



Jahresbericht 2009

der Stiftung Furka-Bergstrecke

Inhaltsverzeichnis

Organisationsstruktur der Dampfbahn Furka-Bergstrecke

Ziele der Stiftung Furka-Bergstrecke SFB

Bis Ende 2008 erfolgte Finanzierungen

Geschäftsjahr 2009

Spendeneingänge

Miteinsatz

Mutationen im Stiftungsrat

Blick in die Zukunft

Organe / Sitz

Organisationsstruktur der Dampfbahn

Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke besteht aus drei Pfeilern:

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (DFB AG)

Zweck (Auszug aus dem Handelsregister):

Traktion für Personen- und Warentransporte zwischen Oberwald und Realp, Förderung des Tourismus; Beteiligungen, Erwerb oder Pacht von anderen Unternehmen; Erstellung, Erwerb, Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke als Zahnradbahn mittels Dampf- oder anderer Belastung und Veräusserung von Liegenschaften.

Verein Furka-Bergstrecke (VFB)

Zweckartikel der Statuten:

- 1 Der VFB fördert und unterstützt den Wiederaufbau und den Unterhalt der Furka-Bergstrecke zwischen Oberwald (Kanton Wallis) und Realp (Kanton Uri) sowie den historischen Bahnbetrieb und dessen Unterhalt auf dieser Strecke;
- 2 Der VFB unterstützt und pflegt die für die Furka-Bergstrecke und den historischen Bahnbetrieb notwendige Öffentlichkeitsarbeit;
- 3 Der VFB fördert und pflegt Beziehungen zu anderen Organisationen im In- und Ausland mit Interesse an historischen Bahnen;
- 4 Der VFB unterstützt und koordiniert die Tätigkeiten der VFB-Sektionen und ihrer Mitglieder;
- 5 Der VFB fördert den Zusammenhang und die Kameradschaft unter den Mitgliedern.

Stiftung Furka-Bergstrecke (SFB)

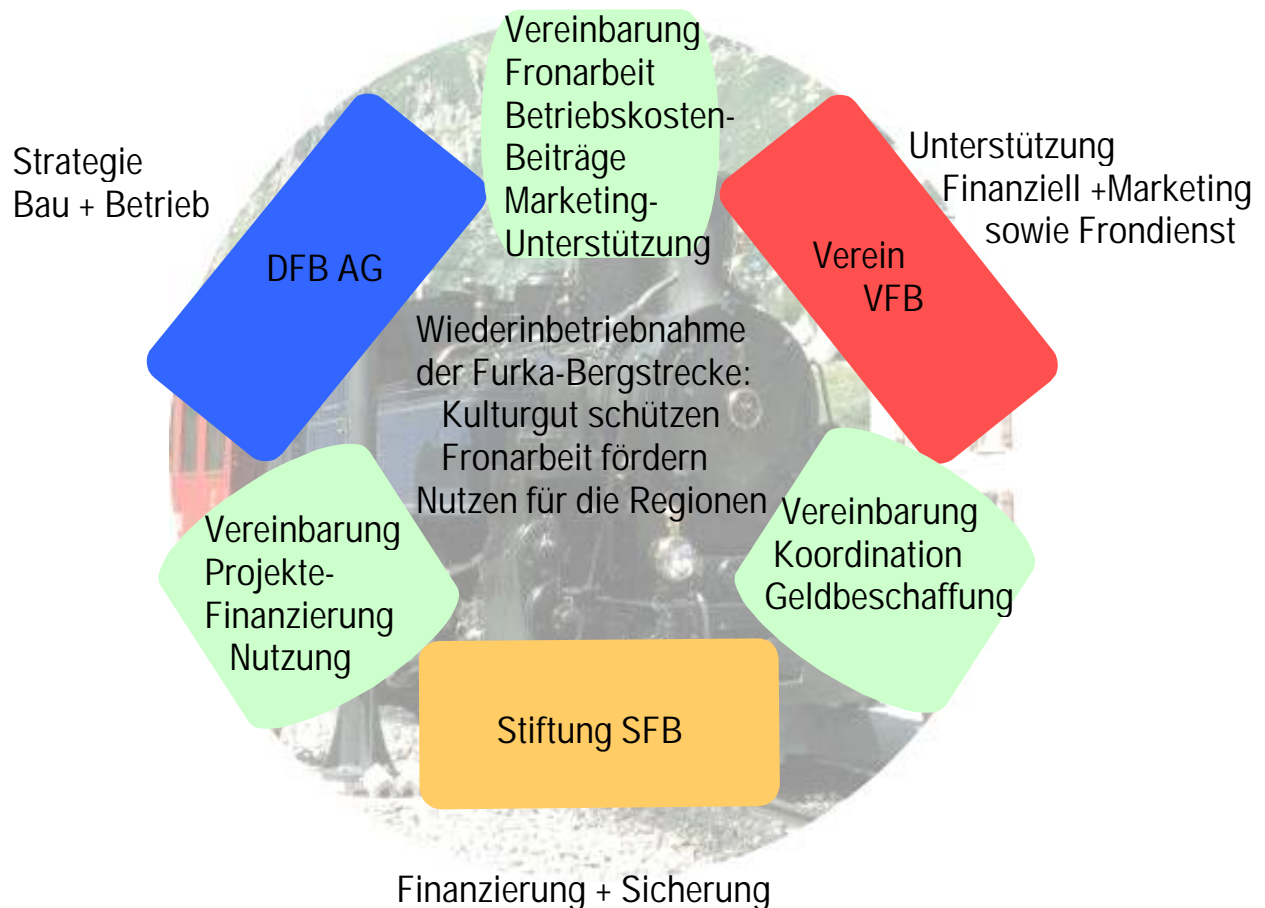
Zweckartikel der Statuten:

Die Stiftung bezweckt die Förderung der Dampfbahn Furka-Bergstrecke im Interesse der Sicherung dieses historischen Kulturgutes von nationaler Bedeutung und als Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung der Regionen Goms und Ursern.

Sie äufnet und verwaltet einen Dotationsfonds für Spenden und Sponsoren zur Finanzierung der Instandsetzung und Instandhaltung der für den Betrieb der Dampfbahn notwendigen Bauten, Anlagen und Transportmittel.

Die Stiftung hat gemeinnützigen Charakter und verfolgt keinerlei Erwerbszwecke.

Mit der Schaffung der SFB im Mai 2005, in der heutigen Form, besteht die „Welt der Dampfbahn“ aus drei Organisationen, welche sich alle mit dem Unternehmensziel – die Wiederinbetriebnahme der Furka-Bergstrecke – identifizieren und deren Zusammenarbeit mit bilateralen Kooperationsvereinbarungen partnerschaftlich und transparent geregelt ist.



Partner der SFB

Der im Jahre 2001 gegründete 1000erClub Dampflokomotive HG (4/4) hat sich zum Ziel gesetzt, eine Dampflokomotive HG (4/4) zu finanzieren. In dieser Funktion ist er direkter Partner der SFB, welche die Spendengelder des 1000erClubs treuhänderisch verwaltet.

Die VFB Sektion Rhein Main sammelt Spenden aus Deutschland, die sie steuerbefreit in die SFB übertragen kann. Diese Spenden sind zweckbestimmt für die Erweiterung des Depot Realp vorgesehen.

Ziele der Stiftung Furka-Bergstrecke (SFB)

Die SFB verfolgt im Rahmen der Statuten zwei konkrete Ziele:

1. Sicherung des Kulturgutes

durch sukzessiven Transfer der noch zu bestimmenden Objekte sowie teilweise der noch zu bauenden Anlagen in das Eigentum der Stiftung und gleichzeitiger Garantie eines unbeschränkten, exklusiven Nutzungsrechtes der DFB. Die SFB übernimmt dabei die Funktion eines Treasors für die Sicherung der Kulturgüter im Interesse der Stifterin, der DFB AG. Diese wichtige juristische Massnahme verhindert eine ev. Zwangsveräusserung des Kulturgutes und liegt im Interesse der Aktionäre, Geldgeber und insbesondere der unentgeltlich arbeitenden Mitarbeiter.

2. Finanzierung der benötigten Investitionsmittel

über die Stiftung durch Donatoren, Sponsoren, Legate sowie Spendenaktionen und Äufnung eines Reservefonds für unvorhergesehene Ereignisse. Die Gelder können gemäss Verfügung der Steuerverwaltung des Kantons Wallis vom 27. April 2005 steuerbefreit in diese gemeinnützige, nicht gewinnorientierte Stiftung eingebracht werden. Damit können insbesondere Geldgeber aus der Schweiz ihre Spende bei ihrer Steuerbehörde als abzugsberechtigt geltend machen. Für Spenden aus dem Ausland gelten spezielle Regelungen.

Bis Ende 2008 erfolgte Finanzierungen

Strecke und Gebäude im Wallis:

Im Eigentum der Stiftung befinden sich das Grundeigentum der Strecke Oberwald (ab Kantonsstrasse) bis Muttbach (Scheiteltunnel), sowie die Immobilien und Anlagen in Gletsch (ausgenommen Blaues Haus).

Dieses Land mit dem Stationsgebäude und der Remise in Gletsch wurde uns zum symbolischen Wert von Fr. 1.-- von der Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB), ehemals Furka-Oberalp-Bahn (FO), übertragen.

Strecke Gletsch-Oberwald

Der Gönner Hansjörg Wyss, hat aus seiner Stiftung mit einer grosszügigen Spende von CHF 3 Mio an die SFB die Strecke Gletsch-Oberwald finanziert. Mit diesen Mitteln werden die anfallenden externen Kosten bezahlt. Bis Ende 2009 hat die SFB der DFB AG dafür die CHF 3'000'000 vollumfänglich überwiesen.



Geschäftsjahr 2009

Spendeneingänge

Der allgemeine und zweckgebundene Spendenzuwachs im Jahre 2009 beträgt rund CHF 1'051'000.--. Damit erreichte die gesamte Spendensumme der Stiftung fast die 6 Mio Franken-Marke.

Die Spenderliste gliedert sich wie folgt:

Schweizer Berghilfe für Remise Realp	CHF	500'000
ca. 1400 Einzelspenden (CHF 5.-- bis 10'000.--)	CHF	393'000
Kanton Uri für Remise Realp (zweite Tranche)	CHF	30'000
Spenden aus Deutschland via Sektion Rhein-Main	CHF	29'950
Gönnerclub Furka-Bergstrecke	CHF	31'650
Benz Walter für Werbeaktivitäten	CHF	25'000
Verein Furka-Bergstrecke via Sektionen	CHF	20'890
Diverse Einzelfirmen	CHF	19'560
Total	CHF	1'050'050

Mitteleinsatz

Folgende Projekte wurden 2009 finanziell unterstützt:

Oberwald – Gletsch (Restbetrag Spende Wyss)	CHF	439'815
Kauf Lok HG 4/4 704 und 708 durch die Stiftung	CHF	349'013
Restaurierung HG 4/4 aus Konto 1000er Club	CHF	129'200
Restaurierung HG 4/4 Konto Stiftung	CHF	85'000
Erweiterung Werkstätten/Remise Realp	CHF	400'000
Total	CHF	1'403'028

Der Stiftungsrat hat versucht, möglichst viele Spenden zusammenzutragen. Verschiedene Anfragen an Firmen, Stiftungen, Gemeinden, Organisationen, Mäzene und Sponsoren haben aber gezeigt, dass es bei der heutigen Wirtschaftslage schwierig ist, weitere grössere Spendenbeiträge einzubringen.

Strecke Gletsch-Oberwald

Die Überprüfung der Baurechnung bis Projektabschluss hat einen Finanzbedarf von CHF 3.68 Mio. ergeben. Die Mehrkosten sind bedingt durch die seit 2005 aufgelaufene Teuerung, die im Kostenvoranschlag nicht enthaltene Mehrwertsteuer und ausserordentliche Naturereignisse im 2008. Hansjörg Wyss hat in einem längeren Gespräch zugesichert auch die Mehrkosten von CHF 700'000.-- zu finanzieren.

Im Jahr 2009 wurden über 18'000 Frondienstleistungsstunden geleistet. Das Hauptgewicht der Arbeiten lag in Oberwald (Anschlussbauwerk und Bahnhof). Hier galt es das umfangreiche Gleismaterial bereitzustellen. Die Tiefbauarbeiten konnten etwa zu 75% abgeschlossen werden. Der Gleisbau inkl. Weichen und Drehscheibe ist ca. zu 80% erledigt. Auf der Strecke wurden Fertigstellungsarbeiten ausgeführt und die Forstarbeiten weitergeführt. Ausstehend sind der Einbau der absenkbaren Zahnstange beim Bahnübergang in Oberwald (die Anlage selber ist in Produktion) und die Hochbauten.

Erweiterung der Werkstätten / des Depot Realp:

Intaktes Rollmaterial ist die Voraussetzung für einen reibungslosen und sicheren Bahnbetrieb. Unterhalt, sowie grössere Revisionsarbeiten an den Dampflokomotiven müssen deshalb über das ganze Jahr, Sommer und Winter, möglich sein. Mit der heutigen und künftigen Anzahl Triebfahrzeuge sind die Platzverhältnisse ungenügend. Dies führt zu unliebsamen Engpässen und unrationellen Betriebsabläufen. Im weitern müssen Unterhaltsarbeiten an Schneeräumungsgeräten oft unter misslichen Wetterbedingungen draussen getätigt werden.

2009 konnte die erste Bauetappe mit dem Werkstatteil für Dieselthermische Fahrzeuge, den Gleisen 80/81 mit 10m Grube sowie der Zwischenboden für die Räume der Dieselcrew erstellt werden. Verbaut wurden rund CHF 450'000.--.



Dampflokomotiven HG 4/4:

Das angestrebte passquerende Zugsangebot Realp-Furka-Oberwald und der vorgesehene Kurzstreckenbetrieb zwischen Gletsch und Oberwald bedingen zusätzliche Traktionsfahrzeuge. Mit den zwei in den Werkstätten von Chur zur Wiederinstandstellung zerlegten Vietnam-Veteranen HG 4/4 kann die Zahl der Lokomotiven auf sechs erhöht werden.

Im Berichtsjahr wurden die beiden in der Werkstatt Chur zerlegten Vietnam Loks HG 4/4 für Fr. 349'000.-- in das Eigentum der Stiftung transferiert.



Mit dem Kauf der beiden HG 4/4 durch die Stiftung hat sie auch die Verpflichtung zur Geldbeschaffung für die Restauration übernommen. Bis Ende 2009 wurden CHF 563'000.-- (inklusive CHF 129'000.-- vom 1000er Club) in die Loks investiert. Für die voraussichtlichen Kosten 2010 sind die finanziellen Mittel gesichert. Zur Finanzierung der Gesamtkosten der Renovation bis 2014 fehlen noch CHF 2.5 Mio. Erfreulicherweise unterstützt uns Stadler Rail sehr grosszügig mit der Herstellung eines neuen Rahmens für die erste Lok.

Gönnerclub

Mitte 2008 hat der Stiftungsrat den Gönnerclub der Dampfbahn Furka-Bergstrecke gegründet.

Auszug aus dem Gönnerreglement:

2. Gönner der Dampfbahn Furka-Bergstrecke ist, wer die Stiftung jährlich mit einem namhaften Beitrag, mindestens aber 2'000 Franken, für deren..... Aufgaben unterstützt.

Gönner werden jeweils jährlich im 4. Quartal um ihren Beitrag gebeten. (Ihr Beitrag kann in ihrer Steuererklärung unter Spenden abgezogen werden).

Gönner werden in Gletsch und Realp auf der Spendentafel aufgeführt.

3. Gönner werden durch den Stiftungsrat jährlich zu einem „Event“ auf der Bergstrecke oder einer befreundeten Organisation, die „Dampf“ macht oder kulturell tätig ist, eingeladen. Dabei sollen die gegenseitigen Bindungen und Interessen speziell gepflegt werden. Gegend, Brauchtum und Kultur sollen dabei einen grossen Stellenwert haben.

Die Stiftung wird bei dieser Gelegenheit über ihre Tätigkeit und die Verwendung der Mittel orientieren.

Spenden die zwischen dem 1. Juli und dem 30. Juni des Folgejahres eingehen, dienen jeweils als Grundlage der „Event-Einladung“ im folgenden 3. Quartal.

Der erste „Gönnerevent“ hat im August 2009 stattgefunden. Über 100 TeilnehmerInnen haben die Grundsteinlegung der Erweiterung der Werkstätten Realp miterlebt und sind anschliessend zum gemütlichen Teil mit einem Dampf-Extrazug auf die Furka gefahren. Wir konnten beim Zusammensein Informationen vermitteln und Bindungen und Interessen pflegen.

Mutationen im Stiftungsrat



Fronarbeit auf der Strecke

Peter Schwaller ist als Präsident des Stiftungsrates zurückgetreten. Er hat damals als Präsident der DFB AG anfangs 2005 entscheidende Schritte zur Gründung der Stiftung Furka-Bergstrecke in die Wege geleitet als Hansjörg Wyss als Mäzen bereit war, die noch zu bauende Strecke Gletsch-Oberwald mit einer Spende von 3 Mio. zu finanzieren. Dies aber mit der Auflage, diese Mittel in eine gemeinnützige und steuerbefreite Stiftung zu geben, in der das Kulturgut auch gesichert werden kann.

Peter Schwaller hat am erfolgreichen Aufbau, dem Vertrauen, das die Stiftung heute ausstrahlt und den erfreulichen Spendeneinnahmen einen wesentlichen Anteil. Vizepräsident Thomas Kaech reichte im Frühling aus gesundheitlichen Gründen seinen Rücktritt ein. Ebenfalls demissioniert hat Claude Wenger als Vertreter der DFB AG.

Der Stiftungsrat wurde mit Claudia Kohlschütter, Hans Schneuwly, Pascal Zenklusen sowie Hermann Walser als Vertreter der DFB AG ergänzt.

Blick in die Zukunft

In den Jahren 2010 - 2012 werden wir unsere vorhandenen und erhofften Mittel schwergewichtig für die Erweiterung der Werkstätten Realp und für die beiden HG 4/4 einsetzen um die eingegangenen Verpflichtungen zu erfüllen. Der Stiftungsrat hat sich zum Ziel gesetzt jährlich eine Mio. Franken zusammenzutragen. Dafür sind wir auf die Unterstützung der bisherigen Spender, den Vereinsmitgliedern, den Aktionären und neuen Spendern angewiesen.

Weitere Investitionen sind in folgende Projekte vorgesehen

Laufende Streckenerneuerungen inkl. Tunnels:

Der Unterhalt des Oberbaus und die Erneuerungen von abgenutzten Schienen und Zahnstangen sind nach wie vor wichtig für einen unfallfreien Fahrbetrieb. Dazu kommen der Bau von Stützmauern an rutschgefährdeten Hängen, der Unterhalt von Brückenpfeilern, die Ausbesserungen in den Tunnels.



Infrastruktur Gletsch:

Gletsch wird nach der Erschliessung von Oberwald jeweils in der Sommerperiode zum touristischen Zentrum der Dampfbahn werden. Im erfolgreich betriebenen Infopoint Gletsch können sich unsere Gäste über weitere attraktive touristische Angebote der Region informieren.

Für den durchgehenden Bahnbetrieb Realp-Oberwald muss die Infrastruktur im Raum Gletsch dementsprechend angepasst und erneuert werden.



Für das „Blaue Haus“ besteht noch kein definitives Nutzungsgesamtkonzept. Es wurde aber bereits teilweise als Herberge (Unterkunft und Verpflegung) für unsere Fronis hergerichtet resp. genutzt. Im Untergeschoss wurde das historisch einzigartige Wasserkraftwerk durch die Stiftung revita wieder in Betrieb genommen und der Öffentlichkeit mit einer kleinen Ausstellung über die Bedeutung der Wasserkraft zugänglich gemacht.



Einstellhalle für Wagen:

Für die Überwinterung der nostalgischen Personenwagen fehlt ein geeignetes Depot. Abklärungen der DFB über mögliche Standorte beidseits der Furka laufen und ein geeigneter Standort ist in Sicht. Auch hier ist mit einem erheblichen Finanzbedarf zu rechnen. Der Bedarf für eine Einstellhalle ist dringend, denn die Personenwagen erleiden durch die Überwinterung im Freien grossen Schaden.

Eröffnung der Strecke Gletsch-Oberwald

Mit grosser Freude eröffnen wir am 12. August 2010 mit dem Pionierzug von Realp nach Oberwald für die freiwilligen Mitarbeiter (Fronis) und mit dem Jubiläumszug von Oberwald nach Realp für die geladenen Gäste das letzte Teilstück unserer Bergstrecke von Gletsch nach Oberwald.

Wir danken Hansjörg Wyss, Bauingenieur, Unternehmer und Verwaltungsratspräsident der Firma Synthes für die Finanzierung der Fremdkosten.

All unseren Fronis – sei es mit dem Pickel oder der Kochkelle – danken wir für ihren grossartigen persönlichen Einsatz. Das solche grossen freiwilligen Leistungen in der heutigen Zeit noch möglich sind, grenzt fast an ein Wunder.

Als touristische Unternehmung bringt die DFB Bahn- und Bergfreunde, Tages- und Feriengäste sowie Reisegruppen aus der Schweiz und aus aller Welt in die Gotthard-Region. Gastronomie und Handel profitieren auf der Urner und der Walliser Seite des Passes.

Dank

Der Stiftungsrat dankt den ausscheidenden Mitgliedern für die grosse, ehrenamtliche Unterstützung beim Aufbau der Stiftung Furka-Bergstrecke. Ein besonderer Dank geht an alle Geldgeber, die unser Werk wohlwollend unterstützen und weiterhin mittragen werden.

Ganz speziell danken möchte der Stiftungsrat den vielen uneigennützig arbeitenden Fronis; ohne ihren grossen Einsatz wäre der Wiederaufbau und der Betrieb unserer Dampfbahn undenkbar.

Oberwald, 20. Mai 2010

Für den Stiftungsrat

sig.. Peter Riedwyl
Präsident

sig. Walter Benz
Finanzen

Homepage der Stiftung: www.dfb.ch/stiftung

Kontakt: stiftung@dfb.ch

Organe / Sitz

Stiftungsrat

Riedwyl Peter, Präsident, Neuenkirch LU
Schwaller Peter, Endingen AG (bis 24.8.)
Kaech Thomas, Oberwald VS (bis 9.2.)
Wenger Claude, Walchwil ZG (bis 15.6.)
Benz Walter, Döttingen AG
Hillemeyr Bernd, Vertr. VFB, Krumbach (D)
Meiner Hans, Kriens LU
Püntener Peter, Bürglen UR
Kohlschütter Claudia, Bern (ab 14.12.)
Schneuwly Hans, Düdingen FR (ab 14.12.)
Walser Hermann, Vertr. DFB AG, Uster ZH
Zenklusen Pascal, Naters VS (ab 24.8.)
Bernhard Peter, Geschäftsleiter DFB AG
(ohne Stimmrecht), Eschlikon TG



Lokparade vor dem Depot Realp

Rechnungsführung

Treuhandbüro Benz Walter,
Eidg. dipl. Buchhalter, Döttingen

Revisionsstelle

Finanzkontrolle Kanton Uri
Josef Rubischung, Altdorf UR

Aufsichtsbehörde

Präfektur des Bezirkes Goms, Fiesch VS

Sitz der Stiftung

3999 Oberwald VS



Bauzug vor Oberwald

Beirat

Amacher Peter F., Beinwil am See AG
Bass Albert, Naters VS
Bircher Silvio, Aarau AG
Borgeaud Pierre, Winterthur ZH
Dick Hans-Kaspar, Münchenbuchsee BE
Dittli Carlo, Göschenen UR
Gisler Ambros, Schattdorf UR
Guntern Odilo, Brig VS
Hallenbarter Hans, Obergesteln VS
Heinzer Peter, Andermatt UR
Kuonen Josef A., Brig-Glis VS



Dampfzug vor der Station Furka