

# GESCHÄFTSBERICHT 2012

DER DFB-DAMPFBAHN-FURKA-BERGSTRECKE AG



**Verwaltungsrat**

Laubi Oskar, Wettswil, Präsident  
 Bürker Peter, Benglen  
 Dériaz Jean-Pierre, Zollikofen  
 Kissling Franz, Bern  
 Knobloch Walter, D-Bad Bellingen  
 Künzli Ernst, Richterswil  
 Theo Stolz, Tramelan  
 Walser Hermann, Uster, Vizepräsident

seit 23. Juni 2007  
 seit 25. Juni 2011  
 seit 23. Juni 2007  
 seit 06. Mai 2006  
 seit 25. Juni 2011  
 seit 25. Juni 2011  
 seit 25. Juni 2011  
 seit 26. Juni 2004

**Geschäftsleitung**

Züllig Urs, Stäfa, Vorsitz  
 Willi Walter, Brunnen, Stv. Vorsitz, Bau  
 Willi Manfred, Goldau, Stv. Bau  
 Gubler Werner, Grüningen, Betrieb  
 Schubiger Thomas, Uetliburg, Stv. Betrieb  
 Frech Walter, Malans, Werkstätte Chur  
 Bolliger Jürg, Spiez, ZfW – Diesel  
 Alther Martin, Eschenz, Finanzen  
 Schwarzenbach Peter, Wald, Personal;  
 Wyss Robert, Au, Rückwärtige Dienste  
 Piller Thomas, Oftringen, Sicherheit und Betriebsprozesse  
 Hunn Kurt, Hedingen, Informatik

ab 1.01.2012

bis 31.10.2012

**Revisionsstelle**

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

**Sehr geehrte Aktionärin, sehr geehrter Aktionär**

Das Jahr 2012 hat uns wiederum auf Trab gehalten. Über die verschiedenen kleineren und grösseren Zwischenfälle und Überraschungen sowie über die geleisteten Arbeiten und erreichten Ergebnisse in den verschiedenen Organisationseinheiten berichten Mitglieder der Geschäftsleitung auf den folgenden Seiten. Insgesamt darf man festhalten, dass 2012 ein recht erfolgreiches Jahr war: Auf ganz vielen Gebieten haben wir Fortschritte gemacht, uns deutlich weiterentwickelt, haben wir Ziele und Zwischenziele erreicht. Auch darüber wird berichtet. Was aber zudem gesagt werden muss: Es bleibt noch viel zu tun! Die Strecke Realp – Gletsch – Oberwald war zwar im zweiten Jahr in Betrieb – aber die ‚richtigen‘ Dampflokomotiven, die beiden HG-4/4, werden nach heutiger Planung frühestens auf die Saison 2016 bzw. 2018 in Betrieb genommen werden können; die notwendige Erweiterung der Werkstätte in Realp ist im Gange, aber die Finanzierung der letzten Bauetappe im laufenden Jahr ist zurzeit noch nicht gesichert; das Fundament für das notwendige Betriebsgebäude in Oberwald ist gelegt, die Fertigstellung ist im laufenden Jahr geplant; der Entscheid zum Standort der Wagenhalle ist gefällt, die Detailplanung in Angriff genommen worden – bis aber alle Personenwagen, die zum Teil in den Werkstätten in Aarau liebevoll und kompetent restauriert worden sind, wirklich unter Dach parkiert werden können, dürften noch einige Jahre in die Lande gehen. Die vielen Hundert Mitarbeiter sind glücklicherweise immer noch sehr motiviert und es bestehen deshalb keine Zweifel, dass – wenn die notwendige finanzielle Basis weiterhin geschaffen werden kann – den freiwillig Mitarbeitenden bei der DFB AG auf lange Sicht die Arbeit nicht ausgehen wird.

Der Verwaltungsrat traf sich im vergangenen Jahr zu 5 tägigen Verwaltungsrats-Sitzungen, bei der August-Sitzung fand am zweiten Tag eine zusätzliche Sitzung gemeinsam mit der Geschäftsleitung statt. Nach einer mehrmonatigen Einarbeitung durch seinen Vorgänger, Peter Bernhard, hat am

1. Januar 2012 Urs Züllig seine Arbeit als neuer Geschäftsführer der DFB AG aufgenommen. Mit Genugtuung hat der Verwaltungsrat sehr bald feststellen dürfen, dass der neue Geschäftsführer mit grossem Elan und viel Engagement die Herausforderung angepackt und sich sehr rasch in die zum Teil vielschichtigen und anspruchsvollen Dossiers eingearbeitet hat. Wir haben feststellen dürfen, dass der neue Geschäftsführer das Vertrauen der übrigen Geschäftsleitungsmitglieder und der vielen freiwilligen Helfer und Helferinnen, der Fronis, sehr rasch gewonnen hat. Nicht vorgesehen war, dass der neue Geschäftsleiter zusätzlich noch vakant gebliebene Geschäftsleitungsfunktionen (ZfW und Marketing) übernehmen musste – über Monate haben wir realisieren müssen, dass es für die höchste Verantwortlichkeitsstufe schwierig sein kann, Freiwillige mit den gewünschten bzw. geforderten Qualifikationen zu finden.



Dem bestehenden starken Führungsteam und un-gemein loyalen Mitarbeitenden ist es zu verdanken, dass wir trotz zum Teil widerwärtigen Bedingungen letztlich doch eine anspruchsvolle Saison haben befriedigend bewältigen können. Dass die Saisonöffnung auf den geplanten Termin gelang und ein starkes Unwetter im Juli keine grösseren Auswirkungen auf den Fahrbetrieb hatte, ist nicht selbstverständlich.

Vom finanziellen Ergebnis sind wir etwas enttäuscht – auch wenn es auf erklärbare, ausserordentliche Umstände zurückzuführen ist: Zum einen ist im Rahmen der Abrechnungserstellung für die Strecke Gletsch – Oberwald mit der Stiftung ein grösserer Differenz-Betrag aus den Jahren 2005/6 zum Vorschein gekommen, der bei der DFB AG zu einem Abschreiber geführt hat, zum andern mussten bei Kaderablösungen grössere Überlagerungen mit unerwarteten Kostenfolgen realisiert werden. Positiv ist zu vermerken, dass doch wieder ein Cash-flow realisiert worden ist, der zusammen mit dem Zufluss von zusätzlichem Aktienkapital u.a. erlaubt hat, das verzinsbare Fremdkapital erneut etwas zu reduzieren.

Die finanziellen Verpflichtungen bleiben hoch. Der Verwaltungsrat hat deshalb beschlossen, auch im Jahre 2013 eine weitere Kapitalerhöhung durchzuführen. Auch wenn die Zeichnung von neuen Aktien nicht mehr die Höhen früherer Jahre erreicht, hilft das zusätzliche Kapital doch mit, die Verpflichtungen zu finanzieren. Erfreulich ist, dass bei der Kapitalerhöhung 2012 zahlreiche neue Aktionäre zu uns gestossen sind. Das ist nicht nur finanziell erfreulich, sondern gibt uns ein gutes Gefühl, dass damit auch die Trägerschaft breiter geworden ist: Je breiter die Trägerschaft je besser ist die DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke in der Bevölkerung verankert.

Damit der Verwaltungsrat auch in den kommenden Jahren Kapitalerhöhungen auflegen kann, muss an der kommenden Generalversammlung die Kompetenz dazu wieder in den Statuten festgehalten werden – diese Kompetenz gilt jeweils vom Gesetz her nur für 2 Jahre.

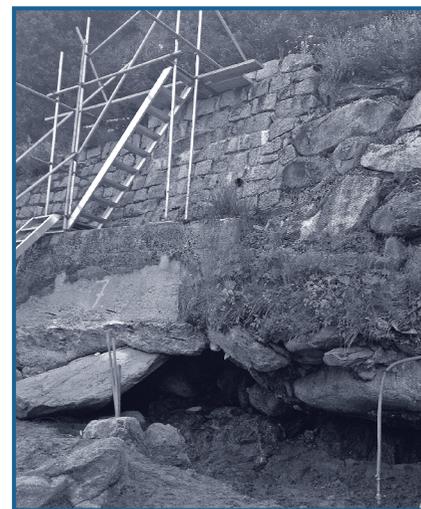
8907 Wettswil, April 2013

Oskar Laubi, Verwaltungsratspräsident DFB AG

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke kann auf ein ebenso ereignisreiches wie erfreuliches Geschäftsjahr 2012 zurückblicken.

Nachdem dank grosszügigen Spenden die Behebung der Unwetterschäden von Oktober 2011 finanziell gesichert war, begann im Frühjahr der Wettlauf gegen die Zeit. Dank umsichtiger Planung, flexibler Anpassung an die Witterungsbedingungen und Wetterglück bei der Schneeräumung gelang es mit Beizug externer Spezialisten, die Strecke rechtzeitig auf Betriebsbeginn fahrbar zu machen. Somit stand einem fahrplanmässigen Saisonstart nichts mehr im Wege.

Kaum richtig gestartet, zeigte uns der Starkregen vom Montag 2. Juli 2012 schonungslos die Verwundbarkeit unserer den Naturgefahren im Gebirge ausgesetzten Anlagen auf. Unterspülte Stützwerte, Murgänge, gefährdete Brückenpfeiler und Rutschungen im Bereich des Trassees im Abschnitt Wilerbrücke bis Tiefenbach waren die Folge. In einem beispiellosen Effort gelang es der Bauabteilung, den anwesenden Baugruppen und der Dieselcrew, verstärkt mit externen Kräften das Unmögliche möglich zu machen und die Strecke innert 4 Tagen wieder befahrbar herzurichten.



Für diese von unseren Fronis erbrachte Leistung, welche jeder Profiorganisation zur Ehre gereichen würde, gebührt allen Beteiligten höchste Anerkennung. Die definitive Sicherung der beschädigten Streckenabschnitte zog sich bis weit in den Herbst hinein und kann erst im laufenden Jahr 2013 abgeschlossen werden.

Dank umsichtiger Pflege des Rollmaterials und der Strecke konnte der Fahrbetrieb ohne grössere Störungen und Zugsausfälle abgewickelt werden. Das Betriebskonzept mit passquerenden Zügen und Gegenzug hat sich bewährt und erlaubte, zusammen mit dem ausgeklügelten Reservationssystem, die hohe Auslastung des Vorjahres praktisch zu halten.

Das Angebot «Abenteuer Rottenschlucht» mit Dieseltraktion stiess leider auch 2012 noch nicht auf die erwartete Resonanz. Mit kreativen Marketingmassnahmen werden wir 2013 versuchen, dieses primär auf die Erschliessung der historischen Siedlung Gletsch und auf Tagesausflügler aus dem Goms ausgerichtete Produkt, zu fördern.

Als besonderer Leckerbissen konnten im September 3 tägige Fotofahrten für eine internationale Fotografenschar durchgeführt werden. Mit den entsprechenden Statisten und Requiriten wurde das Reiseerlebnis der dreissiger Jahre authentisch nachempfunden. Für die DFB resultierten daraus nebst den Extrazugseinnahmen eine hohe Publizität und attraktives Bildmaterial.

Im Sommer 2012 war es mit dem «Swiss Alpine Classic Express» das erste Mal seit der Betriebs-einstellung der FO 1981 möglich, eine durchgehende Bahnreise von St. Moritz über die Furka bis nach Zermatt zu unternehmen.

Auch an Herausforderungen mangelte es nicht: Im Frühjahr wurde mit der Kündigung der Lokomotivwerkstätte in Chur klar, dass die HG4/4 zur Fertigstellung noch umziehen müssen.



Glücklicherweise konnte nach Evaluation verschiedener Möglichkeiten in Uzwil eine gute Ersatzlösung gefunden werden – der Umzug ist nach Ostern 2013 geplant.

Als problematisch muss der Kadermangel der DFB AG bezeichnet werden, waren doch Ende 2012 trotz grossen Anstrengungen (siehe auch Bericht Personal) nicht weniger als 3 wichtige Positionen in der Geschäftsleitung vakant oder ad interim besetzt. Es hat sich gezeigt, dass es gerade in einer Freiwilligenorganisation besonders schwierig ist, Personen zu finden, welche nicht nur fähig sondern auch gewillt sind, die Verpflichtungen, die eine Führungsaufgabe mit sich bringt, auf sich zu nehmen.

Wiederum konnten dank finanzieller Unterstützung durch die Stiftung Furka-Bergstrecke (SFB) bei wichtigen Projekten wesentliche Fortschritte erzielt werden; speziell erwähnt seien hier nebst der Behebung der Unwetterschäden die Werkstattnenerweiterung in Realp und der Wiederaufbau der HG4/4 in Chur.

Ich danke allen Mitarbeitern, meinen Kollegen in der Geschäftsleitung, dem Verwaltungsrat und den Organen von SFB, VFB und Wagenwerkstätte Aargau für die gute Zusammenarbeit und Unterstützung in meinem ersten Jahr als Geschäftsleiter der DFB AG und freue mich, gemeinsam die nächste Saison 2013 in Angriff zu nehmen.

*Urs Züllig, Geschäftsleiter*

Nach dem Erfolg mit dem Betriebskonzept 2011 stand für die Saison 2012 die Optimierung des Angebots und dessen Vermarktung im Vordergrund. In verdankenswerter Weise übernahm es Paul Güdel trotz angekündigten Rücktritts nochmals, die Saison 2012 zusammen mit seiner Frau Silvia und dem bewährten Marketing Team vorzubereiten, um so dem neuen Geschäftsführer eine geordnete Einarbeitung zu ermöglichen.



Als wesentliche Neuerung des Angebots, wurden die Ausflugszüge Gletsch-Oberwald unter dem Produktnamen «Abenteuer Rottenschlucht» mit der von der MGBahn ausgeliehenen Diesellok geführt.



Dieses Angebot soll primär der Erschliessung von Gletsch dienen und in Kombination mit den Dampfzügen und den Postautoverbindungen kürzere oder längere Aufenthalte zum Entdecken und Geniessen dieses historischen Kleinods ermöglichen.

Die Verkehrszeit der Züge wurde auf Freitag – Sonntag ausgedehnt, um auch Gästen mit einwöchigem Aufenthalt im Goms eine Fahrt ausserhalb der An-/Abreisetage zu ermöglichen. Trotz aufgehobener Reservationspflicht, deutlich reduziertem Fahrpreis und breit angelegter Werbung, primär auch mit Zielpublikum Tagestouristen aus dem Goms, wurde das Angebot leider kaum genutzt. Ob dies auf die Traktionsart, die fehlende Attraktivität von Gletsch oder einfach auf den noch ungenügenden Bekanntheitsgrad zurückzuführen ist, wird die Zukunft zeigen.

Per Ende August traten Silvia und Paul Güdel definitiv aus der Geschäftsleitung zurück. Sie widmen sich seither mit voller Kraft der Interessengemeinschaft Gletsch. Diese hat sich zum Ziel gesetzt, die historische Siedlung im Verbund aller beteiligten Parteien in Gletsch und im Umfeld unter Beizug von Fachleuten zu einer attraktiven und gesuchten touristischen Destination zu entwickeln. Die DFB AG unterstützt diese Anstrengungen mit den unserer Bahn zur Verfügung stehenden Mitteln.

Da die Bemühungen, einen erfahrenen Marketing-Fachmann zu finden – möglichst mit Tourismus-Erfahrung und lokaler Vernetzung – bisher nicht von Erfolg gekrönt waren, übernahm Urs Züllig diese Aufgabe ad interim. Die Marketing Aufgaben wurden deshalb auf diesen Zeitpunkt neu strukturiert und innerhalb des Kernteam mit Schwerpunkten Partnerbetreuung / Eventorganisation / Marketing Support / Medienbetreuung neu verteilt. Zudem wurde zur gezielten Förderung des Produkts «Abenteuer Rottenschlucht» die Position eines Produktmanagers geschaffen.

*Urs Züllig, Marketingleiter a.i*

Unsere Bauleute haben es zwei Mal geschafft! Herzlichen Dank. Die Unwetterschäden vom 11. Oktober 2011 konnten sie rechtzeitig zum Saisonbeginn am 23. Juni 12 beheben. Ebenfalls setzten die Baupatrups alles daran, dass die Unwetterschäden vom 2. Juli 2012 keinen Einfluss auf den Fahrbetrieb am darauf folgenden Wochenende hatten. Die Schäden mit den baulichen sowie finanziellen Auswirkungen werden im Bericht der Bauabteilung beschrieben. Auch für den Betrieb war es eine hektische Zeit. Wir mussten uns wegen den Streckenunterbrüchen ernsthaft überlegen, wie und ob wir den fahrplanmässigen Zugverkehr noch durchführen können oder alle gebuchten Fahrten stornieren müssen.

Die beiden ersten Wochenenden verliefen etwas harzig. Am Eröffnungstag mussten wir eine Reisende wegen eines kleinen medizinischen Problems ins Spital Andermatt einweisen und am zweiten Samstag versperrte ein Felsbrocken in der Nähe des Depots Realp den Fahrweg des Nachmittagszuges. Nach knapp einer Stunde war der Fels weggeräumt und die Reisenden konnten die Fahrt über die Furka ohne weitere Störungen geniessen.

Im Ganzen gesehen war das Jahr 2012 für den Betrieb ein gutes und erfolgreiches Jahr. Wir transportierten 27'880 Personen, das sind 1,5% weniger Reisende auf den passquierenden Zügen und rund 6% auf dem gesamten DFB-Netz als letztes Jahr. Der Frequenzrückgang ist sicher beim schlechten Wetter an den Hochsommerwochenenden zu suchen. Im nächsten Jahr wird die Marketingabteilung bestrebt sein, die Fahrten «Abenteuer Rottenschlucht» (Oberwald-Gletsch) bekannter zu machen mit dem Ziel, mehr Reisende nach Gletsch zu transportieren.

Im Sommer 2012 hat ein Bahnspezialist eine Grob-analyse über die Service- und Transportkette unserer Dampfbahn erstellt. Mit grossem Stolz darf ich festhalten, dass unser Betriebspersonal sehr freundlich ist, motiviert arbeitet und mit Herzblut über die DFB Auskunft gibt. Bemängelt wurden hingegen der DFB-Internetauftritt, die Fahrgast-Informationen in den MGB-Zügen (bei der Durchsage in Realp und

Oberwald keine Hinweise auf die DFB) sowie die Infrastruktur in Oberwald.



Für die Betriebssicherheit konnten anfangs Saison das Einfahrsignal in Realp sowie die elektrischen Haltsignale vor den Tunnelleinfahrten in Betrieb genommen werden. Diese Einrichtungen bewähren sich im Bahnbetrieb optimal.

Auch die Ausbildung des Zugpersonals trägt Früchte. Die meisten Zugchefs konnten die BAV-Prüfung erfolgreich ablegen. Ebenso werden im nächsten Jahr neue Kandidaten ausgebildet und geprüft. Hingegen werden noch Fronis für den Schalterdienst und die Brandbekämpfung gesucht.

Der Souvenirartikelverkauf in den Zügen war dieses Jahr erfolgreich. Die Kalender 2013 wurden just auf den Saisonstart geliefert und waren Ende September schon ausverkauft. Für die neu herausgegebene Broschüre «Mit der DFB durch die Pflanzenwelt der Furka» fanden sich knapp 1000 Käufer. Beide Artikel werden unserer Kundschaft auch im nächsten Jahr angeboten.

Mit den Loks hatten wir Glück. Nur einmal musste an einem Wochenende die Dampflokomotive «Weisshorn» (Nr. 6) die Lok Nr. 4 ersetzen. Dank der rechtzeitigen Information durch den Zugförderungsdienst und den verschiedenen Umbuchungen der Reisenden durch unseren Reisedienst konnten alle gebuchten Passagiere befördert werden. Ein anders Mal wurde wegen einer Bremsstörung ein Dieselzug von Gletsch nach Oberwald um rund eine Stunde verspätet.

Unsere Dienstchefs bereiten während des Winterhalbjahres die kommende Betriebsaison vor oder erledigen die anfallenden administrativen Aufgaben für das BAV oder die DFB. Weiter werden einige



Fronis für die Planung der DFB-Zukunft eingesetzt oder machen in anderen Kommissionen mit, um abteilungs-übergreifende Lösungen zu erarbeiten.

Dass die Saison wiederum so gut gemeistert wurde, ist ein grosses Verdienst aller freiwilligen, einsatzbereiten Fronis, die ihre Freizeit für die Dampfbahn Furka-Bergstrecke einsetzen. Herzlichen Dank an alle, die dazu beitragen, dass die DFB sicher über die Furka fährt und den Reisenden ein einmaliges Ereignis vermittelt.

Wir wünschen uns einen milden Winter 2012/13, damit die Saison am 22. Juni 2013 ohne Probleme starten kann.

	2010	2011	2012
Anzahl passquierende Fahrplanzüge	166	185	195
Anzahl fahrplanmässige Kurzzüge	126	157	155
Anzahl Doppelführungen und Extrazüge	172*	39	23
<b>Total Personenzüge</b>	<b>464</b>	<b>381</b>	<b>373</b>
Total Personenzugkilometer	4'891	3'697	3'609
Total Züge (Personen-, Bau-, Güter- und Lokzüge) während der Betriebsaison	1003	796	750
<b>Total Fahrgäste</b>	<b>31'395</b>	<b>31'032</b>	<b>27'880</b>
davon:			
- Gruppen-Reisende	15'205	15'908	14'459
- Kinder	1'866	2'050	1'683
- Reisende in 1. Klasse	2'154	2'891	2'749
Ø Anzahl Fahrgäste pro passquierendem Zug	107	140	121

\* inkl. Event-Extrazüge und Leerzüge mit Personenbeförderung

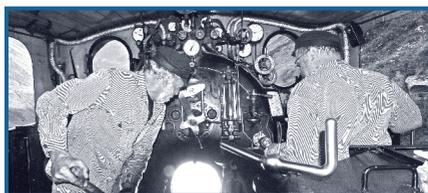
Werner Gubler, Betriebsleiter

Bereits im Winterhalbjahr war die Dieselcrew stark gefordert: Es galt, die Revision mit Neumotorisierung der wichtigen HGm 2/2 51 rechtzeitig fertigzustellen. Es gelang, sodass die Schneeräumung und nachfolgende Behebung der Unwetterschäden zusammen mit der Anbauschleuder rechtzeitig in Angriff genommen werden konnten.



Wie bereits von der Betriebsseite berichtet, haben unsere Dampflok dank sorgfältigem Unterhalt eine hohe Verfügbarkeit erreicht. Die Laufleistungen verteilten sich ausgewogen auf die beiden grossen Loks

1 mit 1747 km und Lok 4 mit 1652 km, während die Weisshorn auf immerhin 670 km kam. Die Dieselfahrzeuge legten mit Bauzügen und den Ausflugszügen insgesamt rund 4800 Kilometer zurück. Im Winterhalbjahr durchlief die Lok HG 3/4 Nr.1 eine RI. Die umfangreichen Arbeiten konnten nur dank grossem Einsatz des Maschinenmeisters mit seiner Crew termingerecht auf Saisonbeginn beendet werden. Der alte «Gnagiwagen» X 2937 wurde ausrangiert und der Gbv 2625 als neuer Speisewagen ausgerüstet. Die Schreinerarbeiten wurden in der zweiten Hälfte Mai durch die Lehrwerkstätte Bern ausgeführt.

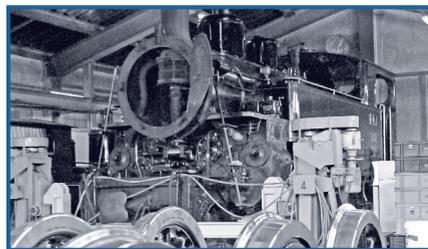


## WERKSTÄTTEN UND GROSSUNTERHALT

Die definitive Kündigung der Werkstätte Chur per Ende Mai 2013 hat dazu geführt, dass verschiedene Projekte rascher als geplant vorangetrieben werden mussten: Der Erweiterungsbau der Werkstätte Realp wurde unter Einsatz einer lokalen Bauunternehmung vorgezogen, um aus Chur einen direkten Umzug von Lok 9, einem Teil der Werkzeugmaschinen und Material zu ermöglichen. Diese substantielle Erweiterung der Werkstättekapazität wird nach der Inbetriebnahme im Laufe des Jahres 2013 einen Quantensprung im Unterhalt unseres Rollmaterials ermöglichen.

Die HG 3/4 9 befindet sich in der Hauptrevision R3. Hier wurde das ehrgeizige Ziel formuliert, mit zusätzlichen Anstrengungen die Revision bis im Frühjahr 2013 soweit voranzubringen, dass die Lok zur Fertigstellung direkt in den Neubau in Realp umziehen kann. Zur Verstärkung des Teams konnte ab 1. Oktober in der Person von Fredy Ochsner ein versierter Mechaniker auf Teilzeitbasis angestellt werden. In der Werkstätte Chur hat insbesondere der Aufbau der ersten HG4/4 704 grosse Fortschritte gemacht. Kein Wunder, wollte doch das Team von Jakob Knöpfel

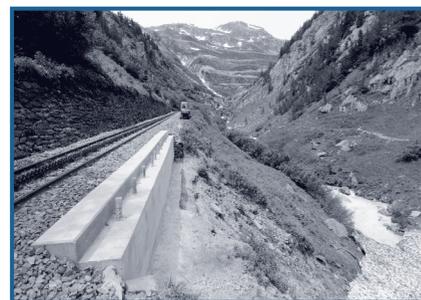
/ Markus Staubli den zahlreichen Besuchern am Tag der offenen Werkstätte das Erreichte vor dem Umzug nach Uzwil noch einmal im besten Licht präsentieren.



Per Ende Mai trat Fritz Jost, unser bewährter stellvertretender Leiter ZfW, wie angekündigt zurück. Da sich die Suche, wie der Personalchef an anderer Stelle berichtet, schwierig gestaltete, übernahm Urs Züllig die vakante Stelle ad interim. Dies war nur dank tatkräftiger Unterstützung durch die Bereichsleiter Walter Frech (Werkstätte Chur), Jürg Bolliger (Diesel), Oliver Studer (Dampf) und Wolfgang Kling (Wagen) möglich.

Urs Züllig, Leiter ZfW a.i.

Ausserordentliche Niederschläge und ein Wärmeeinbruch sorgten am 11. Oktober 2011 für ein ausserordentliches Unwetterereignis, welches in den Abschnitten Oberwald-Gletsch und Furka-Tiefenbach grosse Schäden an Bahntrasse und Bauwerken verursachte. Zu diesem Zeitpunkt waren die Einwinterungsmassnahmen auf der Strecke bereits abgeschlossen. Dadurch konnten zur Behebung der entstandenen Schäden nur beschränkt Personal und technische Mittel eingesetzt werden. Bereits im Herbst wurde das ehrgeizige Ziel verfolgt, die Schäden am Bahntrasse bis zur geplanten Betriebseröffnung am 23. Juni 2012 zu beheben.



Das Planungsteam der Bauabteilung beschäftigte sich 2012 mit verschiedenen Projekten. In erster Priorität wurden die Schadenprojekte vom 11.10.2011 vorangetrieben. Weitere Schwerpunkte bei den Planungsarbeiten bildeten im Jahr 2012

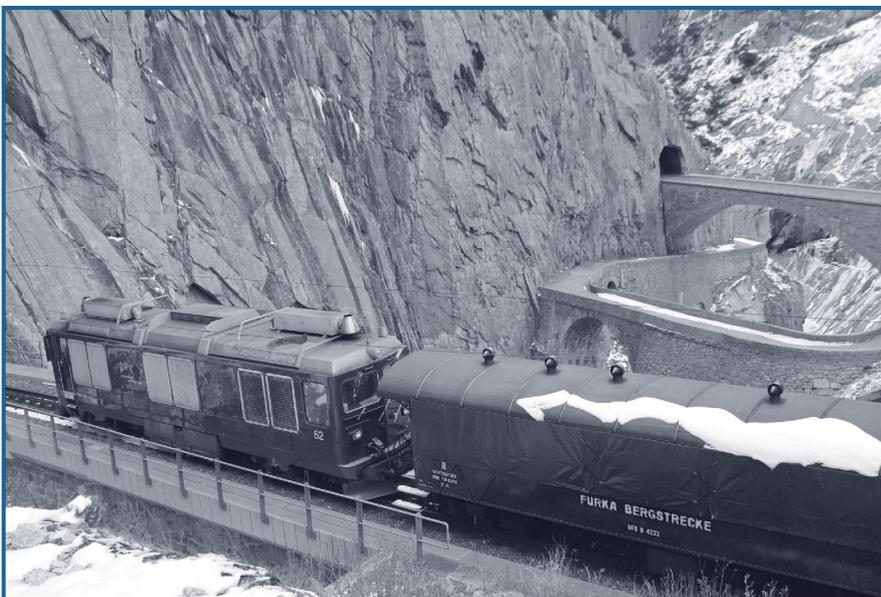
folgende Projekte:

Werkstattneubau Realp (3. Bauetappe), Sanierung Scheiteltunnel, Dienstgebäude Oberwald, Wagenremise Realp sowie Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten. Die Bauwerkskontrolle und die Katalogisierung der Bauwerke wurden durch das Ingenieurteam der Bauabteilung in der Bausaison 2012 weitergeführt.

Nach intensiven Planungsarbeiten begann die Schneeräumung wie geplant Mitte Mai. Erstmals in der Geschichte der DFB wurde die Schneeräumung ab Realp und Oberwald gleichzeitig begonnen. Die mittleren Schneehöhen forderten einen intensiven Einsatz der Räummannschaft. Termingerecht erreichte die Schneeräummannschaft die Schadenstellen 44.330 und 52.970. Die Arbeiten für die neuen Stützwerke und die Sanierung der Gleisanlage km 41.700 bis 45.000 wurden in Angriff genommen und konnten bis zur Betriebseröffnung fertig gestellt werden.



Anfangs Juni 2012 wurde der 300 Meter lange Gleisumbau im Abschnitt Zahnstangeneinfahrt Realp bis Wilerbrücke ausgeführt. Mitte Juni konnte die neu erstellte Bekohlungsanlage Realp in Betrieb genommen werden. Nachdem die Unwetterschäden Ende Juni weitgehend behoben waren, traf uns am 2. Juli erneut ein Hochwasserereignis, welches vor allem an den Stützwerken von km 57.000 bis 57.200 grossen Schaden anrichtete. Innert drei Tagen konnte die Strecke mit Sofortmassnahmen wieder befahrbar gemacht werden. Die Stützwerke wurden anschliessend bis Ende Saison mit Unterbetonierungen gesichert.



Die Fachgruppe «Bewässerungsanlagen» nahm die Anlage im Abschnitt Oberwald – Gletsch rechtzeitig vor Beginn der Brandgefahr in Betrieb.

Mitte April begannen die Bauarbeiten für die 3. Werkstattetappe mit den Vorbereitungen des Baugeländes, dem Umlegen von Werkleitungen und der Fortsetzung des Werkleitungskanals. Die Bauunternehmung startete mit den Eisenbetonarbeiten anfangs Mai und konnte den Rohbau bis anfangs November fertig stellen.

In mehreren Wocheneinsätzen pflegte die Vegetationsgruppe das Gelände längs dem Bahntrasse. Nebst dem Vegetationsrückschnitt wurden auch laufend die Wassergräben und Durchlässe freigelegt. 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.

Mitte September begannen die alljährlichen Einwinterungsarbeiten zwischen Gletsch und Realp und konnten Mitte Oktober bereits erfolgreich abgeschlossen werden. Ende Bausaison konnte die Bauabteilung von der MGB noch sehr brauchbares Oberbaumaterial vom umgelegten Streckenabschnitt «Hohflüh» in Bitsch übernehmen. Der Gleisabbruch wurde durch Mitarbeiter der Bauabteilung ausgeführt.

Die gesamthaft geleisteten Arbeitsstunden 2012 innerhalb der Bauabteilung in allen Tätigkeitsbereichen erreichten die Zahl von rund 41'600. Zur Steigerung von Effizienz und Sicherheit der Bauarbeiten organisierte die Bauabteilung in verschiedenen Aufgabenbereichen Ausbildungskurse. Im Rahmen der Bauarbeiten 2012 ereigneten sich leider drei leichte Arbeitsunfälle bei Baumitarbeitern. Bei allen Unfällen war die Ursache Ausgleiten auf rutschigen Unterlagen.

Walter Willi, Leiter Bauabteilung

Die Abteilung Rückwärtige Dienste ist die Drehscheibe für die Administration und den Logistikbereich.

Nur dank einer guten und ausgewogenen Ernährung können die Mitarbeiter ihren Dienst für die Furka Dampfbahn leisten. Im Jahre 2012 wurden durch die Betriebskantinen Realp und Gletsch

- 2'040 Morgenessen,
- 2'010 Mittagessen
- 3'670 Nachtessen zubereitet.

Die Tagespauschale pro Mitarbeiter und Tag beliefen sich im Jahre 2012 auf CHF 8.80.

Ein weiterer Schwerpunkt beim RWD bildet die Organisation der Übernachtungen. Im Jahre 2012 beherbergte die DFB AG in den eigenen Unterkünften 3'700 Personen und 980 Mitarbeiter mussten in den Hotel und Pensionen von Realp platziert werden.

Im Rahmen von Optimierungen wurde die Betreuung des «Berghaus Furka» der Abteilung Rückwärtige Dienste zugeteilt. Damit können Synergien bei der Logistik und dem Einkauf erzielt werden.

Eine weitere Effizienzsteigerung konnte mit der Einrichtung eines Sekretariates erreicht werden. Mit dem Engagement von Nancy Kniesing konnten Teile der Tätigkeiten für das Aktionärsregister an sie delegiert werden, wodurch das Wissen in diesem Bereich ab sofort breiter abgestützt ist.

Die Aktienkapitalerhöhung 2012 und auch die Organisation der Generalversammlung 2012 in Andermatt konnten erfolgreich abgewickelt werden.

Robert Wyss, Leiter Rückwärtige Dienste

## INFORMATIK

Anfangs April 2012 wurde das neue Webportal in Betrieb genommen. Erstmals präsentieren sich die drei Institutionen der DFB (AG, Stiftung und Verein) in einem gemeinsamen Auftritt. Die dabei verwendete Technik erlaubt es, den Organisations-Einheiten ihre Seiten – unabhängig von Spezialisten – selber aktuell zu halten. Zur Unterstützung der internen Arbeitsabläufe wurden weitere Anwendungen freigeschaltet. Es sind dies z.B. Agenda-System, Anmeldung für das Essen, Er-

stellen der Personalausweise, etc. Mit der Bildung des Steuerungs-Gremium «IT» haben wir ein Instrument geschaffen, das uns erlaubt, die IT-Projekte besser auf die Bedürfnisse des Unternehmens abzustimmen und zu priorisieren.

Kurt Hunn, Leiter Informatik



Im Vordergrund stand die Suche nach neuen Kaderleuten für die Stufe Abteilung und Mitglieder der Geschäftsleitung. So wurden für die Leitung ZfW (Zugförderung und Werkstätten) 21 ausführliche Gespräche mit Persönlichkeiten geführt, die aus ihrem beruflichen Erfahrungshintergrund für die Aufgabe geeignet wären, aber am Schluss – oft nach längerer Bedenkzeit und Schnupperbesuchen – von einer Zusage Abstand genommen haben. Die ebenfalls vergeblich verlaufenen Bemühungen, einen neuen Marketingleiter zu finden, haben uns bewogen, die ganze Marketingstruktur zu überdenken und neu zu gliedern. Dabei fanden wir aber drei neue Marketingmitarbeiter für die folgenden Bereiche:

Web-Auftritt / Presse-Kommunikation sowie Leitung der Redaktionskommission «Dampf an der Furka» / Event und Gruppenreiseorganisation. Wir hoffen nun unter geänderten Rahmenbedingungen einen Gesamtleiter Marketing zu finden.

Dank unserer Mitgliedschaft bei Benevol, die uns bei der Suche von Freiwilligen tatkräftig unterstützt, konnten wir für unsere Bauabteilung weitere dringend benötigte Baufachleute (Poliere, Spezialisten, Maschinisten etc.) finden. Wie in allen Jahren wurden neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – ein beachtlicher Teil von ihnen nahm an unseren sogenannten Schnuppertagen teil – ihren

Wünschen entsprechend den jeweiligen Abteilungen zugeteilt.

An der diesjährigen DFB-Kadertagung in der Werkstätte Chur fand ein reger Gedankenaustausch in Form eines Postenlaufes zu vier Schwerpunktthemen statt. Das gemeinsame Mittagessen und die anschliessende Führung durch die RhB-Hauptwerkstätte in Landquart förderte zudem das Zusammengehörigkeitsgefühl des DFB-Kaders.

Schliesslich ist auch die Stelle des DFB-Personalchefs neu zu besetzen. Wie ich vor 1 ½ Jahren angekündigt habe, bin ich Ende September 2012 nach 16 Jahren Amtszeit von meiner Funktion als Leiter Personal zurückgetreten. Ich danke meinem Stellvertreter, Peter Huber, für die vorläufige Übernahme der wichtigsten Funktionen und dem Leiter RWD (Rückwärtige Dienste), Robert Wyss, für die Sicherstellung administrativer Aufgaben im Bereich Personaldienst, ganz herzlich. Seit seinem Antritt am 1. Januar 2012 hat mich unser Geschäftsleiter, Urs Züllig, tatkräftig bei der Kadersuche unterstützt. Er wird 2013 der Kadersuche und -Pfleger sowie der Stellvertreter-Regelung eine hohe Priorität einräumen.

Peter Schwarzenbach, Leiter Personaldienst

## JAHRESRECHNUNG 2012

### DER DFB-DAMPFBahn-FURKA-BERGSTRECKE AG

Bilanz per 31. Dezember	2012	%	2011	%
<b>AKTIVEN</b>				
<b>Anlagevermögen</b>				
Grundeigentum, Rechte	1	0.0	1	0.0
Unterbau	1'682'435	12.7	1'716'328	12.2
Oberbau	2'298'681	17.4	2'404'484	17.1
Feste Einrichtungen/Installationen	339'252	2.6	366'087	2.6
Gebäude (Hochbau)	2'171'895	16.4	2'207'163	15.7
Maschinen / Einrichtungen	148'088	1.1	161'451	1.1
Eisenbahn-Rollmaterial	4'925'497	37.3	5'039'944	35.7
Strassenfahrzeuge	40'981	0.3	42'399	0.3
Unvollendete Objekte	358'300	2.7	1'114'691	7.9
<b>Total Anlagevermögen</b>	<b>11'965'130</b>	90.5	<b>13'052'548</b>	92.6
<b>Umlaufvermögen</b>				
Flüssige Mittel	280'022	2.1	271'399	1.9
Wertschriften, Beteiligungen, Mietzinskaution	16'609	0.1	8'575	0.1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	729'923	5.6	494'288	3.5
Übrige Forderungen	157	0.0	37'043	0.2
Vorräte	150'115	1.1	157'000	1.1
Aktive Rechnungsabgrenzung	82'753	0.6	79'496	0.6
<b>Total Umlaufvermögen</b>	<b>1'259'579</b>	9.5	<b>1'047'801</b>	7.4
<b>TOTAL AKTIVEN</b>	<b>13'224'709</b>	100.0	<b>14'100'349</b>	100.0

Bilanz per 31. Dezember	2012	%	2011	%
<b>PASSIVEN</b>				
<b>Eigenkapital</b>				
Aktienkapital	14'390'000	108.8	14'210'000	100.7
Partizipationskapital	50'000	0.4	50'000	0.3
Verlustvortrag	-2'614'754	-19.8	-2'512'069	-17.7
Jahresverlust	-294'677	-2.2	-102'685	-0.7
<b>Total Eigenkapital</b>	<b>11'530'569</b>	87.2	<b>11'645'246</b>	82.6
<b>Fremdkapital</b>				
Darlehen IHG Wallis	280'000	2.1	320'000	2.3
Darlehen IHG Uri (KB Uri)	215'000	1.6	235'000	1.7
Darlehen + Hypotheken von Banken	445'250	3.4	463'000	3.3
Darlehen Stiftung Furka Bergstrecke (Remise)	0	0.0	573'000	4.1
<i>Total langfristige Verbindlichkeiten</i>	<i>940'250</i>	<i>7.1</i>	<i>1'591'000</i>	<i>11.4</i>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	340'456	2.5	414'209	2.9
Übrige Verbindlichkeiten	157'777	1.2	144'083	1.0
Rückstellungen allgemein	60'000	0.5	90'000	0.6
Rückstellungen zweckgebunden	120'000	0.9	140'000	1.0
Passive Rechnungsabgrenzung	75'657	0.6	75'811	0.5
<i>Total kurzfristige Verbindlichkeiten</i>	<i>753'890</i>	<i>5.7</i>	<i>864'103</i>	<i>6.0</i>
<b>Total Fremdkapital</b>	<b>1'694'140</b>	12.8	<b>2'455'103</b>	17.4
<b>Total Passiven</b>	<b>13'224'709</b>	100.0	<b>14'100'349</b>	100.0

<b>Erfolgsrechnung 01.01. - 31.12.</b>	<b>2012</b>	<b>%</b>	<b>2011</b>	<b>%</b>
Ertrag Reiseverkehr	1'291'810	100.0	1'378'767	100.0
Aufwand Reiseverkehr	189'532	14.7	192'122	13.9
<b>Bruttoergebnis</b>	<b>1'102'278</b>	<b>85.3</b>	<b>1'186'645</b>	<b>86.1</b>
<b>Personalaufwand</b>				
Löhne	467'690	36.2	429'268	31.1
Sozialversicherungen	74'058	5.7	67'092	4.9
Verpflegung / Unterkunft / ü.Pers.Aufw.	238'052	18.4	215'318	15.6
Arbeitsleistungen Dritter	93'792	7.3	87'650	6.4
<b>Total Personalaufwand</b>	<b>873'592</b>	<b>67.6</b>	<b>799'328</b>	<b>58.0</b>
<b>Betriebsergebnis I</b>	<b>228'686</b>	<b>17.7</b>	<b>387'317</b>	<b>28.1</b>
<b>Übriger Betriebsaufwand</b>				
Raumaufwand	45'116	3.5	57'562	4.2
Unterhalt + Reparaturen	290'398	22.5	258'007	18.8
Fahrzeug- + Transportaufwand	65'274	5.1	49'396	3.6
Sachversicherungen	110'320	8.5	79'250	5.7
Energieaufwand / Entsorgung	64'618	5.0	47'566	3.4
Verwaltungsaufwand	144'667	11.2	178'349	13.0
Informatikaufwand	31'000	2.4	29'374	2.1
Werbeaufwand	52'336	4.1	45'882	3.3
Finanzerfolg	14'131	1.1	23'513	1.7
Erfolg betriebliche Liegenschaften	-3'241	-0.3	2'655	0.2
<b>Total übriger Betriebsaufwand</b>	<b>814'619</b>	<b>63.1</b>	<b>771'554</b>	<b>56.0</b>
<b>Betriebsergebnis II</b>	<b>-585'933</b>	<b>-45.4</b>	<b>-384'237</b>	<b>-27.9</b>

<b>Erfolgsrechnung 01.01. - 31.12.</b>	<b>2012</b>	<b>%</b>	<b>2011</b>	<b>%</b>
<b>Abschreibungen</b>				
Abschreibungen	421'712	32.6	421'341	30.6
<b>Total Aktivierungen / Abschreibungen</b>	<b>421'712</b>	<b>32.6</b>	<b>421'341</b>	<b>30.6</b>
<b>Betriebsergebnis III</b>	<b>-1'007'645</b>	<b>-78.0</b>	<b>-805'578</b>	<b>-58.5</b>
<b>Erfolg Souvenir / Gastro</b>				
Ertrag Souvenir / Gastro	229'073	17.7	213'336	15.5
Aufwand Souvenir / Gastro	-123'345	-9.5	-116'162	-8.4
<b>Total Erfolg Souvenir / Gastro</b>	<b>105'728</b>	<b>8.2</b>	<b>97'174</b>	<b>7.1</b>
<b>Betriebsfremde Erlöse + Aufwendungen</b>				
VFB-Beitrag	200'000	15.5	200'000	14.5
Spenden / Sponsoring	351'614	27.2	272'481	19.8
Arbeiten für Dritte	210'919	16.3	148'625	10.8
Aufwand „Dampf an der Furka“	-36'364	-2.8	-36'845	-2.7
<b>Total betriebsfremde Erlöse</b>	<b>726'169</b>	<b>56.2</b>	<b>584'261</b>	<b>42.4</b>
<b>Oberwald - Gletsch und HG 4/4</b>				
Aufwand Oberwald - Gletsch	0	0.0	40'499	2.9
Ertrag Oberwald - Gletsch	0	0.0	-40'499	-2.9
Aufwand HG 4/4	367'536	28.5	325'283	23.6
Ertrag HG 4/4	-367'536	-28.5	-325'283	-23.6
Aufwand neue Werkstatt	1'806'937	139.9	0	0.0
Ertrag neue Werkstatt	-1'806'937	-139.9	0	0.0
<b>Total Arbeiten für Stiftung</b>	<b>0</b>	<b>0.0</b>	<b>0</b>	<b>0.0</b>
<b>Ausserordentlicher Aufwand und Ertrag</b>				
Ertrag Unwetter	394'937	30.6	112'564	8.2
Aufwand Unwetter	-394'937	-30.6	-112'564	-8.2
übriger a.o.Aufwand und Ertrag	-118'929	-9.2	21'458	1.6
<b>Total Ausserordentl. Aufwand und Ertrag</b>	<b>-118'929</b>	<b>-9.2</b>	<b>21'458</b>	<b>1.6</b>
<b>Verlust</b>	<b>-294'677</b>	<b>-22.8</b>	<b>-102'685</b>	<b>-7.4</b>

**1. Verpfändete Aktiven**

	2012	2011
Grundstücke und Gebäude mit Buchwert von hypothekarisch belehnt mit	1'679'777 940'250	1'705'357 1'018'000

**2. Brandversicherungswerte der Sachanlagen**

Immobilien	2'726'000	2'910'000
Rollmaterial	1'176'000	9'500'000
Fahrhabe	3'400'000	3'400'000

**3. Genehmigte Aktienkapitalerhöhungen**

maximal	5'140'000	5'320'000
---------	-----------	-----------

	Nennwert	Anzahl	Betrag
Namenaktien, nominal	100	1'647	164'700
Namenaktien, nominal	200	3'396	679'200
Namenaktien, nominal	250	3'496	874'000
Namenaktien, nominal	300	2'343	702'900
Namenaktien, nominal	400	2'968	1'187'200
Namenaktien, nominal	500	3'064	1'532'000

**Genehmigte Partizipationskapitalerhöhung**

maximal	1'000'000	1'000'000
---------	-----------	-----------

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 80'800.– (Vorjahr 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 2012 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

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

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

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

Ohne unsere Prüfungsaussage einzuschränken, machen wir auf die 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 2013 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, 11. April 2013



# 2013 Fahrplan Preise

## Realp–Gletsch–Oberwald

Zugnummer	217	131	241	155	269
Sitzplätze	2.Kl.	1.+2.Kl.	2.Kl.	2.Kl.	2.Kl.
Realp DFB ab		<b>10.15</b>		<b>14.15</b>	
Tiefenbach DFB ab		<b>10.35</b>		<b>14.35</b>	
Furka DFB an		<b>11.00</b>		<b>15.00</b>	
Furka DFB ab		<b>11.20</b>		<b>15.25</b>	
Muttbach-B. ab		<b>11.30</b>		<b>15.35</b>	
Gletsch an		<b>11.55</b>		<b>15.56</b>	
Gletsch ab	<b>12 09.30</b>	<b>12.00</b>	<b>13 13.15</b>		
Oberwald an	<b>12 10.00</b>	<b>12.25</b>	<b>13 13.40</b>		

Freitag, Samstag und Sonntag vom 22. Juni bis 6. Oktober 2013  
Täglich vom 8. Juli bis 18. August 2013

**Platzreservierung in den Dampfzügen ist obligatorisch.**

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

**Vorteilhafte Familien-Ermässigungen**

## Oberwald–Gletsch–Realp

Zugnummer	128	234	160	266
Sitzplätze	2.Kl.	2.Kl.	1.+2.Kl.	2.Kl.
Oberwald ab	<b>12 10.30</b>	<b>13 11.25</b>	<b>13.55</b>	<b>13 14.50</b>
Gletsch an	<b>11.00</b>	<b>13 11.45</b>	<b>14.20</b>	<b>13 15.10</b>
Gletsch ab	<b>11.05</b>		<b>14.25</b>	
Muttbach-B. ab	<b>11.30</b>		<b>14.50</b>	
Furka DFB an	<b>11.40</b>		<b>15.00</b>	
Furka DFB ab	<b>12.00</b>		<b>15.30</b>	
Tiefenbach DFB ab	<b>12.20</b>		<b>15.50</b>	
Realp DFB an	<b>12 12.40</b>		<b>16.15</b>	

### Zeichenerklärung der Verkehrstage

- 11** Freitag und Samstag vom 5. Juli bis 28. Sept. 2013
- 12** Samstag und Sonntag vom 6. Juli bis 29. Sept. 2013
- 13** Freitag, Samstag und Sonntag vom 5. Juli bis 29. Sept. 2013  
Historischer Zug mit Diesellokomotive: Platzreservierung ist nicht notwendig. Gratistransport von Fahrrädern im Selbstverlad möglich.

## Fahrpreise Preisgarantie bis 6. Oktober 2013

Strecken	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt	
	2.Kl.	1.Kl.	2.Kl.	1.Kl.
Realp–Oberwald	73.–	121.–	121.–	200.–
Realp–Gletsch	57.–	95.–	94.–	156.–
Realp–Furka	37.–	62.–	59.–	98.–
Gletsch–Furka	35.–	58.–	55.–	91.–
Gletsch–Oberwald	29.–	48.–	48.–	79.–
<b>Diesellozug:</b> Gletsch–Oberwald	19.–		38.–	

**Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG**  
Postfach 141, CH-6490 Andermatt  
**Internet:** [www.dfb.ch](http://www.dfb.ch)  
**Mail:** [reisedienst@dfb.ch](mailto:reisedienst@dfb.ch)  
**Telefon:** 0848 000 144  
**vom Ausland:** +41 848 000 144

Änderungen vorbehalten  
Gruppenermässigung ab 10 Pers.: 20 %  
Änderungen vorbehalten  
Stand vom 08.01.2013

**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**

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

Postfach 141

CH-6490 Andermatt

Telefon +41 (0)41 888 78 40

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)41 888 78 41

Telefax +41 (0)41 588 03 40

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