

# AIFFLA INFO



Ausgabe: Nummer 1  
Datum: Juli 2011

AIFFLA PR Manager: Samuel Rachdi  
Bahnhof, CH-6422 Steinen/SZ, Schweiz  
[www.aifflla.com](http://www.aifflla.com)  
[PR-PR@aifflla.com](mailto:PR-PR@aifflla.com)

## Sehr geehrte Genossenschafter

Die AIFFLA INFO sollen als internes Mitteilungsorgan der Internationalen Genossenschaft zur Förderung der Eisenbahnen Lateinamerikas Ihnen, werte Genossenschafter, von Zeit zu Zeit Einblick in unsere Aktivitäten geben.

Noch ist unsere Genossenschaft ziemlich klein und umfasst gerade mal 12 Genossenschafter in drei Ländern, wobei der Verein Freunde Lateinamerikanischer Bahnen FLB die grösste Anzahl an Anteilsscheinen besitzt, was jedoch auf das Stimmrecht keinen Einfluss hat. Im Gegensatz zur „Volta o Trem“ des Vereins Freunde Lateinamerikanischer Bahnen, welche über Aktualitäten bei den Eisenbahnen in Lateinamerika berichtet, werden die AIFFLA INFOS gezielt über Aktivitäten der Genossenschaft berichten. Ich hoffe auf diesem Wege Ihnen einen etwas besseren Einblick in unsere Aktivitäten zu geben und freue mich, wenn Ihnen diese Publikation gefällt-

Mit freundlichen Grüessen Ihr AIFFLA PR Manager  
Samuel Rachdi

## GENERALVERSAMMLUNG vom 26. JUNI 2011

Am 26.06.2011 fand die jährliche Generalversammlung der Genossenschaft AIFFLA in Winterthur statt. Anwesend war der gesamte Vorstand, sowie ein Vertreter des FLB. Nebst den üblichen verwaltungstechnischen Geschäften wurde beschlossen das der ganze Vorstand in nächster Zeit eine aifflla.com Emailadresse einrichten wird. Finanziell hat sich gegenüber dem Vorjahr nichts verändert, da es weder zu Verkäufen von Anteilsscheinen kam, noch irgendwelche Projekte in Lateinamerika finanziell zu fördern waren. Beschlossen wurden hingegen einige Punkte, welche in den nachfolgenden Beiträgen Erwähnung finden.

## LOCOBREQUE PARANAPIACABA

Seit einiger Zeit stehen der Genossenschaft AIFFLA CHF 5000.00 vom FLB zur Verfügung, welche als Beitrag an die museale Erhaltung eines Locomotive, einer der berühmten Bremsloks der alten Standseilbahn nach Santos in Brasilien gedacht sind. Doch von brasilianischer Seite wurde an den Bremsloks bis zum

heutigen Tage nichts gemacht, obwohl der örtliche Verband ABPF in Paranapiacaba ansonsten recht aktiv ist. Somit ist für uns unklar, ob diese Hilfe noch gewünscht wird oder nicht. AIFFLA Präsident Peter Lais wird nochmals versuchen mit dem Kontaktmann Herrn Blum in São Paulo in Verbindung zu treten, um Klarheit zu bekommen. Sollte aus Brasilien kein weiteres Signal in diese Richtung kommen, so wird der Vorstand des FLB entscheiden müssen, ob AIFFLA dieses Geld für ein anderes Projekt in Brasilien verwenden darf, oder ob es zurückbezahlt werden muss.

Es gibt einige andere Projekte in Brasilien, welche unterstützungswürdig sind, so der Wiederaufbau einer Auto de Linha (Bahndienstfahrzeug) im Staate Rio de Janeiro und ein Beitrag an eine der ABPF Sektionen, welche aktiv Museumsbahnbetrieb und umfangreiche Restaurationsarbeiten an historischen Fahrzeugen leisten, so Campinas - Jaguariúna im Staat São Paulo oder Matador in Santa Catarina oder gar Piratuba an der Vale do Contestado Bahn im Süden von Santa Catarina. Sie werden informiert, sobald entsprechende Beschlüsse vorliegen.

## CHILE

Manchmal ist Lateinamerika für uns Europäer unerklärlich. Da hat der chilenische Staat zwar Geld, um die Staatsbahn EFE zu fördern, doch man weiss nicht richtig, wo dieses Geld eingesetzt werden soll! Deshalb sieht man von Seiten AIFFLA einen gewissen Handlungsbedarf und wir werden dem Transportministerium, sowie der Staatsbahn einen Masterplan vorlegen, um die Zukunft der Bahn zu sichern. Dem Masterplan, in Ausarbeitung durch den Präsidenten von AIFFLA, sollen auch gleich konkrete Vorschläge beiliegen, wie der Personen- und der Güterverkehr auf dem Breitspurnetz, unter Einbeziehung der durch AIFFLA 2001 geretteten Meterspurbahn Talca – Constitución, konkret ausgebaut werden muss, um eine höchstmögliche Produktion und damit auch einen grösstmöglichen Nutzen der staatlichen Investitionen zu erreichen. Das heisst es werden die zu bedienenden Strecken aufgeführt, die Wahl der Fahrzeuge, Frequenzen und was heute komplett fehlt, eine durchgehende Tarifierung zwischen einzelnen Strecken und Zugsgattungen vorgeschlagen.

Eine weitere Aktion zu Gunsten Chiles ist die Unterstützung einer Initiative aus Bremen (D) und Los Angeles (Chile) zum Erhalt der offiziell noch nicht stillgelegten Nebenbahn Santa Fé – Los Angeles nördlich von Temuco. Los Angeles ist eine Stadt mit 130'000 Einwohnern, die zur Zeit keinerlei Eisenbahnanschluss besitzt. Diese Strecke wird ebenso in die oben erwähnte Studie im Rahmen des Masterplanes einfließen.

## **URUGUAY**

In Uruguay ist das Überleben und die Zukunft der Staatsbahn AFE seit mehreren Monaten ein politischer Dauerbrenner, beinahe täglich findet man darüber Berichte in den lokalen Zeitungen. Die Parteien und Gewerkschaften schaffen es nicht einen Konsens darüber zu finden, wie es weitergehen soll. Alle sind sich jedoch einig, dass mehr Güter auf die Bahn müssen, denn alleine der aktuelle Investitionsbeitrag in die Strassen beträgt 1,2Mia. US\$ nur für Unterhaltmassnahmen. Ohne eine bessere Bahn bricht sonst die Wirtschaft des Landes zusammen. Doch auch hier existieren keine konkreten Pläne, wie die Sache umgesetzt werden soll, weshalb ähnlich wie im Falle Chiles, durch AIFFLA auch ein Masterplan für Uruguay erstellt werden soll.

Auch hier sollen konkrete Vorschläge über die Bedienung des Landes auf Schienen dem Masterplan beiliegen, wobei auch die Möglichkeiten der Einbeziehung unserer Partnergenossenschaft Trenes del Uruguay, welche sich um die Inbetriebnahme regionaler Personenzugverbindungen bemüht, einfließen soll.

## **WEITERE MELDUNGEN**

### **PARAGUAY**

Zuerst wurde die Bahn abgeschafft und jetzt sollen, wenigstens Teile davon, wieder aktiviert werden. Dies stammt nicht nur aus Zeitungsartikeln aus Paraguay, sondern wurde auch auf Nachfragen durch einen Schweizer bestätigt.

Offenbar hat der Verband der Metallindustrie Paraguays tatsächlich Interesse die historischen Bahnwerkstätten in Sapucay zu restaurieren, damit sie als „lebendes Museum“ weiterbetrieben werden können. Offenbar sind auch Staatsbahn FEPASA und die Regierung daran interessiert, doch diese beiden haben keine finanziellen Möglichkeiten. Die Staatsbahn möchte auch den Touristenzug Tren del Lago von Asunción nach Luque oder gar Ypacaraí wieder aktivieren und das Fernziel liegt noch immer darin, diese Züge sogar bis Sapucay verkehren zu lassen, was auch für den Fahrzeugunterhalt sinnvoll wäre. Auf der anderen Seite scheint die Staudammgesellschaft von Yaciretá endlich doch Gelder frei zugeben, welche der Staatsbahn zustehen, nachdem durch den genannten Staudamm ja die ganze südliche Bahnstrecke von General Bogado bis Encarnación im See versank. Es ist jedoch noch immer unklar, ob diese Gelder nur für den Bau einer neuen Zulaufstrecke zur internationalen Bahnbrücke nach Argentinien verwendet werden können, auf jeden Fall stehen schon einige Baufirmen in den Startlöchern, um von diesem, allerdings nicht sehr grossen Betrag, etwas abzukommen. AIFFLA wird prüfen, ob wir uns in irgend einer

Form in Paraguay beteiligen können oder sollen. In erster Linie steht ja die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs und weniger der Denkmäler im Vordergrund.

### **BRASILIEN**

Die Bahnstrecken Mafra – Porto União da Vitória und Porto União da Vitória – Marcelino Ramos, welche Dank einer Studie von AIFFLA im Auftrag des Bundesstaates Santa Catarina nicht abgebaut wurden, werden noch dieses Jahr in ein Rehabilitationsprogramm der Bahngesellschaft América Latina Logística aufgenommen. Dies hat zwei Gründe:

Auf Druck mehrerer produzierender Betriebe, besonders des Agrosektors, hat ALL 2010 eine Umfrage über potentielle Gütermengen eingeleitet, welche ein Volumen von über 4Mio. Tonnen im Jahr ergeben haben, wobei in kleineren Mengen Getreide und wesentlich wichtiger, Kühlcontainer für den Transport verschiedener Fleischarten anfallen würden. Darüber hinaus haben sogar Obstproduzenten Interesse am Bahntransport gezeigt. Desweiteren wären Düngemittel und Baumaterial zu befördern. Der zweite Grund liegt in der verschärften Politik die Konzessionsbedingungen einzuhalten. In den vergangenen Wochen hat die brasilianische Bundesregierung die Konzessionen der Bahnen überprüft und ist zum Schluss gekommen, dass durch Vernachlässigung und Nichtbenutzung von Bahninfrastruktur dem Land ein Schaden von mindestens 25,5Mia. US\$ entstanden ist, ein Vielfaches dessen, was die Regierung für die Vergabe der Konzessionen jemals erhalten wird. Deshalb werden die Konzessionäre landesweit gezwungen jeden Meter Gleis zu überprüfen und innert kürzester Zeit wieder in Betrieb zu nehmen. ALL hat bereits begonnen Strecken in Rio Grande do Sul und Mato Grosso do Sul zu sanieren und ist nun auch bereit die oben erwähnten Strecken im Staat Santa Catarina zu reparieren. Die erwähnten Strecken (613 km) sind befahrbar, nachdem sie abschnittsweise durch die Behörden von Santa Catarina wieder befahrbar gemacht wurden und seither alle zwei Jahre eine intensive Vegetationskontrolle stattfindet. Zusätzlich haben mehrere Gemeinden ihre Bahnhöfe saniert, dies nicht nur im Hinblick auf das 100 Jahrjubiläum 2010, sondern auch in der Hoffnung, dass die Strecke, speziell zwischen Porto União und Marcelino Ramos verstärkt touristisch genutzt wird, was mit einer sanierten Bahnstrecke noch wesentlich besser möglich sein wird. AIFFLA wird die Entwicklung weiter verfolgen.

### **PERU/CHILE**

Derzeit ist das Projekt zur Sanierung der internationalen Normalspurbahn Tacna – Arica durch die Provinz Tacna und mit Hilfe von AIFFLA und den peruanischen Beratern von Ferroconsult auf Eis gelegt. Dies, nachdem die Provinz Tacna 2010/2011 einen starken Einbruch der Steuereinnahmen und Zuwendungen von der Zentralregierung hinnehmen musste. Die Wirtschaftszahlen für Peru von Mitte 2011 geben jedoch Anlass zu Hoffnung, die Wirtschaft wächst wesentlich stärker, als vorausgesagt wurde, deshalb wird es angebracht sein, 2012 wieder auf die Sanierung dieser Bahnstrecke zu bestehen, denn sie funktioniert derzeit nur mit einem Triebwagen auf Geleisen von 1854.