



AIFFLA INFO

Ausgabe: Nummer 7
Datum: Juni 2017 (Meldungen bis April 2017)

AIFFLA PR Manager: Samuel Rachdi
Im oberen Gern 52, CH-8409 Winterthur, Schweiz
www.aiffla.com
PR-RP@aiffla.com

Sehr geehrte Genossenschaftler

Die AIFFLA INFO dienen als internes Mitteilungsorgan der Internationalen Genossenschaft zur Förderung der Eisenbahnen Lateinamerikas und geben Ihnen, wertere Genossenschaftler, von Zeit zu Zeit Einblick in unsere Aktivitäten. Mit freundlichen Grüßen Ihr AIFFLA PR Manager Samuel Rachdi

AIFFLA, Internationale Genossenschaft für Entwicklung lateinamerikanischer Bahnen

Jahresbericht 2016 des Präsidenten

Wie per Brief an alle Genossenschaftler mitgeteilt wurde, verunmöglichten verschiedene Umstände die Durchführung einer AIFFLA-Generalversammlung im Jahr 2016, und mit dem allgemeinen Einverständnis der Genossenschaftler beschloss die AIFFLA-Verwaltung, an der GV 2017 die Jahresberichte und Jahresrechnungen der beiden Geschäftsperioden 2016 und 2017 vorzulegen. Die Verwaltung wird alles daran setzen, dass dies ein einmaliger Vorfall bleiben wird. Der Schreibende dankt an dieser Stelle für das Verständnis und bittet nochmals um Entschuldigung.

Aufgrund des niederschweligen Umfangs der anfallenden administrativen Arbeiten konnten diese im Korrespondenzverfahren erledigt werden. Kontinuierlich sind hingegen Marktbeobachtung und Kontakte mit Partnern in Lateinamerika, die v.a. durch den PR-Beauftragten und den Präsidenten wahrgenommen werden.

Die einzelnen Länderberichte mit Erwähnung der AIFFLA-Aktivitäten finden Sie nachstehend in dieser AIFFLA-Info Nr. 7. Diese Berichte sind ebenfalls Bestandteil des Jahresberichtes. Im Laufe des Geschäftsjahres konnte ein Betrag von 5000 Reais an die ABPF-Sektion Campinas überwiesen werden als Beitrag zur Revision eines Budd-Dieselmotors. Weitere Projekte mit Potenzial zur Förderung durch AIFFLA bestehen, und wir beobachten die Lage laufend, um entsprechende Vorhaben zu identifizieren und zu bewerten. Grund zur Sorge bereitet die Entwicklung in Uruguay. Die Staatsbahn AFE – und ohne diese geht dort in Sachen Eisenbahn nichts – befindet sich auf einer bedenklichen Talfahrt, und einige Interessengruppen (auf

Neudeutsch „Stakeholder“ genannt), begegnen allem, was auch nur im Entferntesten nach Privatisierung klingt, mit Kampfmassnahmen.

Allen, die sich am Bewegen des AIFFLA-Zuges beteiligten, sei an dieser Stelle ein herzliches „Muchas gracias!“ ausgesprochen, insbesondere unserem unermüdlichen PR-Beauftragten und Webmaster Samuel Rachdi.

Zürich, 11.06.2017

Der Präsident:
Peter Lais

MELDUNGEN

CHILE

TALCA - CONSTITUCIÓN

Die Region der Meterspurstrecke Talca – Constitución wurde 2016 ebenfalls von den verheerenden Waldbränden heimgesucht. Dies führte zu einem vorübergehenden Betriebsunterbruch der Strecke. Die Regelleistungen, weiterhin zwei Zugpaare täglich, konnten aber nach wenigen Tagen den Betrieb wieder aufnehmen. Der Touristenzug Talca – Corinto – Curtiduría – González Bastías verkehrt jedoch weiterhin nicht, bis alle Wiederaufbauarbeiten, auch an den Bahnstationen, durchgeführt sind.

2016 wurden auf dieser Strecke rund 61'000 Passagiere befördert und die Einnahmen stiegen gegenüber 2015 um 33% auf CLP 530Mio. oder etwas über € 700'000. Im Juni 2017 hat Staatspräsidentin Michelle Bachelet die Mittel zur Sanierung der drei Schienenbusse der Meterspurbahn freigegeben.

URUGUAY

CEFU

Das vom Verein FLB unterstützte Projekt Brill 55 104 des Vereins CEFU ruht bis auf weiteres.

Der Hauptgrund dafür besteht darin, dass die Mitglieder des örtlichen Vereins CEFU die Hauptwerkstätte der Staatsbahn AFE in Peñarol bis auf weiteres nicht betreten dürfen, da Einsturzgefahr besteht. Dass dies nicht nur ein Gerücht ist, hat sich inzwischen bestätigt, denn sogar die letzten vier Techniker von AFE müssen zurzeit die Y1 Triebwagen im Freien reparieren! Die Problematik ist inzwischen auch öffentlich geworden und AFE ist auf der Suche nach Mitteln, um die dringend benötigten

Reparaturen auszuführen. Bis dahin wird es keine Neuheiten zu diesem Thema geben.

Ein Vorschlag von AIFFLA, die 3 Organisationen CEFU, Trenes del Uruguay und AUAR sollten sich zusammenschließen, um ein stärkeres Gewicht gegenüber der Staatsbahn zu haben, wurde leider wuchtig abgelehnt. Eine Zusammenarbeit der drei Organisationen sei nicht möglich und nicht erwünscht

PERU

LIMA – HUANCAYO – HUANCAMELICA

Ferrocarril Central Andino FCA litt stark unter den Überschwemmungen im Raum Lima und ein längeres Streckenstück wurde von den Wassermassen komplett zerstört. Da jedoch die Strecke für die Bahn, das Land und die Wirtschaft von grösster Wichtigkeit ist, wurde umgehend mit dem Wiederaufbau begonnen und weniger als 3 Wochen später war die Strecke wieder in Betrieb. Der Betriebsunterbruch behinderte nicht einmal den Verkehr des Touristenzuges Lima – Huancayo.

Die Strecke des Tren Macho wurde dieses Mal gar nicht von den Wettereinflüssen getroffen und der Verkehr fand immer statt. Er wurde über die Osterfeiertage 2017 der Bevölkerung von Huancayo sogar als Alternative vorgeschlagen! Dies wurde auch durch die Wiederinbetriebnahme eines Triebwagens möglich, da seither an sechs Tagen in der Woche Bahnverkehr zwischen Huancayo und Huancavelica besteht. Die Bahn versuchte Ende 2016 sogar alle 3 vorhandenen Triebwagen zu sanieren, aber vorerst gelang dies nur bei einem Fahrzeug.

TACNA – ARICA

Der Verkehr auf der wiedereröffneten Bahn zwischen dem peruanischen Tacna und dem chilenischen Arica entwickelt sich weiterhin gut. Anfang 2017 wurde der Tarif für die Fahrkarten um rund 10% gesenkt, um nicht mehr über jenem der Busse zu liegen. Zudem hatte die Bahn zu diesem Anlass ein Faltblatt verteilt, welches auch die Fahrpläne enthält. Der geplante Transfer eines Triebwagens von Huancayo nach Tacna hat immer noch nicht stattgefunden, obwohl dies offenbar mehrmals Ende 2016 in Huancayo zur Diskussion stand. Es handelt sich nicht um einen der dort eingesetzten Triebwagen, sondern um einen Eigenbau, der jedoch nicht durch die Tunnels der Strecke Huancayo – Huancavelica passt. Auf der anderen Seite wurde auch angeregt einen ehemals dänischen Y Dieseltriebwagen nach Tacna abzugeben. Da die Fahrzeuge von der Republik Peru finanziert wurden, müssten die zuständigen Ministerien darüber entscheiden, doch die Region Huancayo scheint dies zu beeinflussen, da man dort noch immer auf die Inbetriebnahme der „Metro Wanka“ hofft. Die Entwicklung wird durch AIFFLA weiterhin beobachtet.

BRASILIEN

FERROVIA DO CONTESTADO

Wie schon in AIFFLA Info 6 vermerkt, hat ALL (neu ALL/Rumo) nun den Verzicht auf die Strecken Mafra – Porto União da Vitória und Porto União da Vitória – Herval

d'Oeste – Marcelino Ramos bekanntgegeben. Aber in den Abschlussberichten für 2016 werden sie noch immer komplett aufgeführt. Beide Strecken wurden zur Strecke Mafra – Marcelino Ramos zusammengefügt und ergeben damit eine Gesamtlänge von 649,411 Km.

Als noch brauchbare mit Kreuzungs- und Ladegleisen versehene Stationen werden Três Barras, Matos Costa, Calmon, Caçador, Rio das Antas, Videira, Tangara, Herval d'Oeste, Capinzal und Marcelino Ramos aufgeführt. Es sind zwar noch weitere Stationen vorhanden in denen weitere Geleise liegen, die jedoch nicht mehr als betrieblich brauchbar gelten. Die Strecke ist noch in der zentralen Verkehrsüberwachung (CCO) enthalten, hingegen wurde ein Verbot zum Transport von Gefahrgut verhängt (um es genau zu sagen, dieses Verbot datiert aus dem Jahr 2008 und wurde nur wieder neu aufgelegt). Die ganze Strecke weist Schienen mit einem Metergewicht von 37 Kg auf, durchgehend auf 1800 Holzschwellen je Km. Das Lichtraumprofil wurde bei den Vegetationskontrollfahrten der Jahre 2000 bis 2015 immer auf 3,27 Meter horizontal sowie vertikal gehalten, allerdings 2015 nur noch zwischen Mafra und Porto União da Vitória (und zwischen Piratuba und Marcelino Ramos auch 2016). Technisch ist die Höchstgeschwindigkeit zwischen Mafra und Porto União da Vitória auf 30 km/h und für den Rest der Strecke auf 25 km/h festgelegt, wobei die 25 km/h auch für den touristischen Dampfzug auf dem 23,8 km langen Abschnitt Piratuba – Marcelino Ramos gelten. Der Touristenzug der ABPF erfreut sich immer noch sehr grosser Beliebtheit.

Die Projekte der Gemeinden entlang der Strecke wurden vorerst eingefroren, da die Krise in Brasilien keine Extraausgaben erlaubt, aber besonders die Gemeinden Canoinhas (Bahnhof Marcílio Dias), Três Barras und die Doppelstadt Porto União da Vitória bestehen weiterhin auf eine zukünftige Ausführung des Projektes eines durchgehenden Touristenzuges Mafra – Porto União da Vitória. Für den Moment beschränkt man sich jedoch bei Strassenbauarbeiten im Bereich von Bahnübergängen die Schienen nicht zu entfernen, sowie weiterhin zu verhindern, dass illegale Bauten auf der Bahntrasse aufgestellt werden. Beides wird mittels Kontrollen, die aber nur etwa zweimal im Jahr stattfinden, ausgeführt.

MUSEUMSBAHNEN

AIFFLA konnte im Oktober 2016 den Betrag von BRL 5000.00 (CHF 1522.75) wie vereinbart an die ABPF Campinas überweisen. Die Spende wurde von den Verantwortlichen der ABPF (Associação Brasileira de Preservação Ferroviária) mit grosser Freude entgegengenommen. Der Beitrag wurde komplett für den Aufbau des historischen Budd Triebwagens der vormaligen Estrada de Ferro Mogiana, zu welcher die Bahnstrecke Campinas – Jaguariúna gehörte, verwendet.

Als Gegenleistung dürfen die ABPF Mitteilungsblätter (in portugiesischer Sprache) auf der AIFFLA Homepage veröffentlicht werden. Schauen Sie rein, es lohnt sich.

Beilagen zu dieser Ausgabe:
Einladung zur Generalversammlung
Bilanz und Erfolgsrechnung