



LUZERN - STANS - ENGELBERG - BAHN



# *Geschäftsbericht*

# *2004*

## 40 Jahre Luzern-Stans-Engelberg-Bahn

Zur Erinnerung an die Eröffnung der Luzern-Stans-Engelberg-Bahn vor 40 Jahren fand am 15. Dezember 2004 ein Jubiläumsanlass statt, welcher sowohl Rückblick auf die bewegte Geschichte als auch Ausblick auf die gemeinsame Zukunft mit der Brüniglinie als Zentralbahn hielt.



Die legendäre Eröffnungsfahrt vom 19.12.1964 beim Boden kurz vor Engelberg...



Eine Bahn – zwei Herausforderungen: Die LSE als vielseitige Touristenbahn und...

Der Jubiläums-Anlass vom 15. Dezember 2004



... als vielbenutzte Pendlerbahn, welche tagtäglich unzählige Menschen zum Ziel bringt.



VR-Präsident Ferdinand Keiser heisst die Jubiläumsgäste herzlich willkommen.



Rund 200 Persönlichkeiten aus Politik und Wirtschaft machten der LSE ihre Aufwartung.



Mario Lütolf von der Zentralbahn führte gekonnt durch die Veranstaltung.



«Weisch no»: Ein vielbeachteter Rückblick auf 40 Jahre bewegte und bewegende Geschichte.



Zeigte die Perspektiven der neuen Zentralbahn auf: Geschäftsführer Josef Langenegger.

## 108. Bericht

des Verwaltungsrates der Luzern-Stans-Engelberg-Bahn an die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre über die Geschäftsführung im Jahre 2004



Jeder Meter der LSE-Strecke vermittelt den Reisenden neue Eindrücke und Ausblicke.

## Sie stellen die Signale

### Verwaltungsrat

Ferdinand Keiser, Stans, Präsident  
 Maria Kuchler, Sarnen, Vizepräsidentin  
 lic. iur. Beat Tschümperlin, Hergiswil († 4.11.04)  
 Willy Slongo, Buochs  
 Ernst von Holzen, Engelberg  
 Martha Bächler, Engelberg  
 Anton Röthlin, Kerns  
 Dr. iur. Niklaus Kuchler, Sarnen  
 Alfred Bossard, Buochs

### Direktor

Christoph Tanner, Emmetten (bis Ende März 2004)  
 Josef Langenegger, Malters (ab 1. April 2004)

### Revisionsstelle

Finanzkontrolle des Kantons Obwalden  
 Finanzkontrolle des Kantons Nidwalden

### Generalversammlung 2004

An der ordentlichen Generalversammlung vom 28. Juni 2004 im Herrenhaus, Grafenort, nahmen 58 Aktionäre teil. Sie vertraten 29'628 Aktien mit 294'946 Stimmen. Die Aktionäre genehmigten ohne Gegenstimme den Geschäftsbericht und die Bilanz für 2003 und erteilten den Mitgliedern des Verwaltungsrates einstimmig Entlastung. Der Bilanzgewinn in der Höhe von 73'884 Franken wurde gemäss Eisenbahngesetz Art. 64 zur Deckung zukünftiger Fehlbeträge zurückgestellt. In den anschliessenden Referaten informierten der Präsident und der Direktor über die Hintergründe, welche zum Fusionsprojekt von LSE und Brünigbahn führten sowie über den Stand und den Ablauf der Fusionierung.

### Ausserordentliche Generalversammlung vom 21.12.2004

An der ausserordentlichen Generalversammlung vom 21. Dezember 2004 im Hotel Engel, Stans, nahmen 52 Aktionäre teil. Sie vertraten 29'598 Aktien mit 294'918 Stimmen. Die Aktionäre genehmigten die Statutenrevision des Artikels 1 mit der Änderung des Firmennamens auf zb Zentralbahn AG. Die übrigen Teile der Gesellschaftsstatuten bleiben unverändert. Im Anschluss orientierten der Präsident und der Direktor über den Stand der Fusion mit der Brünigbahn.



*Herr Beat Tschümperlin wurde 1994 in den Verwaltungsrat gewählt. Während zehn Jahren hat er sich mit grossem Engagement und mit Sachkenntnis für eine zukunftsgerichtete Entwicklung der LSE eingesetzt. Sein breites Fachwissen und seine langjährige politische Erfahrung kamen im Verwaltungsrat und in verschiedenen Arbeitsgruppen unserem Unternehmen zugute. Auch als geselliger Mensch und treuer Kamerad durften wir mit ihm manche frohe Stunde erleben. Wir sind ihm für alles sehr dankbar. Beat Tschümperlin hinterlässt in seiner Familie, in unserem Rat und in der Öffentlichkeit eine grosse Lücke. Wir werden ihn stets in guter Erinnerung behalten.*

### Ergebnis

Das Jahr 2004 wird für die LSE in die Geschichte eingehen.

Im Dezember des Berichtsjahres konnten wir auf 40 Jahre «Luzern-Stans-Engelberg Bahn» zurückschauen. Die LSE hat die verkehrsmässige Entwicklung des Kantons Nidwalden und der Gemeinde Engelberg in den letzten 40 Jahren massgeblich mitgeprägt. Unsere Bahn hat Verkehrsgeschichte geschrieben und Pionierhaftes geleistet, wie schon ihre Vorgängerin, die Stansstad-Engelberg-Bahn (StEB).

Das Jubiläum war ein Rückblick mit Stolz und auch etwas Wehmut. «Zusammen sind wir stärker» – dieser Erkenntnis folgend schliessen sich die Luzern-Stans-Engelberg Bahn und die Brünigbahn auf 1. Januar 2005 zur Zentralbahn zusammen. Mit diesem Zusammenschluss können Synergien bei der Beschaffung von Rollmaterial, beim Unterhalt, in der Administration und in den Betriebsabläufen erzielt, Angebote ausgebaut und Dienstleistungen verbessert werden. Das Jahr 2004 war also ein Jubiläumsjahr gepaart mit einem historischen Schritt in die Zukunft.

Anfangs November konnte der Durchstich des Tunnels nach Engelberg gefeiert werden. Die durch geologische Schwierigkeiten und Teuerung verursachten erheblichen Mehrkosten machten einen ersten Nachtragskredit notwendig. Die politischen Behörden haben diesem zugestimmt. Dieses, aus technischer

und finanzieller Sicht, anspruchsvolle Projekt erfordert nach wie vor höchste Sorgfalt. Die Verantwortlichen setzen alles daran, die Kosten im Griff zu halten.

Mit der vorgesehenen Eröffnung der neuen Steilrampe werden auch neue Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Drei topmoderne, dreiteilige Gelenksteuerwagen wurden im Frühjahr des Berichtsjahres bei Stadler Rail in Altenrhein bestellt.

2004 war für die LSE in jeder Hinsicht ein erfolgreiches Jahr. Die gesteckten Ziele konnten weitgehend erreicht werden, das finanzielle Ergebnis macht Freude. Die eingeschlagene Richtung bewährt sich. Das ist erfreulich und stellt unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ein gutes Zeugnis aus. Herzlichen Dank dafür!

Die Erlöse konnten sowohl im Pendlerverkehr als auch im touristischen Verkehr um insgesamt 6,6% gesteigert werden. Das operative Ergebnis fiel sehr erfreulich aus.

Das Berichtsjahr war geprägt durch das Zusammenführen der LSE



*Vom 1. Juli 2001 bis 31. März 2004 leitete Christoph Tanner als Direktor die LSE. Sein Amtsantritt fiel zeitlich mit dem Baubeginn des Grossprojektes «Tunnel Engelberg» zusammen. Mit viel Sachkenntnis hat er die Geschichte der LSE mitgeprägt. Wir danken Herrn Tanner für seinen Einsatz.*

mit der Brünigbahn. Kontinuierlich wurden die Prozesse und die Organisation neu definiert und bestimmt. Die Verhandlungen über einen neuen Gesamtarbeitsvertrag wurden mit den Sozialpartnern aufgenommen. Eine solche neue Ausrichtung hinterlässt auch bei den Mitarbeitenden ihre Spuren. Neues, Unbekanntes kommt auf uns Alle zu. Dies kann zu Unsicherheiten oder auch zu Ängsten führen. Diese intensive Phase stellt für alle Verantwortlichen eine grosse Herausforderung dar.

Wir sind uns bewusst, dass unsere Kunden und Kundinnen von uns tagtäglich eine ausgezeichnete Leistung erwarten dürfen. Neben all den laufenden Projekten wurde dem laufenden Betrieb höchste Aufmerksamkeit geschenkt.

Wir danken unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für den geleisteten Einsatz herzlich. Für den Verwaltungsrat und die Direktion ist das vergangene Jahr Motivation genug, sich mit aller Kraft für die Zukunft der Zentralbahn einzusetzen.



*Ab dem 1. April 2004 übernahm Josef Langenegger die Geschäftsleitung.*

## Personal

Der Personalbestand der LSE betrug im Jahresdurchschnitt 78 Personen. Ein herzliches Dankeschön allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für ihren engagierten Einsatz, welcher zum sehr erfreulichen Erfolg der LSE im 2004 massgeblich beitrug.

Für ihre langjährigen, sehr engagierten Einsätze danken wir den zurückgetretenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern recht herzlich und wünschen ihnen für ihren neuen Lebensabschnitt alles Gute.

### Austritt Geschäftsleitung



Am 30. September: Sandra Glover, Leiterin Personal, nach 2 1/2 Jahren

### Im wohlverdienten Ruhestand:

Im Jahre 2004 gingen vier treue und pflichtbewusste Mitarbeiter in den wohlverdienten Ruhestand:



Am 31. März: Bruno Zimmermann, Triebfahrzeugführer/Zugbegleiter, Stansstad, 31 Dienstjahre



Am 30. April: Hansruedi Rey, Triebfahrzeugführer/Zugbegleiter, Stansstad, 34 Dienstjahre



Am 30. April: Theo Waser, Vorstand Bahnhof Engelberg, 47 Dienstjahre



Am 31. Dezember: Hansruedi Odermatt, Leiter Finanzen/Controlling, Stansstad, 45 Dienstjahre

### Neu im LSE-Team:

Diese Mitarbeiter verstärken uns neu:



René Blum  
Anwärter Triebfahrzeugführer/  
Zugbegleiter



Michael Schaller  
Anwärter Triebfahrzeugführer/  
Zugbegleiter



Thomas Studer  
Leiter Personal

## Sparte Verkehr

### Pendleraktion

Vom 15. Dezember 2003 bis 15. Februar 2004 wurde die 2. Pendleraktion durchgeführt. Beim Kauf eines Monats- oder Jahres-Passpartout erhielten unsere Kunden einen Gratis-Parkplatz in Stansstad für die gleiche Geltungsdauer wie das Abo. Total 61 Kunden profitierten von dieser Aktion, es konnte ein Umsatz von über Fr. 27'000.- erwirtschaftet werden.



Mit der LSE gelangen tagtäglich unzählige Pendler an ihr Ziel, sei es zur Arbeit oder zur Ausbildung.

### Jubiläum 40 Jahre LSE

Am 20. August 1964 wurde auf der Achereggbrücke in Stansstad das letzte Schienenstück verschweisst. Aus diesem Grunde fand in der Sust in Stansstad für geladene Gäste eine Fotoausstellung «40 Jahre LSE» statt.

### Frequenzen Personenverkehr

	Luzern an und ab		Engelberg an und ab	
	2003	2004	2003	2004
Januar–Dezember	1 605 207	1 645 721	490 701	491 249
Veränderungen in %		+2,52		+0,11

### Einnahmenvergleich Fünfjahresdurchschnitt 2004



Es wurden teilweise unveröffentlichte, historische Fotoaufnahmen, welche aus dem Archiv der LSE reproduziert wurden, gezeigt.

Am 15. Dezember 2004 fand die offizielle Jubiläumsfeier «40 Jahre LSE» statt. Impressionen dazu sind auf dem Umschlag zu finden.

### Neue Bilder in den Zügen

Seit dem 15. Dezember 2004 werden, in neuen Rahmen, Bilder des Innerschweizer Heimatschutzes Sektion Nidwalden gezeigt. Sie porträtieren die Gegend, welche die Züge durchfahren und veranschaulichen die kulturelle Vielfalt Nidwaldens.

## ● Kommunikationskampagne rund um den Fahrplanwechsel vom 12.12.04

Im Umfeld des Fahrplanwechsels 2004 wurde in Zusammenarbeit mit dem Passepartout eine zweistufige Informations- und Promotions-Kampagne lanciert. Dabei sollten die bestehenden Kunden über die zahlreichen Neuerungen rund um Bahn 2000 informiert und die potenziellen Fahrgäste mit einer speziellen «Schnupperaktion» zur Benützung des öffentlichen Verkehrs animiert werden.

### Breit angelegte Infokampagne

In Zusammenarbeit mit den Regionalzeitungen in Obwalden und Nidwalden wurden Ende November und anfangs Dezember je eine ganzseitige Publireportage geschaltet. Diese hatten zum Ziel, die breite Bevölkerung über die anstehenden Neuerungen und insbesondere auf die zahlreichen Verbesserungen aufmerksam zu machen.

Die informativen Publireportagen wurden mit redaktionellen Beiträgen und Kommentaren der einzelnen Zeitungen ergänzt. Für den Start ins Jahr 2005 wurde unter dem Titel «Schnuppern Sie mal» eine breit angelegte Werbekampagne vorbereitet.

### ● Erlebnis Schweiz

Im zweiten Jahr der Zusammenarbeit mit Erlebnis Schweiz konnte die Anzahl Gruppen markant gesteigert werden. 61 Gruppen (Vorjahr 31)

buchten eine Reise mit Erlebnis Schweiz nach Engelberg. Das bewährte Angebot «Curlingplausch»



Die neue Haltestelle Kriens-Mattenhof erschliesst neue Möglichkeiten.

sowie das neue Angebot «Äplerleben auf der Gerschnialp» erfreuten sich grosser Beliebtheit.

### ● NLZ-Abo-Pass Aktion

In Zusammenarbeit mit der Neuen Luzerner Zeitung und den Titlisbahnen wurde Familien ein Tag in der Gletscherwelt des Titlis angeboten. 165 Zentralschweizer Familien genossen die Bahnfahrt nach Engelberg, den Gletscherpark und das Mittagessen auf dem Titlis.

### ● Engelberg in Kinderhänden

Unter diesem Titel bot die Engelberg Titlis-Tourismus AG mit verschiedenen Partnern den kleinen Gästen in Engelberg ein attraktives Programm an. So durften die Kinder

je an einem Tag Hotel-, Bergbahn-, Tourismusdirektor, Gemeindepräsident und Bahnhofsvorstand sein. Jeweils 15 Kinder erlebten auf dem Bahnhof Engelberg einen erlebnisreichen Tag.

### ● Wandern – die wieder entdeckte Freizeitaktivität

In verschiedenen Inseraten und PR-Beiträgen wurde auf das Wandern und die Schönheiten im Engelbergertal aufmerksam gemacht. Nicht nur auf die bekannten 4-Seen-Wanderung vom Jochpass zum Melchsee und Walenpfad sondern auch weniger bekannte Wande-



Die LSE ist der Ausgangspunkt in ein einzigartiges Wander-Eldorado.

rungen wie Aa-Schlucht von Engelberg nach Grafenort oder von Mettlen über Lutersee nach Engelberg wurde hingewiesen. Neben den Skifahrern sind die Wanderer für die LSE eine wichtige und interessante Zielgruppe.

## Produktion und Werkstätte

### ● Werkstätte

Bereits das Jahr 2004 stand bei Produktion und Werkstätte im Zeichen der Fusion mit der Brünigbahn. Die gemeinsamen Prozessabläufe und die Organisation wurden definiert und sind bereits im Jahre 2004 in der Umsetzung.

### Neue Flottenstrategie

Im Zusammenhang mit der Fusion wurde die Fahrzeugstrategie neu definiert. Die Hauptlast der Verkehrsleistungen tragen die Brünig HGe Lokomotiven, die ab 2007 auch die stündlichen Regionalzüge nach Engelberg führen.

Die neuen Talpendelzüge SPATZ werden neben den Strecken Interlaken Ost–Meiringen und Luzern–Giswil auch auf der Strecke Luzern–Stans eingesetzt. Verstärkungen der

Talpendel werden teilweise mit konventionellen Fahrzeugen gebildet.

Die LSE Triebwagen BDeh kommen weiterhin auf der Strecke Luzern–Engelberg und neu auch auf der Strecke Interlaken Ost–Meiringen als Ersatzfahrzeug für die HGe zum Einsatz. Für die Umsetzung des neuen Flottenkonzeptes müssen die Steuerwagen und Brünig HGe Lokomotiven mit einer zusätzlichen Fernsteuerung ausgerüstet werden. Heute können von den Steuerwagen aus die HGe und die neuen Spatz Triebzüge nicht ferngesteuert werden. Die Steuerwagen und HGe Lokomotiven werden in den nächsten 2 Jahren mit der neuen Fernsteuerung nachgerüstet.

### Neue Zugsicherung in Betrieb

Die neue Zugsicherung ist bereits auf der Strecken Interlaken Ost–

Meiringen und Luzern–Stans im Betrieb. Durch laufende Verbesserungen wird das System nun laufend weiter optimiert. Die Zugsicherung war eine Voraussetzung für die Inbetriebnahme der neuen Doppelspur zwischen Allmend–Horw.

### Vorbereitung auf Tunnel Engelberg

Wie für jeden neuen Bahntunnel, muss für den 4 km langen Engelberger Tunnel vor Betriebseröffnung ein Sicherheitskonzept genehmigt werden. Dieses Konzept verlangt auch bei den Fahrzeugen zusätzliche Massnahmen, wie zusätzliche Schutzgitter vor den Heizkörpern auf der Einstiegplattform, Sitzpolster die verschärfte Brandnormen erfüllen etc. Im Jahre 2004 wurden erste Vorarbeiten in Angriff genommen.

### ● Betrieb

Auf den Fahrplanwechsel 2005 wurde schweizweit die Bahn 2000 in Betrieb genommen. Mit diesem Schritt wurde das Bahnangebot massiv angehoben. Auch bei der LSE stieg das Angebot um ca. 11%. Der neue Fahrplan ist anspruchsvoll und bereits kleine Verspätungen einzelner Züge wirken sich negativ auf die anderen Züge aus. Durch die Umsetzung von Optimierungsmassnahmen wird der Fahrplan weiter stabilisiert.



Durch den massiven Angebots-Ausbau sind sowohl das Depot wie auch die Werkstätte bezüglich Fahrzeug-Unterhalt stark gefordert.

## Infrastruktur

### ● Tunnel Engelberg

Historischer Moment für die Luzern-Stans-Engelberg-Bahn: Am Freitag, 29. Oktober 2004, 15.30 Uhr, wurde nach genau 3 Jahren, 7 Monaten und 14 Tagen Bauzeit der 4043 Meter lange Tunnel Engelberg im Beisein von zahlreichen Gästen aus Politik und Wirtschaft feierlich durchstochen. Damit fiel allen Beteiligten sichtlich ein riesiger Stein vom Herzen, war doch der Vortrieb bedingt durch die anforderungsreiche Geologie alles andere als einfach gewesen. Gleich zweimal musste der Bau unterbrochen werden: ein erstes Mal im August 2002, als beim Vortrieb Nord bei Kilometer 1,7 plötzlich Unmengen von Wasser eindrangten. Ende Mai 2003 wurden die Arbeiter erneut von einem heftigen Wasser- und Schlammereinbruch überrascht. Geologen stellten dabei fest, dass die Wassermassen ein zirka 150 Meter langes Höhlensystem auf der östlichen Tunnelseite freigespült hatten. Urs Dillier, der Gesamtprojektleiter des gesamten Vorhabens, brachte es treffend auf den Punkt: «Im Tunnelbau gab und gibt es immer wieder Unwägbarkeiten, die



Kurz vor dem grossen Moment: Der Durchstich des Tunnels Engelberg.



Die Tunnelpatin, Martha Bächler, überbrachte den Dank der Bevölkerung als auch Gratulationen zum gelungenen Durchstich.

auch mit den besten technischen Mitteln nicht voraussehbar sind». Mit einem Jahr Verspätung konnte jedoch festgestellt werden: Ende gut – fast alles gut. Denn obwohl die rund 80 Tunnelbauarbeiter und auch die Projektleitung stolz sein können über das Erreichte, werden die geo-



Sichtlich erfreute und bewegte Tunnelarbeiter stossen auf das gelungene Werk an.

logischen Probleme Mehrkosten von mehreren Millionen Franken auslösen.

### Grösstes Projekt in der Geschichte der LSE

Das Tunnelprojekt und damit die neue Bahnverbindung zwischen Grafenort und Engelberg stellt das grösste Bauvorhaben der LSE seit

deren Neugründung im Jahr 1964 dar und schlägt gleich zwei Fliegen auf einen Streich: Einerseits kann die LSE die Revision des nunmehr bereits über 100-jährigen Bahntrasses umgehen. Andererseits lassen sich dank des von 246 auf 105 Promille gesenkten Gefälles die Transportkapazitäten nach Engelberg von heute 300 auf 1000 Personen pro Stunde erhöhen und gleichzeitig die Fahrzeit minimieren. Damit kann der Stundentakt von Luzern nach Engelberg inskünftig mit zwei statt bisher mit drei Kompositionen realisiert werden.

### Rund eineinhalb Jahre für den Innenausbau

Nachdem mit dem Durchstich die Ausbrucharbeiten abgeschlossen sind, kommt nun der Innenausbau zügig in Fahrt. Dazu gehören unter anderem die Ausgestaltung der Tunnelwände, das Verlegen der



Der ehemalige Direktor Roland Braun, Verwaltungsrat Ernst von Holzen und Projektleiter Urs Dillier freuen sich am neuen Durchblick.

Geleiseanlagen, die Installation der Bahn- und Sicherheitstechnik – um nur die wichtigsten Arbeiten zu nennen.

## Bau und Unterhalt 2004

### ● Unter- und Oberbau

Nebst den ordentlichen Unterhaltsarbeiten sind folgende Projekte zu erwähnen:

Auf der Strecke Stans–Grafenort wurden bei den landwirtschaftlichen Bahnübergängen Anpassungs- und Asphaltarbeiten erledigt.

Zur Sicherstellung eines reibungslosen Zugverkehrs wurden auf der Strecke Wolfenschiessen–Dörfli sowie Grafenort–Engelberg Ausholzungsarbeiten ausgeführt.

An verschiedenen Stellen wurde die Zahnstangenstrecke von Hand gekrampt. Diverse lose Zähne sowie Zahnstangenbrüche (Zahnstangenwange) mussten nachgeschweisst werden. Der Zustand der Stahl-



Der Unterhalt der Zahnstange ist sehr aufwändig und wird immer kritischer.



Geleise Krampen: Obwohl vielerorts hochmoderne computergesteuerte Maschinen eingesetzt werden...



... ist die traditionelle Arbeit nicht wegzudenken.

schwollen wird immer kritischer und müssen teilweise ersetzt werden. Dieser Arbeitsvorgang ist technisch sehr anspruchsvoll. Auf der Zahnstangenstrecke sowie zwischen Mettlen–Obermatt waren an verschiedenen Stellen die Schienen zu ersetzen.

Der Tunnel Engelberg sollte nach dem ersten Bauprogramm im Frühjahr 2005 eröffnet werden. Die Verzögerung löst zusätzliche Unterhaltskosten für die alte Zahnstangenstrecke aus.

Für die Montage der neuen Zugsicherung wurden auf der ganzen Strecke Fundament-, Kabel- und Schachtarbeiten ausgeführt und die Firma Siemens in ihren Arbeiten unterstützt.

### ● Hochbau

Depotgebäude Werkstatt: Aus Sicherheitsgründen sowie gesetzlichen Vorschriften wurden in einer zweiten Sanierungsetappe die elektrischen Anlagen ausgebaut.

### ● Planungsarbeiten

Die Planung Wilrank-Oberdorf ist zusammen mit dem kantonalen Tiefbauamt in Arbeit.

## Rechnung 2004

Das Personal der LSE ist bei der Pensionskasse ASCOOP versichert. Der Verwaltungsrat hat von der Unterdeckung des entsprechenden versicherten Kapitals Kenntnis genommen. Er hat sich intensiv mit den Auswirkungen auf die LSE befasst. Entsprechende Sanierungspläne sind in Vorbereitung.

### Anträge des Verwaltungsrates an die Generalversammlung

Der Verwaltungsrat beantragt der Generalversammlung, den Jahresbericht und die Jahresrechnung 2004 mit Bilanz per 31. Dezember 2004 zu genehmigen sowie den Organen für die Geschäftsführung im Jahr 2004 Entlastung zu erteilen. Der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns befindet sich auf Seite 15 des Geschäftsberichtes.

#### Für den Verwaltungsrat

Der Präsident: Ferdinand Keiser

## Bericht der Revisionsstelle

### Jahresrechnung 2004

Als Revisionsstelle haben wir die Buchführung und die Jahresrechnung (Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang) der **zb Zentralbahn AG** für das am 31. Dezember 2004 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

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

Unsere Prüfung erfolgte nach den Grundsätzen des schweizerischen Berufsstandes, wonach eine Prüfung so zu planen und durchzu-

führen ist, dass wesentliche Fehlausagen in der Jahresrechnung mit angemessener Sicherheit erkannt werden. Wir prüften die Posten und Angaben der Jahresrechnung mittels Analysen und Erhebungen auf der Basis von Stichproben. Ferner beurteilten wir die Anwendung der massgebenden Rechnungslegungsgrundsätze, die wesentlichen Bewertungsentscheide sowie die Darstellung der Jahresrechnung als Ganzes. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine ausreichende Grundlage für unser Urteil bildet.

Gemäss unserer Beurteilung entsprechen die Buchführung und Jahresrechnung sowie der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes Gesetz und Statuten.

Im Sinne von Artikel 72 Absatz 3 des Eisenbahngesetzes stellen wir fest, dass die Rechnung mit Schreiben vom 11. März 2005 von der Aufsichtsbehörde ohne Einschränkungen genehmigt wurde. Unsere Revision wurde am 11. Februar 2005 abgeschlossen.

Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Stansstad, 15. März 2005

#### Revisionsstelle

Finanzkontrolle Nidwalden  
Der Vorsteher: Pirmin Marbacher

Finanzkontrolle Obwalden

Der Leiter: Christoph Halter

## Erfolgsrechnung 2004

Rechnung 2003 CHF	Stufe 1	Rechnung 2004 CHF
6 861 369	<b>Verkehrsertrag</b>	<b>7 312 414</b>
6 809 955	Reiseverkehr	7 264 533
51 414	Güterverkehr	47 881
<b>7 837 999</b>	<b>Abgeltung</b>	<b>7 938 999</b>
<b>2 989 725</b>	<b>Nebenertrag</b>	<b>2 954 254</b>
1 246 479	Betriebsbesorgungen für Dritte	1 545 051
515 878	Pacht und Miete	493 931
575 839	Leistungen für Dritte	601 921
371 167	Eigenleistungen für Anlagenrechnung	120 314
82 581	Ertrag aus Beteiligungen und Umlaufvermögen	60 016
197 781	Übrige Erträge	133 021
<b>17 689 093</b>	<b>Total Betriebsertrag</b>	<b>18 205 667</b>
<b>7 538 878</b>	<b>Personalaufwand</b>	<b>7 740 828</b>
5 980 587	Gehälter und Löhne	6 033 637
469 152	Zulagen, Nebenbezüge, Dienstkleider	527 731
1 089 139	Sozialaufwand	1 179 460
<b>6 194 481</b>	<b>Sachaufwand</b>	<b>6 870 381</b>
1 659 558	Allgemeine Aufwendungen	1 488 843
235 134	Versicherungen und Schadenersatz	237 187
1 517 507	Betriebsbesorgungen durch Dritte	1 828 929
682 664	Pacht und Miete	695 269
502 596	Energie und Verbrauchsstoffe	491 371
1 597 022	Material und Fremdleistungen für den Unterhalt	2 128 782
<b>996</b>	<b>Kapitalkosten</b>	
<b>13 734 355</b>	<b>Total Betriebsaufwand (vor Abschreibungen)</b>	<b>14 611 209</b>
<b>3 880 854</b>	<b>Abschreibungen</b>	<b>1 849 485</b>
<b>17 615 209</b>	<b>Total Betriebsaufwand</b>	<b>16 460 694</b>
<b>73 884</b>	<b>Betriebserfolg</b>	<b>1 744 973</b>
<b>17 689 093</b>		<b>18 205 667</b>

## Erfolgsrechnung 2004

Rechnung 2003 CHF	Stufe 2	Rechnung 2004 CHF
73 884	Betriebserfolg	1 744 973
	Landverkäufe in Stansstad und Stans	1 464 132
	Auflösung Rückstellungen	186 612
611 165	Ausserordentlicher Ertrag	587 053
- 611 165	Ausserordentlicher Aufwand	- 587 053
<b>73 884</b>	<b>Jahresgewinn</b>	<b>3 395 717</b>

## Bilanz per 31. Dezember 2004

Rechnung 2003 CHF		Rechnung 2004 CHF
	<b>Aktiven</b>	
	<b>1. Anlagevermögen</b>	<b>103 953 422</b>
77 928 186	Anlagenrechnung	67 235 933
	./i. Abschreibungsrechnung	46 222 566
22 739 433	Buchwert Anlagenrechnung	21 013 367
55 188 753	Unvollendete Objekte	82 940 055
	<b>2. Umlaufvermögen</b>	<b>20 027 209</b>
26 375 793	Barbestände, Postkonto und Bankguthaben	13 613 381
15 011 375	Bankguthaben Art 56/57 EBG	5 004 775
10 625 367	Debitoren	1 169 625
696 279	Wertschriften und Darlehen	9
9	Lagervorräte	42 763
42 763	Übrige Aktiven	196 656
<b>104 303 979</b>	<b>Total Aktiven</b>	<b>123 980 631</b>
	<b>Passiven</b>	
	<b>1. Eigenkapital</b>	<b>18 041 586</b>
17 920 384	Grundkapital	14 800 000
14 800 000	Reserven und Rücklagen	1 331 710
1 322 609	Rücklagen nach Art. 56/57 EBG	352 057
313 841	Rücklagen nach Art. 64 EBG	1 557 819
1 483 934		
<b>11 048 451</b>	<b>2. Fremdkapital</b>	<b>11 356 803</b>
<b>4 034 443</b>	<b>Langfristige Verbindlichkeiten</b>	<b>4 034 443</b>
4 034 443	Darlehen und Hypotheken	4 034 443
<b>7 014 008</b>	<b>Kurzfristige Verbindlichkeiten</b>	<b>7 322 360</b>
4 226 468	Kreditoren	4 947 580
1 257 667	Rückstellungen	1 063 296
1 529 873	Übrige Passiven	1 311 484
<b>75 261 260</b>	<b>3. Investitionsbeiträge der öffentlichen Hand</b>	<b>91 186 525</b>
	<b>4. Bilanzgewinn</b>	<b>3 395 717</b>
73 884		
<b>104 303 979</b>	<b>Total Passiven</b>	<b>123 980 631</b>

### Anhang zur Jahresrechnung 2004 (gemäss Art. 663b OR)

1. Brandversicherungswerte der Sachanlagen	31.12.2003/CHF	31.12.2004/CHF
Gebäude und Anlagen	25 203 103	25 203 103
Fahrzeuge	98 217 309	98 217 309
<b>Total</b>	<b>123 420 412</b>	<b>123 420 412</b>

### 2. Darlehen

Investitionsdarlehen 1968 (in CHF)

Bund	2 831 500
Nidwalden	814 623
Obwalden	388 320

**Total** **4 034 443**

### 3. Investitionsbeiträge der öffentlichen Hand (in CHF)

	Total	Bund	Nidwalden	Obwalden
<u>Bedingt rückzahlbare Beiträge (Anlagen)</u>				
5. Vereinbarung 1988	1 000 000	419 300	422 900	157 800

#### Rückzahlbare Beiträge (Fahrzeuge)

1. Vereinbarung 1982	1 277 200	894 040	257 229	125 931
2. Vereinbarung 1982	607 445	394 845	142 649	69 951
4. Vereinbarung 1984	1 067 260	616 451	316 661	134 148
5. Vereinbarung 1988	3 965 000	1 662 518	1 676 805	625 677
6. Vereinbarung 1995	2 244 276	829 263	1 022 490	392 523
	<b>9 161 181</b>	<b>4 397 117</b>	<b>3 415 834</b>	<b>1 348 230</b>

#### Laufende Vereinbarungen

6. Vereinbarung 1995	5 060 344	1 869 722	2 305 514	885 108
7. Vereinbarung 1998	70 300 000	60 085 000	5 107 500	5 107 500
8. Vereinbarung 2001	5 665 000	2 283 000	2 391 200	990 800
	<b>81 025 344</b>	<b>64 237 722</b>	<b>9 804 214</b>	<b>6 983 408</b>

**Total** **91 186 525** **69 054 139** **13 642 948** **8 489 438**

### 4. Rückstellungen

Rückstellungen in der Höhe von CHF 186'611.85 werden aufgelöst, da entsprechende Aufwendungen weder angefallen sind noch erwartet werden.

### 5. Abschreibungsrechnung

Da der Posttransport fast vollständig auf der Strasse erfolgt, wird der Gepäck- und Postwagen nicht mehr gebraucht. In der Abschreibungsrechnung ist eine Sonderabschreibung für dieses Fahrzeug in der Höhe von CHF 104'599.– enthalten. Im Zusammenhang mit der Fusion wurden im Bereich EDV und Verkaufsgeräte Sonderabschreibungen von CHF 100'800.– vorgenommen.

### 6. Verwendung des Bilanzgewinns

Gemäss Weisung des BAV ist der Gewinn aus Landverkäufen in die Spezialreserve für künftige Investitionen zuzuweisen. Die Betriebsverluste aus dem Telebus-Betrieb der Jahre 2003 und 2004 sind nicht abgeltungsberechtigt und müssen auf neue Rechnung vorgetragen und separat ausgewiesen werden.

### Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinns

Zur Verfügung der Generalversammlung	CHF
Vortrag per 1. Januar 2004	000
Jahresgewinn 2004	3 395 717

**Bilanzgewinn per 31. Dezember 2004** **3 395 717**

#### **Antrag des Verwaltungsrates**

Zuweisung an Spezialreserve	1 464 132
Zuweisung an die Rücklagen (zur Deckung künftiger Fehlbeträge gem. Art. 64 EBG)	1 954 059
Verlustvortrag auf neue Rechnung	- 22 474

**3 395 717**

# Statistische Zahlen

## Betriebsleistungen

Jahr	Triebfahrzeug-km	Zugskilometer		Autokurskilometer	Brutto-Tkm	
	Total	Luzern–Hergiswil	Hergiswil–Engelberg	Hergiswil–Engelberg	Luzern–Hergiswil	Hergiswil–Engelberg
1994	517 541		330 594			33 149 919
1995	527 779		341 613			34 023 637
1996	522 574		338 198			32 733 726
1997	520 680		335 457			33 582 831
1998	502 486		338 726			32 985 830
1999	537 380	1) 104 916	356 080	58 943	1) 11 491 838	34 679 262
2000	572 809	177 452	361 078	72 588	19 486 642	36 246 222
2001	582 726	176 538	360 449	77 641	19 692 856	36 283 937
2002	592 096	177 359	360 058	77 570	20 244 740	36 805 782
2003	646 429	188 557	393 570	72 641	22 482 291	41 302 511
2004	656 473	197 641	397 246	61 986	23 581 457	41 620 830

1) Netzzugang Luzern–Hergiswil ab 30.5.1999

## Verhältniszahlen

Jahr	Personalbestand im Jahresdurchschnitt Anzahl	Durchschnittliche Reiseweite pro Person km	Strecke Hergiswil–Engelberg				
			Durchschnittliche Einnahme pro Fahrt CHF	Durchschnittliche Einnahme pro Personenkilometer Rp.	Durchschnittliche Beförderungsweite pro Tonne km	Durchschnittliche Einnahme pro Tonne CHF	Durchschnittliche Einnahme pro Tonnenkilometer CHF
1994	80	12,70	3.56	28.03	9,4	59.17	6.28
1995	79	13,24	3.28	24.78	9,9	41.73	4.22
1996	78	11,53	2.27	19.57	9,2	32.49	3.52
1997	78	11,30	2.22	19.68	7,9	25.39	3.22
1998	77	10,85	2.14	19.75	10,5	36.23	3.46
1999	78	10,80	2.11	19.57	9,8	28.46	2.91
2000	76	10,94	2.05	18.71	6,8	17.71	2.61
2001	77	10,96	2.09	19.03	5,97	14.42	2.42
2002	75	10,73	2.07	19.32	5,32	12.64	2.38
2003	78	10,96	2.06	18.76	6,84	23.97	3.50
2004	78	11,00	2.11	19.17	6,50	16.91	2.60

## Verkehrsleistungen (Hergiswil–Engelberg)

Jahr	Reiseverkehr				Gepäckverkehr T	Güterverkehr				Jahr
	Beförderte Personen			Pkm		Total T	davon Post T	davon Güter T	Tkm	
	Total	2. Kl.	1. Kl.							
1994	1 955 325	1 878 529	76 796	24 808 956	535	16 400	5 066	11 334	154 531	1994
1995	1 960 628	1 882 793	77 835	25 961 908	456	10 783	4 929	5 854	106 718	1995
1996	1 944 190	1 861 604	82 586	22 422 064	413	11 250	4 912	6 338	103 850	1996
1997	1 993 148	1 902 635	90 513	22 531 451	476	12 841	4 147	8 694	101 134	1997
1998	1 995 557	1 901 095	94 462	21 643 778	430	7 416	4 064	3 352	77 667	1998
1999	2 029 869	1 924 235	105 634	21 923 142	456	6 236	2 907	3 329	61 040	1999
2000	2 183 216	2 076 061	107 155	23 895 161	441	10 548	2 150	8 398	71 472	2000
2001	2 271 675	2 149 982	121 693	24 905 842	424	6 196	605	5 591	36 970	2001
2002	2 303 130	2 170 375	132 755	24 709 872	383	7 495	583	6 912	39 902	2002
2003	2 326 896	2 188 214	138 682	25 513 476	336	2 145	567	1 578	14 672	2003
2004	2 448 593	2 308 397	140 196	26 923 257	289	2 831	567	2 264	18 392	2004

## Betriebserfolgsrechnung

Jahr	Ertrag							
	Personen CHF	Gepäck CHF	Post CHF	Cargo CHF	Total Verkehrsertrag CHF	Abgeltung CHF	Nebenertrag CHF	Total Ertrag CHF
1994	6 955 393	92 875	346 286	624 171	8 018 725	742 160	2 735 067	11 495 952
1995	6 433 869	45 106	308 452	141 551	6 928 978	742 160	2 359 526	10 030 664
<sup>1)</sup> 1996	4 409 324	68 689	230 736	134 799	4 843 548	6 215 000	2 392 304	13 450 852
1997	4 433 192	81 157	195 590	130 471	4 840 410	6 356 168	2 481 890	13 678 468
1998	4 275 498	61 728	211 347	57 329	4 605 902	6 589 999	2 951 354	14 147 255
<sup>2)</sup> 1999	5 128 041	66 585	117 458	59 996	5 372 080	7 612 500	1 700 275	14 684 855
2000	5 975 175	79 622	107 824	79 032	6 241 653	7 997 918	1 218 842	15 458 413
2001	6 408 637	67 236	32 686	56 631	6 565 190	7 747 598	1 475 619	15 788 407
2002	6 638 184	60 531	31 182	63 589	6 793 486	7 712 399	1 637 342	16 143 227
2003	6 744 637	65 318	30 619	20 795	6 861 369	7 837 999	2 989 725	17 689 093
2004	7 208 902	55 631	30 619	17 262	7 312 414	7 938 999	2 954 254	18 205 667

<sup>1)</sup> Revidiertes Eisenbahngesetz ab 1.1.1996<sup>2)</sup> Netzzugang Luzern–Hergiswil ab 30.5.1999

## Verkehrsleistungen und Verkehrserträge 04

Jahr	Aufwand						Betriebs- erfolg
	Personal- aufwand	Sach- aufwand	Nicht aktivierbare Bau- und Er- neuerungskosten	Abschrei- bungen	Kapital- kosten	Total Aufwand	
	CHF	CHF	CHF	CHF	CHF	CHF	
1994	7 237 967	2 752 226	1 129 155	1 526 940	0	12 646 288	- 1 150 336
1995	7 059 154	2 857 926	1 076 965	1 622 143	1 328	12 617 516	- 2 586 852
<sup>1)</sup> 1996	7 141 917	2 967 587	1 327 145	1 704 644	8 939	13 145 232	305 620
1997	7 094 309	3 529 752	1 098 030	1 859 598	7 796	13 589 485	88 983
1998	7 133 422	3 634 920	1 215 974	1 753 811	2 702	13 740 829	406 426
<sup>2)</sup> 1999	7 211 483	4 480 409	922 314	1 893 022	3 495	14 510 723	174 132
2000	7 227 263	4 625 599	926 700	2 537 883	0	15 317 445	140 968
2001	7 505 652	4 696 459	650 981	2 797 707	3 759	15 654 558	133 849
2002	7 398 146	5 189 958	356 867	3 042 796	229	15 987 996	155 231
2003	7 538 878	6 194 481	—	3 880 854	996	17 615 209	73 884
2004	7 740 828	6 870 381	—	1 849 485	0	16 460 694	1 744 973

<sup>1)</sup> Revidiertes Eisenbahngesetz ab 1.1.1996  
<sup>2)</sup> Netzzugang Luzern-Hergiswil ab 30.5.1999

### Reiseverkehr

	Personen		Personenkilometer		Erträge		Ertrag pro Person Pkm	
	Anzahl	%	Anzahl	%	CHF	%	CHF	Rp.
<b>Hergiswil-Engelberg</b>								
Einzelreiseverkehr 2. Kl.	821 811	33.60	9 665 417	35.90	2 497 472	48.40	3.04	25.84
(ohne Abonnemente) 1. Kl.	33 771	1.40	429 035	1.60	178 035	3.50	5.27	41.50
Gruppenreiseverkehr 2. Kl.	97 250	4.00	1 599 901	5.90	310 985	6.00	3.20	19.44
1. Kl.	324	—	4 912	—	1 959	—	6.05	39.89
Abonnementsverkehr 2. Kl.	1 389 336	56.70	13 976 923	51.90	1 926 333	37.30	1.39	13.78
1. Kl.	106 101	4.30	1 247 069	4.70	245 440	4.80	2.31	19.68
<b>Total Hergiswil-Engelberg</b>	<b>2 448 593</b>	<b>100.00</b>	<b>26 923 257</b>	<b>100.00</b>	<b>5 160 224</b>	<b>100.00</b>	<b>2.11</b>	<b>19.17</b>
<b>Telebus</b>					<b>26 721</b>			
<b>Luzern-Hergiswil</b>					<b>2 021 957</b>			
<b>Total Personenverkehr</b>					<b>7 208 902</b>	<b>99.00</b>		
	Tonne		Tonnen-km				Ertrag pro Tonne Tkm	
	Anzahl		Anzahl		CHF		CHF	
Gepäckverkehr	289		6 358		55 631	1.00	192.49	8.75
<b>Total Reiseverkehr</b>					<b>7 264 533</b>	<b>100</b>		

### Güterverkehr

	Tonnen		Tonnen-km		Erträge		Ertrag pro Tonne Tkm	
	Anzahl	%	Anzahl	%	CHF	%	CHF	CHF
Postsachentransport	567	20.00	7 921	43.10	30 619	64.00	54.00	3.87
Cargo								
– Rapid	26	0.90	511	2.70	3 901	8.10	150.04	7.63
– Rail	2 238	79.10	9 960	54.20	13 361	27.90	5.97	1.34
<b>Total</b>	<b>2 831</b>	<b>100</b>	<b>18 392</b>	<b>100</b>	<b>47 881</b>	<b>100</b>	<b>16.91</b>	<b>2.60</b>

# Die LSE in Zahlen und Fakten

## Eröffnungsdaten und Angaben über die LSE-Bahnanlagen

Betriebseröffnung StEB	5. Oktober 1898
Betriebseröffnung LSE	19. Dezember 1964
Spurweite	1 m
System der Zahnstangenstrecke	Riggenbach
Länge der Zahnstangenstrecke	1 579 m
Maximalsteigung auf der Adhäsionsstrecke	51‰
Maximalsteigung auf der Zahnstangenstrecke	246‰
Minimaler Kurvenradius: im Streckengleis	70 m
Minimaler Kurvenradius: in den Weichen	100 m
Höhenlage über Meer, Hergiswil	449 m
Höhenlage über Meer, Engelberg	1000 m
Höhendifferenz Hergiswil-Engelberg	551 m
Elektrischer Betrieb	15 000 Volt, 16,7 Hz

## Ausblick

Ab dem 1. Januar 2005 treten die LSE und die Brünigbahn gemeinsam als Zentralbahn auf. Die Zentralbahn wird Menschen und Regionen verbinden, Gebiete erschliessen und die Mobilität des Einzelnen erhöhen. Ihr Netz liegt zentral in den Alpen, verbindet Luzern mit Engelberg und Interlaken – lauter touristische Attraktivitäten. Das Netz der Zentralbahn wird damit zum zentralen Angebot im Tourismusland Schweiz.

Die Verantwortlichen der beiden Bahnen haben Voraussicht bewiesen und mit wegweisenden Entscheiden die Basis für eine erfolgreiche Zukunft gelegt. Viele Details sind noch zu klären. Das Feintuning der Prozesse ist noch zu finden. Die Mitarbeitenden der LSE und der Brünigbahn stehen vor einer anforderungsreichen und interessanten Aufgabe – die Mitgestaltung einer kundennahen lokal verankerten Bahn.



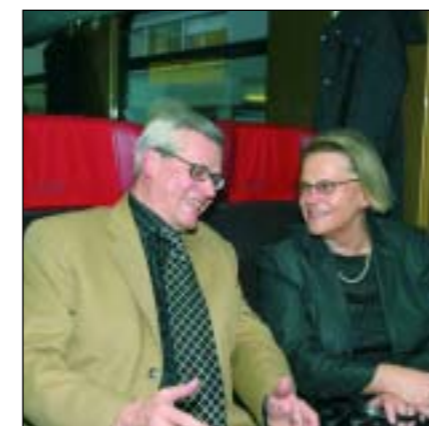
Small Talk beim Apéro und ein erstes Mal anstossen auf die Jubilarin.



Dankte und übergab den Schlüssel zum Erfolg: Landamman Gerhard Odermatt.



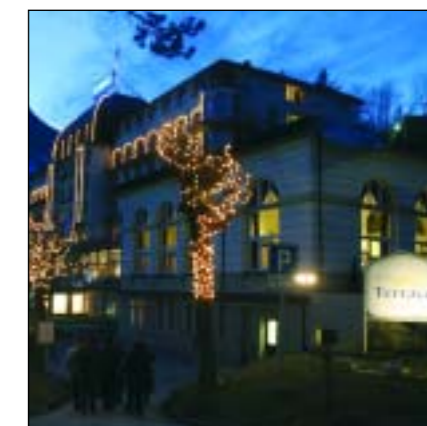
Willkommen zur Fahrt nach Engelberg: Der Jubiläumszug in Stans.



Angeregte Gespräche während der Fahrt.



Herzlicher Empfang in Engelberg durch die Musikgesellschaft.



Willkommen im Jubiläumshotel Terrace.



Frau Talamann Martha Bächler begrüßte als Gastgeberin in Engelberg.



Kulinarische Köstlichkeiten aus aller Welt.

