

# AIFFLA

## INFO



Ausgabe: Nummer 2  
Datum: Februar 2012

AIFFLA PR Manager: Samuel Rachdi  
Im oberen Gern 52, CH-8409 Winterthur, Schweiz  
[www.aifflla.com](http://www.aifflla.com)  
[PR-PR@aifflla.com](mailto:PR-PR@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 31. MÄRZ 2012

Am 31. März 2012 findet die Generalversammlung der Genossenschaft AIFFLA statt, diesmal im Fahrplancenter in Winterthur. Siehe separate Einladung.

### LOCOBREQUE PARANAPIACABA

Leider ist es bis heute nicht gelungen von unserem Kontaktmann Albert Blum in São Paulo eine Antwort zum von AIFFLA unterbreiteten Angebot zu erhalten. Zusammen mit FLB wird nun eine Lösung gesucht.

### CHILE

Die Meterspurbahn Talca – Constitución, die 2001 durch AIFFLA von der Stilllegung bewahrt wurde, rückt immer weiter ins Bewusstsein der Staatsbahnverwaltung EFE. Nicht nur, dass die ganze Strecke nach dem schweren Erdbeben vom Februar 2009 repariert und wieder in Betrieb genommen wurde, sondern, dass sie, auch Dank mehrerer regionalen Initiativen einer immer besseren Zukunft entgegen sieht. Die Staatsbahn hat mit einem Unterhaltsunternehmen einen mehrjährigen Vertrag zum Unterhalt der Infrastruktur dieser Strecke geschlossen. Ausserdem soll die Strecke nun integraler Bestandteil für einen sanften, ökologisch ausgerichteten Tourismus entlang des Rio Maule werden, wodurch auch die lokale Bevölkerung zusätzliche Verdienstmöglichkeiten erhält.

Von der in AIFFLA Info 1 erwähnten Initiative zur Rettung der breitspurigen Nebenbahn Santa Fé – Los Angeles kommen nur wenige Nachrichten, aber offenbar ist man vor Ort tätig und sammelt auch alte Fahrzeuge der Staatsbahn.

Zum in AIFFLA Info 1 erwähnten Masterplan, der zwischen Präsident und PR Manager von AIFFLA intensiv diskutiert wurde, kann gesagt werden, dass die Regierung und die Staatsbahn EFE selber auf diese Idee kamen. In Santiago wurde die Erarbeitung eines solchen Planes beschlossen und erste Teile wurden auch schon bekannt. So soll der Abschnitt Santiago Alameda – Nός auf drei Geleise ausgebaut werden und hier ein intensiver S-Bahnverkehr (alle 10-15 Min.) eingerichtet werden. Allerdings sieht der Plan nur eine weitere Verdichtung des Zugangebotes bis Rancagua vor, für die Destinationen weiter südlich (San Fernando, Talca und Chillán) soll das heutige Angebot, welches nach Meinung von AIFFLA unzureichend ist, unverändert beibehalten werden. Sobald mehr über diesen Plan zu erfahren ist, will AIFFLA darüber entscheiden wie weiter vorgegangen werden soll.

### URUGUAY

Noch bevor AIFFLA tätig werden konnte, kam es in Uruguay zu administrativen Umwälzungen im Bahnwesen. Die Nationale Direktion für Bahntransport wurde gegründet, welche als Organisation zwischen Transportministerium und Bahnbetreiber für die Infrastruktur usw. verantwortlich sein wird. Die Staatsbahn AFE wird zusammen mit der Nationalen Entwicklungskorporation zu einem marktwirtschaftlich orientierten Transportunternehmen umgebildet, was weiterhin auf erbitterten Widerstand durch die Eisenbahnergewerkschaft stösst. Da man befürchtet, dass der ohnehin schon knappe Personalbestand von rund 1000 Angestellten noch weiter schrumpfen wird.

Auf der anderen Seite eröffnet dies nun neue Perspektiven für andere Betreiber, da mit dieser Reorganisation die Staatsbahn definitiv nicht mehr alleiniger Nutzer des Schienennetzes sein wird. Der Genossenschaft Trenes del Uruguay TDU würden somit weitere Möglichkeiten geboten.

TDU hat auch wieder Angebote für Triebwagen vorliegen. Insgesamt könnten aus den USA 8 Budd Dieseltriebwagen erworben werden, wobei je nach Fahrzeug zwischen 60'000 und 170'000 US\$ (ohne Transport) zu bezahlen wären. 50% der Triebwagen wären sofort einsetzbar, da jedoch grosse Mengen an Ersatzteilen in der Lieferung inbegriffen sind, ist eine Reparatur der restlichen 4 Fahrzeuge auch in Uruguay problemlos

möglich. TDU versucht bei der Staatsbank einen Kredit zu bekommen.

AIFFLA bleibt eng mit TDU verbunden, doch sucht AIFFLA als zusätzliche Referenz ein Bahnunternehmen als Genossenschafter zu gewinnen, um gerade einem Kreditgeber gegenüber mehr Gewicht zu verleihen. Ein solches Bahnunternehmen würde keinerlei finanzielle Verpflichtungen eingehen und nur den Namen zur Verfügung stellen. Wissen Sie einen Bahnbetreiber, egal wo, der Interesse hat?

## **WEITERE MELDUNGEN**

### **PARAGUAY**

Leider traf von Tamer Kavlak, der auch für AIFFLA in Paraguay weilt, bis Redaktionsschluss noch kein Bericht über die aktuelle Situation ein. Doch die laufend eintreffenden Meldungen aus Asunción widerspiegeln deutlich wie zerfahren die Situation des Bahnwesens und dessen Projekte zur Zeit ist. Hier eine kurze Übersicht:

Ferrocarril del Paraguay SA FEPASA. Hier werden die zahlreichen Projekte immer unübersichtlicher. Da ist auf der einen Seite das schweizerisch-deutsch-österreichische Konsortium R&M Financial Engineers, welches immer noch behauptet innert kurzer Zeit die ganze Bahn von Encarnación bis Asunción für 400Mio. oder nach anderen Meldungen 600Mio. US\$ wieder aufzubauen. R&M wird dabei von der Cooperativa Ferroviaria, einem Verband der mehrheitlich aus pensionierten Eisenbahnern besteht, unterstützt. Offensichtlich scheinen auch alle Verträge nur zwischen R&M und der Cooperativa unterschrieben zu sein. Denn der Direktor der FEPASA, Wagner, hat Anfang Februar verkündet, dass er damit nichts zu tun haben will und reiste nach Buenos Aires, um mit den argentinischen Behörden die Aufnahme einer Personenzugverbindung zwischen Encarnación und Posadas zu diskutieren. Ein Projekt welches ganz jenem von Trenes de Buenos Aires entspricht, dem Betreiber der Verbindung Pilar (bei Buenos Aires) – Apóstoles (in Misiones). TBA plant den Zuglauf (ein zweiteiliger Wadloper Triebwagen aus den Niederlanden!) bis Posadas und dann bis Encarnación auszuweiten.

Das Jahr 2011 hindurch bestand FEPASA jedoch auch darauf den traditionellen Touristenzug Asunción Jardín Botánico – Luque – Ypacaraí wieder in Betrieb zu nehmen. Dies ist allerdings im Hinblick auf fehlende Gleisabschnitte kaum möglich.

Ausserdem hat die Regierung selber gegen die Bahn gearbeitet, in dem sie einen Abschnitt der Strecke östlich von Asunción für den Bau einer Autobahn geopfert hat. Gleichzeitig hat ein italienisches Konsortium angekündigt, dass sie den Abschnitt Luque – Asunción als elektrische S-Bahn wiedereröffnen möchten.

Andererseits hat der Betreiber des Kraftwerkes von Yaciretá, EBY, 2011 mit Anwesenheit des Staatspräsidenten von Paraguay, damit begonnen ein 7 km langes Streckenstück von Encarnación nach Norden zur Hauptstrasse Ruta VI zu bauen, um die Verpflichtung eine Ersatzstrecke für den im Stausee verschwundenen Abschnitt Encarnación – General Bogado zu bauen einzulösen. Allerdings entsprechen die 7 km nie dem, was durch den Stausee verschwunden ist. Ein Bau

nach General Bogado ist gar nicht mehr möglich, da die Gemeinde General Bogado die Grundstücke der Bahn bereits überbaut hat und das Bahnhofsgelände in einen Busterminal mit Park umwandelte. Somit müsste eine neue Strecke nach General Artigas, nördlich von Gen. Bogado gebaut werden. Offenbar scheinen dies einige staatliche Stellen und die FEPASA selber auch so zu sehen, doch beim EBY Projekt beschränkt man sich auf den Endpunkt an der Ruta VI.

In Sapucay wird Dank des bevorstehenden 200 Jahr Jubiläums der Republik Paraguay, die alte Werkstätte die sich noch immer im Originalzustand der 1880er Jahre befindet, mit Hilfe paraguayischer Unternehmen saniert und zu einem funktionierenden Museum umgebaut. Zusätzlich soll Sapucay auch eine gewisse touristische Infrastruktur erhalten. Diese Massnahmen werden auf jeden Fall sehr begrüsst. Im Rahmen dieses Projektes will man auch ein kurzes Streckenstück der Bahnlinie Encarnación – Asunción auf dem Gemeindegebiet von Sapucay wieder aufbauen. Hier wäre dringend eine Koordination mit den übrigen Projekten für die FEPASA (so sie denn realisiert werden) erforderlich, um unnötige Investitionen und Interessenskonflikte zu vermeiden. Auch hier zeigt es sich, dass keine Seite mit den anderen spricht und keiner weiss wer was machen will.

Zu guter Letzt ist die koreanische Behörde für internationale Zusammenarbeit in Paraguay aktiv geworden. Diese plant den Bau einer völlig neuen Bahn quer durch den Süden von Paraguay, etwa von Ciudad del Este an der Grenze zu Brasilien bis ganz in den Süden nach Curupayty, von wo aus eine Verbindung ins 85 km entfernte Resistencia in Argentinien anvisiert wird, um einen Korridor von Brasilien via Paraguay und den Norden von Argentinien und den Socompa-Pass zum Hafen Antofagasta zu bauen. Die neue Strecke würde teilweise der oben bereits genannten Ruta VI folgen und somit auch die Nähe von Encarnación kommen. Von Ciudad del Este wären noch etwa 150 km Strecke zu bauen, um den westlichen Endpunkt der Ferrovia do Paraná Ferropar zu erreichen. Es wird immer wieder betont, dass die Südkoreaner Fachleute für Eisenbahnen seien und keine Investoren. Da stellt sich natürlich automatisch die Frage wer denn diese Bahn finanzieren soll. Ob der koreanische Staat dahinter steckt? Es bleibt nur zu hoffen das die Eisenbahnfachleute realisiert haben, dass an beiden Enden dieser geplanten Bahn, in Argentinien und Brasilien, meterspurige Strecken anschliessen, sonst würde diese Querverbindung, als zukünftige Route zwischen Atlantik und Pazifik keinen Sinn ergeben. Auf der anderen Seite wird sie für den internen Verkehr innerhalb Paraguays ein Problem darstellen, denn die FEPASA weist, falls sie wieder aufgebaut wird, Normalspur auf.

### **BRASILIEN**

2012 kommt Bewegung auf 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 (Siehe AIFFLA Info 1). América Latina Logística ALL, der Konzessionär für den Güterverkehr, hat in der zweiten Hälfte von 2011 entschieden ob und welche Strecken wegen Nichtbenützung

ung an die Bundesregierung zurückgegeben werden. Im Bereich der Bundesstaaten Paraná, Santa Catarina und Rio Grande do Sul werden keine Strecken abgetreten, womit ALL die Verpflichtung übernommen hat, alle Strecken bis zum 31.12.2014 wieder in Betrieb zu nehmen. Im Budget 2012 hat ALL 650Mio. Reais eingerechnet um Infrastrukturmassnahmen durchzuführen. Darin enthalten sind auch weitere Mittel für die 2011 begonnene Sanierung der Zulaufstrecke Montenegro – Guaporé – Passo Fundo – Gaurama – Marcelino Ramos, sowie Mittel zur Prüfung der Brücken auf der eigentlichen Contestado Bahn von Marcelino Ramos nach Porto União da Vitória. Ebenfalls 2012 beginnt die Beschaffung von Schwellen für den Abschnitt Mafra – Porto União da Vitória, denn auf dieser Strecke müssen über 70% aller Schwellen ausgewechselt werden. Messungen der Tunnels südlich von Porto União da Vitória haben ergeben, dass alle gängigen Fahrzeuge die Strecke befahren können. Mit den Gemeinden haben Verhandlungen begonnen, um illegale Bauten, die näher als 15 Meter vom Geleise stehen, abzureissen und deren Bewohner umzusiedeln, die betrifft immerhin rund 300 illegale Bauten. Darüber hinaus hat man begonnen die Bevölkerung entlang der ganzen Contestado Bahn über das Verhalten im Bezug auf den Bahnverkehr zu informieren und in der Doppelstadt Porto União/União da Vitória begann man die noch immer vorhandenen Blicklichtanlagen an den Bahnübergängen neu an die elektrische Versorgung anzuschliessen. Arbeiten an der Zubringerstrecke Cruz Alta – Passo Fundo in Rio Grande do Sul haben ebenfalls begonnen. Dies, um einen direkten Transportkorridor von (Uruguay) Santana do Livramento – Cacequí – Santa Maria – Cruz Alta – Marcelino Ramos – Mafra – São Paulo zu schaffen, wofür die Sanierungsarbeiten an der Strecke Santana do Livramento –Cacequí bereits relativ weit fortgeschritten sind. In einigen Orten, so besonders in Herval d'Oeste berät man über Massnahmen zum Hochwasserschutz, da hier regelmässig die Strecke überflutet wird, was, so wurde erst jetzt bekannt, regelmässige Fahrten des ABPF Dampfzuges über die Gesamtstrecke unmöglich machte. Vor Sonderfahrten sind jedes Mal Inspektionen durchzuführen, was diese Charterzüge so teuer macht. Das Unternehmen Serra Verde Express, Betreiber des Personenzuges Curitiba – Morretes – Paraguá hat 2011 den Antrag gestellt innerhalb der Doppelstadt União da Vitória/Porto União einen touristischen Bahnverkehr einzurichten. Man will mit einer historischen Komposition den Abschnitt vom Gleisende an der Brücke über den Rio Iguaçu, wo einst der Bahnhof União da Vitória stand, vorbei am ehemaligen Standort des Bahnhofes Porto União und durch den seit 1942 bestehenden Bahnhof Porto União da Vitória bis zum etwas südlich liegenden Güterbahnhof über etwa 2 km Länge einen Touristenzug verkehren lassen. Obwohl die ganze Fahrt nur durch Stadtgebiet führt, wird sie in Brasilien als einzigartig bezeichnet, denn auf der ganzen Länge bildet das Bahngleis die Grenze zwischen den Bundesstaaten Paraná und Santa Catarina, was besonders in der Geschichte des Landes von Bedeutung ist. Heute liegt im beidseitig der Grenze liegenden, absolut symetrisch gebauten Gemeinschaftsbahnhof der beiden Städte nur das mittlere Gleis, welches genau die Grenze bildet. Da Santa Catarina ja schon seit

dem Gutachten von AIFFLA auf der Erhaltung der ganzen Infrastruktur besteht, sind sogar die beiden Bahnübergänge des Gleises vom Gemeinschaftsbahnhof bis vor die Brücke über den Rio Iguaçu vollständig und betriebsfähig erhalten geblieben. Die Brücke selber, die Bestandteil der Strecke nach Irati war, ist schon von der ehemaligen Baundesbahn RFFSA zur Strassenbrücke umgebaut worden. Im Projekt wird jedoch bereits davon gesprochen in einer weiteren Etappe den Touristenzug über den Güterbahnhof hinaus bis Engenheiro Eugênio de Mello und Achilles Stenghel (ingesamt 20 km weit) verkehren zu lassen, da die Strecke durch mehrere Tunnels, durch tiefe Felseinschnitte und vorbei an sehenswerten Wasserfällen führt und unterwegs mehrmals gute Ausblicke über die Wälder und teilweise landwirtschaftlich genutzten Gebiete bietet. Dieser Streckenabschnitt wurde erst am 14.03.1950 eröffnet und ersetzt einen weiter westlich verlaufenden, ungünstigeren Streckenverlauf. Zwischen Porto União da Vitória und Engenheiro Eugênio de Mello fanden bereits 2007 und 2008 einige öffentliche Fahrten mit der Dampflok des Zuges, der zwischen Marcelino Ramos und Piratuba verkehrt, statt.

Einen weiteren Auftrieb wird die Contestado Bahn durch staatliche Investitionen erhalten. Am 11.02.2012 hat die Bundesregierung beschlossen an die Betreiber der Touristenzüge 500Mio. Reais für Investitionen auszahlend. Dies, nachdem dieses Segment grosse Zuwachszahlen aufweist. So wurden 2010 3,5Mio. Passagiere mit diesen Zügen befördert, 2011 waren es bereits 5Mio.! Man rechnet in den Jahren mit Fussballweltmeisterschaft und mit Olympiade mit bis zu 10Mio. Reisenden. Unter den zu fördernden Touristenbahnen wird ausdrücklich auch der Trem do Contestado erwähnt. Ob es sich dabei um Fahrten über die ganze Strecke, oder über weitere Abschnitte handeln wird, ist im Moment noch nicht bekannt. Aber kann immerhin betonen, dass Dank AIFFLA die Strecke nie abgebaut wurde und nun eine neue Zukunft vor sich hat.

## PERU

Von der Tacna-Arica Bahn ist nichts neues zu berichten, sie verkehrt aber immer noch. Hingegen wurden von staatlicher Seite hochfliegende Pläne geäussert. So plant man eine Hochgeschwindigkeitsstrecke entlang der ganzen Küste Perus von Tumbes im Norden nach Tacna im Süden.

Im Grunde unterstützt AIFFLA Bahnprojekte. Doch muss es ein TGV oder Shinkansen sein? Eine doppelspurige Hauptstrecke für gemischten Betrieb, um Personen und Güter zu befördern würde den grössten Sinn ergeben. Sie könnte teilweise etwas preiswerter trassiert werden, würde genauso viele Arbeitsplätze schaffen, wäre jedoch um einiges billiger und könnte tiefere Tarife für Güter und Passagiere anwenden, wodurch volkswirtschaftlich der grösste Nutzen erbracht würde. Dabei wäre es natürlich wünschenswert, wenn auch die Bahn von Tacna nach Arica und die bestehenden Bahnen in die Anden mit eingebunden würden. Eine spätere Verlängerung nach Ecuador wäre ausserdem sinnvoll, um einen leistungsfähigen Transportkorridor entlang der Pazifikküste zu schaffen. Dies wäre ein echter Schritt zur, von allen Politikern beschworenen Integration Südamerikas.