

Eisenbahnen Railways Ferrovie Ferrocarriles Caminhos de Ferro Chemins de fer Spoorwegen Järnvägar Jernbane GRATIS/FREE/GRATUIT  
Nur auf pdf only seulement uniquement

Lateinamerika Afrika Asien Nordamerika Welt - América Latina África Asia América del Norte Mundo - Amérique Latine Asie Afrique Monde -  
Latinamerica Africa Asia North America World - **EHEMALS/FORMER FAHRPLANCENTER NEWS, Volta o Trem, AIFFLA Info**

## **ARGENTINA**

### **EMERGENCIA FERROVIARIA**

### **EISENBAHN-NOTSTAND / RAILWAY EMERGENCY**

### **STILLEGUNG! / CLOSURE!**

Nachdem bereits vor wenigen Wochen die Zahl der Züge zwischen Buenos Aires Once und Bragado von vier auf drei Zugpaare reduziert wurde, in dem der Zug nach und von Pehuajó an den Zug Buenos Aires – Bragado gehängt wurde, wird nun der wöchentliche Zug Buenos Aires – Pehuajó per 01. November 2024 stillgelegt.

Der Frust in den betroffenen Gemeinden Nueve de Julio, Carlos Casares und Pehuajó ist gross. Denn bereits 2015 wurde diese Verbindung stillgelegt, nachdem Ferrobaires alle Strecken stilllegen musste. 2022 wurde nach vielen Anstrengungen auch von Seiten der drei genannten Gemeinden, der Verkehr mit einem Zugpaar (Freitag ab Buenos Aires, Sonntag ab Pehuajó) wieder aufgenommen und die Züge wurden sehr rege genutzt. Noch unter der Regierung Fernández war geplant die Strecke über Pehuajó hinaus nach Catriló und General Pico in der Provinz La Pampa aufzunehmen. Doch die Sanierung des schlechtesten Abschnittes von Pehuajó bis Trenque Lauquén konnte vor dem Regierungswechsel nicht mehr abgeschlossen werden.

Die ersten Anzeichen traten auf, nachdem bei der letzten Tarifierhöhung der Bahntarif über jenen der Busse angehoben wurde, wobei die Busgesellschaften auf dieser Linie gute Subventionen bekommen – von einer Regierung die behauptet Zuschüsse abzuschaffen. Dies führte zwangsläufig zu einem Rückgang der Bahnpassagiere, denn die Menschen müssen ohnehin jeden Peso dreimal umdrehen. Verständlich ist aber die Reaktion eines Lokalpolitikers gegenüber der regionalen Presse, der den Staatspräsidenten jetzt als „verrückt“ bezeichnet hat.

*After the number of trains between Buenos Aires Once and Bragado was reduced from four to three pairs of trains a few weeks ago by attaching the train to and from Pehuajó to the Buenos Aires - Bragado train, the weekly Buenos Aires - Pehuajó train will now be eliminated on November 1, 2024. The frustration in the affected municipalities of Nueve de Julio, Carlos Casares and Pehuajó is great. This connection was already closed in 2015 after Ferrobaires had to close all routes. In 2022, after many efforts on the part of the three communities mentioned, traffic with a pair of trains (Friday from Buenos Aires, Sunday from Pehuajó) resumed and the trains were well used. Under the Fernández government, it was still planned to extend the route beyond Pehuajó to Catriló and General Pico in the province of La Pampa. But the rehabilitation of the worst section from Pehuajó to Trenque Lauquén could not be completed before the change of government. The first signs appeared after the last fare increase, raising the rail fare above that of the bus, with the bus companies on this route receiving good subsidies - from a government that claims to abolish subsidies. This inevitably led to a decline in rail passengers, because people have to think twice about every peso anyway. But the reaction of a local politician to the regional press, who has now described the President as "crazy", is understandable.*

### **CHACO?**

Trenes Argentinos betreibt zwei Bahnstrecken mit Personenverkehr in der Provinz Chaco. Eine führt über 187 km von

Presidencia Roque Sáenz Peña nach Chorotis mit 16 Zwischenhalten, der Triebwagen verkehrt täglich in knapp 6 Stunden je Richtung.

Die zweite Strecke führt über 147 km von Cacuí nach Los Amores mit 14 Zwischenhalten und daran hängt auch noch der Vorortsverkehr der Hauptstadt des Chaco, Resistencia, mit gerade mal 2 Zugpaaren Montag bis Freitag. Der Triebwagen nach Los Amores verkehrt 6x in der Woche. Der einst recht gute Vorortsverkehr in Resistencia wurde nicht wieder vollumfänglich aufgenommen, obwohl die Sanierung von Cacuí bis Puerto Tirol abgeschlossen wurde.

Die beiden Langstrecken-Triebwagen erschliessen abgelegene Dörfer die in den allermeisten Fällen gar nicht, oder nur bei trockenem Wetter auf der "Strasse" (meist nur Pisten in der Steppe) erreichbar und deshalb für die Bevölkerung lebenswichtig sind. Aber die regionale Betriebsführung der Bahn bezeichnet die beiden Strecken als "Verlustgeschäft" und der neue aus Buenos Aires hergesandte Betriebsleiter unternimmt nichts, um Verbesserungen vorzunehmen. Im Gegenteil: im Oktober 2024 wurden 5 Schrankenwärter und drei weitere Eisenbahner fristlos entlassen – ohne weitere Begründung. Nun befürchten die übrigen Bahnangestellten im Chaco, dass sie auch bald entlassen werden und es zur Stilllegung beider Strecken kommen wird.

Ein solcher Schritt wird nicht nur für die direkt betroffenen Eisenbahner, sondern für die Bevölkerung der bedienten Orte verheerend sein. Die Abwanderung in die Slums der Grossstädte wird damit einmal mehr verstärkt.

*Trenes Argentinos operates two passenger rail lines in the province of Chaco. One runs 187 km from Presidencia Roque Sáenz Peña to Chorotis with 16 stops, the railcar runs daily in just under 6 hours in each direction.*

*The second line runs 147 km from Cacuí to Los Amores with 14 stops, and the suburban service to the capital of the Chaco, Resistencia, is also connected to it, with just two pairs of trains Monday to Friday. The railcar to Los Amores runs 6 times a week. The once quite good suburban service in Resistencia has not been fully resumed, although the renovation work from Cacuí to Puerto Tirol has been completed. The two long-distance railcars provide access to remote villages that in most cases are not accessible at all, or only in dry weather, by "roads" (mostly just tracks in the steppe) and are therefore vital for the population. But the regional railway management describes the two routes as a "loss-making business" and the new operations manager sent from Buenos Aires is doing nothing to make improvements.*

*On the contrary: in October 2024, five level-crossing guards and three other railway workers were dismissed without advance notice and without further explanation. Now the remaining railway employees in the Chaco fear that they will also soon be laid-off and that both lines will be closed. Such a step will be devastating not only for the directly affected railway workers, but also for the population of the places served. This will once again increase the migration to the slums of the big cities.*

### **TARIFE / FARES**

Obwohl die Inflation Mitte Oktober weiterhin bei über 240% lag, wurden die Tarife für den Busfernverkehr nicht angepasst. Der Staat subventioniert die privaten Busunternehmen. Auf der anderen Seite werden die Bahntarife, ganz besonders im

Fernverkehr weiterhin monatlich angepasst. Dies führte dazu, dass die Zahl der Passagiere in nahezu allen Fernzügen stark einbrach. Im Schnitt wurden im August 2024 fast 30% weniger Fahrkarten ausgegeben. Selbst die sehr populäre und früher stets gewinnbringende Strecke von Buenos Aires nach Mar del Plata hat Passagiere verloren. Es scheint beabsichtigt zu sein, die Züge zu leeren, um danach alles auf den privaten Markt zu "werfen", wobei sich kaum Interessenten finden werden, um verlustbringende Züge zu betreiben.

*Although inflation was still above 240% in mid-October, the fares for long-distance bus services were not adjusted. The state subsidizes private bus companies. On the other hand, rail fares, especially for long-distance services, continue to be adjusted monthly. This led to a sharp drop in the number of passengers on almost all long-distance trains. On average, almost 30% fewer tickets were issued in August 2024. Even the very popular and previously always profitable route from Buenos Aires to Mar del Plata has lost passengers. The intention seems to be to empty the trains and then "throw" everything onto the private market, although there will hardly be anyone interested in operating loss-making trains.*

#### **EIN VERGLEICH / A COMPARISON**

Präsident Menem legte den ganzen Personenfernverkehr mit einem einzigen Dekret lahm.

Präsident Milei macht dies etappenweise!

#### **TREN PATAGONICO**

Die der Provinz Rio Negro gehörende Bahngesellschaft, macht im Moment eine relativ gute Phase durch. Nach Mitte Oktober 2024 erreichte ein längerer Güterzug aus Bahía Blanca den Bahnhof San Antonio Oeste. Die Ladung bestand aus gebrauchten, aber noch sehr guten Schienen für eine Strecke von rund 15 km. Damit können alle reparaturbedürftigen Streckenabschnitte zwischen Viedma und San Antonio Oeste saniert werden. Tren Patagonico rechnet damit den durchhenden Personenverkehr zwischen Viedma und San Carlos de Bariloche in der kommenden Sommersaison wieder aufzunehmen.

*The railway company, which belongs to the province of Rio Negro, is currently going through a relatively good phase. After mid-October 2024, a long freight train from Bahía Blanca reached the San Antonio Oeste station. The load consisted of used but still very good rails for a distance of around 15 km. This will enable to refurbish all sections of the track between Viedma and San Antonio Oeste that need repairs.. Tren Patagonico expects to resume through passenger traffic between Viedma and San Carlos de Bariloche in the coming summer season.*

#### **BRASIL**

##### **CBTU JOÃO PESSOA**

Die Vorortsbahn von João Pessoa im Staat Paraíba hat mit einer Befragung der Fahrgäste begonnen. Mit dieser Umfrage will man herausfinden, wie die Fahrpläne der Züge weiter optimiert werden können. Es geht dabei nicht nur um den Verkehr an Werktagen, sondern auch darum, ob am Samstag eine Verlängerung der Betriebszeiten am Abend und sogar Züge an Sonntagen gewünscht werden. Je nach dem Ausgang der Befragung, will die CBTU dementsprechend die Fahrpläne optimieren.

*The João Pessoa suburban railway in the state of Paraíba started a passenger survey. The aim of this survey is to find out how the train schedules can be further optimized. This is not only about traffic on weekdays, but also whether there is a demand for longer operating hours on Saturdays in the evening and even for trains on Sundays. Depending on the outcome of the survey, the CBTU will optimize the schedules accordingly.*

##### **CBTU MACEIÓ**

Die CBTU von Maceió konnte eine Verfügung erwirken, womit nun die Bergbaufirma Braskem die Lücke der Vorortsbahn zwischen Bom Parto und Bebedouro durch einen neuen Streckenverlauf ersetzen muss. Diese Lücke entstand durch Aktivitäten des Unternehmens, welche zu einem unstablen Untergrund führten und der Bahnverkehr auf diesem Streckenabschnitt unterbrochen werden musste. Die neue Trassierung ist abgeschlossen und bis etwa Mitte 2025 soll wieder durchgehender Bahnverkehr zwischen Maceió und Lourenço de Albuquerque möglich sein.

*CBTU Maceió was able to obtain an order requiring the mining company Braskem to replace the gap in the suburban railway between Bom Parto and Bebedouro with a new route. This gap was caused by the company's activities, which led to unstable ground and rail traffic on this section of the route had to be interrupted. The earthworks on the new alignment have been completed and continuous rail traffic between Maceió and Lourenço de Albuquerque should be possible again by around mid-2025.*

##### **METRO TERESINA**

Die Regierung von Piauí will ab 2025 den Nahverkehr auf der Stadtbahn von Teresina kostenlos anbieten. Da der Verkehr der Züge ohnehin stark subventioniert werden muss, sei es für die Finanzverwaltung einfacher keine Fahrgelder mehr abzurechnen und den ganzen Betrieb zu finanzieren, hiess es. Man rechnet auch mit einer viel stärkeren Nutzung der Züge.

*The government of Piauí wants to offer local transport on the Teresina urban rail free of charge from 2025 on. Since the trains have to be heavily subsidized anyway, it would be easier for the financial administration to no longer charge fares and to finance the entire operation, it was said. The trains are also expected to be used much more frequently.*

##### **RIO GRANDE DO SUL**

Es steht sehr schlecht um die Bahnstrecken im südlichen Bundesstaat Rio Grande do Sul seitdem die verheerenden Überschwemmungen fast den ganzen Staat heimsuchten. Der Konzessionär Rumo zeigt sich nicht bereit Geld in den Wiederaufbau der Bahnstrecken zu investieren, da die Konzession ohnehin 2027 endet, denn für den Wiederaufbau müssten BRR 3 bis 4Mia. aufgewendet werden. Im Grunde müsste die Bundesregierung diese Arbeiten finanzieren.

Der ganze Bahnverkehr mit dem nördlichen Staat Santa Catarina ist unterbrochen. Immerhin wurden rund 40% aller Güter zwischen Rio Grande do Sul und dem Rest Brasiliens über die einzige Bahnstrecke via Lages transportiert. Aber auch die Exporte über den Hafen Rio Grande sind durch diese Zustände eingeschränkt, zumal auch viele Lokomotiven an verschiedenen Orten eingeschlossen sind oder durch Wasserschäden unbrauchbar wurden.

Eisenbahnen Railways Ferrovie Ferrocarriles Caminhos de Ferro Chemins de fer Spoorwegen Järnvägar Jernbane **GRATIS/FREE/GRATUIT**  
Nur auf pdf only seulement uniquement

Lateinamerika Afrika Asien Nordamerika Welt - América Latina África Asia América del Norte Mundo - Amérique Latine Asie Afrique Monde -  
Latinamerica Africa Asia North America World - **EHEMALS/FORMER FAHRPLANCENTER NEWS, Volta o Trem, AIFFLA Info**

Durch das Vale do Contestado können Güter nicht umgeleitet werden, denn nördlich von Passo Fundo sind nur einzelne kurze Abschnitte befahrbar, wie zum Beispiel Marcelino Ramos – Piratuba.

Kein Wunder werden die Stimmen laut, welche die Verlängerung der Ferrovia Norte-Sul FNS vom Staat São Paulo südwärts bis Rio Grande do Sul gebaut werden soll. Allerdings existieren für die Staaten Paraná, Santa Catarina und Rio Grande do Sul weder detaillierte Pläne, noch die erforderlichen Umweltgutachten. Mit der FNS würde die Breitspur von 1600 mm in den Süden vordringen. Es wird von Lages oder Passo Fundo als mögliche Anschlüsse zwischen der bestehenden Meter- und geplanten Breitspur gesprochen. Doch Tatsache ist, dass die Probleme nicht so schnell behoben werden können.

Ein weiterer Bereich, der erst seit 2019 regelmässig auf die Bahn setzt, ist der Tourismus. Gemeinsam mit der Brasilianischen Vereinigung zum Erhalt des Eisenbahnerbes ABPF wurden im Bereich des Vale do Taquari unter dem Namen "Trem do Vale" auf der Strecke Mutúm – Guaporé rund 32'000 Passagiere an jeweils 63 Verkehrstagen transportiert. Dazu kamen die oft ausverkauften Überfuhrfahrten aus Santa Catarina (Rio Negrinho) über die teilweise spektakuläre Strecke Mafra – Lages – Montenegro. Auch diese Verkehre werden nicht mehr möglich sein, was der regionalen Tourismusbranche sehr grossen Schaden zufügen wird und viele Menschen arbeitslos macht. Übrigens weist die Strecke Mutúm – Guaporé nur wenige kleinere Schäden auf, welche sogar durch die ABPF und die Gemeinden behoben werden können. Bleibt nur das Problem mit der Überfuhr der Fahrzeuge, was auf der Strasse sehr teuer wird. Verantwortliche von ABPF und des Staates Rio Grande do Sul waren sogar in Brasília beim Nationalen Sekretär für Eisenbahnen und erhoffen sich jetzt die eine oder andere Form von Hilfe aus der Bundeshauptstadt.

Es liegt inzwischen eine recht detaillierte Auflistung für die am schwersten betroffenen Strecken:

Vacaria – Roca Sales: Hauptstrecke über welche der Güterverkehr von/nach São Paulo und Paraná funktionierte, wobei der grösste Anteil am Verkehrsaufkommen durch die Transporte von Ethanol erreicht wurde. Die Strecke weist sehr viele Schäden durch Erdbeben, unterspülte Geleise und Schäden an Brücken auf. Bis auf weiteres nicht befahrbar.

Roca Sales – Garibaldi: Strecke fast komplett vernichtet, über lange Abschnitte ist nicht einmal mehr die Trassierung vorhanden, es wurden sogar über lange Abschnitte Schienen, Schotter und Schwellen weggeschwemmt. Wasserdurchlässe und Brücken sind schwer beschädigt.

Roca Sales – Canoas (Güterbahnhof von Porto Alegre): Da hier kaum Kunstbauten vorhanden waren und das Wasser nicht mit starker Strömung über die Geleise floss, waren hier keine extremen Schäden zu verzeichnen. Dieser Abschnitt wurde innert 45 Tagen repariert und es fanden Testfahrten statt.

Canoas – Rio Pardo – Santa Maria: Hauptstrecke ins Zentrum des Staates. Wies sehr starken Verkehr auf. Treibstoffe, Ethanol, Getreide waren die Hauptgüter. Die Strecke ist nicht befahrbar. Drei grössere Brücken sind komplett zerstört. An verschiedenen Orten wurde auch das Gleisbett mehr oder weniger stark beschädigt.

Cruz Alta – Santa Maria: Diese Strecke wies nur kleine Schäden auf und wurde nach wenigen Tagen wieder befahrbar gemacht.

Cruz Alta – Passo Fundo: war schon stillgelegt und ist besonders in den Ortsdurchfahrten wie Erechim oder Capoeirê nicht befahrbar.

Santa Maria – Cacequi – Rio Grande: nur kleine Schäden, die zum Teil innerhalb weniger Tage repariert waren. Zusammen mit der Strecke von Cruz Alta besteht ein Exportkorridor für Getreide.

Cacequi – Uruguaiana: Strecke wurde nicht beschädigt und befindet sich in Betrieb.

Cacequi – Santana do Livramento: Strecke wurde nicht überschwemmt, war aber schon seit ca. 15 Jahren ausser Betrieb, ausser dem kurzen Teilstück von Santana do Livramento nach Palomas, welches vom "Trem do Pampa" Touristenzug befahren wird.

*Things are going very badly for the railway lines in the southern state of Rio Grande do Sul since the devastating floods hit almost the entire state. The concessionaire Rumo is not willing to invest money in the reconstruction of the railway lines, as the concession ends in 2027 anyway and because the reconstruction would require BRR 3 to 4 billion. be expended. Essentially, the federal government would have to finance this work.*

*All rail traffic with the northern state of Santa Catarina is interrupted. After all, around 40% of all goods between Rio Grande do Sul and the rest of Brazil were transported via the only railway line via Lages. But exports via the port of Rio Grande are also restricted by these conditions, especially since many locomotives are trapped in various places or have become unusable due to water damage.*

*Goods cannot be rerouted through the Vale do Contestado, because north of Passo Fundo only a few short sections are passable, such as Marcelino Ramos – Piratuba.*

*No wonder there are voices calling for the extension of the Ferrovia Norte-Sul FNS from the state of São Paulo south to Rio Grande do Sul to be built. However, there are neither detailed plans nor the necessary environmental reports for the states of Paraná, Santa Catarina and Rio Grande do Sul. With the FNS, the broad gauge of 1600 mm would advance to the south. There is talk of Lages or Passo Fundo as possible connections between the existing meter gauge and the planned broad gauge. But the fact is that the problems cannot be solved so quickly.*

*Another area that has only been relying on the railway regularly since 2019 is tourism. Together with the Brazilian Association for the Preservation of Railway Heritage ABPF, around 32,000 passengers were transported on the Mutúm – Guaporé route on 63 days of travel in the Vale do Taquari area under the name "Trem do Vale". In addition, there were often completely sold-out trips from Santa Catarina (Rio Negrinho) to convey rolling-stock over the partly spectacular Mafra – Lages – Montenegro route. These transports will also no longer be possible, which will cause great damage to the regional tourism industry and make many people unemployed. By the way, the Mutúm – Guaporé route only shows a few minor damages, which can even be repaired by the ABPF and the municipalities. What remains is the problem of transporting the vehicles, which becomes very expensive by lorries on the*

Eisenbahnen Railways Ferrovie Ferrocarriles Caminhos de Ferro Chemins de fer Spoorwegen Järnvägar Jernbane **GRATIS/FREE/GRATUIT**  
Nur auf pdf only seulement unicament

Lateinamerika Afrika Asien Nordamerika Welt - América Latina África Asia América del Norte Mundo - Amérique Latine Asie Afrique Monde -  
Latinamerica Africa Asia North America World - **EHEMALS/FORMER FAHRPLANCENTER NEWS, Volta o Trem, AIFFLA Info**

road. Officials from ABPF and the state of Rio Grande do Sul even visited the National Secretary of Railways in Brasília and are now hoping for some form of help from the federal capital. There is now a fairly detailed list of the most severely affected lines:

Vacaria - Roca Sales: Main route through which freight traffic to/from São Paulo and Paraná worked, with the largest share of traffic being transported was ethanol. The route has a lot of damage from landslides, washed out tracks and damaged bridges. Not passable until further notice.

Roca Sales - Garibaldi: The route was almost completely destroyed, the route was no longer in place over long sections, and rails, ballast and sleepers were even washed away over long sections. Water culverts and bridges are badly damaged.

Roca Sales - Canoas (Porto Alegre freight station): Since there were hardly any structures here and the water did not flow over the tracks with a strong current, no extreme damage was recorded here. This section was repaired within 45 days and test runs took place.

Canoas - Rio Pardo - Santa Maria: Main route to the center of the state. Had very heavy traffic. Fuel, ethanol, grain were the main goods. The route is not passable. Three larger bridges are completely destroyed. The track bed was also damaged to a greater or lesser extent in various places.

Cruz Alta - Santa Maria: This route only had minor damage and was made passable again after a few days.

Cruz Alta - Passo Fundo: was already closed and is not useable, especially on sections through towns like as Erechim or Capo-Erê.

Santa Maria - Cacequi - Rio Grande: only minor damage, which was repaired within a few days. Together with the Cruz Alta route there is a useable grain export corridor.

Cacequi - Uruguiana: Route was not damaged and is in operation.

Cacequi - Santana do Livramento: The route was not flooded, but has been out of service for about 15 years, except for the short section from Santana do Livramento to Palomas, which is served by the "Trem do Pampa" tourist train.

### **STRASSENBAU GEBREMST / ROAD WORKS SLOWED**

Am südlichen Ufer des Tieté Flusses in São Paulo mussten die Arbeiten an einer neuen Strasse gebremst werden, da bei Aushubarbeiten Eisenbahnmaterial (!) zum Vorschein kam. Es handelt sich um mindestens eine Dampflokomotive, Wagen und Kessel von Dampfloks.

Noch wird evaluiert, ob all dieses Material geborgen und aufgearbeitet wird. Das muss die Denkmalschutzbehörde IPHAN entscheiden. Das Eisenbahnmaterial muss aus den Werkstätten Lapa stammen, aber noch weiss niemand wann und weshalb all dies begraben wurde. Der Strassenbau zwischen Pirituba und Lapa soll jedoch baldmöglichst wieder aufgenommen werden.

On the southern bank of the Tieté River in São Paulo, works on a new road had to be halted because excavation work uncovered railway material (!). This includes at least one steam locomotive, wagons and boilers from steam locomotives. It is still being evaluated whether all of this material will be recovered and restored. This is a decision which must be made by the heritage protection authority IPHAN. The railway material must have its origins from the Lapa workshops, but no one knows yet when and why all

of this was buried. However, road construction between Pirituba and Lapa should resume as soon as possible.

### **ECUADOR**

#### **WIEDER ZÜGE / TRAINS AGAIN !!!**

Am 17. Juli 2024 nahm die Provinz Imbabura den Bahnverkehr wieder auf. Seit diesem Datum verkehrt zwischen Ibarra und Andrade Marín jeden Donnerstag, Freitag, Samstag und Sonntag jeweils dreimal in jeder Richtung der "Tren de la Libertad". Die Abfahrten ab Ibarra finden um 09.00, 12.00 und 15.00 statt. Der Zug besteht aus einer revidierten Alstom-Diesellok und 4 Wagen zu je 50 Plätzen.

Auf dem Streckenabschnitt von Ibarra nach Westen bis Saliinas laufen die Reparaturen. Auch hier werden viele Arbeiten von Freiwilligen durchgeführt.

On July 17, 2024, the province of Imbabura resumed rail traffic. Since this date, the "Tren de la Libertad" runs three times in each direction between Ibarra and Andrade Marín every Thursday, Friday, Saturday and Sunday. Departures from Ibarra take place at 09.00, 12.00 and 15.00. The train consists of a revised Alstom diesel locomotive and 4 cars with 50 seats each.

Repairs are underway on the section from Ibarra west to Saliinas. Here too, much of the work is carried out by volunteers.

#### **RIOBAMBA - CHIMBORAZO**

Auch in der Provinz Chimborazo wird an der Bahn gearbeitet. Zu den Feiertagen Mitte September 2024 (vom 13. bis 15.09.) verkehrte ein Zug über die Distanz von rund 1 km zwischen dem Bahnhof der Stadt und den Bahnwerkstätten und zurück. Die Fahrten wurden der Bevölkerung Gratis angeboten. Die Provinzregierung erhofft sich noch immer von der Zentralregierung eine Konzession zur Übernahme der Strecken Riobamba - Urbina und Riobamba - Alausí - Sibambe, womit der Tourismus in der Region wieder gefördert werden kann.

Obwohl von der Regierung in Quito immer noch keine finanzielle Unterstützung eingetroffen hofft man aus den Beständen der Bahn in Quito eine Dampflokomotive zu bekommen.

Die Gemeinde Alausí hat in Eigeninitiative begonnen, die 12,5 km lange Strecke Alausí - Sibambe über die Teufelsnase zu reparieren. Die schweren Überschwemmungen führten zu diversen Erdrutschen über das Bahngleise. Man hofft jedoch etwa Ende Jahr die ersten Touristenzüge über die berühmte Bahnstrecke verkehren zu lassen.

Work is also underway on the railway in the province of Chimborazo. During the holidays mid-September 2024 (from September 13th to 15th), a train ran a distance of around 1 km between the city's train station and the railway workshops and back. The trips were offered to the population free of charge. The provincial government is still hoping for a concession from the central government to take over the Riobamba - Urbina and Riobamba - Alausí - Sibambe routes, which will enable tourism to be promoted in the region again.

Although the government in Quito has still not provided any financial support, the province hopes to get a steam locomotive from the railway's inventory at Quito. The municipality of Alausí has taken the initiative to repair the 12.5 km long Alausí - Sibambe route over the Devil's Nose. The severe flooding led to several landslides on the railway line. However, they hope to have the first tourist trains running on the famous railway line by the end of the year.

Eisenbahnen Railways Ferrovie Ferrocarriles Caminhos de Ferro Chemins de fer Spoorwegen Järnvägar Jernbane **GRATIS/FREE/GRATUIT**  
Nur auf pdf only seulement unicament

Lateinamerika Afrika Asien Nordamerika Welt - América Latina África Asia América del Norte Mundo - Amérique Latine Asie Afrique Monde -  
Latinamerica Africa Asia North America World - **EHEMALS/FORMER FAHRPLANCENTER NEWS, Volta o Trem, AIFFLA Info**

### **PERU**

#### **FERROCARRIL TACNA – ARICA**

Im Laufe des Novembers 2024 wird der zweite und grössere Triebwagen mit der Nummer 257 und 60 Sitzplätzen nach einer umfassenden Sanierung in Betrieb genommen. Es wurden wirklich alle Teile des Fahrzeuges untersucht und repariert, wie von der Bahn betont wird. Vermutlich soll nach Ablieferung des Triebwagens 257 ein drittes Zugpaar verkehren.

Die staatliche ProInversion hat von der Regierung eine Garantie über US\$70Mio. erhalten, womit die ganze 62 km lange Strecke von Tacna nach Arica saniert werden muss. Die Arbeiten sollen durch die Provinz Tacna und Privatfirmen ausgeführt werden. Wobei man auch auf einen Beitrag der Provinz Tacna hofft, da die Provinz rund €145Mio. für Infrastrukturmassnahmen auf der Seite hat, da sie in den vergangenen Jahren nicht ausgegeben wurden.

*During November 2024, the second and larger railcar with number 257 and 60 seats will be put into operation after extensive renovation. All parts of the vehicle were examined and repaired, as the railway emphasizes. A third pair of trains will probably run after the delivery of railcar 257.*

*The state-owned ProInversion has got a US\$70 million guarantee from the government, which means that the entire 62 km long route from Tacna to Arica has to be completely refurbished. The work will be carried out by the Province of Tacna and private companies. It is also hoped for a contribution from the province of Tacna, as the province has around €145 million. for infrastructure measures, as they have not been spent in recent years.*

#### **TREN MACHO**

Die einstige Schmalspurbahn Huancayo – Huancavelica wird nun definitiv saniert. Im August unterzeichnete ProInversión mit dem Konsortium CCFC (Consorcio Concesionaria Ferroviaria del Centro, dem Firmen aus Ecuador und Benito Roggio, Bahnbetreiber in Argentinien angehören) den Vertrag über 30 Jahre zur Sanierung und zum Betrieb der Bahn. 5 Jahre dürfen für die Sanierung der Bahn aufgewendet werden und während 25 Jahre muss der Betrieb garantiert werden. Die Kosten belaufen sich auf US\$565Mio., wovon US\$445 Mio. für die Infrastruktursanierung und neue Fahrzeuge aufgewendet werden. Die restlichen US\$120Mio. sind für Betrieb und Unterhalt für die ersten 10 Jahre vorgesehen.

An Infrastrukturmassnahmen müssen ausgeführt werden: neuer Oberbau inkl. Neuer Schienen, Schwellen, Schotterung und neue Weichen. Hangsicherung gegen Steinschläge und Erdbeben, Drainage zur Entwässerung auf der ganzen Strecke von 128,7 km. Bau einer Werkstätte für das Rollmaterial und Sanierung aller 20 Haltestellen und 7 Stationen. Die Stationen Huancayo Chilca, Manuel Tellería, Izcuchaca, Mariscal Cáceres, Acoria, Yaulí und Huancavelica werden mit Kreuzungs- und Ladegeleisen ausgerüstet.

Vorgesehen ist folgender Betrieb um die 1,2Mio. Einwohner entlang der Strecke gut zu erschliessen: Sechs Zugpaare an allen Tagen der Woche, dazu ein Zug für Güter und Passagiere täglich ausser Sonntag, sowie bei Bedarf ein Zug nur für den Gütertransport. Parallel ist vorgesehen, den Busverkehr zwischen Huancayo und Huancavelica fast ganz zu unterbinden. Der Staat wird auch in Zukunft die Tarife festlegen.

Der Beginn der Arbeiten soll spätestens im Laufe von 2025 stattfinden, das genaue Datum wurde nicht genannt.

*The former Huancayo – Huancavelica narrow-gauge railway is now definitely being renovated. In August, ProInversión signed a 30-year contract with the CCFC consortium (Consorcio Concesionaria Ferroviaria del Centro, which includes companies from Ecuador and Benito Roggio, railway operator in Argentina) to rebuild and operate the railway. Five years may be spent on the rebuilding works of the railway and operation must be guaranteed for 25 years. The total costs amount to US\$565 million, of which US\$445 million will be spent on infrastructure rebuilding and new vehicles. The remaining US\$120 million. are intended for operation and maintenance for the first 10 years.*

*Infrastructure measures which must be carried out: new superstructure including new rails, sleepers, ballast and new switches. Slope protection against rock falls and landslides, drainage against floodings along the entire 128.7 km route. Construction of a workshop for rolling stock and refurbishing of all 20 stops and 7 stations. The stations of Huancayo Chilca, Manuel Tellería, Izcuchaca, Mariscal Cáceres, Acoria, Yaulí and Huancavelica will be equipped with crossing and loading tracks.*

*The following operation is planned for the 1.2 million people which lives along the line. Easy access for residents along the route: six pairs of trains every day of the week, plus one train for goods and passengers daily except Sunday, and if necessary, one train for freight transport only. At the same time, it is planned to almost completely stop bus traffic between Huancayo and Huancavelica. The state will continue to set tariffs in the future. The work is expected to begin in 2025 at the latest; the exact date was not given.*

### **ASIEN / ASIA**

#### **THAILAND - LAOS**

*News von Dr. Volker Wangemann, Berlin*

#### **REISEZUGVERKEHR ZWISCHEN BANGKOK UND KHAMSAVATH(VIENTIANE)AUFGENOMMEN**

Zwischen Khamsavath (Vientiane Tai) und Bangkok Aphiwat verkehrt seit dem 19.07.2024 vorerst ein Zugpaar, nämlich RAP 133/134. Die Abfahrtszeiten des RAP 133 in Bangkok Aphiwat sind um 21:25, mit Ankunft in Khamsavath um 09:05. Der Gegenzug RAP 134 verlässt Khamsavath um 18:25 und erreicht Bangkok um 07:30. Beide Züge müssen übrigens im vormaligen Grenzbahnhof Tha Naleng das thailändische gegen laotisches Lokführerpersonal und umgekehrt tauschen, dies war eine Forderung seitens der laotischen Staatsbahn!

Es verkehrt außerdem seit dem genannten Datum neu ein Zugpaar RAP 147/148 zwischen Khamsavath und Udon Thani mit den Fahrzeiten: Khamsavath ab 09:35, Udon Thani an 11:25, Udon Thani ab 16:00, Kamsavath an 17:55.

Die vormaligen Zugpaare ORD 481/482 und 483/484 in der Relation Nong Khai – Thanaleng – Nong Khai sind seit dem 20.07.2024 ersatzlos eingestellt! Interessanterweise wurde nicht das hochmoderne Zugpaar SPEC EXP 24/25 (Isaan-Makkah-Route in den Isaan) nach Khamsavath verlängert, welches das beste Wagenmaterial auf der Route Bangkok-Nong Khai nur mit Schlafwagen 1. und 2.Klasse aufweist, sondern das mit wesentlich schlechterem Wagenmaterial ausge-

Eisenbahnen Railways Ferrovie Ferrocarriles Caminhos de Ferro Chemins de fer Spoorwegen Järnvägar Jernbane **GRATIS/FREE/GRATUIT**  
Nur auf pdf only seulement unicament

Latinamerika Afrika Asien Nordamerika Welt - América Latina África Asia América del Norte Mundo - Amérique Latine Asie Afrique Monde -  
Latinamerica Africa Asia North America World - **EHEMALS/FORMER FAHRPLANCENTER NEWS, Volta o Trem, AIFFLA Info**

stattete Zugpaar RAP 133/134 das nur Schlafwagen 2. Klasse hat und außerdem das langsamste Zugpaar der Route ist.

### **PASSENGER TRAIN SERVICE BETWEEN BANGKOK AND KHAMSAVATH (VIENTIANE) STARTED**

*Between Khamsavath (Vientiane Tai) and Bangkok Aphiwat a pair of trains has been put into service since July 19, 2024, namely RAP 133/134. The departure times of RAP 133 in Bangkok Aphiwat is at 21.25, arriving in Khamsavath at 09:05. The return train RAP 134 leaves Khamsavath at 18.25 and reaches Bangkok at 07:30. Incidentally, both trains have to swap Thai for Laotian train drivers and vice versa at the former border station Tha Naleng; this was a requirement of the Laotian State Railway! Since the above date, a new train pair RAP 147/148 is also running between Khamsavath and Udon Thani with the following timings: Khamsavath dep: 09:35, Udon Thani arr. 11:25, Udon Thani dep. 16:00, Kamsavath arr. 17:55.*

*The previous train pairs ORD 481/482 and 483/484 on the Nong Khai - Thanaleng - Nong Khai section have been discontinued without replacement since July 20, 2024! Interestingly, it was not the ultra-modern train pair SPEC EXP 24/25 (Isaan-Makkah route into the Isaan) that was extended to Khamsavath, which has the best rolling stock on the Bangkok – Nong Khai route with only 1st and 2nd class sleeping cars, but the train pair RAP 133/134 was chosen, which has much poorer rolling stock and only 2nd class sleeping cars and is also the slowest train pair on the route.*

### **THAILAND – CAMBODIA**

*News von Dr. Volker Wangemann, Berlin*

### **ENDLICH PERSONENZÜGE ZWISCHEN BATTAMBANG UND POIPEL IN KAMBODSCHA**

Am 03.07.2024 wurde endlich der Personenzugverkehr zwischen Battambang und Poipet (Grenzbahnhof von Kambodscha an der Grenze zu Thailand) aufgenommen. Bisher diente die schon seit längerer Zeit in Betrieb befindliche Strecke nur dem Güterverkehr innerhalb Kambodschas bzw. dem grenzüberschreitenden Güterverkehr mit Thailand.

Momentan verkehren täglich zwei Zugpaare zwischen Battambang und Poipet sowie ein tägliches Zugpaar zwischen Phnom Penh und Battambang, durchgehende Züge Phnom Penh-Poipet existieren zurzeit noch nicht. Auch das geplante Zugpaar Bangkok – Phnom Penh – Bangkok ist noch ein Traum, da es noch der Klärung einiger Formalitäten bedarf (Pass-und Zollkontrolle, Lokwechsel oder Lokdurchlauf) .Bis zur Einführung durchgehender Züge müssen also alle Reisenden die kambodschanisch/thailändische Grenze zwischen Poipet und Ban Klong Luk Border noch zu Fuss überqueren, mit zwei täglichen Zugpaaren Ban Klong Luk Border – Bangkok und zurück den Rest der Reise zurück legen.

Die Fahrzeiten Battambang – Poipet – Battambang lauten momentan wie folgt:

<b>Poipet - Battambang</b>			
Poipet	ab	07.00	12.20
Sisophon	ab	08.30	14.20
Battambang	an	09.30	15.50
<b>Battambang - Poipet</b>			
Battambang	ab	09.40	16.00
Sisophon	ab	11.10	17.30
Poipet	an	12.10	18.30

Der thailändische Anschlusszug nach Bangkok (ORD 276) hat ab Ban Klong Luk Border jetzt eine neue spätere Abfahrzeit um 14.50 erhalten, mit Ankunft in Bangkok Hualampong um 20:25. Womit in einer Richtung die Reise an einem Tag absolviert werden kann.

### **THAILAND – CAMBODIA**

### **FINALLY PASSENGER TRAINS BETWEEN BATTAMBANG AND POIPEL IN CAMBODIA**

*On July 3, 2024, passenger train service finally began between Battambang and Poipet (Cambodia's border station on the border with Thailand). Until now, the route, which has been in operation for some time, was only used for freight traffic within Cambodia or cross-border freight traffic with Thailand. There are currently two pairs of trains running daily between Battambang and Poipet and one pair of trains running daily between Phnom Penh and Battambang; there are currently no through trains from Phnom Penh to Poipet. The planned train pair Bangkok - Phnom Penh - Bangkok is still a dream, as some formalities still need to be clarified (passport and customs control, locomotive change or locomotive run through). Until through trains are introduced, all travelers must cross the Cambodian/Thai border between Poipet and Ban Klong Luk Border by foot, and cover the rest of the journey with one of the two daily train pairs Ban Klong Luk Border - Bangkok and back. Timings for Battambang - Poipet - Battambang see above. The connecting Thai train to Bangkok (ORD 276) has now been given a new later departure time from Ban Klong Luk Border at 14.50, arriving in Bangkok Hualampong at 20:25. This means that the journey in one direction can be completed in one day.*

### **AFRIKA / AFRICA**

### **ANGOLA-TANZANIA**

Die Europäische Union und die USA haben gemeinsam begonnen, die Eisenbahnachse vom Hafen Lobito in Angola über Huambo und Dilolo nach Kolwezi, Lubumbashi und Sakania in der DR Kongo bis Ndola in Zambia zu sanieren. Allerdings befindet sich die angolansische Strecke (bekannt als Benguelabahn) bereits in gutem Zustand, da hier der Staat schon viel realisiert hat. Aber die Hafenanlagen in Lobito werden noch erweitert und verbessert. Deshalb liegt der Schwerpunkt bei der Sanierung beim Abschnitt durch die Demokratische Republik Kongo, da hier ausser einiger punktueller Reparaturen nichts realisiert wurde und über die Hälfte aller Züge, die sehr langsam verkehren müssen entgleist.

Gleichzeitig haben China, Tansania und Zambia eine Vereinbarung zur kompletten Modernisierung der TAZARA-Bahn Dar-es-Salaam (Tanzania) – Kapiri M'poshi (Zambia) und der anschliessenden Staatsbahnstrecke Kapiri M'poshi – Ndola geschlossen. Etwa gleichzeitig sollen die Arbeiten an beiden Strecken abgeschlossen werden und auch wenn es nicht beabsichtigt war, so entsteht nun ein Bahnkorridor vom Atlantik in Lobito bis Dar-es-Salaam am Indischen Ozean, durchgehend in 1067 mm-Spur. Die betroffenen Bahnen hoffen nun nebst den Bergbauprodukten (Kupfer usw.) zu den Häfen zu transportieren, auch noch viele Transitgüter von Küste zu Küste zur Beförderung zu bekommen.

*The European Union and the USA have jointly begun to rehabilitate the railway axis from the port of Lobito in Angola via Huambo and Dilolo to Kolwezi, Lubumbashi and Sakania in*

Eisenbahnen Railways Ferrovie Ferrocarriles Caminhos de Ferro Chemins de fer Spoorwegen Järnvägar Jernbane **GRATIS/FREE/GRATUIT**  
Nur auf pdf only seulement unicament

Lateinamerika Afrika Asien Nordamerika Welt - América Latina África Asia América del Norte Mundo - Amérique Latine Asie Afrique Monde -  
Latinamerica Africa Asia North America World - **EHEMALS/FORMER FAHRPLANCENTER NEWS, Volta o Trem, AIFFLA Info**

*the DR Congo and Ndola in Zambia. However, the Angolan line (known as the Benguela Railway) is already in good condition, as the state has already achieved a lot here. But the port facilities in Lobito are still being enlarged and improved. The focus of the rehabilitation is therefore on the section through the Democratic Republic of Congo, as nothing has been achieved here apart from a few isolated repairs and more than half of all trains, which have indeed to travel very slowly, are derailling.*

*At the same time, China, Tanzania and Zambia agreed to completely modernize the TAZARA railway Dar-es-Salaam (Tanzania) - Kapiri M'poshi (Zambia) and the connecting state railway line Kapiri M'poshi - Ndola. Work on both lines is due to be completed at about the same time, and even if it was not even intended, a rail corridor is now being created from the Atlantic in Lobito to Dar-es-Salaam on the Indian Ocean, with the gauge of 1067 mm throughout. The railways concerned now hope to transport not only mining products (copper, etc.) to the ports, but also many transit goods from coast to coast.*

### **TUNESIEN / TUNISIA**

#### **AKTUELLES / NEWS**

##### **Augenzeugenbericht / eyewitness report**

Der neue internationale Zug Tunis – Annaba verkehrt relativ pünktlich und weiterhin nur mit algerischen Fahrzeugen. Er wurde jedoch auch für den Inlandverkehr in beiden Ländern zugelassen. In Tunesien kann er zwischen den Bahnhöfen Tunis Ville, Bèjà, Jendouba und Ghardimaou und in Algerien für Fahrten zwischen Annaba und Souk Ahras genutzt werden. Allerdings entfallen in beiden Ländern sämtliche dort existierenden Rabatte oder Spezialfahrkarten, ausser jener für Kinder von 3 bis 10 Jahren.

Bei den SNCFT Zügen auf der Strecke Tunis – Ghardimaou kommt es in der Regel zu Verspätungen, da es oft an passenden Lokomotiven fehlt und somit auch langsamer als möglich gefahren werden muss. Manchmal verkehrt anstelle eines Zuges mit Lok und 3 bis 4 Wagen nur ein Triebwagen.

Linie 6 Tunis – Kalaâ Khasba weist nur noch 3 tägliche Zugpaare auf: 1x Kalaâ Khasba – Tunis, 1x Dahmani – Tunis und 1x El Kef – Tunis. Eigentlich sind nur lokbespannte Züge vorgesehen, doch oft muss ein Triebwagen verkehren, trotzdem sind oft Verspätungen von mehreren Stunden oder Zugausfälle zu beobachten.

Die Linie 10 Bir Bou Regba – Hammamet – Nabeul ist seit 4 Monaten ausser Betrieb, obwohl sie im Fahrplan aufgeführt wird. Der Grund ist auch hier Fahrzeugmangel.

Auf den Fernstrecken Tunis – Sousse – Sfax – Gabès und Sfax – Metlaoui verkehren zwar die meisten Züge, aber Verspätungen von 2 bis 6 oder mehr Stunden sind fast die Regel und auch hier können mal Züge ausfallen. Die Loks der Klasse GT, welche üblicherweise für diese Züge im Einsatz stehen, sind bis auf ein oder zwei Exemplare ausser Betrieb.

Ein Doppeltriebwagen verkehrt relativ zuverlässig in der Relation Mahdia – Monastir – Tunis. Es kann vorkommen, dass ein Elektrotriebwagen, gezogen von einer Diesellok als Ersatz verkehrt! Der Zustand der Fernverkehrswagen verschlechtert sich laufend! Die Wagen werden nur selten gereinigt und können, wegen Mangel an Ersatz, nicht technisch revidiert werden. Es wird auf Verschleiss gefahren.

Die S-Bahnlinien Tunis Ville – Erriadh, Tunis Ville – Bougatfa und Sousse Bab el Jedid – Monastir – Mahdia funktionieren recht gut und meist nur mit kleinen Verspätungen.

Der Lokalverkehr von Metlaoui nach Redeyef und Moularès musste mangels Rollmaterial eingestellt werden.

*The new international train Tunis - Annaba runs relatively punctually and still only uses Algerian vehicles. However, it has also been opened for domestic traffic in both countries. In Tunisia, it can be used between the stations Tunis Ville, Bèjà, Jendouba and Ghardimaou and in Algeria for trips between Annaba and Souk Ahras. However, all existing discounts or special tickets in both countries are no longer available, except for those for children aged 3 to 10. The SNCFT trains on the Tunis - Ghardimaou route are usually delayed because there are often no suitable locomotives and therefore they have to run more slowly than possible. Sometimes, instead of a train with locomotive and 3 to 4 carriages, only a railcar runs. Line 6 Tunis - Kalaâ Khasba only has 3 daily train pairs: 1x Kalaâ Khasba - Tunis, 1x Dahmani - Tunis and 1x El Kef - Tunis. Only locomotive-hauled trains are planned, but often a railcar has to run, despite this delays of several hours or train cancellations are often observed.*

*Route 10 Bir Bou Regba - Hammamet - Nabeul has been out of service for 4 months, although it is listed in the timetable. The reason here is also a lack of vehicles.*

*Most trains run on the long-distance routes Tunis - Sousse - Sfax - Gabès and Sfax - Metlaoui, but delays of 2 to 6 or more hours are almost the norm and trains can also be cancelled here. The GT class locomotives, which are usually used for these trains, are out of service except for one or two examples.*

*A double railcar runs relatively reliably the Mahdia – Monastir – Tunis route. It can happen that an electric railcar pulled by a diesel locomotive runs as a replacement! The condition of the long-distance carriages is constantly deteriorating! The carriages are rarely cleaned and cannot be technically overhauled due to a lack of replacements. They run until they wear out. The suburban train lines Tunis Ville – Erriadh, Tunis Ville – Bougatfa and Sousse Bab el Jedid – Monastir – Mahdia work quite well and usually only have small delays.*

*The local service from Metlaoui to Redeyef and Moularès had to be stopped due to a lack of rolling stock.*

### **NORTH AMERICA**

#### **USA - AMTRAK "Floridian"**

Ab 10. November 2024 bietet Amtrak wieder eine direkte Verbindung von Chicago nach Miami an. Unter dem bekannten Namen „Floridan“ werden Kurswagen direkt von Chicago über Washington DC nach Miami verkehren. In Washington werden die Wagen vom „Capitol Limited“ auf den „Silver Star“ umgehängt (und umgekehrt natürlich auch).

Von 1971 bis 1979 verkehrte letztmalig ein direkter Zug zwischen Chicago und Florida, damals noch über Louisville, Nashville und Montgomery.

Die neue Verbindung wird unter anderem Städte wie Cleveland, Pittsburgh, Jacksonville, Orlando und Tampa bedienen. Bis auf weiteres wird diese Verbindung als „provisorisch“ bezeichnet, da die Verbindungen über New York wegen den 2 bis 3 Jahre dauernden Bauarbeiten im East River Tunnel gebündelt werden müssen. Die Fahrzeit von Chicago bis Miami wird mit rund 48 Std. angegeben.

Eisenbahnen Railways Ferrovie Ferrocarriles Caminhos de Ferro Chemins de fer Spoorwegen Järnvägar Jernbane GRATIS/FREE/GRATUIT  
Nur auf pdf only seulement unicament

Lateinamerika Afrika Asien Nordamerika Welt - América Latina África Asia América del Norte Mundo - Amérique Latine Asie Afrique Monde -  
Latinamerica Africa Asia North America World - **EHEMALS/FORMER FAHRPLANCENTER NEWS, Volta o Trem, AIFFLA Info**

From November 10, 2024, Amtrak will once again offer a direct service from Chicago to Miami. Under the well-known name "Floridan" through coaches will run directly from Chicago via Washington DC to Miami. In Washington, the coaches will be transferred from the "Capitol Limited" to the "Silver Star" (and vice versa, of course).

The last time a direct train ran between Chicago and Florida was from 1971 to 1979, at that time still via Louisville, Nashville and Montgomery. The new connection will serve cities such as Cleveland, Pittsburgh, Jacksonville, Orlando and Tampa, among others. Until further notice, this connection is described as "provisional" because the connections via New York have to be bundled due to the 2 to 3 year reconstruction work in the East River Tunnel. The travel time from Chicago to Miami is given as around 48 hours.

## PLUS + MINUS

Ein kurzer Überblick über wichtige Änderungen im Bahnverkehr verschiedener Länder. A short overview about important changes of the train traffic in different countries.

### PERSONENVERKEHR / PASSENGER TRAFFIC PLUS

#### INTERNATIONAL (neue Direktzüge/new direct trains)

##### ECUADOR

Ibarra – Andrade Marín Wiederer/Reopenend 17/07/2024

##### CAMBODIA

Battambang – Poipet Eröffnung/opening 03/07/2024

##### INDONESIA

Maros – Barru Eröffnung/Opening 29/03/2024

##### LUXEMBURG

Bettembourg – Howald Eröffnung/opening 2027

##### MEXICO

Lerma – Santa Fe Eröffnung/opening 11/09/2024

Coatzacoalcos – Palenque Eröffnung/Opened 13/09/2024

##### NIEDERLANDE / NETHERLANDS

Amsterdam Zuid – Uithoorn (Tram) Eröff/Open 21/07/2024

##### TSCHECHIEN / CZECH REPUBLIC

Nová Bystřice – Hürky Wiedereröffn./Reopened 10/08/2024

### PERSONENVERKEHR / PASSENGER TRAFFIC MINUS

##### ARGENTINA

Bragado – Pehuajó Stilllegung/Closure 01/11/2024

##### FRANCE

Le Havre – Rolleville Stilllegung/Closed 01/09/2024

### GÜTERVERKEHR / FREIGHT TRAFFIC MINUS

##### UNGARN / HUNGARY

Mecsekjános – Komló Stilllegung/Closure 2026

#### INTERNATIONALE GENOSSENSCHAFT FÜR ENTWICKLUNG LATEINAMERIKANISCHER BAHNEN AIFFLA

#### GENOSSENSCHAFTSVERSAMMLUNG 2024 Einladung an alle Genossenschafter/innen

**Freitag 15. November 2024**  
**ab 16.00 Uhr**

Ort: bei Samuel Rachdi, Im oberen Gern 52,  
8409 Winterthur, [pr-rp@aiffa.com](mailto:pr-rp@aiffa.com)

Bitte melden Sie sich spätestens bis 13.11.2024 an bzw.  
ab.

Es werden Getränke und ein Imbiss gereicht.

Die Traktanden werden den Genossenschafter/innen  
separat zu gesandt.

#### INTERNATIONALE GENOSSENSCHAFT FÜR ENTWICKLUNG LATEINAMERIKANISCHER BAHNEN AIFFLA

#### GESUCHT: KASSIER

Aus Alters- und Gesundheitsgründen wird der derzeitige  
Kassier der Genossenschaft AIFFLA seine Stelle abgeben.  
Deshalb sucht AIFFLA per 01.01.2025 einen

#### KASSIER

Der Arbeitsumfang ist gering und übersteigt kaum 5-6  
Stunden pro Jahr. Die Arbeit umfasst die Buchführung;  
Kontakt mit dem Finanzamt und dem Geldinstitut, sowie die  
Teilnahme an der Generalversammlung die jedes Jahr  
stattfindet. Im Weiteren kommen eventuelle Zahlungen bei  
Projektbeteiligungen hinzu.

Haben wir Ihr Interesse geweckt? Es ist nicht unbedingt  
notwendig Genossenschafter zu sein.

Die Anwesenheit an der kommenden Generalver-  
sammlung am **15. November 2024 in Winterthur** ist  
allerdings sehr willkommen, damit Sie sich präsentieren  
können und die Genossenschafter dann darüber  
abstimmen können.

Bei Fragen oder bei Interesse bitte Email an

[pr-rp@aiffa.com](mailto:pr-rp@aiffa.com)

Ganz herzlichen Dank!

**Keine Eisenbahn zu haben ist viel  
teurer, als eine teure Eisenbahn zu  
haben**

**Não ter transporte ferroviário é muito  
mais caro do que ter um transporte  
ferroviário caro.**

**No tener ferrocarril es mucho más caro  
que tener un ferrocarril caro**

**An expensive railway is more affordable  
than having no railway**

**Ne pas avoir un chemin de fer est  
beaucoup plus coûteux que d'avoir un  
chemin de fer coûteux**

**AIFFLA Slogan**