

AIFFLA INFO



Ausgabe: Nummer 5
Datum: April 2015

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, wertere Genossenschafter, von Zeit zu Zeit Einblick in unsere Aktivitäten. Mit freundlichen Grüßen Ihr AIFFLA PR Manager Samuel Rachdi

GENERALVERSAMMLUNG am 16. Juni 2015 AIFFLA, Internationale Genossenschaft für Entwicklung lateinamerikanischer Bahnen

Jahresbericht 2014 des Präsidenten

Die 8. ordentliche Generalversammlung der AIFFLA fand am Sonntag 01.06.2014 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. 5. Diese Berichte sind ebenfalls Bestandteil des Jahresberichtes. In zwei Schwerpunktländern sind Fortschritte zu verzeichnen. In Uruguay wurden die regulatorischen Bedingungen zum Netzzugang und zur Lizenzierung von Eisenbahnverkehrsunternehmungen endlich geklärt, und in Brasilien stehen wir in Kontakt mit ABPF, um die seit längerem reservierten Mittel sinnvoll einzusetzen.

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, 29.04.2015

Der Präsident: Peter Lais

MELDUNGEN

CHILE

Die Meterspurbahn Talca – Constitución, die 2001 durch AIFFLA von der Stilllegung bewahrt wurde, erfreut sich immer grösserer Beliebtheit. 2015 sind es 100 Jahre her, seit dem die grosse Brücke „Banco de Arena“ eröffnet wurde und die Bahn somit die Stadt Constitución erreicht. Inzwischen ist die Auslastung der regulären zwei täglichen Zugpaare so gross, dass die Anzahl Fahrkarten für Touristen (bzw. Reisende die nicht in den Orten an der Strecke leben) auf maximal 60 Fahrkarten (davon maximal 45 mit Sitzplatzgarantie) beschränkt ist, um der lokalen Bevölkerung jederzeit die Fahrt mit den Triebwagen zu garantieren. Dafür verkehren die touristischen Zusatzzüge Talca–Gonzalez Bastías – Talca auch ausserhalb der Hochsaison ein- bis zweimal im Monat. Im Internet findet man unter <http://www.trencentral.cl/medios/servicios/RAMAL.pdf> eine aufwändige Broschüre auf pdf zum Ramal, in spanischer Sprache.

In Constitución wurden die Tsunami Schäden von 2010 am Bahnhof inzwischen beseitigt und dabei wurden auch die Gleisanlagen drastisch reduziert. Die übrige Strecke wird regelmässig unterhalten und Anfang 2014 konnten die Fahrzeiten um rund 15 Minuten gekürzt werden.

URUGUAY

TDU

Die Partner-Genossenschaft von AIFFLA, Trenes del Uruguay TDU hat im März 2015 die notwendigen Unterlagen zur Erlangung des Status als Eisenbahnbetriebsunternehmen bei der nationalen Direktion für Eisenbahntransport eingereicht. Dort werden alle Papiere geprüft und die Bewilligung im Laufe von 2015 erteilt. Die Unterlagen umfassen unter anderem auch einen Business-Plan zum Betrieb der Strecke Montevideo – Minas und Montevideo – Piedras de Afilar im Personenverkehr. Mit dem entsprechenden Statut wird es TDU auch eher möglich sein einen Kredit zum Kauf von Triebwagen aufzubringen.

CEFU

Einer der beiden Eisenbahnfreundevereine Uruguays, der Círculo de Estudios Ferroviarios del Uruguay CEFU, renoviert zurzeit einen originalen Brill Triebwagen aus den frühen 1930er Jahren. Das Projekt Brill 55 104 wird

vom Verein FLB unterstützt. Da AIFFLA nicht über die entsprechenden Mittel verfügt konnte die Genossenschaft das Projekt von CEFU nicht direkt unterstützen, doch die Empfehlung von AIFFLA hat mitgeholfen, dass bis Ende März 2015 insgesamt CHF 2000.00 von FLB und CHF 1246.28 von weiteren Spendern, darunter auch AIFFLA Genossenschaffern, überwiesen wurden. Mit diesen Geldern konnten die Wiederaufbauarbeiten, bei denen auch auf genaueste Details zur Originaltreue geachtet wird, einen grossen Schritt nach vorne machen. Insgesamt ist CEFU sehr unterstützungswürdig, da nebst dem Brill Triebwagen auch eine Dampflok und einige Allan Personenwagen museal erhalten und eingesetzt werden.

PERU

Lima-Huancayo-Huancavelica

Ferrocarril Central Andino FCA fährt den Touristenzug Lima – Huancayo wieder 6x im Jahr 2015.

Nach schweren Unwetterschäden an der Strasse zwischen Lima und La Oroya schaffte es FCA sogar während einiger Tage einen öffentlichen Personenzug auf diesem Abschnitt verkehren zu lassen – kostenlos für die Bevölkerung. Der Zug wurde sehr rege genutzt, was einmal mehr ein Beweis ist, dass die Bahn gerne angenommen wird. Zu diesem Zeitpunkt wurde auch mit einem der dänischen Y (Lynetter) Triebwagen die Metro Wanka in Huancayo gefahren. Aber leider auch war auch dies nur ein „Schauspiel“ für wenige Tage. Der FCA ist mehr nach grossen Projekten zumute, als mit den vorhandenen Mitteln mehr zu produzieren. So spricht man wieder vom „Túnel Transandino“, um die Spitzkehren an der Strecke zu vermeiden und ein ganz neues Projekt sieht (wieder einmal) den Bau einer elektrischen Schnellbahn Chosica – Lima – Callao vor.

Trotz starker Regenfälle im März 2015 wurde diesmal glücklicherweise die Strecke Huancayo – Huancavelica vor Schäden bewahrt und der gemischte Zug des „Tren Macho“ konnte durchgehend dreimal die Woche in jeder Richtung verkehren. Die Verantwortlichen dieser noch immer dem Staat gehörenden Bahn möchten gerne die beiden Triebwagen sanieren, doch es scheint finanziell unmöglich die Ersatzteile dafür zu beschaffen, zudem sehen sich die Japaner auch ausser Stande solche Ersatzteile noch zu liefern. Ein in Huancayo abgestellter Eigenbautriebwagen dieser Bahn kann die Strecke wegen seiner Masse nicht befahren und die ansässigen Techniker hoffen diesen, nach einer Revision an die Tacna-Arica Bahn abgeben zu können, doch noch ist nichts entschieden. Von Seiten der Regierung beschäftigt man sich sehr wohl mit der Bahn nach Huancavelica und zwar in zwei Punkten:

1. Renovation und Verbesserung der Strecke und spätere Privatisierung.
2. Einrichtung eines durchgehenden gemischten Zuges für Passagiere und Güter zwischen Lima und Huancavelica, auf der Basis von mehreren Fahrten in der Woche.

Vor allem der zweite Punkt tönt sehr interessant, denn er würde die Region Huancavelica von Lima aus wesentlich besser zugänglich machen und auch einen richtigen Güterverkehr auf der Schiene in diese Region (und auch nach Huancayo) bringen, denn FCA zeigt kein Interesse zur besseren Erschliessung der Region mit Güterzügen. Die Mischung von Personen- und Güterverkehr könnte

diesen Betrieb auch kostendeckend oder sogar rentabel machen.

Tacna-Arica

Die Sanierung der Bahn von Tacna nach Arica hat begonnen! Im Februar 2015 wurden in der Avenida Cusco, wo das Gleis in der Strasse verläuft, die Schienen und Schwellen ausgegraben, um diese zu ersetzen. Doch auch ausserhalb des Stadtgebietes werden Gleisbauarbeiten durchgeführt. Im Ganzen werden 10 km Strecke an den fünf kritischsten Stellen komplett erneuert, wofür 170 neuwertige Schienen aus Huancayo geliefert wurden.

Zudem wird der einzige noch einsetzbare Triebwagen saniert, mit Klimatisierung und einer Toilette ausgerüstet, beides alte Forderungen von Seiten der Reisenden.

Das ganze Projekt, welches durchaus Züge des AIFFLA Projektes von D. Sorg beinhaltet, wird im Auftrag des Transportministeriums der Republik Peru ausgeführt und die Kosten werden auch zur Gänze von der peruanischen Regierung getragen. Nach Angaben des Transportministers soll der Bahnbetrieb spätestens zum Nationalfeiertag in Peru, Ende Juli 2015, aufgenommen werden.

Bereits im letzten Quartal von 2014 führte das Gobierno Regional de Tacna (Regionalregierung) umfangreiche Sanierungsmassnahmen an den Bahnhöfen Tacna und Arica durch. Enthalten sind dabei Gebäuderenovation und Verbesserung der Umgebung der Bahnhöfe, wofür 618'090.61 Soles (rund € 180'000,00) ausgegeben wurden. In Tacna wurde nicht nur der Bahnhof erneuert, sondern auch die Anlagen des Eisenbahnmuseums gründlich saniert und erweitert. Die Arbeiten wurden in 120 Tagen abgeschlossen.

BRASILIEN

Ferrovía do Contestado

Kommt die Ferrovía do Contestado wieder? Diese Frage steht weiterhin im Raum. Immer mehr Gemeinden versuchen auf das Projekt der Reaktivierung der Strecke Mafra – Porto União da Vitória aufzuspringen. Doch im Moment scheint gerade das grosse Engagement das Projekt in viele kleine Stücke zu zerreißen. Zahlreiche Gemeinden des Hochlandes im Norden von Santa Catarina sind im Verband Amplanorte zusammengeschlossen und mehrere Projektsitzungen haben gezeigt, dass es inzwischen zwei Hauptrichtungen gibt. Auf der einen Seite will Amplanorte mindestens zwei Teilstrecken reaktivieren und zwar ab Mafra auf einem Abschnitt von rund 10 km und ab Tres Barras auf einem weiteren Abschnitt von 12 km Länge. Nach Amplanorte handelt es sich dabei um Streckenabschnitte, die ohne weitere Investitionen sofort befahren werden können. Sollte sich Amplanorte durchsetzen, so will Porto União da Vitória auf dem eigenen Gebiet einen Abschnitt von 6, nach Reparaturen etwa 10 km Länge in Betrieb nehmen und dafür die im Bahnhof Porto União da Vitória abgestellte, betriebsfähige Komposition mit Dampflok Nr. 310 einsetzen. Allerdings möchten auch die Gemeinden von Amplanorte auf diese Komposition zurückgreifen, da es noch einige Zeit dauern wird bis ABPF Rio Negrinho ausreichend Loks und Wagen zur Verfügung stellen kann.

Auf der anderen Seite ist durch die eingetretene Wirtschaftskrise bei América Latina Logística ALL das Interesse an der Wiederaufnahme des Güterverkehrs stark zurückgegangen, was nach einer entsprechenden Ankündigung gegen Ende 2014 in den betroffenen Gemeinden, besonders zwischen Porto União da Vitória und Herval d'Oeste zu grossem Unmut geführt hat. So haben auch 24 Gemeinderegierungen aus dieser Region dann ein Manifest an die Staatsregierung in Florianópolis gesandt mit ihren Forderungen und auf Platz 1 steht die Reaktivierung der Contestado Bahn, noch vor Armutsbekämpfung, besseren Krankenhäusern, Investitionen in bessere Bildungseinrichtungen, Förderung des Tourismus und Renovation von Strassen oder Flughäfen. 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 umgesetzt werden können, denn ohne die noch vorhandenen Schienen, wäre es nicht mehr so weit gekommen. Als Folge der oben beschriebenen Situation überlegt man bei AIFFLA, ob man mit einem Interventionsschreiben bei Amplanorte und der Stadt Porto União da Vitória eventuell vermitteln könnte.

Museumsbahnen

AIFFLA steht mit den ABPF Sektionen Sul de Minas, Campinas und São Paulo im Kontakt, um bei der Renovierung historischer Fahrzeuge mit dem vorhandenen Betrag von CHF 5000.00, zu helfen. An der Generalversammlung 2015 werden die von diesen Sektionen eingereichten Vorschläge und Projekte Bestandteil von Diskussionen sein. Die Sektion von São Paulo will nun doch zwei Locomotives der ehemaligen Standseilbahn nach Santos renovieren. Eine sei in Paranapiacaba, die andere in São Paulo Moóca stationiert. Wir warten noch auf genauere Details zu den beiden Maschinen.

In Campinas wird ein inzwischen 60 Jahre alter Budd Dieseltriebwagen saniert, er wird später zusätzlich zu den Dampfzügen auf der Strecke Campinas – Jaguariúna zum Einsatz kommen.

Die Sektion Sul de Minas arbeitet gleich an mehreren Fronten. In Cruzeiro werden laufend Dampflok saniert oder unterhalten, sowohl für die beiden Meterspurbetriebe in Manacá und São Lourenço, als auch für den Breitspur Dampfzug in Guararema. Zudem ist diese Sektion dabei die Bahn von São Lourenço nach São Sebastião do Rio Verde (in Richtung Passa Quatro, Manacá) wieder aufzubauen, ausserdem wird der Bahnhof von Soledade de Minas (derzeitiger Endpunkt der Dampfzüge ab São Lourenço) restauriert.

Obwohl die Sektionen in Santa Catarina sehr aktiv sind, kam von dort bislang keine Rückmeldung.

Weiteres in der nächsten AIFFLA Info.

WEITERE MELDUNGEN

PARAGUAY

Es findet wieder Bahnverkehr auf paraguayischen Geleisen statt. Dieser beschränkt sich aber auf wenige hundert Meter in Encarnación. Das argentinische Busunternehmen Casimiro hat mit einem zweiteiligen Triebwagen des Typs Wadloper (vormals NS Niederlande, dann TBA Buenos Aires) einen regen Pendelverkehr zwischen Posadas (Argentinien) und Encarnación aufgenommen. Die Verbindung besteht seit An-

fang 2015 und die täglich im Halbstundentakt verkehrenden, von SOFSE betriebenen Triebwagen befördern rund 8000 Passagiere täglich, Tendenz weiter steigend. Die Attraktivität der Verbindung besteht darin, dass die Überquerung der internationalen Brücke mit dem Zug nur wenige Minuten dauert, auf der Strasse benötigt man mindestens 30, meist jedoch über 60 Minuten. Die Grenzabfertigung findet dabei in den beiden, eilig errichteten Stationen statt.

Die Regierung versucht immer noch das Projekt einer Stadtbahn zwischen Asunción und Luque, später bis Ypacaraí umzusetzen. Die Detailplanung läuft auf Hochtouren und es werden offenbar auch Dieselvarianten geprüft. Ein grosses Problem ist die Entschädigung von mindestens 135 Gebäudebesitzern, welche ihre Gebäude teilweise sogar mit Grundstückstiteln auf der Bahntrasse zwischen dem alten Hauptbahnhof und Jardín Botánico errichtet haben. Aber auch für jene, die sich illegal angesiedelt haben, müssen Ersatzlösungen gefunden werden. Besonders im Bereich der illegalen Ansiedlungen ist es heute ziemlich gefährlich die Trasse, die dort oft direkt an den Wänden entlang geht, zu begehen. Das Eröffnungsdatum für den ersten Abschnitt der Stadtbahn wird bereits mit Ende 2016 angegeben, etwas optimistisch, zumal die Finanzierung des Projektes von bis zu US\$300Mio. immer noch nicht sichergestellt ist.

Aus dem Eisenbahnmuseum Sapucay ist nur bekannt, dass im Laufe des Jahres 2014 wenigstens einmal eine der dort stationierten Dampflok angeheizt wurde und diese „mehrere Meter Stationsgleis“ befahren hat.

EL SALVADOR

Im Vergleich zur Meldung 2014 hat sich nichts mehr geändert. Die Staatsbahn FENADESAL wurde zwar administrativ nicht aufgelöst, aber vom ehrgeizigen spanischen Projekt einer elektrischen Stadtbahn in San Salvador hat man schon länger nichts mehr gehört.

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

Mit freundlichen Grüssen

S. Rachdi, PR Manager AIFFLA