

GESCHÄFTSBERICHT 2011

DER DFB-DAMPFBAÑ-FÚRKA-BERGSTRECKE AG



Verwaltungsrat

Laubi Oskar, Wettswil, Präsident	seit 23. Juni 2007
Bürker Peter, Benglen	seit 25. Juni 2011
Güdel Paul, Kriens	26. Juni 2004 bis 25. Juni 2011
Dériz Jean-Pierre, Zollikofen	seit 23. Juni 2007
Kissling Franz, Bern	seit 06. Mai 2006
Knobloch Walter, D-Schiltz	seit 25. Juni 2011
Künzli Ernst, Richterswil	seit 25. Juni 2011
Orth Karlheinz, D-Marloffstein	28. Juni 2003 bis 25. Juni 2011
Stolz Theo, Tramelan	seit 25. Juni 2011
Tribolet Hans, Visp	28. Juni 2003 bis 25. Juni 2011
Walser Hermann, Uster, Vizepräsident	seit 26. Juni 2004
Wenger Claude, Walchwil	23. Juni 2003 bis 25. Juni 2011
(Burkhard Ueli, Gibswil, Sekretär bis Oktober 2011)	

Geschäftsleitung

Bernhard Peter, Eschlikon, Vorsitz	bis 31.12.2011
Güdel Silvia, Kriens, Protokoll	
Willi Walter, Brunnen, Stv. Vorsitz, Bau	
Willi Manfred, Goldau, Stv. Bau	
Güdel Paul, Kriens, Marketing	
Gubler Werner, Grüningen, Betrieb	
Schubiger Thomas, Uetliburg, Stv. Betrieb	
Frech Walter, Malans, Werkstätte Chur,	ab 01. Oktober 2011
Jost Fritz, Thun, Stv. ZfW	
Bolliger Jürg, Spiez, ZfW – Diesel	
Alther Martin, Eschenz, Finanzen	
Schwarzenbach Peter, Gibswil, Personal	
Wyss Robert, Au ZH, Rückwärtige Dienste	
Piller Thomas, Oftringen, SiBe	
Hunn Kurt, Hedingen, Informatik	

Revisionsstelle

PricewaterhouseCoopers AG, Zürich

Sehr geehrte Aktionärin, sehr geehrter Aktionär

2011 war erneut ein bewegtes, spannendes Jahr mit vielen erfreulichen, aber auch weniger erfreulichen und traurigen Ereignissen. Auf den folgenden Seiten berichten die Mitglieder der Geschäftsleitung darüber:

Der Verwaltungsrat ist anlässlich der Generalversammlung 2011 um 50 % erneuert worden. Ich darf feststellen, dass die «Neuen» sich sehr gut eingelebt haben und wir wie in den Vorjahren ein menschlich gut funktionierendes Team sind, mit ausgewogenen Fähigkeiten auf recht hohem Niveau – zugunsten der Furka-Dampfbahn. Im Berichtsjahr hat der Verwaltungsrat fünfmal getagt plus im Rahmen einer 2-tägigen Sitzung einmal zusammen mit der gesamten Geschäftsleitung. Auch in der Geschäftsleitung hat es vor allem altersbedingte Wechsel gegeben – Ersatzlösungen gelangen zum Teil rasch, zum Teil braucht es aber etwas mehr Zeit: In einem auf Freiwilligen-Arbeit basierenden Unternehmen fehlen für die höchste Verantwortlichkeitsstufe manchmal Angebote mit der gewünschten bzw. geforderten Qualifikation. Andererseits gibt es immer wieder Glücksfälle: Die Kündigung des langjährigen Geschäftsleiters Peter Bernhard aus persönlichen Gründen hat in erster Linie Bedauern, zugleich aber auch Angst ausgelöst: Wird es uns gelingen, für diese schwierige und anspruchsvolle Führungsfunktion eine geeignete Persönlichkeit zu finden? Sie haben Gelegenheit, den Glücksfall Urs Züllig an der Generalversammlung kennenzulernen.

Neben vielen wechselnden Sachgeschäften haben uns die Themen «Finanzen» und «Zusammenarbeit mit der Stiftung und dem Verein Furka-Bergstrecke» praktisch an jeder Sitzung beschäftigt. Dass uns die Finanzen permanent beschäftigen, ist selbstverständlich: Während der kurzen Fahr-Betriebsdauer der Bahn von jeweils Ende Juni bis anfangs Oktober kann unmöglich so viel Geld erwirtschaftet werden, als dass damit die während des ganzen Jahres anfallenden Kosten inkl. aller Investitionen bezahlt werden könnten. Die DFB AG ist auf vielseitige Zuwendungen und Unterstützungen angewiesen. Das ist ja auch die Erklärung dafür, warum wir uns immer wieder an Sie wenden, liebe Aktionäre und Aktionärinnen. Das über die Jahre geäußerte Aktienkapital beträgt mittlerweile über Fr. 14,2 Mio., dank der letztjährigen Kapitalerhöhung Fr. 0,2 Mio. mehr als vor einem Jahr. Der Verwaltungsrat hat auch für das Jahr 2012 eine Kapitalerhöhung beschlossen.

Finanziell höchst erfreulich – relativ gesehen – präsentiert sich die Erfolgsrechnung: Der Betriebs-



ertrag hat im ersten Jahr nach der Eröffnung der Strecke Oberwald – Gletsch überraschend deutlich gesteigert werden können, und bei praktisch allen Personal- und Betriebsaufwänden sind gegenüber dem Vorjahr tiefere Zahlen realisiert worden. Der Betriebsverlust vor Abschreibungen und ausserordentlichen bzw. betriebsneutralen Aufwänden und Erträgen (Betriebsergebnis II) konnte gegenüber dem Vorjahr um mehr als 1/3 gesenkt werden.

Die Struktur der DFB-Gruppe mit der AG (für den Betrieb zuständig und dem Obligationenrecht

bzw. Sondervorschriften des Eisenbahngesetzes unterworfen), der Stiftung (Beschaffung von Geldmitteln für Investitionen und Grossunterhalt) bzw. dem Verein (finanzielle Unterstützung, Fundus für Freiwillig-Mitarbeitende) ist für eine Institution wie die Dampfbahn Furka-Bergstrecke eigentlich ideal. In letzter Zeit haben sich aber gehäuft Diskussionen über die Abgrenzung der Aufgaben der drei Gruppenglieder entwickelt. Der Verwaltungsrat hat Verständnis für ein grosses Informationsbedürfnis innerhalb der DFB-Gruppe und kommt diesem auch in weitem Umfang nach. An der letztjährigen Generalversammlung hat der Verwaltungsrat denn auch den Antrag aus Aktionärskreisen, wonach sich Verwaltungsrat, Stiftungsrat, Zentralvorstand und Geschäftsleitung mindestens einmal jährlich zur Information und Aussprache treffen sollen, unterstützt. Auch an der erstmaligen Durchführung einer solchen Aussprache und bei anderen Gelegenheiten musste der Verwaltungsrat aber immer wieder darauf hinweisen, dass Gespräche und daraus entstehende Inputs/Anregungen zu keinen Verpflichtungen für den VR führen können bzw. dürfen.

Das Unwetter im letzten Oktober, wenige Tage nach Saisonschluss bzw. Beendigung der Einwinterungs-Arbeiten, hat der DFB AG einen harten Rückschlag verursacht. Das landesweite Interesse und die Unterstützung vor allem materieller Art haben uns erste Wieder-Instandstellungsarbeiten ermöglicht. Wir hoffen alle, dass der schneereiche Winter die Schäden nicht weiter vergrössert hat. Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung der DFB AG sind aber zuversichtlich, dass der Betrieb in der kommenden Saison über die ganze Strecke von Realp bis Oberwald wiederum viele Bahn-Interessierte und viele Touristen beglücken wird.

8907 Wettswil, April 2012

Oskar Laubi, Verwaltungsratspräsident DFB AG

Dass uns das erste Betriebsjahr nach Eröffnung Oberwald echt fordern würde, zeichnete sich schon in den Wintermonaten ab. Wir wurden von Buchungsanfragen eingedeckt. Das Resultat war eine erfreuliche Auslastung von über 90 % der passierenden Züge. Leider entsprach die weniger als 30 %-ige Auslastung der Ausflugszüge Gletsch – Oberwald – Gletsch nicht den Erwartungen. Eine Überprüfung mit entsprechender Anpassung des Betriebskonzeptes für das nächste Jahr drängt sich deshalb auf.

Die mit Oberwald realisierte Streckenverlängerung von rund 5 km in anspruchsvollem Gelände hat die Anforderungen an das freiwillige Personal beträchtlich gesteigert und die Einsatzplanung erschwert. Auch



der Unterhalt der zusätzlichen Infrastrukturen erfordert einen personalintensiven Mehraufwand. Einmal mehr dürfen wir stolz auf die erbrachten Leistungen sein und auf eine erfolgreiche, unfallfreie Saison mit wenigen betrieblichen Unregelmässigkeiten zurückschauen.

Dass sich unser Kulturgut im alpinen Gebiet befindet, wurde uns anlässlich der schweren Unwetter im Oktober - eine Woche nach Betriebsschluss und der damit verbundenen Einwinterungsarbeiten - vor Augen geführt. Die beträchtlichen Schäden zwischen Oberwald und Gletsch sowie zwischen den DFB Stationen Furka und Tiefenbach haben tausende von freiwilligen Arbeitsstunden in kürzester Zeit zunichte gemacht. Die Bauabteilung wurde dadurch im Wallis noch einmal gefordert, die Schäden auf der Urner Seite können jedoch erst nach der Schneeschmelze im Frühjahr 2012 angegangen werden.

Trotz Mehraufwand und Unwetterschäden sind die Begeisterung und der Einsatzwille, diese aussergewöhnliche Bahnstrecke zu erhalten und zu betreiben, ungebrochen, wie man aus den nachfolgenden Abteilungsberichten unschwer erkennen kann. Dieses Bestreben ist auch aus den verschiedenen Projekten wie Bau der Lok-Werkstätte Realp oder Instandstellung der beiden HG 4/4 in Chur ersichtlich.

Leider wurde das Jahr 2011 im Dezember von einem tödlichen Unfall überschattet. Bei Schneeräumungsarbeiten zwischen DFB Bahnhof Realp und den Werkstätten geriet der vom Mitarbeiter bediente Pneulader ins Rutschen, kippte und begrub ihn unter sich, wobei jede Hilfe zu spät kam. Wir haben einen wertvollen Mitarbeiter verloren und werden ihn in guter Erinnerung behalten.

Mit dem Jahresende geht auch meine Zeit als Geschäftsleiter der DFBAG zu Ende. Ich durfte in den vergangenen 8 Jahren viel Erfreuliches erleben. Für mich bedeutete diese Aufgabe, ein Bahnunternehmen mit ausschliesslich Freiwilligen zu betreiben, eine weitere, dankbare Lebensschulung.

Für die vielen schönen Stunden möchte ich mich bei Allen bedanken, die in irgend einer Form mitgeholfen haben und immer noch mithelfen, sei es in den verschiedenen Kaderfunktionen, als Mitarbeitende in den Abteilungen, als Vereinsmitglied oder als Aktionär oder Spender, um dieses aussergewöhnliche Kulturgut weiterhin zu hegen und zu pflegen. Mögen noch tausende von Fahrgästen das einmalige Erlebnis - mit der Dampfbahn über die Furka - geniessen können.

8360 Eschlikon, Februar 2012

Peter Bernhard, Geschäftsleiter bis 31.12.2011

Oberwald erreicht! Aussage, Feststellung und Freude im Bericht zur Fahrsaison 2010. Die Anerkennung der grossartigen Leistungen der DFB-Fronis, die Neugier auf den neuen Abschnitt, das Erleben der gesamten historischen Strecke des Glacier Express prägten nachhaltig die neue Saison 2011.

Unser Reisedienst verzeichnete eine nie gekannte Nachfrage nach dem Gesamterlebnis Realp – Oberwald. Das neu eingeführte elektronische Reservations-System hat sich ausserordentlich gut bewährt und war letztlich auch Voraussetzung für die korrekte Verarbeitung der Anfragen.

Das weltweite Interesse und die Berichterstattung der Medien haben eine Welle der Sympathie und der Nachfrage ausgelöst. Die passierenden Züge waren denn auch frühzeitig ausgebucht, insbesondere an den Wochenenden. Das Reservationssystem hat dazu beigetragen, dass auch bei ungünstiger Witterung die Fahrten nicht abgesagt wurden. Dies war auch im wirklich regennassen Juli der Fall. Dank der intensiven internen Zusammenarbeit und den umsichtigen Dispositionen von Personal und Rollmaterial konnte eine Auslastung von 93 % in der 2. Klasse und von 88% in der 1. Klasse erreicht werden. Insgesamt 31'032 Gäste erlebten die Fahrt mit unseren historischen Zügen. Unsere Zugsbegleiter waren überall im Einsatz, bereit für Auskünfte, Hinweise und Betreuung.

Die Anteile für Einzelreisende und Gruppen umfassten je 50 %, was den Zielsetzungen für eine ausgewogene Auslastung und dem betriebswirtschaftlichen Budget entspricht.

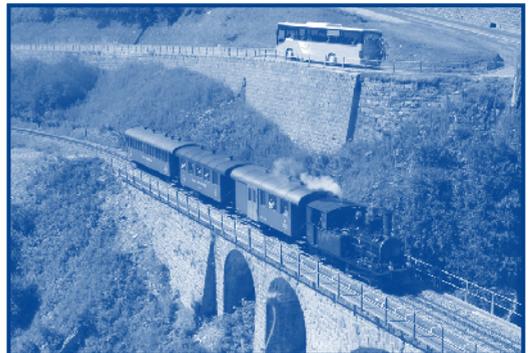
Um Oberwald besser erlebbar zu machen, wurde in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Obergoms, dem Tourismus und den Hotels ein Ortsplan erarbeitet, der sich in der Praxis bewährt hat und Besuchern wie Touristen gute Dienste leistet. Die wertvollen Museen erfreuen sich steigender Beliebtheit.

In Gletsch ist für die passierenden Züge kein längerer Aufenthalt möglich infolge der Fahrplan-Anschlüsse, der Gesamtfahrzeit, der Planung von Rückfahrten und der Arbeits- und Ruhezeiten des Personals.

Aus diesem Grunde wurden wiederum Ausflugszüge zwischen Oberwald und Gletsch an Samstagen und Sonntagen eingesetzt, um einen Aufenthalt in Gletsch, eine Kombination mit den passierenden Zügen oder dem PostAuto, verbunden mit einer attraktiven Wanderung zu ermöglichen.

Das Angebot dieser Züge war mit der Matterhorn Gotthard Bahn, dem PostAuto ab Meiringen, der Ballenberg-Dampfbahn ab Interlaken, sowie mit Bus-Sonderfahrten vernetzt.

Diese Züge waren zum Teil ungenügend ausgelastet, im Durchschnitt zu 28,8 %. Es wurde die ölgefeuerte Dampflokomotive Breithorn eingesetzt, die infolge fehlender Infrastruktur nicht in Oberwald abgestellt werden kann; somit musste sie morgens und abends nach und von Gletsch überführt werden, was hohe Kosten verursacht hat. Die Geschäftsleitung hat entschieden, ab 2012 ein neues Produkt einzuführen: ein historischer Zug mit Diesellokomotive, der von Freitag bis Sonntag im Einsatz steht und dessen Fahrplan attraktive Aufenthalte in Gletsch ermöglicht. Dank der tieferen Kosten kann



der Fahrpreis zwischen Oberwald und Gletsch massiv gesenkt werden. Die Mitfahrt ist auch ohne Reservation möglich.

Es ist uns bewusst, dass unsere Fahrgäste konsequent Dampfloks bevorzugen; die neuen historischen Züge ergänzen jedoch diese Wünsche; sie fördern ebenfalls die Region Obergoms.

Nachdem alle unsere Billette 2 Tage gültig sind, können auch Übernachtungen in die Planung einbezogen werden.

Die mit unseren Partnern getätigten Sonder-Angebote mit PostAuto ab Luzern, oder mit der Ballenberg-Dampfbahn ab Interlaken, waren sehr gut frequentiert.

Diese erste vollständige Saison mit durchgehenden Zügen zwischen Oberwald und Realp war erfolgreich. Keine nennenswerte Vorkommnisse trübten die Leistungen unserer vielen Mitarbeiter und Kameraden.

Alles hat seine Zeit, so auch der Einsatz meiner Familie für die Marketing-Betreuung. Die Planung der persönlichen Zukunft muss auf Alter und Gesundheit Rücksicht nehmen. Aber auch ein etwas verjüngter, erneuerter Auftritt der DFB-Gesamtwerbung, der Gewichtung der Website, dem Einbringen neuer Ideen für die Zukunft, der vertieften Zusammenarbeit mit dem Verein, machen die Ablösung zur Aufgabe.

6003 Luzern, Februar 2012

Paul Güdel, Leiter Marketing

Am 25. Juni konnte nach einem milden Winter die Fahrseason aufgenommen werden. Unsere Schneeräumungsmitarbeiter hatten seit der Wiedereröffnung der Furka Bergstrecke noch nie so wenig Schnee räumen und Schäden beheben müssen. Auch konnte das letzte Betriebswochenende bei strahlendem Altweibersommerwetter durch geführt werden.

Für den Betrieb war 2011 ein erfolgreiches, aber mit vielen neuen Herausforderungen gespicktes Jahr. Wir transportierten 31'032 Passagiere, das sind rund 360 weniger als im letzten Jahr. Dazu muss noch bemerkt werden, dass wegen der neuen höheren Gewichtsvorschriften bei den Personenwagen rund 20 Sitzplätze pro Zug verloren gingen und die durchschnittliche Auslastung dadurch grösser wurde. Für unsere Zugbegleiter wurde wegen der Streckenverlängerung Gletsch – Oberwald und auch wegen des viel grösseren Höhenunterschiedes die Arbeit anstrengender. Dies belastet die Körper der Fronis mehr als vor einem Jahr noch angenommen.

Die Reisenden können nun ihre vielfältigen Reservationen in den Personenzügen frei im Internet wählen. Die Fahrdienstleiter erstellen am Vorabend des Reisetages mit einem ausgeklügelten Programm, welches eine Froni des Betriebs geschrieben hat, die Wagen- und Sitzplatzreservationen. Dank diesem Programm konnte der Aufwand des betreffenden Personals auf ein vernünftiges Mass gesenkt werden.



Damit der Service am DFB-Bahnhof Oberwald noch kundenfreundlicher ist, wurde dort versuchsweise an den Spitzentagen ein Kundenlenker eingesetzt. Dieser hat die Aufgabe, den Reisenden mit Rat und Tat zur Seite zu stehen. Er selber verkauft aber keine Fahrausweise. Von den Kunden und den Mitarbeitern wird dieser Dienst sehr geschätzt.

Seit anfangs Saison werden am Schalter die beliebten Kartonbillette nicht mehr verkauft. Der Lieferant aus

Deutschland konnte die Rohbillette nicht mehr in der gewünschten Grösse liefern und der Patentinhaber für den thermischen Druckvorgang wollte uns leider sein Patent nicht zur Verfügung stellen. Gerne nahm unsere Abteilung die vom Verein Furka Bergstrecke gesponserten neuen leistungsfähigeren Computer in Betrieb. Leider konnten jedoch die Schaltercomputer noch nicht ausgewechselt werden, weil das deutsche Fahrausweisverkaufssystem nur auf den alten PCs eingesetzt werden kann. Ende Saison wurde die alte Telefonanlage für den Bahnhof und das Depot Realp durch eine moderne ausgewechselt.

Während des Winterhalbjahres arbeiten die Dienstchefs an diversen anfallenden administrativen Aufgaben.

Der Verantwortliche für die Ausbildung konnte sein Ressort umorganisieren und mit den neuen BAV-Experten der MGB die Zugchef-Prüfung seriös vorbereiten. Das Resultat ist, dass alle 14 zum Test angetretenen Personen diese auf Anhieb bestanden haben. Die restlichen Fronis werden anfangs der neuen Saison ihre Prüfung ablegen.

Auch wurden die Fahrdienstvorschriften mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) gründlich überarbeitet

und Dokumentationen über unsere Bahnhöfe sowie die Strecke erstellt. Ebenso wurden für den Löschzugeinsatz im Wallis, das neue Einfahrsignal in Realp und dergleichen Checklisten erstellt, um den Ablauf überall gleich zu gestalten und dadurch die Sicherheit der Züge zu erhöhen.

Zum Glück wurden wir in diesem Jahr von grösseren Schadenfällen und Betriebsstörungen verschont. Aber schon kleinere Vorkommnisse haben Auswirkungen für die Reisenden.

Im August hatten wir eine Häufung von kleineren Störfällen. Einige Brände, vor allem im Waldgebiet zwischen Oberwald und Gletsch, hielten unsere Sprinkler- und Feuerwehrleute auf Trab.

Nach dem 20. August wüteten zwei heftige Gewitter über dem Furkapass und legten für einige Tage die Stromversorgung der umliegenden Gebäude lahm. Damit die Station Furka trotzdem Strom für die Gäste und unsere Bahnsignalanlage erhielten, setzte das EW Urseren auf dem Pass einen Generator ein.

Herzlichen Dank an alle Fronis, die mit ihrer verantwortungsvollen Arbeit dazu beitragen, dass unsere Passagiere ein einmaliges Reiseerlebnis mit der Dampfbahn Furka Bergstrecke erleben dürfen.

	2009	2010	2011
Anzahl passquerende Fahrplanzüge	178	166	185
Anzahl fahrplanmässige Kurzzüge		126	157
Anzahl Doppelführungen und Extrazüge	67	172*	39
Total Personenzüge	245	464	381
Total Personenzugskilometer	3'112	4'891	3'697
Total Züge (Personen-, Bau-, Güter-, und Lok- züge) während der Betriebsaison	630	1003	796
Total Fahrgäste	25'196	31'395	31'032
davon • Gruppenreisende	12'297	15'205	15'908
• Kinder	1'969	1'866	2'050
• Reisende in I. Klasse	1'468	2'154	2'891
• Durchschnitt Anzahl Fahrgäste pro passquerendem Zug	103	107	140

* inkl. Event-Extrazüge und Leerzüge mit Personenbeförderung

8627 Grüningen, November 2011

Werner Gubler, Leiter Betrieb

Allgemeines

Die erste ganze Fahrsaison auf dem gesamten Streckennetz der DFB Realp-Oberwald verlief zum Glück unfallfrei.

Betriebliches

Für den Gleisumbau unterhalb Furka, für den Bau der Wasserfassung I zwischen Oberwald und Gletsch sowie für die Sanierungsarbeiten des Scheiteltunnels und diverse andere Arbeiten der Bauabteilung wurden relativ umfangreiche Fahrleistungen erbracht.

Von der MGB haben wir als Rückfallebene wiederum die HGm 4/4 61 zu sehr günstigen Konditionen einsetzen können.

Am 11. 8. 2011 trat beim Zug 160 oberhalb des Muttbach-Strassenübergangs an Lok 4 ein Defekt auf und der Zug musste mit der HGm 4/4 abgeschleppt werden. Die Reparatur an der Lok konnte noch in der Folgenacht ausgeführt werden.

Zwischen Oberwald und Gletsch mussten verschiedentlich kleinere bis mittlere Böschungs- und Waldbrände mit dem Löschzug oder zumindest mit den auf Tmh 985 vorhandenen Löschmitteln (Rückenspritze und Klatschen) gelöscht werden.

An zwei Wochenenden mussten die Ausflugszüge mangels Dampflokipersonal mit HGm 4/4 geführt werden.

Fahrzeuge

Die grösste Herausforderung im Winter 2010/2011 war der nötige Ersatz der Kesselrohre und der Deckenanker an der Lok 4. Nur dank dem gewaltigen Einsatz von Lokführer Martin Horath und einigen weiteren Helfern gelang es, die Lok rechtzeitig zum Saisonstart der Gegenzüge wieder in Betrieb zu nehmen.

An der ölgefeuerten Lok 7 «Breithorn» musste die Ausmauerung der Feuerbüchse ersetzt werden und der Kesselinspektor verlangte für den Einsatz in der Saison 2011 sicherheitsrelevante Anpassungen bei der Brennstoffzufuhr. Diese konnten noch rechtzeitig zum Saisonstart ausgeführt werden.

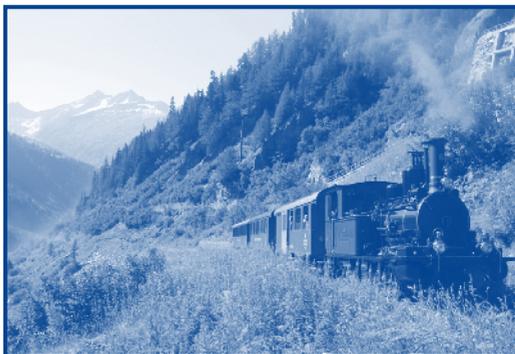
Die Forderung einer Brennerüberwachung ab Saison 2012 (technische Lösung liegt nicht auf der Hand) und der nötigen Revision der Zahnradbremse veranlassten uns, die Lok vorläufig eingemottet im Depot Göschenen abzustellen.

An der Revision der Lok HG $\frac{3}{4}$ Nr 9 wurden weitere 1225 Arbeitsstunden geleistet

Stand der Vietnam-Veteranen HG 4/4 in Chur: Die Bleche für die beiden neuen Rahmen konnten

beschafft, die Rahmen zusammengenietet und ein Rahmen bereits spanabhebend bearbeitet werden. Am ersten Kessel konnten auch bereits umfangreiche Arbeiten ausgeführt werden und der Kesselinspektor hat die Schweissfreigabe erteilt.

Am Tmh 985 wurde die Fahrsteuerung wesentlich verbessert und ein Partikelfilter in die Auspuffanlage eingebaut. Dies ermöglicht einen zeit- und vorschriftsgemässen Einsatz auch in Tunnels. Diese



Arbeiten, die auch zeitkritisch waren, konnten ebenfalls termingerecht ausgeführt werden Für den Furkawirt wurde der Güterwagen Gb 2623 als Schlafwagen mit zwei Einzelzimmern hergerichtet.

Der Hochbordwagen Ek 2719 mit Baujahr 1889 wurde revidiert. Er ist heute ein «Schmuckstück». Die beiden Wagen B 4206 und B 4210 konnten ab August frisch revidiert ab Werkstätte Aarau wieder eingesetzt werden.

Ausrangiert wurden die Dienstwagen X 2920 (ehemaliger Magazinwagen), Skl-x 4854 (Tragwagen Betonmischer), Kkl 2772 und Kkl 2777.

Personal / Organisation

Im Bereich Ausbildung / Prüfungen konnten Fortschritte erzielt werden. Die BAV-Prüfungen werden neu gegen Verrechnung durch Prüfungsexperten der MGB abgenommen. Vierzehn Zugchefs, zwei Lokführer und ein Heizer sind nach den Vorgaben des BAV geprüft worden und haben alle die Prüfung bestanden. Zudem haben ein Lokführer und ein Heizer die interne Prüfung abgelegt und bestanden. Diese beiden können nach der im Frühling 2012 geplanten BAV-Prüfung, vorausgesetzt sie wird bestanden, für selbständige Dienste eingeteilt werden.

Mit der wohlwollenden Unterstützung des BAV wurde die Datenbank PHOENIX auf einen aktuellen Stand gebracht

Die Einteilung des Fahrpersonals war zeitweise eine grosse Herausforderung. Vor allem im Bereich Dampftraktion konnten nicht immer alle nötigen Leistungen abgedeckt werden. Hier stiessen wir an Grenzen. 2012 ergibt sich eine kleine Entspannung weil die Ausflugszüge mit HGm 4/4 geführt werden.

An Stelle von Jakob Knöpfel, der als Leiter Dampftraktion zurück getreten ist, um sich vollumfänglich dem Neubau der HG 4/4 widmen zu können, konnte als Leiter Dampftraktion Oliver Studer gewonnen werden.

Martin Horath ist als Stellvertreter Dampftraktion ebenfalls zurück getreten. Das Amt wird von Daniel Burri übernommen. Das Ressort Wagen leitet neu Wolfgang Kling. Andi Schuler gibt das Amt des Einteilers wegen Doppelbelastung Maschinenmeister / Einteiler ab. Neuer Einteiler wird Reto Burri. Hansruedi Dällenbach übernimmt neu und offiziell die Ausbildung Dampftechnik.

Fritz Jost tritt per 31. Mai 2012 bei der DFB aus.

Die Mehrbelastung beim Lok Personal hat auch von der Abteilungsführung einiges Fingerspitzengefühl gefordert.

Infrastruktur

In der Dieselwerkstätte konnte ein neuer Kran und ein Vorhang für eine temporäre Spritzkabine montiert und in Betrieb genommen werden.

Die Bekohlungsanlage konnte gebaut und die nötigen Geräte wie Kran, Umschlaggerät und Absauganlage beschafft und zum grossen Teil installiert werden. Das Umschlaggerät wird bis im Frühling 2012 in der Werkstätte Chur noch den vorhandenen Bedürfnissen angepasst.

3604 Thun, Januar 2012

Fritz Jost, Stv. Leiter ZfW

Allgemeines

Bereits im Frühling 2011 zeigte sich, dass die Schneesäumarbeiten eher bescheiden ausfallen würden. Völlig überrascht haben Mitarbeiter Anfangs Mai festgestellt, dass während der Winterzeit im Mittelteil Tunnel III ein grosser Schaden am linkseitigen Widerlager entstanden ist. Die anwesende Schneesäumgruppe wurde zusammen mit einem Spezialisten für die Sanierung dieser Schadenstelle eingesetzt. Bereits nach kurzer Zeit konnte die Stelle für den weiteren Schneesäumeinsatz wieder befahren werden.

Die Bauwerke und das Gleis auf allen Streckenabschnitten haben den Winter ohne weitere Schäden überstanden und so konnte die Betriebsaufnahme 2011 rechtzeitig erfolgen.

Planungs- und Projektarbeiten

Die Bauplanungen im Berichtsjahr beschäftigten das Team bei verschiedenen Projekten sehr intensiv. Schwerpunkte der Planungsarbeiten bildeten im Jahr 2011 folgende Projekte:

Werkstattneubau 3. Bauetappe Realp, Neubau Bekohlungsanlage Realp, Sanierung Scheiteltunnel, Wasserfassung I Oberwald-Gletsch.

Nach dem Unwetterereignis vom 11. Oktober 2011 begannen sofort umfangreiche Planungsarbeiten zur Schadenbehebung an Gleis und Bauwerken.

Das Ingenieurteam der Bauabteilung hat die Bauwerkskontrolle und die Katalogisierung der Bauwerke auch in der Bausaison 2011 weitergeführt.

Das Dokument für eine Risikoanalyse und mit entsprechendem Massnahmenplan im Einflussbereich aller Streckenabschnitte wurde im Sommer 2011 fertig gestellt und der Geschäftsleitung übergeben.

Ausgeführte Arbeiten

Im Rahmen des Bauprogrammes 2011 wurden vor allem die beiden Schwerpunkte Unterhalt der Anlagen und der Neubau der Bekohlungsanlage in Realp verfolgt.

Nach einem minimalen Schneesäumeinsatz begann bereits Anfang Juni der 300 Meter lange Gleisumbau im Abschnitt Furka-Tiefenbach. Vor der Betriebsaufnahme konnte in der Station Muttbach-Belvédère ein zusätzlicher Gleisumbau kurzer Länge mit erneuerter Zahnstangeneinfahrt ausgeführt werden. Der anspruchsvolle Neubau der Bekohlungsanlage Realp beschäftigte eine Baugruppe die ganze Bausaison 2011. Bis auf einige Fertigstellungsarbeiten konnte das Bauwerk beendet werden. Die Inbetriebnahme wird ab Fahrsaison 2012 möglich sein und den Lokführern und Heizern den schweren Bekohlungsdienst wesentlich erleichtern.

Im Abschnitt Oberwald – Gletsch begann im Frühsommer der Bau der neuen Wasserfassung I. Gegen Ende Fahrsaison wurde die Anlage mit Erfolg getestet und in Betrieb gesetzt. Im Bahnhofareal Oberwald wurden Umgebungsarbeiten ausgeführt.

Mehrere Wochen pflegte die Vegetationsgruppe das Gelände längs dem Bahntrasse. Die Strecke präsentiert sich nach zwei Jahren intensiven Einsatz dieser Gruppe sehr positiv.

Mit Stellwerkabeln, welche von der MGB kostenlos übernommen werden konnten, entstand auf der Strecke Oberwald – Gletsch eine durchgehende Steuer- und Telekommunikationsverbindung.

Das Streckenwärterteam kontrollierte alle Streckenabschnitte während der Betriebsaison im wöchentlichen Rhythmus. Ausser der Kontrolltätigkeit hat sich das Team laufend sehr aktiv an der Mängelbehebung am Gleisoberbau beteiligt.

Die beiden Fachgruppen der Elektro- und Sicherungsanlagen haben sich beim weiteren Ausbau der Anlagen und bei den laufenden Unterhaltsarbeiten eingesetzt.

Die Sanierungsarbeiten im Scheiteltunnel wurden im Rahmen der möglichen Zeitfenster weitergeführt. Die Sanierungsarbeiten während des täglichen Betriebes sind infolge Rauchbildung nicht möglich.

Mitte September begannen die alljährlichen Einwinterungsarbeiten zwischen Gletsch und Realp und konnten Mitte Oktober bereits erfolgreich abgeschlossen werden. Die absenkbaren Zahnstangensegmente des BUE Bogen wurden zu Revisionszwecken nach Realp verbracht. Im November konnten bei der MGB durch aktive Mithilfe bei den Rückbauten rund 400 m³ sehr gut erhaltene Zahnstangenlamellen übernommen werden.

Einsatz Mitarbeiter

Nachdem die Arbeiten an der neu eröffneten Strecke Oberwald - Gletsch weitgehend Ende 2010 abgeschlossen wurden, kamen im Jahr 2011 etwas weniger freiwillige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zum Einsatz.

Die gesamthaft geleisteten Arbeitsstunden 2011 innerhalb der Bauabteilung in allen Tätigkeitsbereichen erreichten die Zahl von rund 36'200.

Zur Steigerung von Effizienz und Sicherheit der Baueinsätze organisierte die Bauabteilung in verschiedenen Aufgabenbereichen Ausbildungskurse.



Besondere Vorfälle

Eine ausserordentliche Wettersituation sorgte am 11. Oktober 2011 für ein unerwartetes Unwetterereignis, welches in den Abschnitten Oberwald-Gletsch und Furka-Tiefenbach grosse Schäden an Bahntrasse und Bauwerken verursachte. Stundenlanger massiver Regenschauer in die vorhandene Schneedecke führte zu Überschwemmungen, Murgängen und Unterspülungen. Zu diesem Zeitpunkt waren die Wintermassnahmen bereits abgeschlossen, dadurch konnten zur Behebung der entstandenen Schäden nur beschränkt Personal und technische Mittel eingesetzt werden. Auf dem Abschnitt Oberwald-Gletsch konnten mit Erfolg die Sofortmassnahmen eingeleitet werden.

Leider ereigneten sich im Rahmen der Bauarbeiten 2011 drei Arbeitsunfälle. Die verunfallten Mitarbeiter erlitten aber keine bleibenden Schäden.

6491 Realp, Februar 2012

Walter Willi, Leiter Bauabteilung

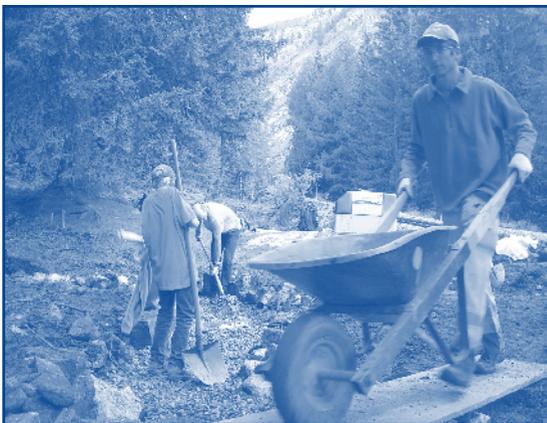
Personal

Das Finden und Gewinnen von freiwillig tätigen neuen Kaderleuten war in diesem Jahr eine zentrale und zeitlich aufwändige Aufgabe. Galt es doch einen neuen Geschäftsleiter, einen Marketingchef, einen Leiter ZfW (Zugförderung und Werkstätte), einen Leiter Magazindienste sowie diverse Baugruppenleiter zu finden. Definitiv konnten der neue Geschäftsleiter, Urs Züllig, und mehrere Baukaderleute gewonnen werden. Im Bereich ZfW übernimmt Walter Frech die Werkstätten Chur und Realp, ein Gesamtleiter ZfW hingegen wird noch immer gesucht. Auch die Nachfolge für den im April 2012 definitiv zurücktretenden Marketingchef, Paul Güdel, ist noch nicht gelöst. Im Hinblick auf die Neubesetzung dieses Postens drängt sich allenfalls eine neue Aufgabenteilung der diversen, zurzeit noch durch das Marketing wahrgenommenen Aktivitäten auf.

Am diesjährigen Kadertag standen der Abschied von unserem langjährigen Geschäftsleiter Peter Bernhard und die Übergabe der Geschäfte an den Neuen, Urs Züllig, im Zentrum. Die am Nachmittag von der Firma Stadler Rail offerierte Führung durch ihren Betrieb Bussnang wurde von unsern Kaderleuten sehr geschätzt und sei hier bestens verdankt.

An zwei «Schnuppertagen» im Juli erhielten 25 neue Freiwillige umfassenden Einblick in unser Betriebsgeschehen und die Möglichkeit, sich für eine entsprechende DFB-Funktion zu entscheiden.

Neben den üblichen personaldienstlichen Aufgaben wurden 69 Neubewerbungen kontaktiert, beraten und den jeweiligen Abteilungen vermittelt. Die schweren Unwetterschäden an unserer Strecke bewogen gemäss Aussagen einige dieser Bewerber, sich bei uns zur aktiven Mithilfe zu melden.



8798 Gibswil, Februar 2012

Peter Schwarzenbach, Leiter Personaldienst

JAHRESRECHNUNG 2011

DER DFB-DAMPFBahn-FURKA-BERGSTRECKE AG



dampfbahn**furka**
bergstrecke

Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG

Bilanz per 31. Dezember **2011** % **2010** %

AKTIVEN

Anlagevermögen

Grundeigentum, Rechte	1	0.0	1	0.0
Unterbau	1'716'328	12.2	1'750'221	12.3
Oberbau	2'404'484	17.1	2'514'893	17.7
Feste Einrichtungen/Installationen	366'087	2.6	386'992	2.7
Gebäude (Hochbau)	2'207'163	15.7	2'248'177	15.8
Maschinen / Einrichtungen	161'451	1.1	163'718	1.2
Eisenbahn-Rollmaterial	5'039'944	35.7	5'055'624	35.6
Strassenfahrzeuge	42'399	0.3	17'035	0.1
Büromaschinen / EDV / Büromobiliar	0	0.0	3'422	0.0
Unvollendete Objekte	1'114'691	7.9	782'139	5.5

Total Anlagevermögen **13'052'548** 92.6 **12'922'222** 90.9

Umlaufvermögen

Flüssige Mittel	271'399	1.9	251'750	1.8
Wertschriften, Beteiligungen	8'575	0.1	8'575	0.1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	494'288	3.5	745'750	5.3
Übrige Forderungen	37'043	0.3	46'492	0.3
Vorräte	157'000	1.1	137'000	1.0
Aktive Rechnungsabgrenzung	79'496	0.5	87'040	0.6

Total Umlaufvermögen **1'047'801** 7.4 **1'276'607** 9.1

TOTAL AKTIVEN **14'100'349** 100.0 **14'198'829** 100.0

Bilanz per 31. Dezember	2011	%	2010	%
PASSIVEN				
Eigenkapital				
Aktienkapital	14'210'000	100.8	14'010'000	98.7
Partizipationskapital	50'000	0.4	50'000	0.4
Verlustvortrag	-2'512'069	-17.7	-2'319'327	-16.3
Jahresverlust	-102'685	-0.7	-192'742	-1.4
Total Eigenkapital	11'645'246	82.6	11'547'931	81.3
Fremdkapital				
Darlehen IHG Wallis	320'000	2.3	360'000	2.5
Darlehen IHG Uri (KB Uri)	235'000	1.7	255'000	1.8
Darlehen Privatperson	0	0.0	10'000	0.1
Darlehen + Hypotheken von Banken	463'000	3.3	479'000	3.4
Darlehen Stiftung Furka Bergstrecke (Remise)	573'000	4.1	443'000	3.1
<i>Total langfristige Verbindlichkeiten</i>	<i>1'591'000</i>	<i>11.4</i>	<i>1'547'000</i>	<i>10.9</i>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	414'209	2.9	750'672	5.3
Übrige Verbindlichkeiten	144'083	1.0	21'694	0.2
Rückstellungen allgemein	90'000	0.6	90'000	0.6
Rückstellungen zweckgebunden	140'000	1.0	160'000	1.1
Passive Rechnungsabgrenzung	75'811	0.5	81'532	0.6
<i>Total kurzfristige Verbindlichkeiten</i>	<i>864'103</i>	<i>6.0</i>	<i>1'103'898</i>	<i>7.8</i>
Total Fremdkapital	2'455'103	17.4	2'650'898	18.7
Total Passiven	14'100'349	100.0	14'198'829	100.0

Erfolgsrechnung 01.01. - 31.12.	2011	%	2010	%
Ertrag Reiseverkehr	1'378'767	100.0	1'247'001	100.0
Aufwand Reiseverkehr	192'122	13.9	198'291	15.9
Bruttoergebnis	1'186'645	86.1	1'048'710	84.1
Personalaufwand				
Löhne	429'268	31.1	444'388	35.6
Sozialversicherungen	67'092	4.9	79'014	6.3
Verpflegung / Unterkunft / ü.Pers.Aufw.	215'318	15.6	248'068	19.9
Arbeitsleistungen Dritter	87'650	6.4	84'440	6.8
Total Personalaufwand	799'328	58.0	855'910	68.6
Betriebsergebnis I	387'317	28.1	192'800	15.5
Übriger Betriebsaufwand				
Raumaufwand	57'562	4.2	48'481	3.9
Unterhalt + Reparaturen	258'007	18.8	307'307	24.6
Fahrzeug- + Transportaufwand	49'396	3.6	37'435	2.9
Sachversicherungen	79'250	5.7	66'079	5.3
Energieaufwand / Entsorgung	47'566	3.4	59'171	4.7
Verwaltungsaufwand	178'349	13.0	179'095	14.4
Informatikaufwand	29'374	2.1	34'247	2.7
Werbeaufwand	45'882	3.3	41'098	3.3
Finanzerfolg	23'513	1.7	42'552	3.4
Erfolg betriebliche Liegenschaften	2'655	0.2	1'044	0.1
Total übriger Betriebsaufwand	771'554	56.0	816'509	65.5
Betriebsergebnis II	-384'237	-27.9	-623'709	-50.0

Erfolgsrechnung 01.01. - 31.12.	2011	%	2010	%
Abschreibungen				
Abschreibungen	421'341	30.6	434'367	34.8
Total Aktivierungen / Abschreibungen	421'341	30.6	434'367	34.8
Betriebsergebnis III	-805'578	-58.5	-1'058'076	-84.8
Erfolg Souvenir / Gastro				
Ertrag Souvenir / Gastro	213'336	15.5	308'035	24.7
Aufwand Souvenir / Gastro	-116'162	-8.4	-182'012	-14.6
Total Erfolg Souvenir / Gastro	97'174	7.1	126'023	10.1
Betriebsfremde Erlöse + Aufwendungen				
VFB-Beitrag	200'000	14.5	200'000	16.0
Spenden / Sponsoring	272'481	19.8	498'303	40.0
Arbeiten für Dritte	148'625	10.8	264'886	21.2
Aufwand „Dampf an der Furka“	-36'845	-2.7	-37'595	-3.0
Total betriebsfremde Erlöse	584'261	42.4	925'594	74.2
Oberwald - Gletsch und HG 4/4				
Aufwand Oberwald - Gletsch	40'499	2.9	999'287	80.1
Ertrag Oberwald - Gletsch	-40'499	-2.9	-999'287	-80.1
Aufwand HG 4/4	325'283	23.6	144'275	11.6
Ertrag HG 4/4	-325'283	-23.6	-144'275	-11.6
Total Oberwald - Gletsch und HG 4/4	0	0.0	0	0.0
Ausserordentlicher Aufwand und Ertrag				
Ertrag Unwetter	112'564	8.2	0	0.0
Aufwand Unwetter	-112'564	-8.2	0	0.0
übriger a.o.Aufwand und Ertrag	21'458	1.6	-186'283	-14.9
Total Ausserordentl. Aufwand und Ertrag	21'458	1.6	-186'283	-14.9
Verlust	-102'685	-7.4	-192'742	-15.4

				2011	2010
1. Verpfändete Aktiven					
Grundstücke und Gebäude mit Buchwert von hypothekarisch belehnt mit				1'705'357 1'018'000	1'731'327 1'094'000
2. Brandversicherungswerte der Sachanlagen					
Immobilien				2'910'000	2'910'000
Rollmaterial				9'500'000	9'500'000
Fahrhabe				3'400'000	3'400'000
3. Genehmigte Aktienkapitalerhöhungen					
maximal				5'320'000	4'802'800
	Nennwert	Anzahl	Betrag		
Namenaktien, nominal	100	2'000	200'000		
Namenaktien, nominal	200	3'500	700'000		
Namenaktien, nominal	250	3'600	900'000		
Namenaktien, nominal	300	2'400	720'000		
Namenaktien, nominal	400	3'000	1'200'000		
Namenaktien, nominal	500	3'200	1'600'000		
Genehmigte Partizipationskapitalerhöhung					
maximal				1'000'000	987'000
Partizipationsscheine, nominal	200	5'000	1'000'000		

4. Eigene Aktien im Besitz der DFB

Die DFB AG besitzt eigene Aktien im Nominalwert von CHF 95'950.--, welche ihr geschenkt wurden und nicht bilanziert sind.

5. Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung

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

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

6. Offenlegung von wesentlicher Unsicherheit bezüglich der Fähigkeit zur Unternehmensfortführung

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

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

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang, Seiten 16 bis 20) der DFB Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG für das am 31. Dezember 2011 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft. Die Prüfungsarbeiten sind am 13. April 2012 abgeschlossen worden.

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

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

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

Ohne unsere Prüfungsaussage einzuschränken, machen wir auf die Anmerkung 6 „Offenlegung von wesentlichen Unsicherheiten bezüglich der Fähigkeit zur Unternehmensfortführung“ im Anhang der Jahresrechnung aufmerksam. Die Fähigkeit zur Unternehmensfortführung hängt davon ab, ob die DFB Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG die Budgetziele 2012 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



Daniel Grossniklaus
Revisionsexperte

Zürich, 4. Juni 2012

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

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



**Freitag, Samstag und Sonntag
vom 23. Juni bis 7. Oktober 2012**
Täglich vom 6. Juli bis 19. August 2012

Realp–Gletsch–Oberwald

Zugnummer		217	131	155	155
Sitzplätze Klasse		2.Kl.	1.+2.	2.Kl.	2.Kl.
Realp DFB	ab		10.15	11 14.15	Gletsch–Oberwald mit Diesellokomotive (ohne Umsteigen in Gletsch)
Tiefenbach DFB	ab		10.35	• 14.35	
Furka DFB	an		11.00	• 15.00	
Furka DFB	ab		11.20	• 15.25	
Muttbach-B.	ab		11.30	• 15.35	
Gletsch DFB	an		11.55	11 15.56	
Gletsch DFB	ab	12 09.30	12.00	↳ 11 16.05	
Oberwald DFB	an	12 10.00	12.25	11 16.30	

Fahrpreise Gültig bis 07.10.2012

Einfache Fahrt Strecken	Preise in CHF	
	2.Kl.	1.Kl.
Realp–Oberwald	73.–	121.–
Realp–Gletsch	57.–	95.–
Realp–Muttbach-B.	48.–	80.–
Realp–Furka	37.–	62.–
Gletsch–Furka	35.–	58.–
Gletsch–Muttbach-B.	29.–	48.–
Gletsch–Oberwald	29.–	48.–

Oberwald–Gletsch–Realp

Zugnummer		128	160
Sitzplätze Klasse		2.Kl.	1.+2.
Oberwald DFB	ab	12 10.30	13.55
Gletsch DFB	an	• 11.00	14.20
Gletsch DFB	ab	• 11.05	14.25
Muttbach-B.	ab	• 11.30	14.50
Furka DFB	an	• 11.40	15.00
Furka DFB	ab	• 12.00	15.30
Tiefenbach DFB	ab	• 12.20	15.50
Realp DFB	an	12 12.40	16.15

Gruppenermässigung: 20 %

Hin- u. Rückfahrt Strecken	Preise in CHF	
	2.Kl.	1.Kl.
Realp–Oberwald	121.–	200.–
Realp–Gletsch	94.–	156.–
Realp–Muttbach-B.	76.–	126.–
Realp–Furka	59.–	98.–
Gletsch–Furka	55.–	91.–
Gletsch–Muttbach-B.	43.–	71.–
Gletsch–Oberwald	48.–	79.–

Zeichenerklärung der Verkehrstage

11 Freitag und Samstag vom 6. Juli bis 29. Sept. 2012

12 Samstag und Sonntag vom 7. Juli bis 30. Sept. 2012

Die Platzreservierung ist obligatorisch.

Bitte reservieren Sie im Internet: www.dfb.ch/reisedienst

Zusätzliche historische Züge mit Diesellokomotive zwischen Oberwald und Gletsch

Änderungen vorbehalten

Die Erlebniswelt der Dampfbahn Furka-Bergstrecke
Les attractions du Train à vapeur de la Furka

The Furka Mountain Steam Railway – a unique experience
Il fascino del treno a vapore nel tratto montano della Furka



Teilstück der historischen Strecke des Glacier-Express (West/Ost-Alpenquerung)



Offizielle Adresse für alle Bereiche

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

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG Reisedienst

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

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG Aktienregister

Postfach 141
CH-6490 Andermatt
Telefon +41 (0)41 888 0303
Telefax +41 (0)41 888 0205
aktienregister@dfb.ch