

# AIFFLA

## INFO



Ausgabe: Nummer 3  
Datum: März 2013

AIFFLA PR Manager: Samuel Rachdi  
Im oberen Gern 52, CH-8409 Winterthur, Schweiz  
[www.aiffla.com](http://www.aiffla.com)  
[PR-RP@aiffla.com](mailto:PR-RP@aiffla.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 21. April 2013

Am Sonntag 21. April 2013 findet die Generalversammlung der Genossenschaft AIFFLA statt, diesmal im Fahrplancenter in Winterthur.  
Siehe separate Einladung.

### LOCOBREQUE PARANAPIACABA

Das Projekt LocoBreque Paranapiacaba wurde von Seiten AIFFLA aufgegeben, nachdem aus Brasilien kein weiterer Fortschritt zu vermelden war. An der Generalversammlung des FLB wurde beschlossen, dass AIFFLA die dafür zweckgebundenen CHF 5000.00 zur Förderung anderer historisch-touristischer Bahnbetriebe in Brasilien verwenden darf. AIFFLA wird in der kommenden Zeit nach unterstützungswürdigen Projekten ausschau halten. In Frage kommen zum Beispiel Instandsetzungen von Dampflok bei der Campinas – Jaguariúna Bahn, bei ABPF in Cruzeiro oder anderen Betrieben, die in der Regel ABPF unterstellt sind.

### CHILE

Die Meterspurbahn Talca – Constitución, die 2001 durch AIFFLA von der Stilllegung bewahrt wurde, erfreut sich immer grösserer Beliebtheit. Im Sommer 2012/13 wurden zusätzliche Ausflugszüge an Sonntagen zwischen Talca und González Bastias gefahren. Ausserdem findet neu jedes Jahr ein „Día del Ramal“ statt, in deren Rahmen in der Regel in Corinto oder Curtiduría Veranstaltungen stattfinden, zu welchen ab Talca Extrafahrten angeboten werden. An diesen Veranstaltungen bieten Anwohner der Strecke Handarbeiten und Spezialitäten aus ihren Orten an. Die Veranstaltungen werden sehr gut besucht und helfen der ländlichen Bevölkerung zu zusätzlichen Einkommen und die Bahnfahrten gehören untrennbar dazu, was wiederum zusätzliche Passagiere bringt.

### URUGUAY

AIFFLA wurde wieder aktiv in Uruguay. Dazu muss etwas weiter ausgeholt werden. In Buenos Aires standen

über längere Zeit zahlreiche „Wadloper“ Triebwagen nach ihrer Ankunft aus den Niederlanden im Hafen. Sie waren ursprünglich für den S-Bahnbetreiber Trenes de Buenos Aires, TBA, bestimmt. Da TBA jedoch nach den verheerenden Unfällen in Flores und Once (und anderen) die Bahnbetriebskonzession entzogen wurde, war für längere Zeit unklar, was aus diesen Triebwagen werden sollte. Es gab sogar die Meldung, dass die Wadloper zurück in die Niederlande gehen sollen. Da TBA bereits Präsentationsfahrten mit anderen, identischen Fahrzeugen in Uruguay absolvierte, war bekannt, dass die Wadloper für den Personenverkehr in Uruguay geeignet wären. So setzte sich AIFFLA mit dem Staatspräsidenten Uruguays, José Mujica, in Verbindung, damit dieser mit der argentinischen Regierung diesbezüglich Kontakt aufnehmen soll. Doch nur kurze Zeit später, wurden die Triebwagen aus dem Hafen Buenos Aires an die Firma Emepa übergeben. Leider ist unbekannt, ob diese Wadloper jemals in Betrieb genommen werden. Jene, die von TBA bereits im Langstreckenverkehr eingesetzt wurden stehen inzwischen im Bahnhof Pilar abgestellt und weisen immer mehr Vandalismusschäden auf.

Mit dem Kauf dieser Triebwagen wäre eine grundlegende Verbesserung des Regionalverkehrs um Montevideo möglich gewesen, da sowohl die Menge an Fahrzeugen, als auch deren Kapazität ausreichend gewesen wäre. Unsere Partnergenossenschaft Trenes del Uruguay, TDU, könnte diesen Verkehr durchführen. Doch von Seiten der Regierung Uruguays wurde nicht weiter darauf eingegangen.

Die Umorganisation der Staatsbahn AFE läuft noch immer, wenn auch sehr langsam. AFE hat inzwischen TDU auf ein Schreiben geantwortet, in welchem TDU die Genehmigung zur Durchführung von Personenverkehr auf der Strecke Montevideo – Minas angefragt hatte. Aus diesem Schreiben ging hervor, dass AFE nicht mehr für solche Bewilligungen zuständig sei und diese nun beim zuständigen Nationalen Departement eingeholt werden müssen. TDU hat auch umgehend dort und beim Transportministerium Anfragen gestartet. In der Zwischenzeit hat AFE in Schweden fünf gebrauchte Triebwagen der Serie Y1 gekauft, die in den kommenden Monaten nach Uruguay kommen (die Anträge zur Erlassung der Einfuhrsteuern und der Hafengebühren hat AFE Anfang Februar gestellt) und damit soll der Verkehr nach Florida und Victor Sudriers, beide

Ende Mai 2012 eingestellt, wieder aufgenommen werden. Diese Triebwagen sollen jedoch auch den noch bestehenden Verkehr mit lokbespannten Zügen zwischen Montevideo und 25 de Agosto ersetzen, was angesichts der geringen Kapazität der Y1 Triebwagen nicht machbar ist.

TDU ist inzwischen in Verhandlungen mit der Departementsregierung in San José, denn auch dorthin hat AFE den Verkehr eingestellt und wird ihn nicht wieder aufnehmen. Aus San José kamen auch schon sehr positive Signale.

TDU hat noch immer Angebote für Triebwagen vorliegen. Insgesamt können aus den USA 8 Budd Dieseltriebwagen erworben werden, wobei je 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, die Verhandlungen laufen und hängen auch vom Ausgang der Verhandlungen mit dem Transportministerium ab.

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?

## **PERU**

Nun ist es offiziell. Die Bahnstrecke Tacna (Peru) – Arica (Chile) wird saniert, um den Betrieb wieder aufzunehmen. Vorerst stehen 6Mio. Nuevos Soles (etwa 2,25 Mio. US\$) zur Verfügung, die für die dringendsten Reparaturen an der Strecke ausreichen. Zudem soll von der Huancayo – Huancavelica Bahn ein von 914 auf 1435 mm umgespurter Triebwagen übernommen werden, da eine weitere Reparatur der sehr alten vorhandenen Fahrzeuge kaum mehr möglich sei.

David Sorg (FLB/AIFFLA) hat auf diese Meldungen hin, mit Verantwortlichen in Peru den Kontakt aufgenommen und die Aktivitäten wurden bestätigt. Proinversión, für die Finanzierung zuständig, hat dabei auch betont, dass auch auf die von David Sorg erstellte Studie zurückgegriffen werde. Einmal mehr zeigt sich, dass die Meinung von AIFFLA durchaus berücksichtigt wird.

Bei der Zentralbahn Lima – Huancayo wurde die Verwaltung des Touristenzuges wieder an zwei frühere Personen übergeben, welche vor 10 Jahren bereits einmal diesen Zug beinahe stilllegten. Erst ein Alternativprojekt von AIFFLA zusammen mit einem lokalen Reisebüro in Huancayo, mit einem gewissen Druck auf Aktionäre der Ferrocarril Central führten zu einem Umdenken und der Zug wurde nach einer teilweisen Modernisierung erfolgreich weiterbetrieben. Auch 2012 fanden 13 Hin- und Rückfahrten, alle ausgebucht, statt. Doch die „neue“ Führung hat für 2013 die Zahl der Fahrten auf gerade noch 6 reduziert, ohne Nennung von Gründen und überdies wurden die Daten nachträglich noch geändert. Dies hatte die Verbindung vor 10 Jahren bereits fast zerstört. Damals stand AIFFLA

kurz davor den Zug sogar selber zu betreiben. Unter den neuen Bedingungen, wird AIFFLA die Entwicklung wieder ganz genau beobachten.

2012 wurde der Bahnhof Lima Desamparados 100 Jahre alt. Zu diesem Anlass führte Koki Zelaya eine sehr gut besuchte Ausstellung mit Bildern und Modellen der Zentralbahn in den Räumlichkeiten des heute als Bibliothek genutzten Bahnhofes durch. AIFFLA und FLB unterstützten den Anlass mit Werbung und finanziellen Zuwendungen.

## **EL SALVADOR**

Im August 2012 stellte die Staatsbahn FENADESAL den letzten Personenverkehr zwischen San Salvador und Apopa ein. Die zwei werktäglichen Zugpaare wurden sehr gut genutzt (fast 800'000 Passagiere im Jahr) doch Sicherheitsbedenken führten zu diesem Entschluss. Die Gleisanlagen dieser Strecke sollten dringend saniert werden. Die staatliche Infrastrukturbehörde CEPA möchte dabei sogar die Spurweite von 914 auf 1435 mm ändern. Bekannt ist jedoch auch, dass die Finanzen des Landes sehr beschränkt sind und eine zusätzliche Verschuldung des Staates verheerende Folgen hat. Deshalb sammelt AIFFLA mit Hilfe des FLB-Mitgliedes Pedro Posada aus Genève, der gute Kontakte mit El Salvador hat, Fakten zur Sanierung der bestehenden Bahn. Nach ersten Schätzungen könnte die 12 km lange Strecke nach Apopa für etwa 2Mio. US\$ saniert werden, etwa eine weitere Million müsste in die Sanierung einiger Loks und Wagen investiert werden, damit wäre ein Vorortsverkehr mit einer Kapazität von über 2Mio. Passagieren im Jahr zu realisieren. Ein wichtiger Schritt, denn über die Hälfte der Bevölkerung des Landes, oder fast 4Mio. Menschen, leben im Bereich der Hauptstadt und ein besserer Nahverkehr ist dringend nötig. Schon der bis 2012 verkehrende Zug war mit etwa 30 Km/h schneller als die Busse, die im Stau standen. Der Fahrpreis der Bahn lag mit US\$0.10 erheblich unter jenem der Busse, in einem Land mit Tageseinkommen von oftmals unter US\$4.00 ein wesentlicher Aspekt.

Nun hat die spanische Firma Tramrail (aus Renfe und ex-FEVE) CEPA einen Vertrag zum Bau eines Tram-Train Netzes in San Salvador und separater Güterbahnen zu den Häfen unterbreitet. Das Projekt wird alle finanziellen Möglichkeiten des Landes sprengen und die Züge werden Tarife aufweisen, welche durch weite Teile der Bevölkerung nicht bezahlt werden können. Deshalb wird AIFFLA weiterhin die Situation genau beobachten und ein Alternativkonzept ausarbeiten, wofür P. Posada weiterhin aktiv sein wird. In den kommenden Monaten wird dazu auch ein Blog auf Internet erstellt.

## **WEITERE MELDUNGEN**

### **PARAGUAY**

Die Entwicklung in Paraguay wird von AIFFLA weiterhin genau analysiert. Das schweizerisch-österreichisch-deutsche Projekt, welches Investitionen von vielen hundert Millionen von Dollars vorsieht, wird immer unrealistischer. Der Staat geht mit dem Bau der Ñu Guazú Autobahn selber gegen die Bahn vor und das koreanische Projekt einer Meterspurbahn in Ost-West-Richtung durch den Süden des Landes hat die grössten Chancen zur Verwirklichung.