

# GESCHÄFTSBERICHT 2009

DER DFB DAMPFBahn FURKA-BERGSTRECKE AG



## Gesellschaftsorgane 2009

### Verwaltungsrat

Laubi Oskar, Wettswil, Präsident	seit 23. Juni 2007
Güdel Paul, Kriens	seit 26. Juni 2004
Dériaz Jean-Pierre, Zollikofen	seit 23. Juni 2007
Kissling Franz, Bern	seit 06. Mai 2006
Orth Karlheinz, D-Marloffstein	seit 28. Juni 2003
Tribolet Hans, Visp	seit 28. Juni 2003
Walser Hermann, Uster, Vizepräsident	seit 26. Juni 2004
Wenger Claude, Walchwil	seit 23. Juni 2004
(Burkhard Ueli, Gibswil, Sekretär)	

### Geschäftsleitung

Bernhard Peter, Eschlikon, Vorsitz
Güdel Silvia, Kriens, Protokoll
Willi Walter, Brunnen, Stv. Vorsitz, Bau
Willi Manfred, Goldau, Stv. Bau
Güdel Paul, Kriens, Marketing
Gubler Werner, Grüningen, Betrieb
Schubiger Thomas, Uetliburg, Stv. Betrieb
Westreicher Anton, Chur, ZfW
Jost Fritz, Wimmis, Stv. ZfW
Bolliger Jürg, Spiez, ZfW/Diesel
Alther Martin, Eschenz, Finanzen
Schwarzenbach Peter, Gibswil, Personal
Wyss Robert, Au, Rückw. Dienste
Rossi Federico, Huttwil, Betrieb + Bau
Maurer Thomas, Frick, SiBe

### Revisionsstelle

**PRICEWATERHOUSECOOPERS** 

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

Sehr geehrte Aktionärin, sehr geehrter Aktionär

Mit Genugtuung können wir Ihnen zum vergangenen Geschäftsjahr 2009 einen – unter Berücksichtigung der spezifischen Situation unserer Bahn – positiven Rechenschaftsbericht vorlegen. Auf den folgenden Seiten beschreiben Ihnen der Geschäftsleiter und seine Kollegen aus der Geschäftsleitung ausführlich, wie erfolgreich die Entwicklung der Bahn bei der Streckenerweiterung, bei der zusätzlich notwendigen Infrastruktur und beim Unterhalt und bei der Instandstellung der Lokomotiven und der ganzen Anlagen verlaufen ist, und wo noch oder immer wieder der Schuh drückt. Aber auch aus den wichtigen Abteilungen Betrieb, Marketing und Personaldienst werden wertvolle Informationen vermittelt.

Insgesamt ist es schlicht toll und verdient höchsten Respekt, was die gesamte Führungsmannschaft um den Geschäftsleiter Peter Bernhard, zusammen mit den Hunderten von Fronarbeitern, auch im abgelaufenen Geschäftsjahr wieder geleistet haben.



Die Jahresrechnung 2009 zeigt ein ähnliches Bild wie in den vergangenen Jahren: Die Einnahmen aus dem Reiseverkehr widerspiegeln das Maximum, was in den wenigen Sommerwochen mit den doch beschränkten Ressourcen an Lokomotiven und Fahrpersonal herausgeholt werden kann. Sie vermögen nur einen kleineren Teil der gesamten Betriebskosten zu decken. Wie in den Vorjahren konnte der Ausgleich einigermaßen geschafft werden dank dem VFB-Beitrag, zahllosen weiteren Spenden und Einnahmen aus Sponsoring sowie aus den Nebenbetrieben.

Die Abschreibungen sind etwas höher als die Neuzugänge beim Anlagevermögen; zu berücksichtigen ist aber die Auflösung einer überholten Rückstellung und aber auch die Tatsache, dass einige gewichtige Anlagegüter (Strecke Gletsch–Oberwald, HG ¼, usw.) über die Stiftung finanziert und nicht in der AG aktiviert worden sind und deshalb aus diesen in der AG kein zusätzlicher Abschreibungsbedarf entsteht.

Eine Gegenüberstellung der kurzfristigen Verbindlichkeiten mit dem Umlaufvermögen zeigt aber, dass die Liquidität in der AG angespannt ist. Dies ist zum Teil auf die stetige Reduktion bzw. Rückzahlung der Fremddarlehen zurückzuführen: Im 2009 um Fr. 116'000. (Das in der Bilanz aufgeführte Darlehen von der Stiftung ist techn. Natur und muss zum Teil mit der Verrechnung aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gesehen werden: Die Positionen werden wegfallen, sobald die rechtliche Übertragung des Baurechts für die neue Werkstatt/Remise von der AG auf die Stiftung erfolgt ist.)

Die letztjährige Generalversammlung hat ja deshalb auf Antrag des Verwaltungsrates die Ermächtigung zu einer Kapitalerhöhung verlängert, und der Verwaltungsrat hat dann Ende 2009 eine Kapitalerhöhung in die Wege geleitet. Sie verspricht zu einem Erfolg zu werden: Der genaue Betrag steht zur Stunde noch nicht fest, aber das zusätzliche Aktienkapital dürfte ca. Fr. 500'000 betragen.

Vor uns liegt die Saison 2010, welche mit der bevorstehenden Fertigstellung und Einweihung der Strecke Oberwald-Gletsch in die Geschichte der DFB-Gruppe – des Vereins, der Stiftung und der AG – eingehen wird. Noch ist aber Einiges zu tun. Mit dem Spirit, mit dem Engagement der aktuellen FührungscREW und der Fronis, der Aktionäre und zahlloser Sympathisanten können wir aber zuversichtlich den noch kommenden Herausforderungen entgegenblicken. Wichtig wird aber auch sein, das Engagement aller auch auf die Zeit «danach», auf die Jahre 2011 und folgende, zu erhalten.

In diesem Sinne dankt der Verwaltungsrat für die breite materielle und ideelle Unterstützung und ist zuversichtlich, dass diese auch in Zukunft anhalten wird.

*April 2010*

*Oskar Laubi, VR-Präsident DFB  
Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG*



Das Jahr 2009 hat von allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ausserordentlichen Einsatz gefordert und zeigte zeitweise die Grenzen eines Freiwilligen-Betriebes auf. Begonnen haben die Schwierigkeiten mit den beträchtlichen Schneemengen, die die Räumungssequipen unter Druck setzten, damit die Fahrsaison termingerecht eröffnet werden konnte. Der Zeitdruck blieb über den ganzen Sommer bestehen, wurden doch die Infrastruktur-Arbeiten am Teilstück Gletsch – Oberwald beeinträchtigt durch ungünstige Bodenbeschaffenheit im Bahnhofareal Oberwald.

Trotz diesen erheblichen Herausforderungen kann auf ein erfreuliches Jahr zurückgeblickt werden. Die gesteckten Ziele wurden zum grössten Teil erreicht und die Begeisterung für dieses technische Kulturgut ist ungebrochen. Die Dampfbahn geniesst nach wie vor einen regen Zuspruch. 25'196 Fahrgäste haben das unvergleichbare Erlebnis einer Dampfbahnfahrt über die Furka in einer abwechslungsreichen Bergwelt genossen.

Der unermüdliche Einsatz, das Sicherheitsbewusstsein und der sorgfältige Umgang mit Rollmaterial und Maschinen resultierte erfreulicherweise erneut in eine unfallfreie Saison.

Die Begeisterung, die nach wie vor für Unterhalt, Pflege und Betrieb dieses technischen Kulturgutes vorhanden ist, spürt man aus den nachfolgenden Berichten der Abteilungsleiter.

Oberwald ist in Sichtweite, und wir werden im August 2010 den Betrieb aufnehmen und damit die Lücke der ursprünglichen Strecke des Glacier Express schliessen. Weitere Herausforderungen wie:

- Weiterausbau der Werkstätten in Realp
- Instandstellung der HG ¼
- Revisionen der Dampflokomotiven
- Unterhalt der Dieseltraktionsfahrzeuge
- Einstellhalle für Personenwagen
- Aufwertung Gletsch
- Evaluation alternativer Traktionsmöglichkeiten auf der Strecke Gletsch – Oberwald

stehen an und werden neben einem beträchtlichen Finanzbedarf weiterhin hohe Anforderungen an Personal – und Mitteleinsatz nötig machen.





Es erfüllt mich mit Stolz und Freude, weiterhin auf einen ungebrochenen Einsatzwillen zählen zu können. Dafür möchte ich mich bei allen Fronis, Kaderangehörigen und Vereinsmitgliedern ganz herzlich bedanken. Dass wir auch beim Verwaltungsrat auf Unterstützung und Vertrauen zählen dürfen, hilft uns, die Herausforderungen anzunehmen. Speziell möchte ich mich beim Stiftungsrat und allen Spendern und Freunden der Dampfbahn Furka-Bergstrecke bedanken. Nur dank der konstruktiven Zusammenarbeit und der finanziellen Unterstützung ist es möglich, viele Fahrgäste für unser aussergewöhnliches, technisches Kulturgut zu begeistern.

*8360 Eschlikon, März 2010*

*Peter Bernhard, Geschäftsleiter DFB AG*

Nach einer ausserordentlich aufwändigen Schneeräumung konnte die Fahrsaison 2009 termingerecht am 20. Juni 2009 eröffnet werden. Die Erwartungen waren geprägt durch die Auswirkungen der Wirtschaftskrise, negativ durch die Sparmassnahmen im privaten wie unternehmerischen Bereich, andererseits durch die Überlegung, dass die Ferien vermehrt in der Schweiz vorgesehen werden und unsere einmalige, historische Dampfbahn in den Schweizer Zentralalpen damit ihre Chance hat. Aus diesem Grunde wurden die uns bekannten und wertvollen Kontakte vertieft wahrgenommen. Insbesondere wurden die Angebote der RailAway gebucht, in denen unsere Partnerunternehmung MGB eingebunden ist. Neben dem Gruppen-Angebot wurde der Monats-Hit im Juli ausgewählt. Unsere guten Erfahrungen mit RailAway Stuttgart wurden erneuert und mit den aktuellen Angeboten erweitert. Auf eher vage Markterweiterungen wurde bewusst verzichtet, die Mittel aber konzentriert eingesetzt. Allen Massnahmen diene als Grundsatz die Zusammenarbeit mit touristischen Leistungsträgern sowie die Förderung der Talschaften Urseren und Goms. Dazu wurden unser Prospekt «Kulinarium» überarbeitet und die Partner für Unterkunft und Gastronomie erweitert. Für die Planung der beliebten Rundreisen wurden die Angebote in unserem speziellen Flyer ansprechend übersichtlich präsentiert.

Im Verlaufe der Saison durften wir feststellen, dass die Kunden aus der Schweiz erwartungsgemäss vermehrt unsere Züge belegten, ja dass sogar die Buchungen der 1. Klasse stark über die Erfahrungswerte stiegen. Zudem fanden vermehrt Car-Touristen aus Deutschland wie aber auch aus der Schweiz den Weg zu unseren Bahnhöfen in Realp und Gletsch. Die Umsatz-Erwartungen in den Souvenir-Shops konnten nicht voll erfüllt werden; die Zurückhaltung in Nebenauslagen ist markant feststellbar.

Das Wetter war uns durchschnittlich gut gesinnt. Vor allem der Monat September lud mit warmen Tagen und sehr guter Fernsicht zu Reisen ein. Aus nicht ganz erklärlichen Gründen wurden Buchungen für Gruppen in dieser Zeitperiode vermehrt annulliert. Insgesamt durften wir über 25'000 Fahrgäste über die Furka, die Wasserscheide Nordsee/Mittelmeer, befördern. Im Vergleich zum Vorjahr verzeichnen wir praktisch den gleichen Wert. Die Umsatzerwartungen liegen jedoch etwas darüber, da markant mehr Einzelreisende befördert wurden.

Zu erwähnen ist die gute, wertvolle Zusammenarbeit mit den Tourismus-Organisationen Uri und Wallis. Durch die 2010 bevorstehende Eröffnung der durchgehenden Verbindung von Oberwald bis Realp und damit der gesamten historischen Strecke des Glacier-Express waren die Kontakte besonders intensiv, gilt es doch, die neuen Angebote am Markt umzusetzen. Der Einbezug unserer DFB in die Aktivitäten des Progetto San Gottardo wurde sehr positiv aufgenommen und verpflichtet uns, als wertvoller, buchstäblich verbindender Partner, diese Produkte zu unterstützen und uns einzubringen.

An Bedeutung hat der InfoPoint Gletsch gewonnen, welcher von der IG Gletsch geführt wird, unter der Leitung der DFB. Die Informationen an die sehr zahlreichen Besucher sind nicht mehr wegzudenken; auch hier leisten die Fronarbeiter professionelle Arbeit.

Wertvolle Berichterstattungen in den Print- wie elektronischen Medien förderten die Bekanntheit der DFB. Speziell zu erwähnen sind die Sendungen SF 1 «Einstein – das Wissensmagazin» sowie eine Reportage in Canal 9. France 3 wird anfangs 2010 einen Bericht ausstrahlen von der letzten Fahrt in der Saison 2009.

Wir dürfen uns auf die Eröffnung des letzten Teilstückes freuen. Hunderte von Fronarbeitern und der Einsatz des zweckgebundenen Sponsorenbeitrages werden dies möglich machen: die Fahrt entlang der Rottenschlucht, über Viadukte, durch den Lärchenwald und den eindrucksvollen Spiraltunnel unterhalb von Gletsch, in die alpine Landschaft... alle diese Eindrücke werden unvergesslich bleiben!

Dank und Anerkennung gehört unseren Partnern aus Tourismus und Gastgewerbe, der Matterhorn Gotthard Bahn, den PostAuto-Betrieben Interlaken und Luzern. Gemeinsam wollen wir unseren Fahrgästen das tiefe Erlebnis einer Dampfbahnfahrt, die Verbundenheit der Talschaften in der einmaligen Natur der Zentralalpen ermöglichen.

*6003 Luzern, Januar 2010*

*Paul Güdel, Leiter Marketing*





Der offizielle Saisonbeginn, Samstag, 20. Juni, wurde wegen den enormen Schneemengen des letzten Winters immer wieder in Frage gestellt. Nur dank den fast übermenschlichen Anstrengungen der beteiligten Fronis, der Schneeräumungsgruppe, konnte der Betrieb fristgerecht aufgenommen werden.

Auch im Betrieb arbeiteten die Dienstchefs während des Winterhalbjahrs an diversen anfallenden administrativen Aufgaben. So wurden die Fahrdienstvorschriften mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) wieder einmal gründlich überarbeitet. Wegen der Streckenverlängerung bis Oberwald ist ein neuer Tarif erstellt worden, der neben den neuen Preisen eine Angleichung der Tarifvorschriften an den Schweizerischen Öffentlichen Verkehr anstrebt. Dies ist umso wichtiger, weil unsere Partnerbahnen wie MGB und SBB immer öfters auch unsere Billette an die Kundschaft verkaufen. Ebenfalls musste unser interner DFB-Fahrplan an die im August 2010 geplante Streckenverlängerung angepasst werden, so erfolgt die Rückfahrt von Gletsch nach Realp ab diesem Zeitpunkt rund eine halbe Stunde später als bis anhin.

Im Frühjahr fanden in Zürich Theorie-Instruktionstage für das Fahrdienst-, Zug- und Schalterpersonal statt. Leider konnte die BAV-Ausbildung der Zugführer noch nicht wunschgemäss durchgeführt werden und muss auf die kommende Saison verschoben werden.

Die Dienstenteilung für unser Betriebspersonal, deren Unterkunft sowie die Verpflegung in unserer Kantine verliefen problemlos. Der neue Bahnhof Realp mit seinem ständigen Mitarbeiter erleichtert die Arbeiten auch beim Ein- und Auswintern gewaltig.

Für den Betrieb war das Jahr 2009 erfolgreich und arbeitsintensiv. Die Anzahl der Passagiere verminderte sich leicht um rund 400 Personen. Auffällig ist, dass trotz der andauernden Wirtschaftskrise die Reisenden in der 1. Klasse um 22% zugenommen haben. Wegen der ausgezeichneten Auslastung der fahrplanmässigen Züge mussten die Fahrdienstleiter in Realp teilweise die Einzelplatzreservation einführen und den Aussichtsichtwagen wegen kleinerem Sitzplatzangebot durch einen geschlossenen Personenwagen ersetzen.

Von Saisonbeginn an konnte der durch die Sektion Aargau im letzten Jahr restaurierte ABD 4558 wieder in die Stammkomposition eingereiht werden. Unser Personal sowie die Reisenden freuen sich über das gelungene Werk.

Zum Glück wurden wir auch in diesem Jahr von Schadenfällen und grösseren Betriebsstörungen verschont. Trotzdem haben auch kleinere Störungen unangenehme Auswirkungen auf die betroffenen Passagiere.



Die grossen Schneemassen haben am zweiten Betriebswochenende auch den Fahrbetrieb behindert. Ungefähr am 08.00 Uhr wurde festgestellt, dass rund 100 m<sup>3</sup> Schnee zwischen den Tunnels 2 und 3 auf die Schienen gefallen war. Dank dem sofortigen Einsatz einer Baugruppe und der Unterstützung der Dieselcrew konnte der fahrplanmässige Zug mit einer Verspätung von einer halben Stunde das Gleis wieder befahren.

Im Juli und August stellten Lokführer während der Fahrt bis Tiefenbach Schäden an der Dampflok fest. Im ersten Fall mussten die betroffenen Reisenden bis zu einer Stunde auf ihren Ersatzzug warten oder wurden zum Ausgangsbahnhof zurückgefahren, um dort mit ihren angereisten Cars über die Furka nach Gletsch zu gelangen. Beim zweiten Schaden konnte den rund 100 betroffenen Personen am Nachmittag als Ersatz ein Extrazug von Realp nach Furka und zurück angeboten werden. Ferner traten am Blinklicht beim Depot Realp häufig Störungen auf, die etliche Züge vor dem Übergang zum Anhalten zwangen. Bis der kleine Sünder, eine abgerissene Drahtverbindung, gefunden wurde, dauerte es einige Tage.

Erstmals wurde in diesem Jahr das Abschlussfest nicht mehr mit der ganzen DFB-Belegschaft gefeiert, sondern abteilungsweise. So versammelten sich die Betrieblen mit dem Personal des Rückwärtigen Dienstes, der Finanzabteilung sowie des Souvenir-Shops im Kloten Flughafen. Dort wurde uns vom Direktor der Glattalbahn die dritte Etappe dieser neuen Vorortlinie vorgestellt. Mit Tram und Bus konnten wir die sich noch im Bau befindliche Strecke befahren und erhielten dazu sehr interessante Erklärungen. Anschliessend wurde bei guter Stimmung zum gemütlichen Teil übergeleitet.

Herzlichen Dank an alle Fronis und unsere Dienstchefs, die mit ihrer umsichtigen und verantwortungsvollen Arbeit dazu beitragen, dass unsere DFB die geforderten Ziele erreicht und den unzähligen begeisterten Passagieren ein einmaliges Reiseerlebnis mit der Dampfbahn ermöglichen.

	2007	2008	2009
Anzahl Fahrplanzüge	172	182	178
Anzahl Doppelführungen und Extrazüge	71	68	67
<b>Total Personenzüge</b>	<b>243</b>	<b>250</b>	<b>245</b>
Total Personenzugskilometer	3'085	3'187	3'112
<b>Total Züge</b>	<b>521</b>	<b>584</b>	<b>630</b>

(Personen-, Bau-, Güter- und Lokzüge) während der Betriebssaison

<b>Total Fahrgäste</b>	<b>27'529</b>	<b>25'630</b>	<b>25'196</b>
Davon: – Gruppen-Reisende	11'605	13'706	12'297
– Kinder	2'211	2'270	1'969
<b>Ø Anzahl Fahrgäste pro Zug</b>	<b>114</b>	<b>103</b>	<b>103</b>

8627 Grüningen, Januar 2010

Werner Gubler, Leiter Betrieb

## Allgemeines

Das Jahr 2009 ist recht positiv verlaufen. Sämtliche Mitarbeiter in allen ZfW-Dienststellen waren, wie im vergangenen Jahr, gut motiviert, was sehr erfreulich ist.

## Dampflokomotiven

Dieses Jahr standen wiederum nur 2 grosse Lokomotiven HG  $\frac{3}{4}$  zur Verfügung, sowie die «Kleine», HG  $\frac{2}{3}$  Nr. 6. Lok 9 befindet sich in Chur zur Hauptrevision. Noch vor Saisonbeginn wurde bei Lok 6 die eingebaute geschweisste Triebzahnrad-Kurbelwelle durch eine neue Kurbelwelle ersetzt. An Lok 1 hatten wir im Laufe der vergangenen Saison einen Lagerschaden an der Triebzahnrad-Kurbelwelle zu beklagen. Da wir solche Teile in Chur im Ersatzteillager hatten, konnte der Schaden innert kurzer Zeit behoben werden. Keine Zugsausfälle. An Lok 4 mussten wir im Laufe der Saison einige Rohrwandlecks beheben. Auch hier keine Zugsausfälle. Dank dem grossen Einsatz unseres Personals (mehrheitlich im Frondienst) wurden die einzelnen Schäden zeitlich so behoben, dass keine Zugsausfälle zu beklagen waren.

Im Anschluss an die Saison 2009 wurden u.a. die üblichen Unterhaltsarbeiten an den Loks 1, 4 und 6 in Angriff genommen.



Vierkupppler HG ¼ 704 und 708: Die Demontagearbeiten und Fabrikation diverser Komponenten, die wir in unserer Churer Werkstatt anfertigen können, sind in vollem Gange. Studien über «Was» wir auswärts vergeben müssen und «Wo», haben wir im Tun, d.h. einiges ist schon in die Wege geleitet. Für die Lösung oder Untersuchungen technischer Probleme unterstützen uns kostenlos ehemalige Ingenieure der Firmen StadlerRail und DLM. Wir suchen weiterhin Sponsoren. Einen grossen Sponsor haben wir gefunden. Er macht uns Arbeiten für einige 100'000 Franken. Es handelt sich um StadlerRail (Hr. Peter Spuhler).



Ein Besuch der Werkstatt Chur ist allezeit möglich. Interessenten müssen sich allerdings vorab anmelden, da die Werkstatt Chur nicht dauernd besetzt ist.

### Dieselfahrzeuge

Dank der guten Pflege und Handhabung der Dieselfahrzeuge durch die Mitarbeiter unserer Dieselcrew, können wir auf ein erfolgreiches und mehrheitlich störungsfreies Jahr zurückblicken.

Die HGm 51 erlitt mitten in der Schneeräumung einen Schaden im Bereich des Drehmomentwandlers. Dank dem grossen Einsatz von Lokführer und Schneefräsen-Maschinist, konnte das schadhafte Teil innert kurzer Zeit mit einem aus dem alten Wandler ausgetauscht und die Lok wieder dem Betrieb übergeben werden. Die Schneeräumung erlitt daraus keine Verzögerung. Die HGm 51 wurde im Oktober komplett zerlegt. Um den weiteren Einsatz des immer noch sehr wichtigen Fahrzeuges (insbesondere Schneeräumung mit der Anbaufräse) sicherzustellen, wird bis zum Frühjahr 2010 eine umfangreiche Revision (R2) durchgeführt.

Mit grosser Freude konnte der Bau der neuen Dieselcrew-Werkstatt begleitet werden.

Der Baufortschritt ging so weit, dass die Fahrzeuge Tm 91 und Tmh 985 bereits im Neubau überwintern können.



## Anhängfahrzeuge

### **Personenwagen**

Hauptrevisionen an unseren Personenwagen sind ein «Dauerbrenner», sie drängen sich vermehrt auf. Unsere Holzkastenaufbauten sind in die Jahre gekommen. Wagen für Wagen wird einer Hauptrevision unterzogen. Vor Saisonbeginn wurden 11 Personenwagen «betriebstauglich» gemacht, und an 10 Personenwagen wurde eine P2 (Zwischen-Unterhalt) ausgeführt.

### **Dienstwagen / Güterwagen**

Die Bezeichnung «Güterwagen» könnte man eigentlich streichen.

Wir haben keine kommerziellen

Gütertransporte. Alle diese Wagen werden als Dienstwagen eingesetzt. Die Ad-hoc-Gruppe «Dienstwagen/(Güterwagen)» tagt in regelmässigen Abständen. Sie leistet weiterhin ganze und gute Arbeit. Auf diesem Sektor Wagen haben wir einen guten Stand erreicht. Im Organigramm ZfW heisst diese Dienststelle «Koordination (Güter)- u. Dienstwagen». Die neue Bezeichnung wird noch angepasst. 30 Dienstwagen wurden auf «Betriebstauglichkeit» geprüft.

### **Vorbereitung Betriebsaufnahme Strecke Oberwald – Gletsch.**

In den Kalenderwochen 34 u. 37 / 09 haben wir auf der Strecke Oberwald – Gletsch ausgedehnte Versuchsfahrten mit Dampf- u. Diesel-Lokomotiven durchgeführt. Die Erkenntnisse wurden ausgewertet und notwendige Massnahmen, wo immer nötig, getroffen.



## Werkstätten

### **Chur**

Die Werkstatt Chur wird vermehrt benützt. An einem Wochenende (2 Tage) die Mannschaft für die Hauptrevision der Lok 9 und am darauf folgenden Wochenende (3 Tage) jeweils die angestammte Mannschaft «Dampfcrew» (20-30 Mann).

### **Realp**

In Realp organisiert der Depotchef Arbeitsgruppen die jeweils für Reparaturarbeiten an den Anhängfahrzeugen aufgeboden werden. Diese im Winter zu beschäftigen ist jedoch, so lange wir keine Wagenhalle haben, nicht möglich. Die Dampf- u. Dieselcrew ist organisiert und funktioniert gut.

### **Aarau**

Mit Aarau sind wir regelmässig in Verbindung. Die neue Werkstätte ist bezogen und die Aufarbeitung der beiden B 2206 u. 2210 ist im Tun.

## Personal

Max Zwald hat Mitte Februar 2009 sein Amt als Stv. Chef ZfW per sofort niedergelegt. Chef Dieselcrew, Jürg Bolliger, hat im März 2009 entgegenkommenderweise dieses Amt a. i. übernommen. Beim ZfW haben wir nun einen neuen Stv. Chef ZfW, Amtsantritt 01. Januar 2010. Es handelt sich um Fritz Jost. Fritz Jost war bei der BLS und seit vielen Jahren Chef ZfW bei den Jungfrau-Bahnen. Seit dem Herbst ist er in Pension und wirkt bei uns schon tatkräftig mit. Für uns der geeignete Mann.

### **Chur**

In Chur sind wir mit Personal gut besetzt.

### **Realp**

In Realp haben wir mit Jost Ziegler eine gute Führungskraft. Es funktioniert nach wie vor zu voller Zufriedenheit.

### **Ausbildung Lokpersonal**

Wir arbeiten nach dem neu erstellten Ausbildungskonzept.

*7000 Chur, im Januar 2010*

*Anton Westreicher, Leiter ZfW*

## 1. Planungs- und Projektarbeiten

Das Jahr 2009 war von umfangreichen und intensiven Planungsarbeiten geprägt. Nebst der Planung für Unterhaltsarbeiten an Gleis und Bauwerken standen vor allem die Ausführungsplanungen für das Projekt Oberwald–Gletsch und die Werkstatterweiterung im Vordergrund. Nach dem Eintreffen der Plangenehmigung (Baubewilligung) für Anschluss/Infrastrukturen Oberwald galt es die Auflagen und Rahmenbedingungen in die Planung miteinzubeziehen. Mit dem Baubeginn in Oberwald wurden die Bauarbeiten laufend planerisch begleitet. Die Detailkonstruktionen für das absenkbares Zahnstangensystem konnten im Herbst erfolgreich abgeschlossen und die Produktion des rund 35 Tonnen wiegenden Elementes begonnen werden.

Mit dem Baubeginn der ersten Etappe Werkstatterweiterung Realp Anfangs Mai mussten die entsprechenden Baupläne mit Statik für die anspruchsvollen Eisenbetonarbeiten bereitgestellt werden. Die Sicherung der Werkleitungen und die Umlegung der Schweigstrasse Realp waren weitere Schwerpunkte der Planung für den Werkstattneubau.

Das Ingenieurteam der Bauabteilung hat auch im Jahr 2009 die Bauwerkskontrollen und die Katalogisierung der Bauwerke weitergeführt.

Noch vor Ende Jahr begann die Bauabteilung mit den Planungen für das Abnahmeverfahren der Strecke Oberwald – Gletsch.

## 2. Ausgeführte Arbeiten

Das umfangreiche Bauprogramm erforderte auch im Winterhalbjahr einen vollen Einsatz im Bereich der Arbeitsvorbereitung und Bereitstellung der technischen Mittel wie Werkzeuge, Kleingeräte, Schneefräsen und Baumaschinen.

Bereits zu Beginn der Bausaison wurden unsere Mitarbeiter der Schneeräumungsgruppe mit einer aussergewöhnlichen Schneesituation konfrontiert. Zahlreiche und grosse Lawinen, mit Vegetationsmaterial durchsetzt, verlangten von Mitarbeitern und Maschinen einen harten Einsatz. Erstmals in der Geschichte der DFB hatte die Steffentallawine das halbe Tal aufgefüllt. Damit die Steffenbachbrücke rechtzeitig montiert werden konnte, mussten rund 800 m<sup>3</sup> harter Lawinenschnee von Hand geräumt werden. Durch diese schwierige Situation war lange Zeit unklar, ob die geplante Betriebseröffnung am 20. Juni 2009 erfolgen konnte. Trotz massiven Lawinenabgängen waren glücklicherweise praktisch keine Schäden an Bauwerken und Gleis feststellbar.

Noch vor der planmässigen Betriebsaufnahme wurden bei zwei Abschnitten auf der Urnerseite Gleisumbauten ausgeführt. Diese anspruchsvollen Arbeiten konnten rechtzeitig vor der Betriebsaufnahme abgeschlossen werden.

Die Bauarbeiten bei den beiden Grossprojekten Oberwald und Werkstatt Realp wurden im Verlauf des Monats Mai gestartet. Bei der Werkstatterweiterung mussten heikle Sicherungsarbeiten für Werkleitungen ausgeführt werden. Nach diesen zeitaufwändigen Arbeiten begannen die Eisenbetonarbeiten für die Foundation der ersten Bauetappe. Die komplizierte

Grundform des Gebäudes erforderte einigen Aufwand an Vermessungs- und Schalungsarbeiten. Kurz vor dem ersten grossen Schneefall Ende November konnte das ca. 140 m<sup>2</sup> grosse und rund 8 m hohe Gebäude im Rohbau fertig gestellt werden. Anschliessend begannen sofort die Ausbaurbeiten und ein provisorischer Bezug mit Fahrzeugen erfolgte noch vor Weihnachten.

Die Arbeiten in Oberwald begannen mit grossen Erdverschiebungsarbeiten im Bereich Anschlussbauwerk oberhalb Strassenübergang und im Bahnhofbereich. Im Verlauf des Sommers wurden rund 5'000 m<sup>3</sup> Erdmaterial abgetragen und geschüttet und 1'500 m<sup>3</sup> Kiesmaterial eingebracht. Nebst den grossen Erdarbeiten mussten zahlreiche Werkleitungen sondiert, geschützt und umgelegt werden. Bald zeigte sich, dass der Baugrund im Bereich der Bahnhof-Gleisanlagen nicht tragfähig genug war. Nach den entsprechenden Sondagearbeiten war klar, dass eine rund 2 Meter mächtige Torfschicht ausgebaut und mit tragfähigem Material ersetzt werden musste. Diese Arbeiten führten zu einer Verzögerung der Bauarbeiten von rund vier Wochen. Dank verschiedener Beschleunigungsmassnahmen konnte ein Teil der Verspätung wieder wettgemacht werden. Bis zum Saisonende Mitte November waren praktisch alle Gleise, die vier Weichen und die Zahnstangeneinfahrt montiert. Die Gleisanlage ist im Rohbau bis zum Bahnübergang «Bogen» ausgeführt. Die Perronkante Gleis 6 und die Flurwegeverlegung sind bis auf den Belageinbau fertig gestellt. Die Arbeiten für die neuen Werkleitungen und die Werkleitungs-Umlegungen sind weitgehend abgeschlossen. Die Foundation und der Betonunterbau der Drehscheibe sind für den Einbau der Stahlteile bereit. Auf dem Streckenabschnitt ab Oberwald wurde der restliche Schotter aufgeführt und die Stopfarbeiten ab km 42.000 fertig gestellt. Bis zum Ende des Anschlussbauwerkes Oberwald fehlen lediglich noch ca. 200 m Gleislänge.



Im Scheiteltunnel begannen die Sanierungsarbeiten zwischen Tunnelmeter 600 – 1050 im Verlauf des Monats Juni. Die Fräsarbeiten im Tunnelgewölbe und die Wasser-Hochdruckreinigungen sind vollständig und die Nischenausbrüche für die Gewölbesicherung zum Teil abgeschlossen.

Mit der DFB-eigenen Messeinrichtung wurde das Gleis zwischen Gletsch und Realp aufgezeichnet. Diese Aufzeichnungen dienen der Planung für den Gleisunterhalt. Die Arbeiten für den Gleisunterhalt wurden systematisch geplant und durchgeführt. Grosser Aufwand wird für die Vegetationsentfernung betrieben. Die DFB verzichtet bewusst auf den Einsatz von chemischen Mitteln.

Beim Bauwerkunterhalt konnten aufgrund der systematischen Bauwerkskontrollen die wichtigsten Arbeiten ausgeführt werden.

### **3. Einsatz Mitarbeiter**

Das Jahr 2009 mit den anspruchsvollen Bauarbeiten bei den beiden Grossprojekten Oberwald und Werkstatterweiterung Realp zeigte die Grenzen der freiwilligen Arbeit mit grösstenteils Nichtfachleuten deutlich auf. Der Betreuungsaufwand für die einzelnen Baugruppen sowie auch für die Einzelhelfer ist sehr gross. Dazu kommt der wöchentliche Wechsel der Baugruppen. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, hat die Bauabteilung mit umfassenden Informationen und schriftlichen Arbeitsanweisungen gute Erfahrungen gemacht. Die Bauabteilung kann glücklicherweise auf einige versierte Baufachleute zurückgreifen. Nach wie vor ist der Einsatz an Samstagen unbefriedigend. Die Gruppengrössen und die Einsatzzeiten müssen ebenfalls besser an das Bauprogramm angepasst werden.

Die DFB-Fachgruppen haben auch im Jahr 2009 grosse Leistungen vollbracht. Insgesamt sind 2009 für Unterhalts-, Erneuerungs- und Neubauarbeiten rund 4'500 Mann/Tage geleistet worden.

### **4. Besondere Vorfälle**

Nebst den grossen Schneemassen im Frühling wurden wir vor weiteren Naturereignissen verschont. Mit regelmässigen Kontrollen der Streckenabschnitte und des Umgeländes durch unsere geschulten Streckenwärter konnten die Risiken minimiert werden.

Die Verantwortlichen der Bauabteilung legten grossen Wert auf die strikte Einhaltung der Sicherheitsregeln bei allen Bauarbeiten. Diese Bemühungen hatten sich auch im Berichtsjahr gelohnt. Nebst wenigen Bagatellunfällen konnten alle Bauarbeiten unfallfrei abgewickelt werden.

*6491 Realp, Februar 2010*

*Walter Willi, Leiter Bauabteilung*



Nach wie vor melden sich neue Freiwillige zur Mitarbeit bei unserer Bahn. Nicht nur (Früh-) Rentner, sondern auch junge Leute, wie etwa Töchter und Söhne von altgedienten DFB-Mitarbeitern finden den Weg zu uns. Die verschärften Vorschriften des BAV erschweren zwar zur Zeit den sofortigen Einsatz in fahrdienstlichen Funktionen. Sogar Profi-Eisenbahner von normalspurigen Bahnen (SBB, BLS, etc.) müssen eine Zusatzausbildung und Prüfung für den Dienst bei unserer Schmalspur- und Zahnradbahn absolvieren.

Gegenwärtig beschäftigt die DFB 492 ständige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Baubehörde ist nach wie vor auf zusätzliche Spezialisten und Kaderleute angewiesen, um all die vielen Arbeitsgruppen der VFB-Sektionen sowie Lehrlingslager zweckmässig einzusetzen. Der Aufbau einer Magazinergruppe bereitet uns noch immer Mühe. Geeignete Freiwillige zu finden, die bereit sind, regelmässig sich abzusprechen sowie abzulösen und über praktisch das ganze Jahr einen lückenlosen Magazindienst sicherzustellen, ist uns erst zum Teil gelungen. Über die Vermittlungsdienste von Benevol und Freiwilligenarbeit CH suchen wir einen Leiter Magazindienst.

Das umfassende Personalkarteiprogramm, worauf der Personaldienst wie die Abteilungen zugreifen können, um jederzeit den Überblick über individuelle Einsatzwünsche, effektiven Einsatz, abgelegte Prüfungen, Unfallversicherungen, Uniformbezug, Ausweise, etc. der Mitarbeitenden zu haben, ist immer noch in Ausarbeitung.

Der im Herbst 2009 vorgesehene DFB-Kaderanlass musste aus terminlichen Gründen auf den 13. März 2010 verschoben werden. Mit den meisten Kaderleuten konnte der Leiter Personal im Laufe des Jahres anlässlich des Gratulationsgespräches zu ihrem Geburtstag einen persönlichen (meist telefonischen) Gedankenaustausch pflegen und dabei Anregungen und Kritik entgegen nehmen. Dank der Mithilfe der Abteilung Rückwärtige Dienste und von Peter Huber, Leiter Personaladministration, konnten die immer umfangreicheren Personalfragen weitgehend gelöst werden.

*8798 Gibswil, Februar 2010*

*Peter Schwarzenbach, Leiter Personaldienst*

# JAHRESRECHNUNG 2009

Bilanz per 31. Dezember	2009	%	2008	%
<b>AKTIVEN</b>				
<b>Anlagevermögen</b>				
Grundeigentum, Rechte	1	0.0	1	0.0
Unterbau	1'768'807	12.9	1'791'249	13.2
Oberbau	2'618'519	19.0	2'641'073	19.5
Feste Einrichtungen / Installationen	413'827	3.0	427'245	3.2
Gebäude (Hochbau)	2'265'268	16.5	2'292'772	16.9
Maschinen / Einrichtungen	196'742	1.4	209'951	1.6
Eisenbahn-Rollmaterial	5'207'819	37.9	5'199'758	38.4
Strassenfahrzeuge	9'600	0.1	10'800	0.1
Werkzeuge / Geräte	0	0.0	0	0.0
Büromaschinen / EDV / Büromobiliar	26'289	0.2	34'156	0.3
Unvollendete Objekte	598'648	4.3	506'811	3.7
<b>Total Anlagevermögen</b>	<b>13'105'520</b>	<b>95.3</b>	<b>13'113'816</b>	<b>96.9</b>
<b>Umlaufvermögen</b>				
Flüssige Mittel	83'591	0.6	104'782	0.8
Wertschriften, Beteiligungen	8'575	0.1	44'075	0.3
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	343'343	2.5	19'639	0.2
Übrige Forderungen	352	0.0	2'543	0.0
Vorräte	157'000	1.1	180'600	1.3
Aktive Rechnungsabgrenzung	54'537	0.4	64'434	0.5
<b>Total Umlaufvermögen</b>	<b>647'398</b>	<b>4.7</b>	<b>416'073</b>	<b>3.1</b>
<b>TOTAL AKTIVEN</b>	<b>13'752'918</b>	<b>100.0</b>	<b>13'529'889</b>	<b>100.0</b>

Bilanz per 31. Dezember	2009	%	2008	%
<b>PASSIVEN</b>				
<b>Eigenkapital</b>				
Aktienkapital	13'492'800	98.1	13'492'800	99.7
Partizipationskapital	37'000	0.3	37'000	0.3
Verlustvortrag	-2'059'422	-15.0	-1'893'927	-14.0
Jahresverlust	-259'905	-1.9	-165'495	-1.2
<b>Total Eigenkapital</b>	<b>11'210'473</b>	<b>81.5</b>	<b>11'470'378</b>	<b>84.8</b>
<b>Fremdkapital</b>				
Darlehen IHG Wallis	400'000	2.9	440'000	3.2
Darlehen IHG Uri (KB Uri)	275'000	2.0	295'000	2.2
Darlehen Privatperson	20'000	0.2	30'000	0.2
Darlehen + Hypotheken von Banken	495'000	3.6	541'000	4.0
Darlehen Stiftung Furka Bergstrecke (Remise)	400'000	2.9	0	0.0
<b>Total langfristige Verbindlichkeiten</b>	<b>1'590'000</b>	<b>11.6</b>	<b>1'306'000</b>	<b>9.6</b>
Bankschulden	27'473	0.2	29'241	0.2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	331'874	2.4	112'877	0.8
Übrige Verbindlichkeiten	46'026	0.3	26'443	0.2
Rückstellungen allgemein	170'700	1.2	232'700	1.7
Rückstellungen zweckgebunden	187'796	1.4	207'796	1.6
Passive Rechnungsabgrenzung	188'576	1.4	144'454	1.1
<b>Total kurzfristige Verbindlichkeiten</b>	<b>952'445</b>	<b>6.9</b>	<b>753'511</b>	<b>5.6</b>
<b>Total Fremdkapital</b>	<b>2'542'445</b>	<b>18.5</b>	<b>2'059'511</b>	<b>15.2</b>
<b>Total Passiven</b>	<b>13'752'918</b>	<b>100.0</b>	<b>13'529'889</b>	<b>100.0</b>

# JAHRESRECHNUNG 2009

Erfolgsrechnung 01.01. - 31.12.	2009	%	2008	%
Ertrag Reiseverkehr	923'906	100.0	904'270	100.0
Aufwand Reiseverkehr	182'122	19.7	143'079	15.8
<b>Bruttoergebnis</b>	<b>741'784</b>	<b>80.3</b>	<b>761'191</b>	<b>84.2</b>
<b>Aktivierete Eigenleistungen</b>	<b>0</b>	<b>0.0</b>	<b>115'304</b>	<b>12.8</b>
<b>Personalaufwand</b>				
Löhne	399'946	43.3	344'736	38.1
Sozialversicherungen	70'907	7.7	92'021	10.2
Verpflegung / Unterkunft / ü.Pers.Aufw.	235'171	25.5	226'476	25.1
Arbeitsleistungen Dritter	78'000	8.4	78'000	8.6
<b>Total Personalaufwand</b>	<b>784'024</b>	<b>84.9</b>	<b>741'233</b>	<b>82.0</b>
<b>Betriebsergebnis I</b>	<b>-42'240</b>	<b>-4.6</b>	<b>135'262</b>	<b>15.0</b>
<b>Übriger Betriebsaufwand</b>				
Raumaufwand	63'733	6.9	122'151	13.5
Unterhalt + Reparaturen	281'220	30.4	355'365	39.3
Fahrzeug- + Transportaufwand	71'905	7.8	60'508	6.7
Sachversicherungen	51'620	5.6	63'181	7.0
Energieaufwand / Entsorgung	51'634	5.6	47'933	5.3
Verwaltungsaufwand	146'510	15.9	152'997	16.9
Informatikaufwand	13'517	1.4	23'687	2.6
Werbeaufwand	59'353	6.4	69'648	7.7
Finanzerfolg	107'346	11.6	78'071	8.6
Erfolg betriebliche Liegenschaften	-6'747	-0.7	-2'982	-0.2
<b>Total übriger Betriebsaufwand</b>	<b>840'091</b>	<b>90.9</b>	<b>970'559</b>	<b>107.4</b>
<b>Betriebsergebnis II</b>	<b>-882'331</b>	<b>-95.5</b>	<b>-835'297</b>	<b>-92.4</b>
<b>Abschreibungen</b>				
Abschreibungen	-337'557	-36.5	-432'264	-47.8
<b>Total Aktivierungen / Abschreibungen</b>	<b>-337'557</b>	<b>-36.5</b>	<b>-432'264</b>	<b>-47.8</b>
<b>Betriebsergebnis III</b>	<b>-1'219'888</b>	<b>-132.0</b>	<b>-1'267'561</b>	<b>-140.2</b>

### Erfolg Souvenir / Gastro

Ertrag Souvenir / Gastro	247'585	26.8	271'346	30.0
Aufwand Souvenir / Gastro	-152'557	-16.5	-125'922	-13.9
<b>Total Erfolg Souvenir / Gastro</b>	<b>95'028</b>	<b>10.3</b>	<b>145'424</b>	<b>16.1</b>

### Betriebsfremde Erlöse

VFB-Beitrag	200'000	21.6	200'000	22.1
Spenden / Sponsoring	502'859	54.4	509'637	56.4
Arbeiten für Dritte	127'284	13.8	75'467	8.3
Erfolg «Dampf an der Furka»	-29'255	-3.1	-22'096	-2.4
a.o. Aufwand + Ertrag	64'067	6.9	193'634	21.4
<b>Total betriebsfremde Erlöse</b>	<b>864'955</b>	<b>93.6</b>	<b>956'642</b>	<b>105.8</b>

### Oberwald - Gletsch und HG ¼

Aufwand Oberwald - Gletsch	675'875	73.2	743'494	82.2
Ertrag Oberwald - Gletsch	-675'875	-73.2	-743'494	-82.2
Aufwand HG ¼	99'075	10.7	0	0.0
Ertrag HG ¼	-99'075	10.7	0	0.0
<b>Total Oberwald - Gletsch</b>	<b>0</b>	<b>0.0</b>	<b>0</b>	<b>0.0</b>

---

<b>Verlust</b>	<b>-259'905</b>	<b>-28.1</b>	<b>-165'495</b>	<b>-18.3</b>
----------------	-----------------	--------------	-----------------	--------------





	2009	2008
<b>1. Verpfändete Aktiven</b>		
Grundstücke und Gebäude mit Buchwert von hypothekarisch belehnt mit	1'757'692 1'170'000	1'785'196 1'276'000
<b>2. Brandversicherungswerte der Sachanlagen</b>		
Immobilien	2'910'000	2'910'000
Rollmaterial	9'500'000	9'500'000
Fahrhabe	3'400'000	3'400'000
<b>3. Genehmigte Aktienkapitalerhöhungen</b>		
maximal	5'320'000	5'011'200
	<b>Nennwert    Anzahl    Betrag</b>	
Namenaktien, nominal	100    2'000    200'000	
Namenaktien, nominal	200    3'500    700'000	
Namenaktien, nominal	250    3'600    900'000	
Namenaktien, nominal	300    2'400    720'000	
Namenaktien, nominal	400    3'000    1'200'000	
Namenaktien, nominal	500    3'200    1'600'000	
<b>Genehmigte Partizipationskapitalerhöhung</b>		
maximal	1'000'000	983'000
Partizipationsscheine, nominal	200    5'000    1'000'000	
<b>4. Eigene Aktien im Besitz der DFB</b>		
Bestandeswert per 1.1.	35'500	50'950
Verkäufe	-35'500	-15'450
Bestandeswerte per 31.12.	0	35'500

Die DFB AG besitzt eigene Aktien im Nominalwert von CHF 58'680.-, welche ihr geschenkt wurden und nicht bilanziert sind.

**5. Unterdeckung der Pensionskasse**

Die Personalvorsorgeeinrichtung der DFB AG weist per 31. Dezember 2009 eine Unterdeckung von CHF 30'297 (Vorjahr 86'481) aus. Bis Ende 2020 ist die Unterdeckung zwingend zu beseitigen und ein Deckungsgrad von 100% zu erreichen.

Dazu leisten Arbeitnehmer und Arbeitgeber paritätisch Sanierungsbeiträge. Die durch den Arbeitgeber zu leistenden Sanierungsbeiträge sind vollständig durch die per 31. Dezember 2009 vorhandene Rückstellung für Sanierungsbeiträge über CHF 27'700 (diskontiert) abgedeckt.

## 6. 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.

## 7. 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 der DFB Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang (Seiten 20 bis 25) für das am 31. Dezember 2009 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft. Die Prüfungsarbeiten sind am 30. März 2010 abgeschlossen worden.

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

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

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

Ohne unsere Prüfungsaussage einzuschränken, machen wir auf die Anmerkung 7 „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 2010 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

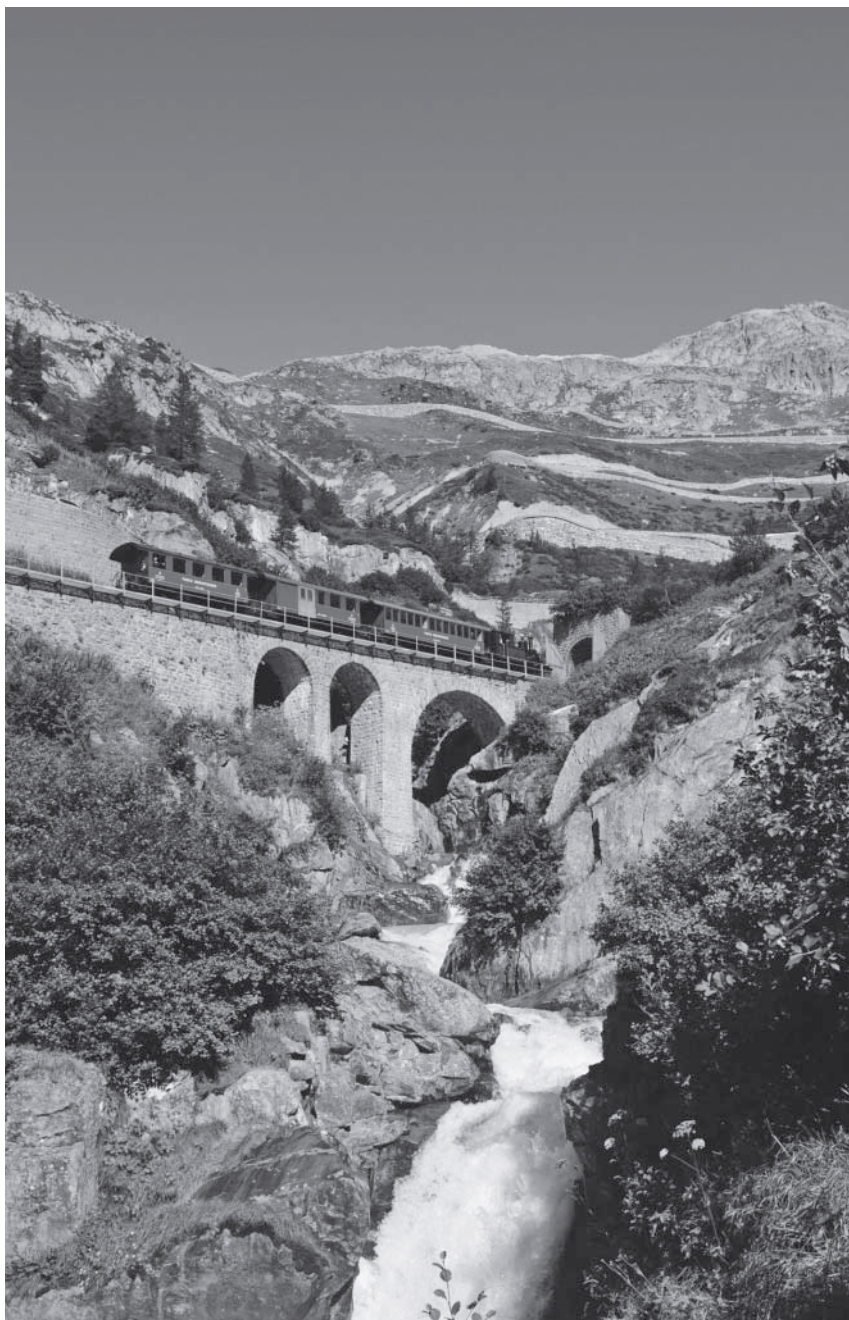


Peter Held  
Revisionsexperte  
Leitender Revisor



Daniel Grossniklaus  
Revisionsexperte

Zürich, 11. Mai 2010





**Offizielle Adresse für alle Bereiche**

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



**Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG**

**Reisedienst**

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

**Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG**

**Aktienregister**

Postfach 141  
CH-6490 Andermatt  
Telefon +41 (0)41 888 0040  
Telefax +41 (0)41 888 0205  
aktienregister@dfb.ch