

GESCHÄFTSBERICHT 2010

DER DFB DAMPFBahn FURKA-BERGSTRECKE AG



Gesellschaftsorgane 2010

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

Es macht Freude, über das letzte Geschäftsjahr der DFB Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG zu berichten. Das Ziel von einigen Visionären und tausenden Mitarbeitenden, die über 25 Jahre einen Teil ihrer Freizeit dafür hergegeben haben, ist erreicht und mit einem schönen Fest Mitte August 2010 gefeiert worden: Die Fertigstellung und Inbetriebnahme der durchgehenden Strecke von Oberwald bis Realp. Aus den nachfolgenden Berichten des Geschäftsleiters Peter Bernhard und der einzelnen Ressortleiter werden Sie die Genugtuung über die Zielerreichung spüren, aber auch realisieren, was es dazu im letzten Jahr mit einem Schlusspurt noch brauchte, und was die Voraussetzungen für das Gelingen des Einweihungsfestes waren.

Dank und Anerkennung sprechen wir vom Verwaltungsrat aus an die Geschäftsleitung und die unzähligen treuen Helfer und Helferinnen aus Betrieb, Verein und aus den verschiedensten uns gewogenen Institutionen. Ein spezieller Dank gebührt dem OK-Präsidenten Paul Güdel und seinem Team für den aufopfernden Einsatz.



Wie hat sich das Jubeljahr auf die Jahresrechnung 2010 ausgewirkt? Dass der ganze Festakt sich nicht als einen Kostenschub ausgewirkt hat, ist das Verdienst des OK-Präsidenten: Dank verschiedensten Spenden und Sponsoringbeiträgen, darunter eine namhafte Summe des Kantons Wallis, konnten alle Aufwendungen für das Fest gedeckt werden.

Der Mehrumsatz aufgrund der ausserordentlichen Fahrten während der Einweihungstage und der mit der erweiterten Strecke möglichen zusätzlichen Fahrten zwischen Oberwald und Gletsch führte gegenüber dem Vorjahr zu einem über 40% höheren Bruttoergebnis von rund

CHF 1,05 Mio. Im Vergleich zum Verkehrsertrag ist der Personalaufwand unterproportional gewachsen. Deshalb kann ein deutlich besseres Betriebsergebnis ausgewiesen werden. Höhere Abschreibungen als im Vorjahr und ein ausserordentlicher Aufwand von über CHF 200'000 (Korrektur einer Fehlbuchung aus dem Jahre 2007) verhinderten den Ausweis eines in der Geschichte der DFB AG wohl einmaligen Reingewinnes.

Per Bilanzstichtag kann eine höhere Liquidität ausgewiesen werden als im Vorjahr: Das Umlaufvermögen übersteigt die kurzfristigen Verbindlichkeiten (2009 war das Verhältnis umgekehrt). Diese Verbesserung ist auf den Erfolg der im 2010 abgeschlossenen Kapitalerhöhung zurückzuführen. Auch die zurzeit laufende Kapitalerhöhung wird wieder etwas Mittel zuführen. Aber trotzdem: Die heutige finanzielle Situation lässt uns nicht ausruhen. Die Erfolgsrechnung zeigt, wie stark wir von Beiträgen, Spenden und Sponsoring abhängen, sei das vonseiten des Vereins, durch eigene Bemühungen und Aktionen, oder von Firmen und Sympathisanten. Mit dem ausgebauten Betrieb und der Notwendigkeit, das Rollmaterial und die Strecken bzw. die ganze Infrastruktur ständig auf hohem Sicherheits-Niveau zu halten, schmilzt die Liquidität immer sehr rasch, wenn nicht ständig neue Gelder generiert werden können. Diese Funktion wurde vor Jahren der Stiftung Furka-Bergstrecke zugeordnet. Wir hoffen, dass es dieser gelingen möge, wie in der Vergangenheit auch in den nächsten Jahren den notwendigen Mittelzufluss sicherzustellen.

Seit vier Jahren war die Zusammensetzung im Verwaltungsrat konstant. Wir haben in dieser Zeit eine wirkungsvolle Zusammenarbeit gehabt und gegenseitig voneinander viel gelernt. Auf die Generalversammlung haben vier verdiente Verwaltungsräte ihren Rücktritt erklärt. Ich möchte auch an dieser Stelle ganz herzlich danken für ihre mehrjährige, engagierte Mitarbeit und ihren Einsatz bei der Dampfbahn Furka-Bergstrecke. Ich bin zuversichtlich, dass wir mit den neuen Verwaltungsräten, welche wir Ihnen, sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, zur Wahl vorschlagen, den Knowhow-Verlust auffangen können. Die DFB AG hat 25 erfolgreiche Jahre hinter sich – der Verwaltungsrat setzt alles daran, um das Unternehmen auf sicheren Gleisen in eine gute Zukunft zu führen.



8907 Wettswil, April 2011

Oskar Laubi, Verwaltungsratspräsident DFB AG

Wieder dürfen wir auf ein weiteres, unfallfreies Betriebsjahr zurückblicken: eines der bedeutendsten Jahre in der Geschichte der Dampfbahn Furka-Bergstrecke mit dem historischen Datum des 18. Juni 2010. An diesem Tag wurde in Oberwald das letzte Gleisstück eingesetzt und mit dem «goldenen Nagel» verbunden. Somit war die seit 29 Jahren unterbrochene Verbindung des damaligen Glacier Express über die Furka wieder hergestellt. Dementsprechend hatten die im August folgenden offiziellen Eröffnungsfeierlichkeiten im Beisein von Persönlichkeiten aus Wirtschaft, Tourismus und Partnern einen Riesenerfolg bei Dampfbahnfreunden und Presse. Die folgenden Berichte der Abteilungsleiter unterstreichen den Enthusiasmus, die Freude und den Stolz, dieses aussergewöhnliche technische Kulturgut trotz vielen Zweiflern mit freiwilligen Mitarbeitenden auf den heutigen Stand gebracht zu haben. Unser grosser Bruder, die Matterhorn Gotthard Bahn, unterstrich die gute Zusammenarbeit und das Vertrauen in die DFB AG durch das grosszügige Geschenk der Dampflokomotive HG ¼ FO 4, die bis anhin als Leihgabe von uns unterhalten und betrieben wurde.

Mit der Erschliessung von Oberwald wurde auch eine Anpassung an unser Betriebskonzept nötig. Zusätzlich zu den passierenden Zügen erhofften wir uns, das Obergoms mit Ausflugszügen Oberwald – Gletsch – Oberwald besser in die Erlebniswelt einer Dampfbahnfahrt einzubinden und Möglichkeiten zu schaffen, eine kurze aber eindrucksvolle Fahrt entlang der Rotte und durch den Kehrtunnel geniessen zu können. Zur Ergänzung der dazu benötigten Traktionsfahrzeuge überlässt uns die MGB leihweise die ölgefeuerte HG 2/3 «Breithorn», deren Anhängelast allerdings beschränkt ist.

Auch personell gab es Veränderungen in der Geschäftsleitung der DFB AG. Thomas Maurer, zuletzt Leiter Sicherheit und Betriebsprozesse, musste aus beruflichen Gründen im vergangenen Herbst von seinem Amt zurücktreten. Er wurde ersetzt durch Thomas Piller.

Toni Westreicher, Leiter Zugförderung und Werkstätten, hat sich entschieden, aus Alters- und gesundheitlichen Gründen etwas kürzer zu treten. Nach elf Jahren in diesem Amt ist er deshalb per Ende Jahr zurückgetreten.

Beide Kadermitarbeiter haben in ihren Tätigkeitsjahren bei der DFB AG namhaft zum Erfolg beigetragen und verdienen unsere Anerkennung und unseren Dank sowie die besten Wünsche für ihre Zukunft.

Nachdem man sich 2010 vor allem auf die Erschliessung von Oberwald konzentrierte, gilt der Einsatz nun wieder allen anderen Aufgaben. Mit der um einen Drittel verlängerten Bahnverbindung steigen auch der Unterhalt der Strecke und die zusätzlichen Betriebsstunden der Lokomotiven, die zeitlich frühere Revisionen bedingen. Eine mehrjährige Planung muss sicherstellen, dass für das Betriebskonzept genügend einsatzbereite Loks zur Verfügung



stehen. Um dem Fahrgastvolumen gerecht zu werden und auch die Ertragslage verbessern zu können, wird in Chur intensiv an den Vietnamveteranen HG 4/4 gearbeitet, die zukünftig das Rückgrat der Dampfbahn Furka-Bergstrecke bilden werden. In Realp wird eine weitere Etappe im Ausbau der Lok-Werkstätte und der Bekohlungsanlage in Angriff genommen, und auch bei der Sanierung des Scheiteltunnels sind weitere Schritte geplant.

Alle diese Tätigkeiten, ergänzt durch Aufgaben in den Bereichen Betrieb, Marketing, Finanzen, Rückwärtige Dienste usw. bedingen den uneingeschränkten Einsatz der vielen freiwilligen Mitarbeitenden. Für ihren ungebrochenen Einsatzwillen möchte ich mich bei allen Fronis, Kaderangehörigen und Vereinsmitgliedern ganz herzlich bedanken. Das Vertrauen und die Unterstützung des Verwaltungsrates hilft uns, auch die weiteren Herausforderungen anzugehen. Nur dank der finanziellen Unterstützung des Stiftungsrates, aller Spender und Freunde der Dampfbahn Furka-Bergstrecke sowie der konstruktiven Zusammenarbeit mit allen DFB-Organisationen ist es möglich, die vielen Fahrgäste für unser grosses Werk zu begeistern.

8360 Eschlikon, März 2011

Peter Bernhard, Geschäftsleiter DFB AG

Das Ziel Oberwald ist erreicht, die historische Strecke des Glacier Express wiederum durchgehend befahrbar! Der grosse Tag der Fronis: der allererste Zug verlässt Realp am 12.08.2010 mit 170 Mitarbeitenden der Dampfbahn Furka-Bergstrecke, welche durch ihren Einsatz in den ersten Jahren und durch ganz besondere Leistungen entscheidend zum gefeierten Höhepunkt beigetragen haben.

Die Glocken der Kirche von Oberwald übertönten die Fahrgeräusche von Lok 1 «Furkahorn» und die angeregten Gespräche der Fahrgäste; sie hiessen alle Züge der DFB herzlich willkommen! Im Mehrzwecksaal in Oberwald fand derweil der Festakt statt im Beisein von Vertretern aus Politik, Wirtschaft, Tourismus und der Partnerunternehmung Matterhorn Gotthard Bahn. Nach dem gemeinsamen Mittagessen der Promis und Fronis wurde die Strecke eingesegnet mit allen guten Wünschen für frohe, unfallfreie Fahrten vieler Gäste mit den historischen Zügen der Dampfbahn Furka-Bergstrecke.

Das Medieninteresse war ausserordentlich; die Berichterstattungen auf nationaler wie internationaler Ebene begeisterten weltweit.

Die ersten öffentlichen Fahrten zwischen Oberwald und Gletsch vom 13. – 15. August 2010 wurden rege benutzt und mit dem Besuch des «Gletsch-Märts» verbunden. Trotz ungünstiger Witterung durften wir über 2'500 Personen durch die Rottenschlucht und den Kehrtunnel befördern.

Dieser erste Erfolg muss nachhaltig verankert werden. Die Strecke ist um einen Drittel länger, die Kosten werden steigen, der Einsatz von Personal und Rollmaterial ist nicht unbeschränkt möglich. Das technische Kulturgut ist moderat einzusetzen. Die Erwartungshaltungen des Tourismus müssen diesen Rahmenbedingungen Rechnung tragen. Dies gilt auch im Hinblick darauf, wie die betriebswirtschaftlichen Ziele zu erreichen sind. Das Marketing hat hier eine wichtige, wenn nicht eine entscheidende Aufgabe. Diese kann nur durch die intensive Zusammenarbeit mit allen Partnern erreicht werden, was eine offene, direkte Information bedingt. Neue Produkte sind zu entwickeln; die Ausflugszüge zwischen Oberwald und Gletsch ermöglichen eine Vielzahl von Varianten und Kombinationen mit den Leistungsträgern Matterhorn Gotthard Bahn, PostAuto und der SBB/RailAway. Der Empfang in Oberwald wie aber auch in Realp wird zu strukturieren sein.

Das neue Buch des AS-Verlages «Erlebnis Furka-Bergstrecke», das Magazin des Eisenbahn Kuriers «Reiseabenteuer am Rhonegletscher» sowie auch die in Fronarbeit erarbeitete neue Wanderkarte der Furka-Region werden die DFB nachhaltig positionieren und das «Mehr Erlebnis!» auch wirklich mehr erlebbar machen.

Die passierenden Züge beförderten 25'373, die Event- und Ausflugszüge 6'022 Personen, was insgesamt das Rekordergebnis von 31'395 ergibt. Ende Juli war die Gesamtfrequenz noch 400 tiefer als im Vorjahr, da viele unserer Freunde auf die Eröffnung gewartet haben. Freilich eine enorme Leistung des DFB-Personals aller Stufen und Funktionen! Die Belegung der 1. Klasse hat wiederum markant zugenommen, der Anteil der Gruppen ist leicht unter dem Vorjahr mit 47,5%.

Die Zusammenarbeit mit dem Gästecenter Obergoms in Münster sowie Andermatt Gotthard Tourismus war stark geprägt durch die Wiedereröffnung und der damit zusammenhängenden Ereignisse. In Oberwald konnte der Info-Container von Obergoms-Tourismus übernommen und zu einem neuen Stützpunkt als InfoPoint und Souvenirhandel ausgebaut werden (Bezeichnung: InfoShop Oberwald).

Getreu einer der Aussagen im Leitbild der DFB AG werden die Talschaften Urseren und Goms gezielt in die Angebote eingebunden. Alle Billette der DFB haben eine Gültigkeit von 2 Tagen, um auch eine Übernachtung zu ermöglichen.

Teilstrecken ab Gletsch wie auch die Fahrtunterbrechung sind möglich. Die Erfahrung wird uns zeigen, welche Wünsche unsere Gäste haben; auf sie muss eingegangen werden. Deshalb ist 2011 eine umfassende Umfrage vorgesehen, um rechtzeitig reagieren zu können.

Der teilweise notwendige Einsatz von Diesel-Loks wurde von vielen Mitfahrenden beanstandet; dies ergibt uns den klaren Auftrag für unsere Angebote und Aussagen. Das darf uns aber nicht daran hindern, insbesondere im Kurzstreckenbereich Oberwald – Gletsch Alternativen für preisgünstige Angebote zu prüfen, die dann neue Produkte bei neuen Zielgruppen umfassen werden.



Ein wichtiges und wertvolles Jahr konnte abgeschlossen werden. Die Anstrengungen für die Wiedereröffnung der Strecke Oberwald – Gletsch haben viel gefordert und eingebracht; Freundschaften wurden gefestigt, neue geschaffen. Die Achtung und die Akzeptanz werden dankbar zur Kenntnis genommen.

6003 Luzern, Januar 2011

Paul Güdel, Leiter Marketing

Der Höhepunkt der vergangenen Saison war sicher die Wiedereröffnung der Strecke Gletsch bis Oberwald am 12. August 2010.

Doch vor der Extrafahrt Realp – Oberwald mit den rund 170 eingeladenen «Pionieren» wurden die im Einsatz stehenden DFB-Kaderleute stark gefordert. Die Walliser Polizei meldete früh morgens, dass eine Schlammlawine die Strasse sowie das Trassee unserer Bahn vor der Muttbach-Strassenüberquerung verschüttet habe.

Unser Baudienst orderte über 40 Personen zu dieser Stelle ab, um den Schutt noch vor der regulären Fahrplanzeit des Extrazuges zu räumen. Sie haben es geschafft! Keiner der Passagiere hat den Störfall während der Fahrt bemerkt. Die «Schaufler» haben den Eröffnungstag gerettet. Sogar der Wettergott hat nach einem trüben Morgen den Einsatz während des Eröffnungsaktes am Nachmittag in Oberwald mit Sonnenschein gewürdigt.

An den folgenden drei Tagen feierte die DFB mit ihren Fans in Gletsch «Tag der offenen Türe». Mit je 20 Kurzzügen pro Tag zwischen Oberwald und Gletsch wurden in dieser Zeit 2'573 Passagiere befördert. Weitere 1'659 Reisende genossen die Fahrt über die ganze Furka-Bergstrecke. Für das Fahrpersonal eine grosse Herausforderung und ein voller Erfolg. Die Zusammenarbeit zwischen allen Abteilungen hat ausgezeichnet funktioniert.

Der Saisonbeginn war in diesem Betriebsjahr einen Tag früher als gewohnt. Schon am Freitag, 18. Juni, überquerte ein Extrazug die Furka-Bergstrecke bis Gletsch. Bis zu diesem Zeitpunkt mussten die Dienstchefs wegen der Wiedereröffnung der Strecke bis Oberwald die vielfältigsten administrativen Aufgaben erledigen. So wurde mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) eine in der Schweiz einmalige Signaltafel «HoZ» (Halt ohne Zustimmung) kreiert, das ganze Reservationsprogramm im Internet musste den neuen Gegebenheiten angepasst werden, und allen im Fahrdienst stehenden Personen musste mit Instruktionen die neue Strecke vor Ort gezeigt werden.

Für den Betrieb war 2010 ein erfolgreiches Jahr. Es brachte einige Fronis wegen des zusätzlichen Arbeitsaufwands an ihre Grenzen. Nach der Erweiterung unseres Netzes stieg die Anzahl der eingesetzten Fronis stark an. Ebenfalls erhöhte sich der Arbeitsaufwand der Fahrdienstleiter für Platzreservierungen in den Zügen fast ins Unermessliche. Die Verlängerung der Strecke ist mit der Betriebsaufnahme noch nicht abgeschlossen. Es fehlen viele kleine Infrastruktur- und Betriebsdetails, die im kommenden Winter gelöst werden müssen. Auch sollen die wegen der Verlängerung zurückgestellten Projekte nun umgesetzt werden.

Wir hatten wieder Glück. Alle Störungen auf der Strecke (Schnee- und Schlammlawinen, Lokausfälle, Brandbekämpfung zwischen Oberwald – Gletsch, etc.) verliefen ohne Unfälle oder längere Wartezeiten für die Passagiere an den Unterbruchstellen.

Auch die Frequenzzahlen stiegen in diesem Jahr wegen der Eröffnung der neuen Strecke sowie der Eventzüge zwischen Oberwald und Gletsch auf 31'395 Personen an. Eine grosse Leistung, wenn man bedenkt, dass Extrazüge und Doppelführungen auf ein Minimum gesenkt worden sind, dass die Lok Nr.6 (Weisshorn) zur Schonung der Lok Nr.4 mehrmals eingesetzt werden musste. Die Zahl der Reisenden über den Pass hat stark zugenommen, diejenigen der Kurzzüge blieben nach der Eröffnung der Strecke eher schwach und nahmen gegen Ende Saison noch ab. Im nächsten Jahr wird der Fahrplan wegen den anstehenden Lokrevisionen geändert und der bisherige Gegenzug ab Gletsch wird ab Oberwald bis Realp und zurück bis Gletsch geführt mit Anschluss an einen Kurzzug bis Oberwald.

Im Juli nahm das BAV bei uns wie alle zwei Jahre ein so genanntes Audit ab. Alle Abteilungen wurden «durchleuchtet» und die wenigen Schwachstellen aufgelistet. Diese müssen jeweils innert kürzester Frist behoben werden. Das dient der allgemeinen Sicherheit der Passagiere aber auch der Fronis der DFB. Das Resultat fiel wiederum gut aus, die kleinen Mängel waren alle nicht sicherheitsrelevant.



Dass der Betrieb die Saison wiederum so gut gemeistert hat, ist das Verdienst von allen freiwilligen, einsatzbereiten Mitarbeitenden, die ihre Freizeit der Dampfbahn Furka-Bergstrecke widmen. Herzlichen Dank an alle, die dazu beitragen, dass die DFB sicher über die Furka fährt und den Reisenden ein einmaliges Erlebnis vermittelt.

	2008	2009	2010
Anzahl passquerende Fahrplanzüge	182	178	166
Anzahl fahrplanmässige Kurzzüge			126
Anzahl Doppelführungen und Extrazüge	68	67	172*
Total Personenzüge	250	245	464
Total Personenzugskilometer	3'187	3'112	4'891
Total Züge	584	630	1003

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

Total Fahrgäste	25'630	25'196	31'395
Davon: – Gruppen-Reisende	13'706	12'297	15'205
– Kinder	2'270	1'969	1'866
Ø Anzahl Fahrgäste pro passquerendem Zug	103	103	107

* inkl. Event-Extrazüge und Leerzüge mit Personenbeförderung

8627 Grüningen, Januar 2011

Werner Gubler, Leiter Betrieb

Allgemein

- Das Jahr 2010 bestand für den ZfW – und nicht nur für diesen – aus verschiedenen grossen Herausforderungen mit dem herausragenden Ereignis der Streckeneröffnung Oberwald – Gletsch am 12. August 2010.
- Im Jahresbericht müssen glücklicherweise keine Unfälle vermerkt werden.

Betriebliches

- Die Schneeräumung verlief dank relativ wenig Schnee rasch und unproblematisch.
- Von der MGB konnte ab anfangs August eine Lok HGm 4/4 eingemietet und nach Einschulung durch eigenes Personal bedient werden. Die Lok diente als Rückfallebene bei allfälligem Dampflok ausfall und war für Vorspanndienst bei bergwärts fahrenden kohlebefeuerten Dampflokzügen bei Waldbrandgefahr zwischen Oberwald und Gletsch vorgesehen.
- Zweimal wurde die Strecke Muttbach – Gletsch durch Erdrutsche verschüttet. Das erste Mal konnte der Zug 131 noch knapp vor dem Ereignis anhalten, und das zweite Mal wurde die Strecke am Eröffnungstag vor dem ersten Zug verschüttet; die als Lokfahrt verkehrende Diesellok HGm 4/4 der MGB konnte durch rechtzeitige Information in Muttbach zurückgehalten werden.
- Die Neueröffnung der Strecke Gletsch – Oberwald bedeutete für uns auch einen entsprechenden Instruktionaufwand, da für die neue Strecke das gesamte Fahrpersonal



mit Schulungsfahrten instruiert werden musste.

- Dass die Waldbrandgefahr zwischen Oberwald und Gletsch nicht zu unterschätzen ist, hat ein entsprechendes Ereignis deutlich gezeigt. Die Einschätzung der Brandgefahr beruht übrigens auf einem Rechenmodell eines externen Waldbrandspezialisten. Dieses wird durch Jost Ziegler betreut, und er entscheidet auch, ob den kohlebefeuernten Zügen bergwärts Vorspanndienst mit der von der MGB zur Verfügung gestellten HGm 4/4 geleistet werden muss.
- Neu für uns verkehrten ab Mitte August zwischen Oberwald und Gletsch mit der ölbefeuernten Lok «Breithorn» Ausflugszüge. Die Bedienung dieser Lok war auch gewöhnungsbedürftig.



Fahrzeuge

- Die Diesellok HGm 51 wurde im Winterhalbjahr revidiert (Getrieberevision durch Fa. Steck) und mit neuen Antriebszahnradern ausgerüstet. Sie konnte rechtzeitig für die Schneeräumung wieder in Betrieb genommen werden.
- Bei Lok 4 wurde durch den Kesselspektor bereits im Frühling ein schlechter Zustand der Rohre festgestellt. In der Saison hatten wir mit Dichtigkeitsproblemen bei der hinteren Kesselwand zu kämpfen. Dies führte zu Leistungsverlusten und sogar zum Abschleppen eines Zuges mit der Diesellok HGm 4/4. Durch Notreparaturen konnte die Saison noch zu Ende gefahren werden. Die Lok erhält bis zur Saisonöffnung 2011 neue Rohre und neue Deckenanker.
- Lok 7 «Breithorn» wurde im Frühsommer mit Personal DFB und Mithilfe MGB Depot im Glisergrund soweit instand gestellt, dass sie ab Eröffnung Oberwald – Gletsch für Ausflugszüge eingesetzt werden konnte. Wegen ungenügender Bremswirkung musste aber die Anhängelast auf 30 Tonnen beschränkt werden. Probleme hatten wir auch mit der Ausmauerung der Feuerbüchse. Diese kollabierte und muss nun ersetzt werden.
- Lok 9 erfährt in der Werkstätte Chur eine Hauptrevision, wobei der Kessel in der Werkstätte von Martin Horath in Goldau mit neuen Rohren und Stehbolzen versehen wird.
- An den beiden im Neuaufbau begriffenen HG 4/4 ist ebenfalls mit vollem Einsatz gearbeitet worden, und dank der grossen finanziellen und materiellen Unterstützung von Peter Spuler

und seiner Firma STADLER RAIL sind wir einen grossen Schritt weiter gekommen, konnten doch die Rahmenbleche bestellt und bearbeitet werden.

- In der Werkstätte Aarau ist an der Revision mit Kastenneuaufbau der beiden Personenwagen B 2206 und B 2210 gearbeitet worden. Diese können voraussichtlich bereits in der Saison 2011 eingesetzt werden.
- Die beiden von der MGB erworbenen Mitteleinstiegswagen konnten technisch an die Bedürfnisse der DFB angepasst und mit einem Neuanstrich versehen eingesetzt werden. Die Batterieladung ist bei Fahrt leider nicht aktiv und muss über das Ortsnetz erfolgen.
- Alle Reisezugwagen sind gewogen und die Anschriften sind definiert worden.

Personal / Organisation

- Als traurigstes Ereignis mussten wir von Stefan Zehnder Abschied nehmen, der allzu früh von uns gegangen ist.
- Grosse Probleme hatten und haben wir noch im Bereich FDV-Ausbildung / Prüfung, da der für dieses Gebiet Verantwortliche seine Aufgabe kaum wahrnahm. Dies führte zu einem «Ausbildungsstau». Eine Lösungssuche stellt sich als langwierig und schwierig heraus, ist aber im Gang.
- Per Ende 2010 wurde Toni Westreicher aus Gesundheits- und Altersgründen unter Verdankung seiner grossen Verdienste für die DFB aus dem Amt als Leiter ZfW verabschiedet. Die Leitung des ZfW wird ab 1.1.2011 durch den Stellvertreter Leiter ZfW wahrgenommen, da trotz intensiver Anstrengungen noch kein Nachfolger für die Leitung ZfW gefunden werden konnte.



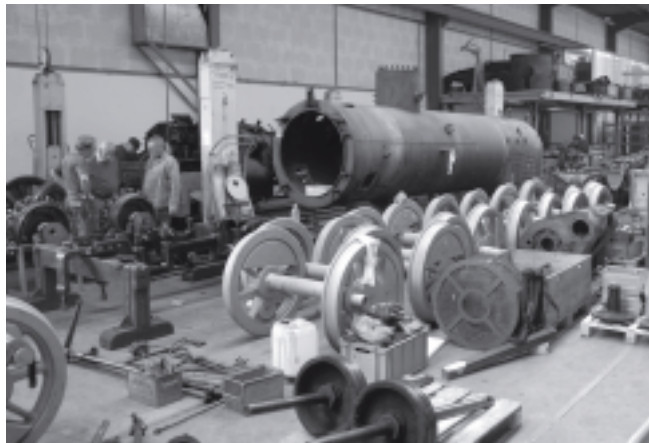
- An Grenzen gestossen sind wir auch bei der Besetzung der Lokomotiven mit Lokführern und Heizern. Gegen Ende Saison konnten nur noch mit Mühe alle gewünschten Züge gefahren werden. Mehr Fahrleistung liegt mit unserem Fronibetrieb kaum mehr drin.
- Erfreulicherweise konnten wir genügend neue Bewerber für eine Ausbildung zum Heizer rekrutieren.

Infrastruktur

- Im Januar konnte in der neuen Dieselwerkstätte in Realp die Aufrichte gefeiert werden. Die zweckdienliche und helle Anlage konnte bezogen und inklusive Lager und Garderobe im Obergeschoss eingerichtet werden. Im Frühling 2011 erfolgt noch der Einbau eines 3.2 t Hallenkrans. Diese Anlage macht viel Freude und wird bestens verdankt.
- Die Planung der neuen Bekohlungsanlage ist erfolgt, jene für die weitere Bauetappe der Werkstätte Realp bereits weit fortgeschritten.

3604 Thun, Januar 2011

Fritz Jost, StV Leiter ZfW



1. Allgemeines

Das Jahr 2010 war für die Bauabteilung seit Beginn der Instandstellungsarbeiten an der Furka-Bergstrecke vor 24 Jahren das ereignisreichste und wichtigste. Nach jahrelanger Arbeit konnte am 12. August 2010 endlich die gesamte Strecke Oberwald – Gletsch – Realp in Betrieb genommen werden.

Das Erreichen dieses wichtigen Zieles bedeutet aber nicht, dass keine Aufgaben mehr auf die Bauabteilung warten. Die Weiterführung der Erhaltungsarbeiten an Gleis und Bauwerken wird uns noch während Jahren beschäftigen.

2. Planungs- und Projektarbeiten

Der Bauplanungskatalog war auch im Berichtsjahr wieder sehr umfangreich und intensiv. Die Planung der Unterhaltsarbeiten an Gleis und Bauwerken, die Ausführungsplanungen Oberwald – Gletsch und die Werkstatterweiterung Realp, Bauetappe 2/3, beschäftigte unsere Planer das ganze Jahr.

Im Rahmen der Plangenehmigung Oberwald mussten umfangreiche Nachweise und Bestätigungen über Auflagenerfüllungen erstellt werden.

Die Planung der neuen Bekohlungsanlage Realp, welche Bestandteil der zweiten Etappe Werkstatterweiterung Realp ist, erforderte umfangreiche Arbeiten und Absprachen mit den späteren Nutzern (Zugförderung).

Auch im Jahr 2010 hat das Ingenieurteam der Bauabteilung die Bauwerkskontrolle und die Katalogisierung der Bauwerke weitergeführt.

3. Ausgeführte Arbeiten

Das Ziel, am 12. August 2010 die Streckeneröffnung Oberwald – Gletsch zu ermöglichen, forderte die Bauabteilung und seine Mitarbeiter zu Höchstleistungen heraus. Die Fertigstellung der Infrastrukturanlagen Oberwald und der Einbau der absenkbaren Zahnstangen im Bahnübergang „Bogen“ verlangten ein koordiniertes Arbeiten unter Termindruck. Noch vor der Betriebseröffnung mussten alle Anlagen und Bauwerke im Streckenabschnitt Oberwald – Gletsch zur Abnahme durch das BAV vorbereitet werden. Die Abnahmen erfolgten im Verlauf des Monats Juni, bis zur geplanten Betriebseröffnung mussten nur noch an einzelnen Anlagenstellen Nachbesserungen ausgeführt werden.

Die Schneeräumung und die Montage der Steffenbachbrücke im Mai 2010 verliefen im normalen Rahmen. Alle Streckenabschnitte wurden von grösseren Schäden verschont. Nebst den anspruchsvollen Arbeiten im neuen Streckenabschnitt Oberwald – Gletsch kam der Unterhalt an Gleis und Bauwerken im Abschnitt Gletsch – Realp zur Ausführung.

Am Werkstattneubau der ersten Bauetappe in Realp konnte der Innenausbau im ersten Halbjahr weitgehend abgeschlossen werden.

In den Herbstmonaten wurden der Unterhalt an Gleis und Bauwerken intensiviert und im Scheiteltunnel die Sanierung im Abschnitt TM 600-1'000 weitergeführt.

Bereits Mitte September begann die alljährliche Einwinterung zwischen Gletsch und Realp. Dank guter Witterung und dem neu erstellten Gleisanschluss Oberwald konnten auch nach Betriebsende noch wichtige Arbeiten zwischen Oberwald und Gletsch ausgeführt werden. Erstmals kam 2010 die neu formierte Vegetationsgruppe zum Einsatz. Der einige Jahre vernachlässigte Vegetations-



rückbau wurde in einigen Wocheneinsätzen durch unsere Spezialisten wettgemacht.

Die regelmässige Begehung unserer Streckenabschnitte durch die geschulten Streckenwärter erhöhte die Betriebsbereitschaft unserer Anlagen und verhinderte kurzfristig auftretende Schäden.

Eine wichtige Voraussetzung für das Betreiben von Baustellen im Gebirge unter oft schwierigen Bedingungen ist der gute Zustand unserer technischen Mittel wie Werkzeuge, Kleinmaschinen, Baudienstwagen, Strassenfahrzeuge und Baumaschinen. Eine Fachgruppe, verstärkt durch Baugruppenmitarbeiter, leistete zur Sicherstellung der Betriebsbereitschaft auch im Jahr 2010 einen grossen Einsatz.

4. Einsatz Mitarbeiter

Nach 2009 kamen im Jahr 2010 wieder etwa gleichviel freiwillige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zum Einsatz. Die gesamthaft geleisteten Arbeitsstunden 2010 innerhalb der Bauabteilung erreichten die Zahl von rund 48'000.

Nachdem nun das Grossprojekt Oberwald – Gletsch weitgehend abgeschlossen ist, muss die Einsatzkoordination einige Änderungen erfahren. Der durchgehende Betrieb von Oberwald nach Realp zwingt die Bauabteilung, alle Baustellen unter Betrieb auszuführen. Diese Voraussetzung stellt nun an die freiwilligen Mitarbeiter noch höhere Ansprüche betreffend Einhaltung von Arbeitssicherheit.

5. Besondere Vorfälle

Die Naturereignisse während der Bau- und Betriebsaison 2010 beschränkten sich auf einen Murgang oberhalb Gletsch in der Nacht vor dem Eröffnungstag Oberwald – Gletsch am 12. August 2010. Durch ein Grossaufgebot unserer Mitarbeiter zur Räumung des Erdmaterials konnte eine Verspätung des Eröffnungszuges Realp – Gletsch – Oberwald verhindert werden.

Leider ereignete sich ein leichter Arbeitsunfall im Rahmen der Bauarbeiten 2010. Der freiwillige Mitarbeiter aus einer Baugruppe erlitt aber keine bleibenden Schäden.

6491 Realp, Februar 2011

Walter Willi, Leiter Bauabteilung

Das Interesse bei der Dampfbahn für freiwillige Mitarbeit ist immer noch ungebrochen. Dennoch gilt es, die Mitarbeitenden wenn möglich ihren Fähigkeiten aber auch Wünschen entsprechend optimal und damit produktiv einzusetzen. Dies ist nicht immer einfach, benötigen die Abteilungen doch zusehends mehr spezielle Fachkräfte in Bezug auf nicht alltägliche Tätigkeiten wie beispielsweise im Hochbau, an Kunstbauten oder bei Tunnelanierungen und dies oft während Bahnbetriebszeiten. Im Vordergrund steht dabei die Arbeits-Sicherheit, aber auch die relevanten Vorschriften seitens BAV.

Schnuppertage sowie Ausbildungskonzepte helfen bei der Auswahl möglicher Kandidaten.

Grössere Schwierigkeiten bestanden bei der Rekrutierung von Kaderleuten. Die Belastung eines solchen anspruchsvollen Postens mit entsprechender Verantwortung wird oft als schwierig neben dem beruflichen Alltag empfunden. So sind wir beispielsweise zur Zeit immer noch auf der Suche nach einer Nachfolgeperson für die Leitung des ZfW. Da auch der Leiter Marketing plant, per Ende 2011 kürzer zu treten, gilt es auch hier, frühzeitig Ersatz zu finden, um eine reibungslose Übergabe gewährleisten zu können.

2010 stieg der Personalbestand der sogenannten ständigen Mitarbeitenden bei der DFB AG um 43 Freiwillige auf Total 546 Personen.

8798 Gibswil, März 2011

Peter Schwarzenbach, Leiter Personaldienst

JAHRESRECHNUNG 2010

Bilanz per 31. Dezember	2010	%	2009	%
AKTIVEN				
Anlagevermögen				
Grundeigentum, Rechte	1	0.0	1	0.0
Unterbau	1'750'221	12.3	1'768'807	12.9
Oberbau	2'514'893	17.7	2'618'519	19.0
Feste Einrichtungen / Installationen	386'992	2.7	413'827	3.0
Gebäude (Hochbau)	2'248'177	15.8	2'265'268	16.5
Maschinen / Einrichtungen	163'718	1.2	196'742	1.4
Eisenbahn-Rollmaterial	5'055'624	35.6	5'207'819	37.9
Strassenfahrzeuge	17'035	0.1	9'600	0.1
Büromaschinen / EDV / Büromobiliar	3'422	0.0	26'289	0.2
Unvollendete Objekte	782'139	5.5	598'648	4.3
Total Anlagevermögen	12'922'222	90.9	13'105'520	95.3
Umlaufvermögen				
Flüssige Mittel	251'750	1.8	83'591	0.6
Wertschriften, Beteiligungen	8'575	0.1	8'575	0.1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	745'750	5.3	343'343	2.5
Übrige Forderungen	46'492	0.3	352	0.0
Vorräte	137'000	1.0	157'000	1.1
Aktive Rechnungsabgrenzung	87'040	0.6	54'537	0.4
Total Umlaufvermögen	1'276'607	9.1	647'398	4.7
TOTAL AKTIVEN	14'198'829	100.0	13'752'918	100.0

Bilanz per 31. Dezember	2010	%	2009	%
PASSIVEN				
Eigenkapital				
Aktienkapital	14'010'000	98.7	13'492'800	98.1
Partizipationskapital	50'000	0.3	37'000	0.3
Verlustvortrag	-2'319'327	-16.3	-2'059'422	-15.0
Jahresverlust	-192'742	-1.4	-259'905	-1.9
Total Eigenkapital	11'547'931	81.3	11'210'473	81.5
Fremdkapital				
Darlehen IHG Wallis	360'000	2.5	400'000	2.9
Darlehen IHG Uri (KB Uri)	255'000	1.8	275'000	2.0
Darlehen Privatperson	10'000	0.1	20'000	0.2
Darlehen + Hypotheken von Banken	479'000	3.4	495'000	3.6
Darlehen Stiftung Furka-Bergstrecke (Remise)	443'000	3.1	400'000	2.9
Total langfristige Verbindlichkeiten	1'547'000	10.9	1'590'000	11.6
Bankschulden	0	0.0	27'473	0.2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	750'672	5.3	331'874	2.4
Übrige Verbindlichkeiten	21'694	0.2	46'026	0.3
Rückstellungen allgemein	90'000	0.6	170'700	1.2
Rückstellungen zweckgebunden	160'000	1.1	187'796	1.4
Passive Rechnungsabgrenzung	81'532	0.6	188'576	1.4
Total kurzfristige Verbindlichkeiten	1'103'898	7.8	952'445	6.9
Total Fremdkapital	2'650'898	18.7	2'542'445	18.5
Total Passiven	14'198'829	100.0	13'752'918	100.0

JAHRESRECHNUNG 2010

Erfolgsrechnung 01.01. - 31.12.	2010	%	2009	%
Ertrag Reiseverkehr	1'247'001	100.0	923'906	100.0
Aufwand Reiseverkehr	198'291	15.9	182'122	19.7
Bruttoergebnis	1'048'710	84.1	741'784	80.3
Personalaufwand				
Löhne	444'388	35.6	399'946	43.3
Sozialversicherungen	79'014	6.3	70'907	7.7
Verpflegung / Unterkunft / ü.Pers.Aufw.	248'068	19.9	235'171	25.5
Arbeitsleistungen Dritter	84'440	6.8	78'000	8.4
Total Personalaufwand	855'910	68.6	784'024	84.9
Betriebsergebnis I	192'800	15.5	-42'240	-4.6
Übriger Betriebsaufwand				
Raumaufwand	48'481	3.9	63'733	6.9
Unterhalt + Reparaturen	307'307	24.6	281'220	30.4
Fahrzeug- + Transportaufwand	37'435	2.9	71'905	7.8
Sachversicherungen	66'079	5.3	51'620	5.6
Energieaufwand / Entsorgung	59'171	4.7	51'634	5.6
Verwaltungsaufwand	179'095	14.4	146'510	15.9
Informatikaufwand	34'247	2.7	13'517	1.4
Werbeaufwand	41'098	3.3	59'353	6.4
Finanzerfolg	42'552	3.4	107'346	11.6
Erfolg betriebliche Liegenschaften	1'044	0.1	-6'747	-0.7
Total übriger Betriebsaufwand	816'509	65.5	840'091	90.9
Betriebsergebnis II	-623'709	-50.0	-882'331	-95.5
Abschreibungen				
Abschreibungen	-434'367	-34.8	-337'557	-36.5
Total Aktivierungen / Abschreibungen	-434'367	-34.8	-337'557	-36.5
Betriebsergebnis III	-1'058'076	-84.8	-1'219'888	-132.0

Erfolg Souvenir / Gastro

Ertrag Souvenir / Gastro	308'035	24.7	247'585	26.8
Aufwand Souvenir / Gastro	-182'012	-14.6	-152'557	-16.5
Total Erfolg Souvenir / Gastro	126'023	10.1	95'028	10.3

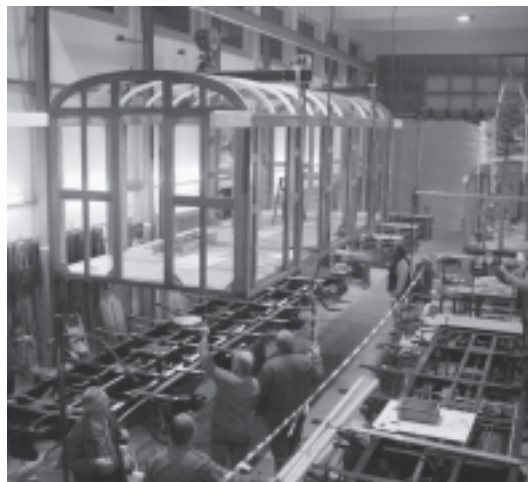
Betriebsfremde Erlöse + Aufwendungen

VFB-Beitrag	200'000	16.0	200'000	21.6
Spenden / Sponsoring	498'303	40.0	502'859	54.4
Arbeiten für Dritte	264'886	21.2	127'284	13.8
Erfolg «Dampf an der Furka»	-37'595	-3.0	-29'255	-3.1
a.o. Aufwand + Ertrag	-186'283	-14.9	64'067	6.9
Total betriebsfremde Erlöse	739'311	59.3	864'955	93.6

Oberwald – Gletsch und HG ¼

Aufwand Oberwald – Gletsch	999'287	80.1	675'875	73.2
Ertrag Oberwald – Gletsch	-999'287	-80.1	-675'875	-73.2
Aufwand HG ¼	144'275	11.6	99'075	10.7
Ertrag HG ¼	-144'275	-11.6	-99'075	-10.7
Total Oberwald Gletsch und HG ¼	0	0.0	0	0.0

Verlust	-192'742	-15.4	-259'905	-28.1
----------------	-----------------	--------------	-----------------	--------------



	2010	2009
1. Verpfändete Aktiven		
Grundstücke und Gebäude mit Buchwert von hypothekarisch belehnt mit	1'731'327 1'094'000	1'757'692 1'170'000
2. Brandversicherungswerte der Sachanlagen		
Immobilien	2'910'000	2'910'000
Rollmaterial	9'500'000	9'500'000
Fahrhabe	3'400'000	3'400'000
3. Genehmigte Aktienkapitalerhöhungen		
maximal	4'802'800	5'320'000
	Nennwert Anzahl Betrag	
Namenaktien, nominal	100 1'106 110'600	
Namenaktien, nominal	200 3'051 610'200	
Namenaktien, nominal	250 3'360 840'000	
Namenaktien, nominal	300 2'240 672'000	
Namenaktien, nominal	400 2'925 1'170'000	
Namenaktien, nominal	500 2'800 1'400'000	
Genehmigte Partizipationskapitalerhöhung		
maximal	987'000	1'000'000
Partizipationsscheine, nominal	200 4'935 987'000	
4. Eigene Aktien im Besitz der DFB		
Die DFB AG besitzt eigene Aktien im Nominalwert von CHF 88'450.–, welche ihr geschenkt wurden und nicht bilanziert sind.		
5. Unterdeckung der Pensionskasse		
Es besteht keine Unterdeckung mehr.		

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 2010 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft. Die Prüfungsarbeiten sind am 14. April 2011 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 2011 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



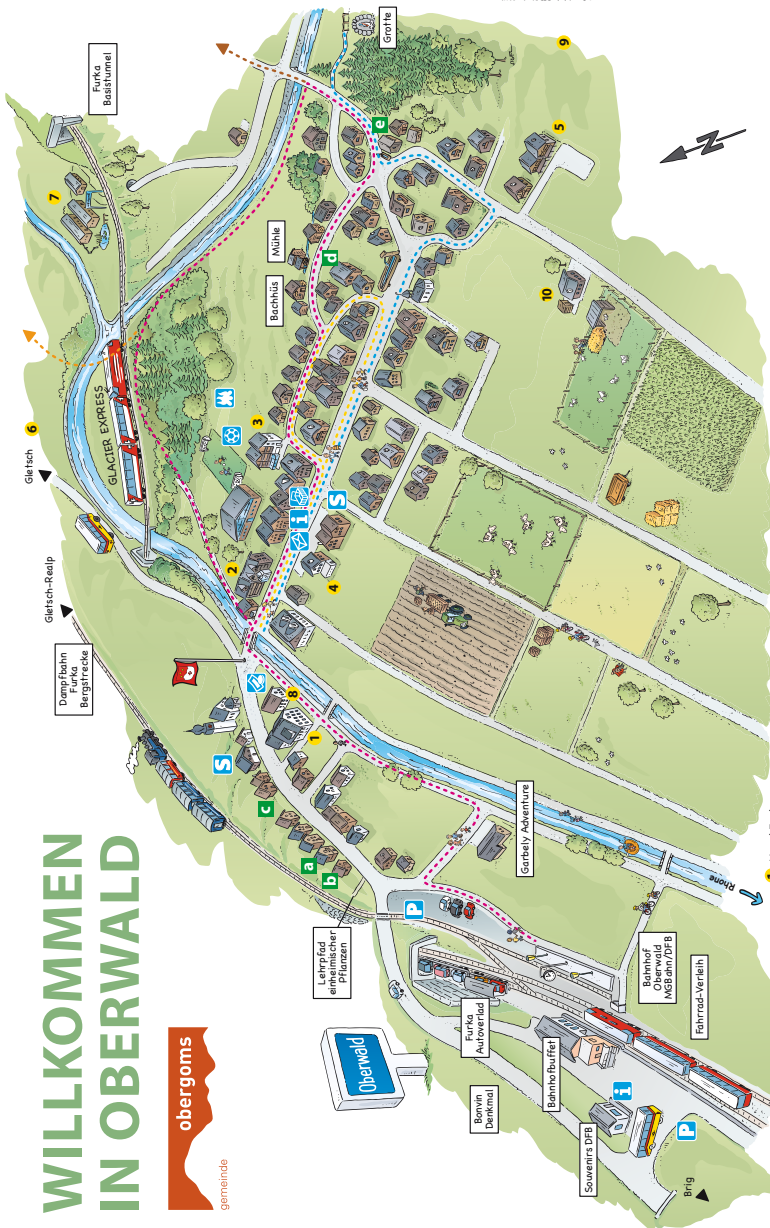
Daniel Grossniklaus
Revisionsexperte

Zürich, 11. Mai 2011

WILKOMMEN IN OBERWALD

obergoms

gemeinde



- P** Parkplatz
- I** Information
- ATM** Bank
- PO** Post
- 1** Hotel Furka
- 2** Sporthotel
- 3** Hotel Ahorni
- 4** Hotel Tannenhof
- 5** Hotel Alpenhof
- 6** Hotel Rhonequelle
- 7** Bed&Breakfast/Camping
- 8** Holiday Camp Sand
- 9** Lager Furka
- 10** Holzbeiz Büni-Schirli
- a** Heimatmuseum
- b** Backhausmuseum
- c** Skimuseum
- d** Spychermuseum
- e** Senntium-Museum
- F** Fussweg zum Zentrum 10 Minuten
- R** Rundwanderungen 30 Min. 60 Min. 90 Min.
- W** Wanderweg Gletsch 2 1/2 Std.
- W** Wanderweg Hungerberg 1 1/2 Std.



Offizielle Adresse für alle Bereiche

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

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG Reisedienst

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

Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG Aktienregister

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

