der vorliegenden Jahresrechnung. Die Gliederung der Vorjahreszahlungen wurde, wo möglich, angepasst. Die Vergleichbarkeit ist jedoch nur beschränkt gegeben.

### 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	31.12.2014	31.12.2013
Forderungen gegenüber Dritte	21'817	29'049
Forderungen gegenüber Stiftung	427'368	394'630
Forderungen gegenüber Verein	74'396	0
Total Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	523'581	423'679

#### Sachanlagen

	Grundstücke und Gebäude	Bahnanlagen	Rollmaterial	Maschinen Werkstatt	Baumaschinen Schneefräsen Bauwerkzeuge	Strassen- fahrzeuge	Total
Buchwert per 31.12.2013	2'130'889	4'426'828	5'160'269	5'398	156'785	42'263	11'922'432
Zugänge	205'573	1'340'075	74'208	–	7'171	–	236'028
Abgänge	–	–	-23'424	–	–	–	-23'424
Abschreibungen	-407'111	-1'73'824	-1'95'957	-593	-38'556	-9'522	-459'162
Buchwert per 31.12.2014	2'110'751	4'387'080	5'015'097	4'805	125'400	32'741	11'675'874

Die Anlagebuchhaltung wurde per 01. Januar 2014 neu erstellt und gegliedert. Ein Vergleich mit dem Vorjahr ist daher nicht mehr möglich.

Erlös VFB-Beitrag / Spenden / Kartenaktion	2014	2013
VFB Beitrag	200'000	200'000
Diverse Spenden	140'443	114'817
Kartenaktion	447'183	497'051
	<b>787'626</b>	<b>811'868</b>

Erlös für Arbeiten SFB / VFB / Aktivierungen	2014	2013
Erlös Stiftung	549'398	488'750
Erlös Verein	99'396	–
Aktivierete Eigenleistungen	171'401	–
	<b>820'195</b>	<b>488'750</b>

Sowohl die Stiftung wie der Verein haben diverse Projekte mitfinanziert. Es handelt sich dabei um die Projekte „HG 4/4“, „Neue Werkstatt“ und „Reusssohlensanierung“ für welche die Stiftung total Fr. 549'398 bezahlt hat und die Projekte „Neues Kassensystem“ und „Einrichtung Werkstatt“ für welche der Verein Fr. 99'396 bezahlt hat.

### 4. Anzahl Mitarbeiter

Die Anzahl Vollzeitstellen lag im Jahresdurchschnitt unter zehn.

### 5. Eigene Aktien

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

	2014	2013
Nominalwert per 01.01.	90'200	80'800
Zuwachs (geschenkt)	27'450	24'600
Verkauft zum Nominalwert und als Spenden verbucht	-11'200	-15'200
<b>Nominalwert per 31.12.2014</b>	<b>106'450</b>	<b>90'200</b>

### 6. Zur Sicherung eigener Verbindlichkeiten verwendete Aktiven

	31.12.2014	31.12.2013
Betrag der zur Sicherung eigener Verpflichtungen verpfändeten Aktiven	5'075'757	1'781'590
Schuldbriefe und Grundpfandverschreibungen nominell	1'826'300	1'826'300
Schuldbriefe belehnt	782'250	861'250

### 7. Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem Bilanzstichtag sind keine Ereignisse eingetreten, welche die Aussagefähigkeit der Jahresrechnung 2014 beeinträchtigen könnten bzw. an dieser Stelle offengelegt werden müssten.

### 8. Offenlegung von wesentlicher Unsicherheit bezüglich der Fähigkeit zur Unternehmensfortführung

Die Rechnungslegung erfolgt zu Fortführungswerten. Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung sind der Auffassung, dass diese Wertbasis angemessen ist.

Obwohl in den letzten Jahren negative Ergebnisse erzielt wurden, konnte die Liquidität dank Kapitalerhöhungen immer sichergestellt werden. Neue Investitionen dürfen nur getätigt werden, wenn die Finanzierung gesichert ist. Der Verwaltungsrat ist überzeugt, dass der Gesellschaft die Beschaffung weiterer Mittel gelingt.





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

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang, Seiten 22 bis 25) der DFB-Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG für das am 31. Dezember 2014 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 8 „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 2015 erreicht und die Liquidität auch weiterhin, unter anderem mittels Kapitalerhöhungen, zur Verfügung gestellt bekommt. Würde die Unternehmensfortführung verunmöglicht, müsste die Jahresrechnung auf Basis von Veräusserungswerten erstellt werden.

PricewaterhouseCoopers AG

Peter Held  
Revisionsexperte  
Leitender Revisor

Severin Gebhart

Zürich, 26. Mai 2015

PricewaterhouseCoopers AG, Birchstrasse 160, Postfach, 8050 Zürich  
Telefon: +41 58 792 44 00, Telefax: +41 58 792 44 10, [www.pwc.ch](http://www.pwc.ch)

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



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

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

Postfach 141

CH-6490 Andermatt

Telefon +41 (0)848 000 144

Telefax +41 (0) 41 588 03 40

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

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

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

Postfach 141

CH-6490 Andermatt

Telefon +41 (0)848 000 144

Telefax +41 (0)556 193 039

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

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

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

Postfach 141

CH-6490 Andermatt

Telefon +41 (0)848 000 144

Telefax +41 (0)41 588 03 40

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