

# EL TREN PANAMERICANO 2007

Ein Projekt der  
Genossenschaft  
AIFFLA



Vom Pantanal zum Pazifik,  
dreimal über die Anden,  
in einem Zug

## Information Nr. 2

Dezember 2005 – Februar 2006

### Neues zum Fahrzeug

Der Ferrobús (Schienenbus) steht in der Eisenbahnwerkstätte von Cochabamba. Das Fahrzeug und sein Anhänger wurden 1978 von der deutschen Firma Ferrostaal geliefert. Eine genaue Untersuchung ergab folgendes:

Der Wagenkasten ist in bestem Zustand und alle notwendigen Karosseriearbeiten wurden weitgehend ausgeführt. Die Drehgestelle sind in gutem Zustand, nur an einem Drehgestell des Acoplado (Anhängewagens) befindet sich aus unerfindlichen Gründen eine „fremde“ Achse. Da die Staatsbahn-Verwaltung in La Paz jedoch noch ausreichend Originalachsen am Lager hat, ist es eine Kleinigkeit, hier wieder eine passende Achse einzubauen.

Der erste Anblick des Fahrzeuges in der Werkstätte täuscht, denn es ist hier gut geschützt untergebracht. Die Fensterrahmen, Fenster, Türen und Sitze sind alle ausgebaut, aber vollzählig vorhanden und sicher weggeschlossen. Ebenfalls ausgebaut ist der Originalmotor der Marke „Cummins“. Er ist nicht mehr zu gebrauchen und muß durch einen neuen Motor ersetzt werden. Die Elektroinstallationen sind ebenfalls noch vollständig vorhanden. WC und Kücheneinrichtung sind ausgebaut, müssen jedoch ersetzt werden.

Dies zeigt auch schon, was an Reparaturen und Arbeiten anfällt: Ersatz des Motors durch einen Volvo Motor, Revision der Drehgestelle, Außenanstrich, Neue Innenverkleidung und neue Bodenbeläge, Einbau der vorhandenen Fenster, Türen und Sitze, wobei die Sitze wahrscheinlich neue Bezüge bekommen müssen. Einbau einer Heizung/Klimaanlage und eines Lautsprechersystems. Einbau einer Chemietoilette und einer neuen Kücheneinrichtung, sowie eines Kühlschranks im Vorratsraum.



Der Ferrobús mit seinem Acoplado (Beiwagen, im Hintergrund) in der Werkstätte von Cochabamba; Foto: P. Lais

Je nach den Anforderungen der Bahnen der Nachbarländer sind eventuell noch kleinere Anpassungen an der Außenbeleuchtung usw. notwendig. Dies wird noch abgeklärt.

Über die Kosten kann im Moment noch nichts gesagt werden. AIFFLA Präsident Peter Lais wird im März 2006 bei seiner erneuten Reise nach Bolivien mit Fachleuten der ENFE den detaillierten Kostenvoranschlag ausarbeiten.

### Aktuelles von der Reiseroute

Nach aktuellen Meldungen sind alle Strecken betriebsbereit, welche der Tren Panamericano befahren soll, wenn auch

manchmal mit einigen Einschränkungen (Langsamfahrstellen).

Werfen wir doch einen kurzen Blick auf die über 4000 km lange Strecke:

#### Brasilien

Zwischen Campo Grande und Corumbá gehen die Renovationsarbeiten an der Strecke voran, obwohl der Konzessionär Brasil Ferrovias wirtschaftlich in Schwierigkeiten steckt. Eine eventuelle Übernahme dieser Strecke durch die Companhia Vale do Rio Doce wird in Brasilien bereits diskutiert, dies könnte für die Infrastruktur sogar vorteilhaft sein.

In Bolivien hat sich in jüngster Zeit wenig verändert.

In Nordargentinien, besonders entlang der Strecke Pocitos – Embarcación, haben lang anhaltende Niederschläge die Straßen unterbrochen, doch die Eisenbahn ist unbeschädigt. Bei Embarcación ist die Brücke der Hauptstraße über den Rio Seco eingestürzt, wodurch der Nordosten der Provinz Salta auf der Straße nicht mehr erreichbar ist. Ganz unbürokratisch hat die Provinzregierung von Salta auf einem 3 km langen Streckenstück, welches die Bahnbrücke über den Rio Seco umfaßt, den Personenverkehr wieder zugelassen. Verwendet wird dafür ein 1938 in Ungarn gebauter Dieseltriebwagen der Marke Ganz. Rund 4000 Personen werden damit jeden Tag auf die andere Seite des Flusses gefahren. Die Provinz will sogar eine Lokomotive mit Wagen einsetzen. Es gibt zwar Widerstände aus Buenos Aires, doch einmal mehr hat sich gezeigt, dass diese Strecke offen ist.

Etwas Sorgen bereitet die 400 km lange Strecke der Arica – La Paz - Bahn, die bereits seit 4 Monaten nicht mehr befahren wurde. Die Verwaltung dieser Bahn ist mit über 1Mio. Euro verschuldet und nicht mehr zahlungsfähig. Diese Strecke kann aber nicht stillgelegt werden, da Chile vertraglich verpflichtet ist, den Zugang zum Hafen Arica für Bolivien immer offen zu halten. Unter Umständen kommt es zu einer Verstaatlichung, wodurch die Staatsbahn EFE Vertragspartner von Tren Panamericano würde.

### Wer unterstützt den Tren Panamericano?

Der Tren Panamericano wird in erster Linie das erste umfassende Projekt der neu gegründeten Internationalen Genossenschaft zur Förderung der Eisenbahnen in Lateinamerika AIFFLA sein. Natürlich wird er weiterhin vom Verein Freunde Lateinamerikanischer Bahnen unterstützt. Die beiden Reiseveranstalter Comet Reisen AG aus Zürich ([info@cometreisen.ch](mailto:info@cometreisen.ch)) und Inti Tours e.K. aus Deggingen ([info@inti-tours.de](mailto:info@inti-tours.de)) beteiligen sich ebenfalls am Aufbau. Für die technische Beratung darf das Projekt auf Herrn Dieter Hauss aus Frankfurt zählen, der seine beruflichen Erfahrungen bei der Nationalbahn Boliviens einbringt.

Sehr groß ist die Zustimmung und teilweise auch Unterstützung aus Bolivien selber. Allerdings ist kaum mit finanzieller Hilfe zu rechnen, da dem Land die notwendigen Mittel fehlen. Die erste Stelle, die davon mit Begeisterung erfuhr, war das Vizeministerium für Tourismus der Republik Bolivien. Von Seiten der Nationalbahn ENFE bekommt das Projekt große Unterstützung durch die Herren Moises Guzmán, dem Präsidenten der ENFE und Ingeniero Fernando Pinto, Verantwortlicher der ENFE in Cochabamba. Bei den beiden aktiven bolivianischen Bahnunternehmen finden wir ebenfalls Unterstützung, so bei Ferroviaria Oriental durch Daniel Flores, Jefe de Pasajeros und bei Ferrocarril Andino durch José Taborga, Gerente de Pasajeros.

Aus dem Bereich Tourismus trägt Jean-Jacques Valloton, Inhaber von Turismo Balsa, einer der größten Incoming-Agenturen des Landes, das Projekt mit. Eine weitere wichtige Person ist Alejandro Rosa von Cinema Ventura, welche auch hinter dem Tren Panamericano steht.

Im weiteren sind auch die Verbände der pensionierten Eisenbahner Boliviens sehr an diesem Projekt interessiert und haben aktive Mithilfe angeboten.

Mit der nächsten Vorbereitungsreise von Peter Lais nach Südamerika im März 2006 werden auch entsprechende Kontakte nach Brasilien geknüpft. So wird das Projekt der Brasilianischen Vereinigung der Betreiber von touristischen Zügen ABOTTC vorgestellt und ein Treffen mit Mitgliedern der Regierung des Staates Mato Grosso do Sul ist ebenfalls vorgesehen. In späteren Schritten müssen auch Kontakte mit den Bahnen in Argentinien und Chile geknüpft werden, um die Streckenbenützung zu regeln.

## Wo wird der Tren Panamericano vorbeikommen?

### Kurze Einblicke in die durchfahrenen Regionen

#### Mato Grosso do Sul – Brasilien

Ausgangspunkt der Reise wird die außerhalb Brasiliens nicht sehr bekannte und 1899 gegründete Stadt Campo Grande sein. Campo Grande zählt heute 650'000 Einwohner und ist seit 1977, als Mato Grosso do Sul von Mato Grosso abgetrennt wurde, die Hauptstadt dieses 358'158 km<sup>2</sup> großen und 2'075'000 Menschen zählenden Staates mit seinen 77 Gemeinden. Reich sind die wenigsten Menschen hier: 40% haben keine regelmäßig bezahlte Arbeit, 31% haben nur 100 bis 200 US\$ im Monat um zu überleben, jeder 4. Einwohner hat ein Einkommen zwischen 200 und 1000 US\$ und nur gerade 4% zählen zur Oberschicht mit Einkommen über 1000 US\$. Doch immerhin haben rund 90% der Bevölkerung Zugang zu Trinkwasser und 95% aller Behausungen sind ans Stromnetz angeschlossen. 69% aller Familien leben im eigenen Haus oder der eigenen Wohnung und die Alphabetisierungsrate liegt bei beachtlichen 86%.

Weitere wichtige Gemeinden sind:

Corumbá, bereits 1778 gegründet, da dieser Ort mit dem Schiff über den Rio Paraguay erreichbar war, ist heute der wichtigste Grenzübergang zwischen Brasilien und Bolivien und zählt 90'000 Einwohner.

Die größten Gemeinden im Pantanal sind Aquidauana, 1892 gegründet, mit 41'000 und Miranda mit 21'000 Einwohnern. Miranda wurde 1871 gegründet.

Wesentlich zur Entwicklung von Mato Grosso do Sul trägt die Eisenbahn bei, welche von zwei Seiten her erbaut wurde.



1912 erreichten die Schienen von São Paulo her über den Rio Paraná matogrossenser Gebiet und schon zum Ende jenes Jahres kam der erste Zug nach Campo Grande. Ebenfalls ab 1912 wurde die Bahnstrecke Porto Esperança – Campo Grande erbaut, beide Bahnen wurden 1914 miteinander verbunden; und sie gingen 1917 in der Gesellschaft Noroeste do Brasil auf. 1940 wurde auch die

305 km lange Zweiglinie von Indubrasil (westlich von Campo Grande) nach Ponta Porã eröffnet, allerdings wurde sie nie wie vorgesehen nach Paraguay verlängert. Erst 1952, als mit brasilianischer Hilfe die bolivianische Bahnstrecke Santa Cruz de la Sierra – Quijarro erbaut wurde, bekam auch Corumbá mit der Zweigstrecke ab Agente Inocência Bahnanschluß. Die rund 900 km lange Hauptstrecke vom Rio Paraná bis Corumbá weist sehr viele Brücken auf, da der ganze Staat von vielen Bächen und Flüssen durchzogen wird. Mitte der 1950er Jahre wurden die Bahnstrecken in die Bundesbahn RFFSA integriert und 1996 als erste Bundesbahnlinien privatisiert, wobei das Privatunternehmen Novoeste die Linie nach Ponta Porã stilllegte. Mit Hilfe des Staates läuft zur Zeit

eine umfangreiche Sanierung der Strecke (siehe Bild auf dieser Seite), obwohl das Gütervolumen heute wesentlich unter jenem der RFFSA liegt. Auf dem 460 km langen Abschnitt Campo Grande – Corumbá soll nach dem Willen des Staates Mato Grosso do Sul der touristische und soziale Bahnverkehr wieder aufgenommen werden, nachdem die Stilllegung der Personenzüge vor 10 Jahren zu einer sehr starken Abwanderung besonders aus den kleineren Orten an der Strecke geführt hatte. Allerdings verlor Campo Grande den alten Bahnhof im Stadtzentrum, als im Jahre 2004 eine Umgehungsstrecke in Betrieb genommen wurde, welche die zahlreichen Bahnübergänge und den kurvenreichen Verlauf durch die Stadt eliminiert.

Der erwähnte Streckenabschnitt westlich von Campo Grande führt durch den 90'000 km<sup>2</sup> großen Pantanal (etwa 2,25 x die Schweiz), das größte Überschwemmungsgebiet der Welt. In der Regenzeit (etwa November bis März) füllt sich die riesige Ebene, alle Bäche, Flüsse und Seen treten über die Ufer. Zum Ende der Regenzeit läuft das Wasser sehr schnell ab in die Flusssysteme des Amazonas im Norden und des Rio Paraguay im Süden. Dieser Wasserreichtum und eine durchschnittliche Temperatur um die 30°C haben das Pantanal zu einem der größten Biotope der Welt gemacht.



Rund 300 Fischarten tummeln sich in den Gewässern, darunter der bekannte Piranha (siehe Bild). Unzählige Kaimane, Giftschlangen, Capivaras (große Meerschweinchen), Insekten aller Arten und Größen bevölkern

diese einmalige Landschaft; und wenn im März der Wasserstand abrupt fällt, kommt es vor, dass die Fische in den Astgabeln der Bäume hängen bleiben! Der Pantanal wurde von der UNESCO zum Welterbe der Menschheit erklärt und steht deshalb auch unter internationalem Schutz.

Doch von der Natur alleine leben die Menschen nicht in diesem Staat. Zwar wird der Pantanal durchaus auch landwirtschaftlich genutzt, nämlich als Weidegrund, auf welchen rund 18-20Mio. Rinder grasen. Daneben spielt der Tourismus, besonders der Ökotourismus, eine zunehmende Rolle im Pantanal. Waldwirtschaft existiert im Osten des Staates und Ackerbau (Zuckerrohr, Soja, Baumwolle, Maniok, Hirse, Getreide, Bohnen, Kaffee und vieles mehr in den südlichen Gebieten.

Am Monte Urucúm, im Gebiet der flächenmässig größten Gemeinde (über 65'000 km<sup>2</sup>) Corumbá, werden Mangan (zweitgrößte Lagerstätte der Welt), Eisen, Kalk und Marmor abgebaut. Diese Produkte werden zum Teil auch in Corumbá verarbeitet; und außerdem befindet sich hier auch verarbeitende Industrie für landwirtschaftliche Produkte. Dies alles macht die Gemeinde Corumbá zum wirtschaftlichen Zentrum des Staates.

Im Namen Corumbá kommt aber auch die Vergangenheit Brasiliens zum Vorschein, denn das Wort heißt in der Sprache der Ureinwohner, den Tupí-Guaraní Indianern, „sehr weit entfernter Ort“.

In Corumbá verläßt der Tren Panamericano schließlich Brasilien, um nach wenigen Kilometern die bolivianische Grenzstadt Quijarro zu erreichen.

In der nächsten Ausgabe erfahren Sie Wissenswertes über den Osten Boliviens.

**EL TREN PANAMERICANO 2007**, das Infoblatt Nummer 3 erscheint etwa im April oder Mai 2006.

### Interesse am Tren Panamericano?

Interessenten melden sich bei :

Peter Lais (Präsident Genossenschaft AIFFLA)

[peter-lais@hispeed.ch](mailto:peter-lais@hispeed.ch) oder

den beiden beteiligten Reiseunternehmen (im Text auf Seite 1) oder bei der Redaktion dieses Blattes:

Fahrplancenter, Samuel Rachdi, Bahnhof,

CH-6422 Steinen, [info@fahrplancenter.com](mailto:info@fahrplancenter.com)