

AIFFLA

INFO



Ausgabe: Nummer 4
Datum: April 2014

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

Sehr geehrte Genossenschafter

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

GENERALVERSAMMLUNG am 1. Juni 2014 AIFFLA, Internationale Genossenschaft für Entwicklung lateinamerikanischer Bahnen Jahresbericht 2013

Die 7. ordentliche Generalversammlung der AIFFLA fand am Samstag 21.04.2013 im Fahrplancenter, Winterthur-Hegi statt. Die Einzelheiten finden sich im Protokoll der Versammlung, das von unserem Sekretär Thomas Grell verfasst wurde.

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. 4. Diese Berichte sind ebenfalls Bestandteil des Jahresberichtes.

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, 21.03.2013

Der Präsident:
Peter Lais

MELDUNGEN CHILE

Die Meterspurbahn Talca – Constitución, die 2001 durch AIFFLA von der Stilllegung bewahrt wurde, wird seit November 2013 einer grosszügigen Renovation unterzogen. Insgesamt werden rund Euro 5,6Mio. investiert. Der grösste Teil davon geht in die Sanierung des

Streckengeleises, welches nach dem schweren Erdbeben von 2010 an verschiedenen Orten nur provisorisch repariert wurde. Das Ziel liegt darin die Fahrzeit für die 88 km lange Strecke von 3,5 auf 3 Std. zu reduzieren. Für alle 3 Ferrostaal Schienenbusse, wovon zur Zeit nur zwei im Einsatz stehen, wurden neue Motoren aus den USA beschafft und sie werden einer weiteren Verjüngungskur unterzogen. Das Gesetz „Ley Espejo“ garantiert nun auch dieser Schmalspurbahn Subventionen des Staates für den Betrieb und zwar mit der selben Verpflichtung wie sie zum Beispiel für den Stadtverkehr Transantiago der Hauptstadt gilt.

Auch diesen Sommer verkehrt wieder an jedem Samstag im Januar und Februar der bereits sehr populäre Ausflugszug zwischen Talca und González Bastías, mit Halten in Corinto und Curtiduria.

URUGUAY TDU

Die Partner-Genossenschaft von AIFFLA, Trenes del Uruguay TDU arbeitet hart an der Erlangung des Status Bahnunternehmens. Regelmässige Treffen mit den Behörden Uruguays führen allmählich zum Erfolg. Als eingetragenes Bahnunternehmen wird es für TDU einfacher werden den Zugang zum Schienennetz der Staatsbahn AFE zu bekommen, Züge zu betreiben, Personen zu befördern oder auch an Bankkredite zu gelangen.

Die Finanzen sind aber immer noch das grösste Problem von TDU. Sie haben bislang auch den Kauf von Budd-Triebwagen aus den USA verhindert. Zur Zeit liegt TDU auch ein Angebot von Rail & Traction International aus Raeren in Belgien vor, wonach TDU 3 A2E Schienenbusse (gebaut 1990, vormals bei SNCF in der Bretagne eingesetzt) für rund 360'000 Euro (ohne Transportkosten) erwerben könnte. AIFFLA Präsident Peter Lais hat die Fahrzeuge besichtigt und kann bestätigen, dass 2 der 3 Schienenbusse einsatzfähig sind.

Man kann nun nur hoffen, dass TDU an finanzielle Mittel kommt, nachdem AIFFLA keine entsprechende Unterstützung bieten kann. In administrativer Hinsicht ist AIFFLA der uruguayischen Genossenschaft jedoch behilflich, denn immerhin ist das Projekt in Uruguay jenes mit der längsten Unterstützungsdauer überhaupt.

CEFU

Einer der beiden Eisenbahnfreundevereine Uruguays, der Círculo de Estudios Ferroviarios del Uruguay CEFU, renoviert zur Zeit einen originalen Brill Trieb-

wagen aus den frühen 1930er Jahren. Das Projekt Brill 55 104 wird schon vom Verein FLB unterstützt, doch auch die AIFFLA Generalversammlung am 1. Juni 2014 wird sich mit diesem Thema befassen und wir werden sehen, ob sich AIFFLA ebenfalls daran beteiligen kann.

PERU

Lima-Huancayo-Huancavelica

Die Strecke Lima-Huancayo stand vor 10 Jahren bereits im Fokus von AIFFLA, als der Betreiber Ferrocarril Central/Ferrovías den Touristenzug absterben liess. Nun sind beide Strecken, Lima-Huancayo und Huancayo-Huancavelica wieder an einem Punkt, wo es sinnvoll ist, dass AIFFLA die Situation so gut wie möglich untersucht. Denn Ferrocarril Central scheint wieder ein vermehrtes Desinteresse am Touristenzug nach Huancayo zu zeigen und der Staat hadert mit der Zukunft der sozial sehr wichtigen Bahn nach Huancavelica. Beiden Strecken geht es schlecht.

Der Touristenzug wird 2014 schon zum zweiten Mal nur noch sechsmal im ganzen Jahr gefahren. Die Zahl einsetzbarer Wagen geht laufend zurück und es ist unklar wohin die Planung bei Ferrocarril Central geht. Im Extremfall müsste AIFFLA wieder ein Projekt zur Wiederbelebung auflegen, wie 2003/2004. Damals reagierte die Bahngesellschaft darauf, als AIFFLA kurz davor stand den Zug selber, mit einem lokalen Tourismusunternehmen aus Huancayo, zu betreiben.

Bei der ehemaligen Schmalspurbahn nach Huancavelica, die vor wenigen Jahren umgespurt wurde, sieht die Situation ebenfalls prekär aus. Sie wurde im Januar 2014 schon wieder von Erdbeben und Überschwemmungen heimgesucht und ist für viele Monate unterbrochen. Es kommen immer wieder Pläne zur Privatisierung auf, die allerdings völlig unhaltbar sind, da diese Strecke durch ihren sozialen Charakter – mehrere Orte sind nur auf der Schiene erreichbar – nie ein profitables Unternehmen sein kann.

Tacna-Arica

Diese Strecke ist schon seit mehreren Jahren Teil der AIFFLA-Projekte und es sah auch schon danach aus, als ob sogar Teile der Studie von David Sorg (AIFFLA) umgesetzt würden, doch Wechsel in der Regierung der Provinz Tacna, welche Besitzerin der Strecke ist, haben alles wieder gestoppt. Immerhin wurden 2013 die Bahnhöfe in Tacna und Arica saniert, um den chilenischen Behörden, die mehrmals das Gelände umnutzen wollten, zu zeigen, dass Tacna weiterhin Interesse an der Bahn hat und als Nebeneffekt konnte der Drogenplatz Aricas auf diesem Weg eliminiert werden. Anfang Januar 2014 kündigte die Regierung einen Betrag „von bis zu US\$50Mio. für die Sanierung der Bahn von Tacna nach Arica“ an. Diese Summe wurde mehrmals etwas abgeändert, doch stets wurde ausdrücklich auf diese Bahn hingewiesen. Staatspräsident Humala (Peru) nannte im Februar 2014 schlussendlich eine Hilfe von Euro 500Mio. für die Provinz Tacna. Davon sollen allerdings 50% für Strassenbauten verwendet werden, desweiteren soll in Tacna die Wasser- und Abwasserversorgung und das Telefonnetz modernisiert werden, aber wieder wurde auch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass auch Gelder für die Bahn Tacna-Arica enthalten seien. Auch im Gesetz Nummer 1628 vom 19. Juli 2013 wurden der Erhalt und die Modernisierung der Bahn von Tacna nach Arica, sowie die

Hafenzufahrt in Arica festgeschrieben. Allerdings beantwortete die chilenische Marine dieses Gesetz mit Ansprüchen auf die peruanische Hafenzone und Freihandelszone, allerdings werden diese Ansprüche nicht lange standhalten können, da es mehrere Staatsverträge zwischen beiden Ländern gibt welche die Rechte Perus festschreiben. Von peruanischer Seite steigt der Druck die Strecke wieder in Betrieb zu nehmen zusehends. So hat der Zementhersteller Grupo Gloria bekanntgegeben, dass sie die Zementexporte nach Chile intensivieren wollen, aber nur wenn die Bahn wieder funktioniert, da die Zollabfertigung an der Strasse unzumutbare Züge angenommen hat. Später hat Grupo Gloria ebenfalls den Bau einer Zementfabrik/Zementmühle in der Zonafranca de Tacna (Zofratacna), der Freihandelszone südlich der Stadt, direkt am Bahngleis, angekündigt, die auch ein Anschlussgleis bekommen soll. Gloria investiert US\$15Mio. im Jahr 2014 in dieses Werk und es soll bereits 2015 die Produktion aufnehmen, wobei von einem Volumen von anfänglich 300'000 bis 400'000 Tonnen Zement alleine für den chilenischen Markt gesprochen wird. Ein solches Güteraufkommen könnte die Kosten für den Bahnbetrieb der 62 km langen Bahn bereits nahezu decken. Verschiedene andere Betriebe in Tacna fordern ebenfalls die Wiedereröffnung der Bahn, denn der Strassengrenzübergang zwischen den zwei Städten ist völlig überlastet, die Abfertigung eines beladenen Lkws dauert inzwischen 12 bis 18 Stunden und dies nur um Güter zwischen Peru und der peruanischen Hafenzone zu befördern, bei Bahntransporten zwischen diesen zwei Punkten erfolgt gar keine zolltechnische Abfertigung. Aus diesen Gründen ist das umgeschlagene Gütervolumen im peruanischen Teil des Hafens von Arica inzwischen auf weniger als 50'000 Tonnen im Jahr gesunken, obwohl eine Kapazität von über 800'000 Tonnen vorhanden wäre! Man darf auch die wiederholten Forderungen aus der Bevölkerung Tacnas (und sogar Aricas) nicht vergessen, die auf der Wiederaufnahme des Personenverkehrs bestehen. Denn die Bahnfahrten sind wesentlich preiswerter und schneller zwischen den beiden Städten, was besonders für die Marktfrauen aus Tacna eine wesentliche Rolle spielt. Mit dem Zug können sie ausserdem viel grössere Mengen an Waren transportieren, als mit dem Bus. AIFFLA Info hält Sie auf dem Laufenden.

BRASILIEN

Ferrovía do Contestado

Kommt die Ferrovía do Contestado wieder? Diese Frage kann man sich mit Recht stellen. Bereits vor vielen Jahren hatte AIFFLA mit der damaligen Regierung des Bundesstaates Santa Catarina zu diesem Thema einen intensiven Kontakt und daraus resultierte die Empfehlung die Strecke nicht abzubauen. Der zuständige Konzessionär für den Güterverkehr, América Latina Logística ALL, hat zwar mehrmals Studien zur Wiederaufnahme der Gütertransporte unternommen, doch die Infrastruktur schränkt die Tonnage pro Zug stark ein, weshalb der Verkehr bis heute nicht wieder aufgenommen wurde.

Aus einem Report über eine Besichtigung der Abschnitte Mafra – Porto União da Vitória und Porto União da Vitória – Caçador von Anfang 2013 konnte entnommen werden, dass die Strecke nach wie vor nicht ganz aufgegeben wurde. So waren zu jenem Zeitpunkt die

Schienen auf der ganzen Länge der besichtigten Abschnitte blank und der Bewuchs erreichte nie eine Höhe von über 10-15 cm, was darauf hinwies, dass der Zug zur Unkrautbeseitigung nur wenige Wochen zuvor die Strecke (wahrscheinlich auch über Caçador hinaus) befuhr, wie dies im Auftrag des Staates Santa Catarina in regelmässigen Abständen geschieht.

Im Bahnhof Porto União da Vitória stand zudem wieder einmal der Zug bestehend aus einer Dampflok von ABPF aus Rio Negrinho und zwei Personenwagen. Es konnte jedoch nicht in Erfahrung gebracht werden, ob es sich um eine der seltenen Charterfahrten oder um eine öffentliche Fahrt im Auftrag der Stadt handelte.

Der Report betont jedoch auch, dass die Bahnhöfe Três Barras und Valões (Gemeinde Irineópolis) auf dem Abschnitt ab Mafra bestens renoviert wurden und nun örtliche Museen (allerdings ohne Öffnungszeiten) enthalten und südlich von Porto União befindet sich die Station Eugênio de Melo in gut konserviertem Zustand und in Caçador fanden soeben Malerarbeiten am Bahnhofsgebäude statt. Zudem wurde das Bahnhofsgebäude von Caçador zu einer Grünfläche umgestaltet, ohne dass dabei die Geleise entfernt wurden und die Geleise 1 und 2 sind durchgehend befahrbar und das Bordell im Bahnhofsgebäude wurde geschlossen. Der Bahnhof von Porto União da Vitória wurde ebenfalls vorbildlich in den Originalfarben weiss und hellgrau neu gestrichen und beschädigte Scheiben wurden ersetzt.

Anfang 2014 haben sich die Gemeinden Porto União da Vitória, Irineópolis, Canoinhas, Três Barras und Mafra im Rahmen eines „Projeto Ferrovia do Contestado“ mit der nationalen Organisation zum Erhalt des Eisenbahnerbes Brasiliens ABPF zusammengetan und mit ALL Verhandlungen zum Betrieb der ganzen nördlichen Strecke von Mafra bis Porto União da Vitória begonnen. Das Ziel liegt dabei in der kompletten Reaktivierung dieses 249 km langen Abschnittes für regelmässige Touristenzüge, eventuell sogar im Zusammenhang mit den bestehenden Dampfzügen in Rio Negrinho (nur 57 km östlich von Mafra). Nach neuesten Meldungen ist ALL bereit, den 145 km langen Abschnitt Três Barras – Porto União da Vitória noch in den kommenden Monaten der ABPF zum Betrieb zu überlassen, wobei die ABPF auch den Unterhalt an der Strecke selber durchführen muss.

Interessant ist im übrigen, dass der Staat Santa Catarina aus den Bundesmitteln von BRR12Mia. (über Euro 5Mia.) für Bahninfrastrukturen im Staate bis 2022 einen Betrag von BRR530Mio. für den 272 km langen Abschnitt Porto União da Vitória–Caçador–Herval d'Oeste reserviert hat, womit das Streckengleis repariert wird.

Mitte 2013 musste der Betrieb des Trem das Termas zwischen Marcelino Ramos und Piratuba eingestellt werden, da der Bahnhof Marcelino Ramos dringend saniert werden musste, doch anhand von Reportagen aus Marcelino Ramos vom Februar 2014 wurde der Verkehr inzwischen wieder aufgenommen. Mit nur zwei Angestellten und einer Dampflok sowie einigen Personenwagen, transportiert der Trem das Termas jährlich über 20'000 Passagiere.

Einmal mehr hat es sich gezeigt, dass Studien von AIFFLA durchaus umgesetzt werden, wenn auch oft mit viel Verspätung. Der Staat Santa Catarina hatte immerhin Dank der Studie von AIFFLA den Abbau der Bahn verhindert, womit nun mehrere Projekte doch noch um-

gesetzt werden können, denn ohne die noch vorhandenen Schienen, wäre es nicht mehr soweit gekommen.

Museumsbahnen

AIFFLA wird wenn möglich noch 2014 die CHF 5000.00 an brasilianische Museumsbahnen ausschütten. Der Betrag wurde vom FLB zuerst für den Erhalt einer Locomotive bereitgestellt, doch nachdem diese unter die Obhut des staatlichen Denkmalschutzes gestellt wurden, sind diese Mittel für andere brasilianische Museumsbahnen beiseite gelegt worden. Zur Zeit beginnt die Kontaktaufnahme mit verschiedenen Betrieben der ABPF. ABPF Sul de Minas hat bereits geantwortet. Alle Betriebe werden einen Fragebogen bekommen, worin sie ihre Projekte und Kosten auflisten können. Danach soll entsprechend den Bedürfnissen das Geld aufgeteilt werden.

WEITERE MELDUNGEN

PARAGUAY

Die Regierung Paraguays besteht darauf von Asunción nach Luque und in einer zweiten Phase bis Ypacaraí eine Tram-Train Linie auf der Trasse der stillgelegten Staatsbahnstrecke zu bauen, wobei die Staatsbahn als Betreiber dafür vorgesehen wird. Die neue, elektrische Bahn soll strassenbahnähnliche Fahrzeuge bekommen, damit innerhalb von Asunción auf der Strasse gefahren werden kann. Offenbar interessiert sich Südkorea für diesen Auftrag.

Das Bahnbetriebswerk Sapucay ist zum Industriemuseum umgewandelt worden. Zahlreiche der originalen Maschinen funktionieren wieder und eine Dampflok konnte vor fast einem Jahr einen etwa 300 Meter langen Gleisabschnitt im Bahnhofsgebäude von Sapucay befahren. Nachdem der Schienengüterverkehr von Encarnación nach Argentinien komplett zum Erliegen kam, da die argentinische Anschlussstrecke nun komplett ausser Betrieb ist, war dies 2013 wahrscheinlich die einzige Zugsbewegung in Paraguay.

EL SALVADOR

Nachdem der letzte Verkehr der Staatsbahn FENADESAL 2012 endete, hat sich nichts mehr auf den Schienen des Landes bewegt. Verschiedene Meldungen geben an, dass mit spanischer Hilfe ein elektrifiziertes Nahverkehrssystem aufgebaut werden soll. Doch wie die Finanzierung aussehen soll, ist weiterhin unklar. Zudem müssten die Strecken weitgehend neu trassiert werden, da anstelle der bestehenden 914 mm Spur die Normalspur verwendet werden soll.

Soweit die Umschau auf die von AIFFLA speziell unterstützten oder beobachteten Bahnen.

Mit freundlichen Grüssen

S. Rachdi, PR Manager AIFFLA