

# GESCHÄFTSBERICHT 2008

DER DFB DAMPFBahn FURKA-BERGSTRECKE AG



## Gesellschaftsorgane 2008

### **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 6. 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 2007
(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
Bolliger Jürg, Spiez, Stv. ZfW a.i.
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 dem vorliegenden Geschäftsbericht legt der Verwaltungsrat gegenüber den Aktionärinnen und Aktionären Rechenschaft ab über das vergangene Geschäftsjahr 2008.

In erster Linie lassen wir jedoch Geschäftsführer und Mitglieder der Geschäftsleitung zu Wort kommen. Sie alle haben zusammen mit unsern «Fronis» – den über 700 freiwilligen Mitarbeitenden – im vergangenen Jahr einmal mehr vorzügliche Arbeit geleistet. Aus ihren Berichten mit interessanten Zahlen wird auf den folgenden Seiten aber auch deutlich,

- wie komplex die Wiederinstandstellung der Furka-Bergstrecke insgesamt ist und wie auch der Unterhalt der Fahrstrecken höchste Ansprüche stellt – insbesondere, wenn aus klimatischen Gründen die DFB zusätzlich mit Murniedergängen und Felsstürzen konfrontiert wird.



- wie die Wiederinstandstellung von Dampflokomotiven und der Unterhalt bzw. die wiederkehrenden erforderlichen Revisionen auch in den Lok-Werkstätten immer mehr Ressourcen absorbieren: Höchste technische Kompetenz ist gefordert, viel manuelle Arbeitsleistungen und steigende finanzielle Mittel werden gebraucht – die Wiederinstandstellungen der beiden Vietnam-Loks HG 4/4 werden weit teurer zu stehen kommen als ursprünglich erwartet.
- was alles im Hintergrund vorbereitet und geleistet wird, damit der Betrieb in den wenigen Sommermonaten funktioniert: z. B. dass genügendes, ausgebildetes Fahrpersonal und Hilfspersonal da ist, um das Fahrangebot zu gewährleisten.



- was im Marketingbereich alles initiiert und umgesetzt werden muss, damit das Fahrangebot dann auch im angestrebten Umfang nachgefragt und verkauft wird.
- was alles noch bewältigt und realisiert werden muss, bis die durchgehende Strecke Realp bis nach Oberwald in Betrieb genommen werden kann.

Die Jahresrechnung 2008 zeigt Spuren des grossen Engagements, aber auch der zunehmenden Kosten ohne automatisch zunehmende Erträge. Das Bruttoergebnis aus dem Reiseverkehr konnte trotz erschwelter Umstände zwar auf Vorjahresniveau gehalten werden. Der Personalaufwand (u.a. auch wegen ausserordentlicher Rückstellungen zum Ausgleich von Rückschlägen bei der Pensionskasse) hat aber deutlich zugenommen als Folge der Bildung von festen Stellen. Diese sind allerdings nicht mehr wegzudenken: die seither mögliche Arbeitsvorbereitung in verschiedenen Bereichen, vor allem beim Bau, hat zu einer überproportionalen Effizienzsteigerung geführt. Der grössere Einsatz der Fronarbeiter mit Verpflegung erklärt einen weiteren Teil der Kostenzunahme beim Personal. Deutliche Kostenzunahmen sind aber

bei Unterhalt/Reparaturen ersichtlich, während Sparbemühungen beim Verwaltungs- und Werbeaufwand sichtbar sind. Dank der im Rahmen des Vorjahres fliessenden Nebenerträgen und betriebsfremden Erlösen erhöhte sich der Verlust «nur» um rund Fr. 80'000 gegenüber dem Vorjahr.

Der Tendenz, dass die Betriebserträge plus die bisherigen festen, zuverlässigen Zuwendungen nicht ausreichen, die zukünftig eher steigenden Aufwände zu decken, muss allerdings grosse Aufmerksamkeit geschenkt werden. Die DFB AG ist auf Unterstützung, verbindliche Spenden und Sponsorengelder auch in Zukunft sehr angewiesen.

Aus der Bilanz ist ersichtlich, dass die Zunahme des Anlagevermögens aufgrund von Aktivierungen in etwa gleich hoch ist wie die vorgenommenen Abschreibungen. Der Abbau von Fremdschulden im Umfang von ca. Fr. 150'000 und die getätigten Investitionen erklären den Rückgang der liquiden Mittel. Auch dieser Entwicklung ist Beachtung zu schenken bzw. drängt zu Massnahmen. Der Verwaltungsrat beantragt deshalb der Generalversammlung, die auslaufende Ermächtigung zu einer Kapitalerhöhung zu verlängern; dem Verwaltungsrat scheint der Zeitpunkt gekommen, zur Sicherung der Liquidität bzw. der weiteren Finanzierung der Infrastruktur-Ausbauten (insbesondere Remise/Werkstätte in Realp, Lok-Erneuerungen, Wageneinstellhalle) eine Kapitalerhöhung vorzubereiten.

Der Verwaltungsrat dankt allen Aktionären, den Stiftungsräten, den vielen Gönnern und Vereinsmitgliedern sowie zahlreichen Geschäftspartnern und Organisationen für ihre materielle und ideelle Unterstützung.

*April 2009*

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

Die professionelle Einstellung sowie der aufopfernde Einsatz aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DFB-Familie hat es uns wieder erlaubt, während der Fahrsaison 2008 unfallfrei 25'630 Fahrgästen das aussergewöhnliche Erlebnis einer Dampfbahnfahrt über die Furka zu ermöglichen, die herrliche Flora und die wunderbare Alpenwelt der Zentralalpen zu erleben und zu geniessen.

Mit Genugtuung dürfen wir feststellen, dass trotz der wirtschaftlichen Unsicherheit in der Industrie und im Reiseumfeld unser technisches Kulturgut nach wie vor regen Zuspruch genießt und auch für die kommende Saison erfreuliche Aussichten bestehen.

Die folgenden Berichte der verschiedenen Abteilungen illustrieren auch die ungebrochene Begeisterung der freiwilligen Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen. Erfreulich ist, dass es immer wieder Neuzuzüge in allen Bereichen zu verzeichnen gibt, obwohl beispielsweise die Ausbildung als Dampflokfürer mehrere Jahre dauert.

Die Fahrdienst-Vorschriften werden immer anforderungsreicher und die Auflagen für infrastrukturelle Bauvorhaben schwieriger zu realisieren. Dennoch konnten die Pläne und Konzepte zur Aufrechterhaltung dieses technischen Kulturgutes realisiert werden.

Die erreichten Resultate und die Umsetzung der noch geplanten, anforderungsreichen Projekte sind umso erstaunlicher, als sie mit einem Fronibetrieb erreicht werden und nur einige wenige Schlüsselpositionen im Angestelltenverhältnis besetzt sind. Oft scheinen die Grenzen der Machbarkeit erreicht zu sein, doch gelingt es immer wieder, mit Extraleistungen die verschiedenen Hindernisse zu meistern.

Neben den beruflichen Fachkenntnissen in allen Bereichen ist es wichtig, dass das erworbene Fachwissen im Unterhalt und Dampflokbau für die Aufrechterhaltung unseres Betriebes unerlässlich ist und mit allen Mitteln erhalten werden muss.

Der erwähnte Einsatzwille stimmt auch zuversichtlich für die noch ausstehenden Projekte, wie:

- Erschliessung Oberwald
- Ausbau der Lokremise Realp
- Erstellen einer Wageneinstellhalle
- Instandstellung der HG ¼
- Hauptrevisionen an den bestehenden Dampflokomotiven
- Anpassungen und Unterhalt der Dieseltraktionsfahrzeuge
- Konzept «Blaues Haus».

Voraussetzung für die Realisierung dieser ambitionösen Vorhaben sind aber auch die benötigten finanziellen Mittel.



Für die erbrachten Leistungen zu Gunsten dieses aussergewöhnlichen technischen Kulturgutes möchte ich mich bei allen Fronis, Kaderangehörigen und Vereinsmitgliedern ganz herzlich bedanken. Einen Dank gebührt auch dem Verwaltungsrat für das Vertrauen und die Unterstützung. Ein spezielles Dankeschön geht an die Stiftung und an alle Spender und Freunde der *Dampfbahn Furka-Bergstrecke*. Nur dank dieser konstruktiven Zusammenarbeit und der finanziellen Unterstützung ist es uns möglich, viele Fahrgäste mit einer Dampfbahnfahrt über die Furka zu begeistern und zu ermöglichen, dass sich auch kommende Generationen an diesem Kulturgut erfreuen können.

*8360 Eschlikon, März 2009*

*Peter Bernhard, Geschäftsleiter DFB AG*

Sehr gute Resultate haben immer den Nachteil, dass sie verteidigt oder noch besser übertroffen werden sollten. Dass dies nicht immer möglich und auch sinnvoll ist, wissen wir nicht nur aus dem Sport, sondern aus der Realität unseres Dampfbahnbetriebes.

2008 genossen 25'630 Fahrgäste, das heisst 1'899 weniger als im Vorjahr das Erlebnis einer Dampfbahnfahrt über die Furka. Die Ursachen dafür resultieren aus der Medien-Präsenz am Event 2007 in Realp, den ausgezeichneten Witterungsverhältnissen insbesondere an Wochenenden, sowie der kostenlosen, gesamtschweizerischen Werbung des Monats-Hits der RailAway auch für den August 2007. Die Finanzkrise schien auch keinen Einfluss auf unsere Fahrgäste zu haben.

Die hohe Fahrgastzahl 2007 hat die personellen und materiellen Grenzen des Betriebes aufgezeichnet. Auch führten die ausgebuchten Züge nicht zu dem von der DFB AG geförderten *Mehr Erlebnis*. Die Bewältigung der Nachfrage wurde eher zum Problem. Vorsorglich und unter Berücksichtigung der vorhandenen Kapazitäten wurde für das Jahr 2008 die Reservation leicht gekürzt, um nicht angemeldete Tagesgäste willkommen heissen zu können und vor allem den Komfort der Fahrgäste wieder sicher zu stellen.

Die angestrebte Zahl von 26'500 konnte leider nicht realisiert werden, da vor allem der Monat September «mit einer Witterung von überwiegend zu kühl, nass und sonnenarm und in der ersten Monatshälfte teils grosse Niederschläge» (so der Monatsflash der Meteo-Schweiz) das bis anhin gute Resultat beträchtlich beeinflusste.

Die Marketing-Bemühungen, ein ausgeglichenes und auch auf ungünstige Witterung ausgerichtetes Verhältnis von Gruppen- und Einzelreisen anzustreben hat sich bewährt. Der Anteil Gruppen war höher als derjenige der Einzelreisen, insbesondere durch den Frequenz-Einbruch im September bedingt. Der Verlauf der Saison war geprägt durch eine gute Juli-Frequenz, einen ausgezeichneten August, höher als im Vorjahr, und den bereits erwähnten Absturz im September.

Es ist so im Alpenraum, wenn einmal die Pässe – auch nur vorübergehend – geschlossen werden, dann ist die Saison gelaufen...

Die Marketing-Bemühungen der abgelaufenen Saison konzentrierten sich auf die Verbesserung der angebotenen Produkte, insbesondere auf den alpinen Knotenpunkt Gletsch, der in Zukunft bei der Aufnahme der Gesamtstrecke nach Oberwald doch eine vertiefte Bedeutung erlangen wird.

Da der durchschnittliche Ertrag je Fahrgast höher ausfiel, konnte auch der Umsatz des Reiseverkehrs gesteigert und das Budget übertroffen werden.



Das zukünftige, angestrebte Fahrplan-Konzept Gletsch-Oberwald wurde von einer speziellen Arbeitsgruppe unter dauernder Information und Zusammenarbeit mit Betrieb, ZfW und Marketing bearbeitet und bis zum umsetzbaren Entwurf verfeinert. Die Betriebsaufnahme dieses letzten Teilstückes sollte, wenn alles planmässig verläuft, im Monat August 2010 erfolgen. Ein besonders gebildetes OK, zusammengesetzt aus der ganzen DFB-Familie sowie betroffenen Partnern, wird sich diesem wichtigen Anlasse annehmen und auch für die entsprechenden Dokumentationen besorgt sein.

Zusammengefasst darf die Saison 2008 rundum als gute, erfolgreiche und auf die Zukunft gerichtete Etappe eingestuft werden.

*6003 Luzern, Januar 2009*

*Paul Güdel, Leiter Marketing*



Das letzte Betriebswochenende war für Personal und Material eine riesige Herausforderung. Frau Holle überzog Strassen und Berge des Urserentals und im Goms mit einer dicken Schneedecke. Die Postautos konnten wegen Eisglätte auf der Strasse zwischen Oberwald und Gletsch nicht mehr verkehren. Unsere Dampfzüge spurten sich jedoch durch die weisse Pracht, wie wenn das so üblich wäre. Für die anwesenden Fronis war das eine Herausforderung, mussten sie doch die Reisenden über die gesperrten Strecken orientieren, mögliche Routenänderungen vorschlagen, Ersatztransporte organisieren, für Reisebüro-Passagiere eines geplanten Extrazuges (Realp – Gletsch – Realp) zwei neue Extrazüge (Realp – Furka retour) anordnen und auf der Furka für die winterfesten Reisenden Glühwein bestellen. Dieses widrige Wochenende hat wieder einmal gezeigt, dass die Zusammenarbeit zwischen Fronis aller Abteilungen gut eingespielt ist.

Bevor am Samstag, 21. Juni der Betriebsbeginn erfolgen konnte, erledigten die Dienstchefs wie jeden Winter ihren administrativen Bereich. Die jährliche theoretische Ausbildung des Zugs- und Stationspersonals wurde vorbereitet, die Fronis für die anfallenden Arbeiten während des Sommers eingeteilt und die Unterkunft und Verpflegung organisiert. Einzelne waren für die Auswinterung der Personenwagen besorgt und halfen, die Gebäude für das Publikum herzurichten.

Die neu gegründete Abteilung «Rückwärtige Dienste» mit ihrem ständigen Mitarbeiter erleichterte dem Betrieb das Ein- und Auswintern in Realp beträchtlich. Hingegen stiegen die Anforderung und Belastungen der einzelnen Dienstchefs mit der Vorgabe, dass im Jahre 2010 die DFB bis Oberwald verkehren wird. Um nur einige Aufgaben zu erwähnen, müssen die Fahrpläne auf die übrigen Transportunternehmungen (MGB, PostAuto) und mit dem Arbeitszeitgesetz abgestimmt, die Planung der neuen Personenwagen mit der Sektion Aargau besprochen und die Ausbildung des Zugs- und Stationspersonals auf die Streckenerweiterung vorbereitet werden. Ebenso hat die verantwortliche Mitarbeiterin das Platzreservierungssystem für die kommenden Anforderungen ganz neu erstellt. Es wird in nächster Zeit noch für betriebliche Belange erweitert. Aber heute schon profitieren die Reisenden vom neuen Produkt, denn sie können via Internet ([www.dfb.ch](http://www.dfb.ch)) die Belegung der Züge abrufen. Für die Erhöhung der Sicherheit konnten nun die Vorbereitungen für das geplante Einfahrsignal Realp soweit vorangetrieben werden, dass es voraussichtlich zu Beginn der nächsten Saison funktionieren wird.

Die Betriebssaison 2008 war für die Mitarbeitenden ein anspruchsvolles Jahr. Zu Beginn konnten wir nicht auf die im öffentlichen Verkehr angestellten Fronis zählen, weil sie alle im Zusammenhang mit der Euro 08 in ihren Betrieben eingesetzt worden sind. Ferner wurde die Lok Nr. 9 turnusgemäss in die Revision verschoben. An deren Stelle wurde die Weisshorn nach der Ueberholung wieder in Betrieb genommen. Leider können an dieser Lok weniger Personenwagen anhängt werden, als an einer HG  $\frac{3}{4}$ . Zwei kleinere Störungen an den Loks Nr. 4

und Nr. 6 stellten das Fahr- und Stationspersonal zudem auf die Probe. Der Schaden an der Lok Nr. 4 konnte sehr schnell repariert werden und derjenige an der Weisshorn wird bis zur nächsten Saison behoben.

Neben dem eher verregneten Sommer erlebten wir in diesem Jahr verschiedene Unwetter. Besonders schwere Gewitter waren Ende Juli zu verzeichnen. Der Strom- und die Natelverbindungen fielen aus, die Gleisanlage der Station Furka wurde mit Wasser überflutet und auf der Gomserseite war das Gleis unterhalb der Station Muttbach durch eine Mure zugedeckt. Dank der tatkräftigen Bau-Fronis konnte die Strecke am andern Tag ganz kurz vor der fahrplanmässigen Durchfahrt unseres Zuges wieder freigegeben werden.

Aus all diesen Gründen sind wir froh, dass sich die Anzahl Passagiere im Geschäftsjahr nur um rund 1'900 Personen auf 25'630 reduziert hat.

Der wegen der Neat Lötschberg, im Dezember 2007 eingeführte MGB-Fahrplan, welcher die Anschlusszeiten in Göschenen und Andermatt verlängert, hat eine leichte Verschiebung der Einzelreisenden vom öffentlichen Verkehr auf das Privatauto bewirkt.

	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
Anzahl Fahrplanzüge	172	172	182
Anzahl Doppelführungen und Extrazüge	47	71	68
<b>Total Personenzüge</b>	<b>219</b>	<b>243</b>	<b>250</b>
Total Personenzugskilometer	2'847	3'085	3'187
<b>Total Züge</b>	<b>415</b>	<b>521</b>	<b>584</b>
(Personen-, Bau-, Güter-, und Lokzüge) während der Betriebsaison			
<b>Total Fahrgäste</b>	<b>24'031</b>	<b>27'529</b>	<b>25'630</b>
Davon: - Gruppen-Reisende	10'128	11'605	13'706
- Kinder	1'634	2'211	2'270
<b>Ø Anzahl Fahrgäste pro Zug</b>	<b>110</b>	<b>114</b>	<b>103</b>

8627 Grüningen, Januar 2009

Werner Gubler, Leiter Betrieb

## Allgemeines

Das vergangene Jahr 2008 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 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. Dank dem umsichtigen Umgang und Pflege der Dampflokomotiven durch unser Personal, hatten wir keine nennenswerten Ausfälle. Kleinere Defekte wurden jeweils umgehend behoben.

Im Anschluss an die Saison 2008 wurden die Unterhaltsarbeiten an den Loks 1 u. 4 in Angriff genommen. Lok 4 benötigt weniger Aufwand und überwintert wieder in Göschenen. Lok 1 hingegen gibt uns wesentlich mehr zu tun. Gebrochene Deckenanker und Stehbolzen müssen ersetzt werden. Um diese Arbeiten ausführen zu können mussten sehr viele Teile demontiert werden.

Vierkuppler HG  $\frac{4}{4}$  704 und 708: Die Demontearbeiten 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 schon in die Wege geleitet. Hier zeichnet sich ein grösserer Finanzbedarf ab. Während StadlerRail Arbeiten in einem beträchtlichen Umfang gratis ausführt, sind wir auf weitere Sponsoren angewiesen.



## Dieselfahrzeuge

Dank der guten Pflege und Handhabung der Dieselfahrzeuge durch die Mitarbeiter unserer Dieselcrew können wir auf ein erfolgreiches und mehrheitlich störungsfreies Jahr zurückblicken. Eine Ausnahme machte der Tmh 985 mit seinem Getriebeschaden. Vermutlich wurden diese Traktoren (Tmh 985/986) schon auf der Brünig arg gebeutelt. Gleichzeitig mit der Reparatur des Getriebes haben wir noch den Dieselmotor und das Hydraulikgetriebe auf Vordermann gebracht.

Bei den von der Rhätischen Bahn übernommenen beiden Traktoren Tm 91 u. 92 bauen wir zur Zeit beim Tm 91 eine Vakuumpumpe ein. Um gesicherte Rangierbewegungen mit angekuppelten Anhängfahrzeugen in Realp ausführen zu können, ist dies unerlässlich, haben wir doch vom Depot zum Bahnhof ein nicht unterschätzbares Gefälle. Die am Rangiertraktor angekoppelten Wagen müssen gebremst werden können.

## Anhängfahrzeuge

### **Personenwagen**

Hauptrevisionen an unseren Personenwagen drängen sich vermehrt auf. Unsere Holzkastenaufbauten sind in die Jahre gekommen. Zur Zeit wird in Aarau der ABD 4558 überholt, inkl der Erneuerung des A-Abteils. Dieser Wagen wird auf die Saison 2009 wieder in Betrieb kommen. Ausfälle oder erwähnenswerte Mängel können wir nicht vermelden.

### **Dienstwagen / Güterwagen**

Auf diesem Sektor Wagen konnte dank dem Einsatz der speziellen Arbeitsgruppe ein guter Stand erreicht werden.

## Werkstätten

### **Chur**

Um die unabdingbare Hauptrevision der HG  $\frac{3}{4}$  Nr. 9 durchführen zu können, musste in Chur die Werkstatt minimal erweitert werden. Gleichzeitig wurde die Küche verlegt, die es erlaubt, die 25–30 regelmässig beschäftigten Fronis zu verpflegen.

Die Werkstatt Chur wird vermehrt benützt. An einem Dienstag, an einem Wochenende die Mannschaft für die Hauptrevision der Lok 9 und am darauf folgenden Wochenende jeweils die angestammte Mannschaft «Dampfcrew» (20–30 Mann).

## **Realp**

In Realp versuchen wir eine Arbeitsgruppe zu bilden, die jeweils für Reparaturarbeiten an den Anhängerfahrzeugen aufgeboden werden kann. 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. Aufgrund der Revision des Kastens des ABD 4558 und Bezug der neuen Werkstätte mussten die beiden B 2206 und 2210 etwas zurück gestellt werden. Die neue Werkstätte ist unterdessen bezogen und die vorgesehenen Arbeiten sind geplant.

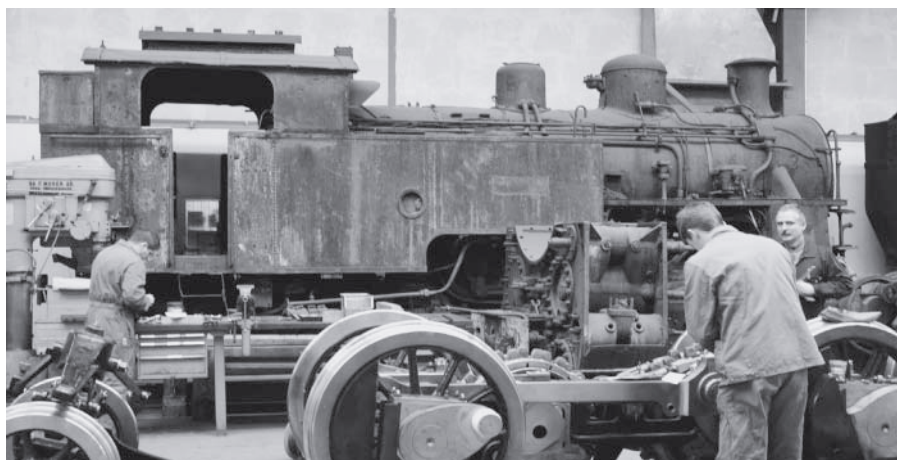
## **Personal**

Im vergangenen Jahr wurde ein neues Ausbildungskonzept für Lokpersonal erarbeitet. Wo nötig wird dieses den neuen Interessenten abgegeben.

Eine erfreuliche Anzahl Interessenten haben sich für die Ausbildung zum Dampflokführer im Frondienst gemeldet. Die Ausbildungsmöglichkeit ist allerdings zeitlich eingeschränkt, da auch das Ausbildungspersonal freiwillig arbeitet und noch voll im Berufsleben steht. Zusätzlich ist zu vermerken, dass sich der praktische Einsatz auf unsere kurze Fahrsaison beschränkt.

*7000 Chur, März 2009*

*Anton Westreicher, Leiter Zugförderung und Werkstätten*



## Allgemeines

Die Bauabteilung hat für das Jahr 2008 das umfassendste Bauprogramm in der über zwanzigjährigen Geschichte der DFB geplant und durchgeführt. Die Leitung war entsprechend gefordert um die zahlreichen Baustellen zu koordinieren und vor allem einen unfallfreien Baubetrieb sicherzustellen.

## Planungs- und Projektarbeiten

Die Bauabteilung war über das ganze Jahr 2008 mit intensiven Planungsarbeiten beschäftigt. Das PGV-Dossier Oberwald wurde am 14. Juli 2008 an das BAV eingereicht. Der Öffentlichkeit von Oberwald wurde das Projekt Oberwald im Gelände am 11. Oktober 2008 vorgestellt. Im Rahmen der öffentlichen Vernehmlassung gingen keine Einsprachen beim BAV ein.

Die Planänderungen beim laufenden PGV für die Werkstatterweiterung Realp sind vom Kanton Uri und der Gemeinde Realp gutgeheissen worden. Das BAV hat der DFB am 5. Dezember 2008 die ordentliche Baubewilligung für die geplante Werkstatterweiterung Realp erteilt. Die Detailplanung für die Werkstatterweiterung ist in Arbeit.

Ende August wurde mit drei Tunnelspezialisten(Innen) eine ausführliche Tunnelinspektion im Scheiteltunnel durchgeführt. Anlässlich dieser Inspektion sind grundsätzlich keine neuen Erkenntnisse über das Schadenbild des Bauwerkes entstanden. Die Spezialisten und die Leitung der Bauabteilung sind sich einig, dass in gewissen Zonen dringend Handlungsbedarf besteht. Der aus dieser Begehung hervorgehende Massnahmenplan sieht vor, Sanierungsarbeiten in den Prioritäten 1-5 auszuführen. Das Spezialistenteam hat der DFB einen entsprechenden Bericht samt Sanierungsvorschlag vorgelegt. Bereits im Rahmen des Bauprogramm 2009 sind einige dringende Arbeiten im Scheiteltunnel geplant.

Ab Herbst konzentrieren sich die Planungsarbeiten vor allem auf die Ausarbeitung von weiteren Detailunterlagen für das Projekt Anschluss und Infrastrukturen Oberwald DFB. Zuhanden der Gemeinde Oberwald, beziehungsweise des Kantons Wallis mussten diverse Angaben für das Baubewilligungsverfahren «Blaues Haus» (ausgeführte Arbeiten; Brandschutz, Anschluss Abwässer an Kläranlage Gletsch etc.) nachgeliefert werden. Verlangt wurde auch ein kurz- bis mittelfristiges Nutzungskonzept für dieses historische Gebäude.

Damit die Unterhaltsarbeiten am Gleisoberbau optimal geplant und ausgeführt werden können wurden mit einem durch DFB-Mitarbeiter entwickelten Gleismess- und Aufzeichnungssystem alle Gleise von Gletsch bis Realp aufgenommen und dokumentiert.

## Ausgeführte Arbeiten

Die Zeit vor der Schneeräumung wurde intensiv für Vorbereitungsarbeiten wie Werkzeugunterhalt, Bereitstellung von Material etc. genutzt.

Mitte Mai begann die alljährliche Schneeräumung durch unsere Fachgruppe. Die Schneemengen auf dem Trasse waren eher klein bis mittel. Im Rahmen der Schneeräumarbeiten konnte programmgemäss Mitte Mai die Steffenbachbrücke in Sommerstellung gebracht werden.

Die Bauziele 2008 für das Projekt Oberwald – Gletsch konnten erreicht werden.

Folgende Teilprojekte beim Projekt Oberwald-Gletsch wurden realisiert:

- Sicherung Portal Kehrtunnel bergseitig abgeschlossen
- Schienenschweissungen Rhonebrücke bis Z-Ausfahrt Gletsch abgeschlossen
- Energiekabel Kehrtunnel-Depot Gletsch eingezogen und in Betrieb
- Brückenplatte und Gehsteg Rhonebrücke abgeschlossen
- Gleisumbau Kehrtunnel-Rhonebrücke abgeschlossen
- Gleissanierung km 42.600 (Lammen) bis km 44.900 (Rhonebrücke): Gleise ausgebaut Schotterbett ausgehoben, Gleise wieder verlegt, Einzelauswechslungen ausgeführt.
- Einbau Neuschotter: 2'000 m bis km 41.800 ausgeführt
- Die erste Gleisregulierung) von km 43.800 bis 44.900 (Rhonebrücke) sind abgeschlossen.
- Sanierung Viadukt bei km 43.900 abgeschlossen
- Sanierungsarbeiten Viadukt km 44.450 abgeschlossen
- Die rund 20 Schachtbauten sind fertig gestellt und abgedeckt.
- Die restlichen Verlegungsarbeiten der Werkleitungen im Abschnitt km 41.800 bis 42.000 sind vollständig abgeschlossen und der Leitungsgraben zugedeckt.
- Vorbereitungsarbeiten für Wasserfassungen in Arbeit.
- Antransport Weichen 103 und 104 nach Oberwald

Im Streckenabschnitt Gletsch – Realp konnten die gesteckten Bauziele für 2008 ebenfalls erreicht werden. In mehrwöchigen Einsätzen konnten bisher mehrere hundert Meter Zahnlamellen vom Typ B und C aufgearbeitet werden. Bereits deckt die aufgearbeitete Menge den Bedarf für das Bauprogramm 2009.

Der sanierungsbedürftige Durchlass bei km 51.900 (Furka W 31) ist soweit gesichert, dass keine Einsturzgefahr mehr besteht.

Für die Bekämpfung der aufkommenden Vegetation im Bahntrasse sind viele Manntage eingesetzt worden. Wir verzichten bewusst auf den Einsatz von chemischen Pflanzenschutzmitteln.

Auf den Streckenabschnitten Gletsch bis Realp sind viele Kleinmängel am Gleisoberbau und an Bauwerken systematisch behoben worden.

Die kritische Stelle bei km 52.470 (Murgang) konnte mit geeigneten Massnahmen gesichert werden. Auf 20 m Länge wurde eine Steinkorbmauer erstellt. Das Rutschgebiet hat sich beruhigt.



Weitere Arbeiten sind ausgeführt worden:

- Sicherung Stützmauer km 57.050 (unterhalb Tunnel III)
- Demontage von 1.400 m Gleisjoche von der MGB in Sedrun zur Übernahme von rund 1.000 m Zahnlamellen von der MGB.
- In der Werkstatt Realp werden diverse Sonderkonstruktionen für Gleisoberbau und Bauwerke ausgeführt.
- Der Mittelbogen und die beiden benachbarten Pfeiler der Steinstaffelbrücke wurden eingerüstet. Fugensanierungen wurden ausgeführt.
- Die systematische Behebung von Kleinmängeln am Gleisoberbau auf den Streckenabschnitten Gletsch bis Realp konnte für 2008 abgeschlossen werden.
- Beim Durchlass km 49.910 (Muttbach) wurde mit den Sanierungsarbeiten begonnen. Die talseitig eingestürzten Flankenmauern sind beidseitig wieder aufgebaut worden.
- Einwinterungsarbeiten Strecke und Anlagen Gletsch - Realp

### Einsatz Mitarbeiter

Die Einsatzbilanz der Baugruppen ist weiterhin positiv. Die Baugruppengrösse je Woche bewegte sich zwischen 40 und 70 Mitarbeiter(Innen). Das umfangreiche Bauprogramm 2008 erforderte an einzelnen Wochen den Einsatz auf rund 20 verschiedenen Baustellen zwischen Realp und Oberwald.

Im Rahmen der Baueinsätze 2008 sind von rund 750 freiwilligen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern etwa 33.000 Stunden Arbeit geleistet worden. Bei der Fachgruppe Sicherungsanlagen hat Andreas Kessler Ing. FM neu die Leitung übernommen.



## Besondere Vorfälle

Die Muttbachstrasse wurde durch die intensiven Niederschläge Anfangs Juni auf über 70 Meter Länge völlig zerstört. Mit grossem Aufwand an Arbeit, Maschinen und Material konnte diese für die DFB sehr wichtige Strasse Ende Juli wieder befahrbar gemacht werden. Ende Woche 31 hat sich über dem Furkagebiet ein gewaltiges Gewitter entladen. Nebst massiven Blitzeinschlägen ergossen sich sintflutartige Regenfälle über das Gebiet zwischen Gletsch und Tiefenbach. Bei km 49.500 wurde das Gleis durch einen überlaufenen Bach mit Geröll und Schlamm überdeckt. Beim Durchlass km 49.920 wurde die talseitige, rechte Flügelmauer endgültig zerstört. Der bergseitig «angefressene» Muttbachdamm wurde durch unsere Mitarbeiter mittels einer Rollierung aus vorhandenen Findlingen wieder repariert. Die neue Verbauung an der Muttbachstrasse hat die Feuertaufe bestanden – keine Schäden! In der Woche 44 hat sich auf dem Abschnitt Oberwald-Gletsch, bei km 43.950 ein grosser Felssturz ereignet. Die instabile Felspartie wurde durch den Kanton und uns ständig beobachtet. Der Niederbruch ist erwartet worden. Unser Bahntrasse wurde mit ca. 250 m<sup>3</sup> Fels- und Erdmassen bis 2.50 m überdeckt. In der Zeit vom 19. bis 21.11.08 sind bereits die grossen Felsblöcke (bis 30 m<sup>3</sup>) gesprengt worden.

*6491 Realp, April 2009*

*Walter Willi, Leiter Bauabteilung*



Der Einsatz der vielen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Fronibetrieb wird für den Personaldienst immer komplexer. Es gilt, die Abteilungsleiter zu unterstützen und zu versuchen, die richtigen Leute am richtigen Ort einzusetzen. Auch wenn dieser Betrieb hauptsächlich durch Freiwillige aufrecht erhalten wird, sind persönliche Beratungen, Vermittlung in Konflikten sowie Betreuung oft erwünscht und wichtig für ein konstruktives Arbeitsklima.

Zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit, der professionellen Ausübung von sicherheitsrelevanten Arbeiten, sowie der Einsatzkoordination und der Betreuung der Fronis mussten einige Positionen mit individuellen Anstellungsverträgen eingesetzt werden. Im Vergleich zu andern, unter dem Dachverband «Forum Freiwilligenarbeit Schweiz», Untergruppe «Benevol» zusammengefassten Organisationen und Betriebe beschäftigt die DFB AG am wenigsten entlohnte Mitarbeiter.

Um den Einsatz und die Eingliederung freiwilliger Helfer übersichtlicher und effizienter zu gestalten, wurden auch 2008 wieder drei Informationsveranstaltungen, sogenannte Schnuppertage, erfolgreich durchgeführt. Nach wie vor ist das Interesse am Einsatz für die Dampfbahn beträchtlich und es konnten einige wichtige Arbeitsgebiete wie Streckenwärter, Arbeitsgruppenleiter Bau, Bauingenieure, Depotpersonal im Hinblick auf eine Heizerausbildung abgedeckt werden.

Die im Aufbau begriffene Personaldatei wirkt unterstützend bei der Eingliederung aller aktiven Helfer, aber auch bei den Kontrollen über Ausbildung, Fähigkeitsausweisen und fahrdienstlichen Auflagen. Mit dem Personal- und Spesenreglement, das zur Zeit in Bearbeitung ist, sollen Richtlinien und vermehrte Transparenz im personellen Bereich verbessert werden.

*8798 Gibswil, April 2009*

*Peter Schwarzenbach, Leiter Personaldienst*

Bilanz per 31. Dezember	2008	%	2007	%
<b>AKTIVEN</b>				
<b>Anlagevermögen</b>				
Grundeigentum, Rechte	1	0.0	1	0.0
Unterbau	1'791'249	13.2	1'824'912	13.2
Oberbau	2'641'073	19.5	2'760'666	19.9
Feste Einrichtungen / Installationen	427'245	3.2	365'975	2.6
Gebäude (Hochbau)	2'292'772	16.9	2'333'785	16.8
Maschinen / Einrichtungen	209'951	1.6	242'976	1.8
Eisenbahn-Rollmaterial	5'199'758	38.4	5'076'260	36.6
Strassenfahrzeuge	10'800	0.1	0	0.0
Büromaschinen / EDV / Büromobiliar	34'156	0.3	57'023	0.4
Unvollendete Objekte	506'811	3.7	453'278	3.3
<b>Total Anlagevermögen</b>	<b>13'113'816</b>	<b>96.9</b>	<b>13'114'876</b>	<b>94.7</b>
<b>Umlaufvermögen</b>				
Flüssige Mittel	104'782	0.8	473'634	3.4
Wertschriften, Eigene Aktien	44'075	0.3	59'525	0.4
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19'639	0.2	17'927	0.1
Übrige Forderungen	2'543	0.0	2'439	0.0
Vorräte	180'600	1.3	154'000	1.1
Aktive Rechnungsabgrenzung	64'434	0.5	28'436	0.2
<b>Total Umlaufvermögen</b>	<b>416'073</b>	<b>3.1</b>	<b>735'961</b>	<b>5.3</b>
<b>TOTAL AKTIVEN</b>	<b>13'529'889</b>	<b>100.0</b>	<b>13'850'837</b>	<b>100.0</b>

Bilanz per 31. Dezember	2008	%	2007	%
<b>PASSIVEN</b>				
<b>Eigenkapital</b>				
Aktienkapital	13'492'800	99.7	13'492'800	97.4
Partizipationskapital	37'000	0.3	37'000	0.3
Verlustvortrag	-1'893'927	-14.0	-1'812'656	-13.1
Jahresverlust	-165'495	-1.2	-81'271	-0.6
<b>Total Eigenkapital</b>	<b>11'470'378</b>	<b>84.8</b>	<b>11'635'873</b>	<b>84.0</b>
<b>Fremdkapital</b>				
Darlehen IHG Wallis	440'000	3.2	480'000	3.5
Darlehen IHG Uri (KB Uri)	295'000	2.2	315'000	2.3
Darlehen Privatperson	30'000	0.2	40'000	0.3
Darlehen + Hypotheken von Banken	541'000	4.0	557'000	4.0
<b>Total langfristige Verbindlichkeiten</b>	<b>1'306'000</b>	<b>9.6</b>	<b>1'392'000</b>	<b>10.1</b>
Bankschulden	29'241	0.2	0	0.0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	112'877	0.8	281'035	2.0
Übrige Verbindlichkeiten	26'443	0.2	4'872	0.0
Rückstellungen allgemein	232'700	1.7	205'000	1.5
Rückstellungen zweckgebunden	207'796	1.6	220'000	1.6
Passive Rechnungsabgrenzung	144'454	1.1	112'057	0.8
<b>Total kurzfristige Verbindlichkeiten</b>	<b>753'511</b>	<b>5.6</b>	<b>822'964</b>	<b>5.9</b>
<b>Total Fremdkapital</b>	<b>2'059'511</b>	<b>15.2</b>	<b>2'214'964</b>	<b>16.0</b>
<b>Total Passiven</b>	<b>13'529'889</b>	<b>100.0</b>	<b>13'850'837</b>	<b>100.0</b>

# JAHRESRECHNUNG 2008

Erfolgsrechnung 01.01. - 31.12.	2008	%	2007	%
Ertrag Reiseverkehr	904'270	100.0	922'077	100.0
Aufwand Reiseverkehr	143'079	15.8	148'914	16.1
<b>Bruttoergebnis</b>	<b>761'191</b>	<b>84.2</b>	<b>773'163</b>	<b>83.9</b>
<b>Aktiviert Eigenleistungen</b>	<b>115'304</b>	<b>12.8</b>	<b>0</b>	<b>0.0</b>
<b>Personalaufwand</b>				
Löhne	344'736	38.1	250'395	27.2
Sozialversicherungen	92'021	10.2	29'100	3.2
Verpflegung / Unterkunft / ü.Pers.Aufw.	226'476	25.1	193'347	21.0
Arbeitsleistungen Dritter	78'000	8.6	80'000	8.7
<b>Total Personalaufwand</b>	<b>741'233</b>	<b>82.0</b>	<b>552'842</b>	<b>60.0</b>
<b>Betriebsergebnis I</b>	<b>135'262</b>	<b>15.0</b>	<b>220'321</b>	<b>23.9</b>
<b>Übriger Betriebsaufwand</b>				
Raumaufwand	122'151	13.5	108'963	11.8
Unterhalt + Reparaturen	355'365	39.3	235'980	25.6
Fahrzeug- + Transportaufwand	60'508	6.7	56'233	6.1
Sachversicherungen	63'181	7.0	60'585	6.6
Energieaufwand / Entsorgung	47'933	5.3	33'055	3.6
Verwaltungsaufwand	152'997	16.9	203'528	22.1
Informatikaufwand	23'687	2.6	19'982	2.2
Werbeaufwand	69'648	7.7	80'793	8.8
Finanzerfolg	78'071	8.6	93'992	10.2
Ertrag betriebliche Liegenschaften	-2'982	-0.2	-7'390	-0.8
Steuern	0	0.0	500	0.1
<b>Total übriger Betriebsaufwand</b>	<b>970'559</b>	<b>107.4</b>	<b>886'221</b>	<b>96.1</b>
<b>Betriebsergebnis II</b>	<b>-835'297</b>	<b>-92.4</b>	<b>-665'900</b>	<b>-72.2</b>
<b>Abschreibungen</b>				
Abschreibungen	-432'264	-47.8	-443'756	-48.1
<b>Total Abschreibungen</b>	<b>-432'264</b>	<b>-47.8</b>	<b>-443'756</b>	<b>-48.1</b>
<b>Betriebsergebnis III</b>	<b>-1'267'561</b>	<b>-140.2</b>	<b>-1'109'656</b>	<b>-120.3</b>

### Erfolg Souvenir / Gastro

Ertrag Souvenir / Gastro	271'346	30.0	236'797	25.7
Aufwand Souvenir / Gastro	-125'922	-13.9	-145'337	-15.8
<b>Total Erfolg Souvenir / Gastro</b>	<b>145'424</b>	<b>16.1</b>	<b>91'460</b>	<b>9.9</b>

### Betriebsfremde Erlöse

VFB-Beitrag	200'000	22.1	200'000	21.7
Spenden / Sponsoring	509'637	56.4	416'392	45.2
Arbeiten für Dritte	75'467	8.3	198'083	21.5
Erfolg «Dampf an der Furka»	-22'096	-2.4	-20'230	-2.2
a.o. Aufwand + Ertrag	193'634	21.4	142'680	15.5
<b>Total betriebsfremde Erlöse</b>	<b>956'642</b>	<b>105.8</b>	<b>936'925</b>	<b>101.6</b>

### Erneuerung Oberwald - Gletsch

Aufwand Oberwald - Gletsch	743'494	82.2	929'368	100.8
Ertrag Oberwald - Gletsch	-743'494	-82.2	-929'368	-100.8
<b>Total Ern. Oberwald - Gletsch</b>	<b>0</b>	<b>0.0</b>	<b>0</b>	<b>0.0</b>

---

<b>Verlust</b>	<b>-165'495</b>	<b>-18.3</b>	<b>-81'271</b>	<b>-8.8</b>
----------------	-----------------	--------------	----------------	-------------



	2008	2007
<b>1. Verpfändete Aktiven</b>		
Grundstücke und Gebäude mit Buchwert von hypothekarisch belehnt mit	1'785'196 1'276'000	1'812'382 1'352'000
<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	5'011'200	5'011'200
	<b>Nennwert    Anzahl    Betrag</b>	
Namenaktien, nominal	100    1'194	119'400
Namenaktien, nominal	200    2'359	471'800
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	983'000	983'000
Partizipationsscheine, nominal	200    4'915	983'000
<b>4. Eigene Aktien im Besitz der DFB</b>		
Bestandeswert	105    35'500	50'950
	<b>Nennwert    Anzahl    Betrag</b>	
Namenaktien, nominal	250    40	10'000
Namenaktien, nominal	300    21	6'300
Namenaktien, nominal	400    28	11'200
Namenaktien, nominal	500    16	8'000

Die DFB AG besitzt weitere eigene Aktien im Nominalwert von CHF 36'750.–, welche ihr geschenkt wurden und nicht bilanziert sind.

**5. Unterdeckung der Pensionskasse**

Die Personalvorsorgeeinrichtung der DFB AG weist per 31. Dezember 2008 eine Unterdeckung von CHF 86'481 (Vorjahr 4'564) 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 2008 vorhandene Rückstellung für Sanierungsbeiträge über CHF 27'700 (diskontiert) abgedeckt.

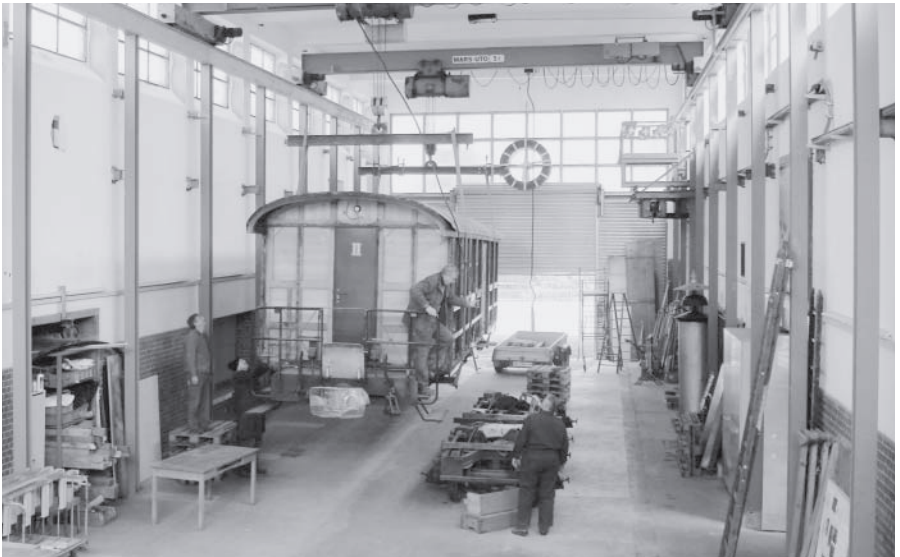
#### **6. Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung**

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.



# Streckenporträt Gletsch – Oberwald 2009

1762 m  
ü.d.M.

## Bahnhof Gletsch

Der Reisezugbetrieb zwischen Gletsch und Oberwald wird im August 2010 aufgenommen. Die Bilder auf diesem Infoblatt zeigen Dampfzüge als Fotomontagen oder dann Bauzüge.

### 1 Niveauübergang „Rotten“

Der Strassenübergang wurde im Sommer 2007 vollständig saniert und mit einer funkgesteuerten Lichtsignalanlage gesichert.

### 2 Zahnstangeneinfahrt

Hier fahren die Dampfzüge der DFB in den 4440 m langen Zahnstangenabschnitt ein. Er reicht bis nach Oberwald hinunter.

### Ehemalige Brücke T

Die ursprüngliche Balkenbrücke mit vier gemauerten Natursteinpfeilern (Länge 29 m) wurde durch Lawinen-Niedergänge zerstört und 2001/2002 durch einen aufgeschütteten Erdamm ersetzt.

3

**Gletsch-Kehrtunnel** Länge: 548 m  
Höhendifferenz 44 m Bauart Spiraltunnel  
Das Tunnelgewölbe wurde teilweise saniert. Die Portale oben und unten erhalten bis Herbst 2009 neue Holzstore, damit der Tunnel ausserhalb der Betriebszeit verschlossen werden kann.

#### Wichtigste Zahlen zur Strecke Gletsch – Oberwald

Streckenlänge von der Mitte Aufnahmegebäude Gletsch bis Gleisende in Oberwald ca. 4'900 m  
Höhendifferenz 396 m  
Länge Zahnstangenabschnitt 4440 m

#### Gefällstrecken in Fahrtrichtung Gletsch–Oberwald:

110 Promille:	1418 m
(Maximalneigung der Strecke)	
90 Promille:	1380 m
80 bis 89 Promille:	1001 m
70 bis 79 Promille:	74 m
unter 70 Promille:	694 m
Horizontale Strecke:	ca. 330 m
(Bahnhofgebiete Gletsch u. Oberwald)	

4

### Rhoneviadukt

Länge 35 m, Höhe 12 m zwei kleinere und ein grosser Mauerbogen mit 12 m Spannweite; erhielt 2008 eine neue Betonabdeckung und seitliche Geländer.

5

### Lammenbrücke

Gesamte Länge: 85 m  
1986/87 wurden zwei über die Strasse führende, gemauerte Brückenbögen entfernt und die entstandene Lücke mit einem 16,5 m langen Stahlträger geschlossen.

6

### Rätischbach-Brücke

Länge 21 m (saniert)

Sie besteht aus einer Stahlbeton-Verbundplatte mit zwei Öffnungen.

7

### Anschlussbauwerk Oberwald

Länge ca. 530 m

Der Neubau dieses letzten Streckenabschnittes wird zwischen Sommer 2009 und Sommer 2010 realisiert.

**1. Niveauübergang „Bogen“ Oberwald** (mit Schranke gesichert)  
Auf 9,2 m Länge lässt sich die Zahnstange absenken, damit die Strassenfahrzeuge ungehindert verkehren können.

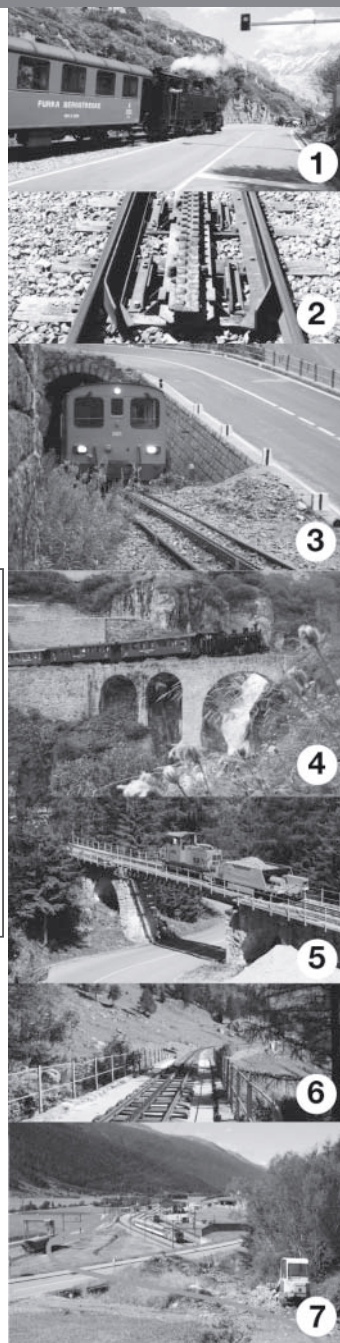
**2. Zahnstangenausfahrt Oberwald**

Liegt vor Einfahrt in die beiden Gleise des Bahnhofs Oberwald DFB

**3. Bahnhof Oberwald DFB**

Er wird südseitig parallel und in direkter Nachbarschaft zur bestehenden Gleisanlage der MGBahn erstellt. Es werden zwei je rund 70 m lange Gleise mit Aussen-Bahnsteigen, einer Drehscheibe und einem Wasserkran errichtet.

1366 m  
ü.d.M.



Stand: 30.03.2009 / MR-Moser

## 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 2008 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft. Die Prüfungsarbeiten sind am 23. April 2009 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.

Die Gesellschaft besitzt eigene Aktien im Umfange von nominal CHF 35'500. In Ermangelung frei verwendbarer Reserven wurde für die Anschaffungskosten, welche dem Nominalwert entsprechen, keine gesonderte Reserve gebildet, wie dies Art. 659a Abs. 2 OR vorschreibt.

Bei unserer Revision sind wir, mit Ausnahme der im vorstehenden Absatz dargelegten Gegebenheit, nicht auf Sachverhalte gestossen, aus denen wir schliessen müssten, dass die Jahresrechnung nicht Gesetz und Statuten entsprechen.


Ohne unsere Prüfungsaussage einzuschränken, machen wir auf die Anmerkung 7 im Anhang der Jahresrechnung aufmerksam, wo dargelegt ist, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, die Zweifel an der Fähigkeit der DFB Dampfbahn-Furka-Bergstrecke AG zur Unternehmensfortführung aufwirft. Ihre Fähigkeit zur Unternehmensfortführung hängt davon ab, ob sie die Budgetziele 2009 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. Damit könnte ein Kapitalverlust oder eine Überschuldung im Sinne von Art. 725 OR eintreten und es wären die entsprechenden Vorschriften zu befolgen.

Ferner machen wir darauf aufmerksam, dass die gesonderte Reserve gemäss Art. 659a Abs. 2 OR aus künftigen Gewinnen nachträglich zu bilden ist. Wir weisen zudem darauf hin, dass der Erwerb eigener Aktien in Ermangelung frei verwendbarer Reserven eine nach Art. 680 Abs. 2 OR verbotene Kapitalrückzahlung darstellt.

PricewaterhouseCoopers AG



Peter Held  
Revisionsexperte  
Leitender Revisor



Daniel Grossniklaus  
Revisionsexperte

Zürich, 18. Mai 2009



**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

