

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

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**

ARGENTINA

EMERGENCIA FERROVIARIA

EISENBAHN-NOTSTAND / RAILWAY EMERGENCY FERROBAIRES 2.0

2025 sollen nun alle Bahnen privatisiert werden. Was mit den bereits privaten oder regionalen Bahngesellschaften passiert, weiss gar niemand. Angeboten werden voraussichtlich:

Die S-Bahn-Systeme Belgrano Sur, Mitre, San Martin, Roca, Sarmiento und Tren de la Costa. Die S-Bahnen Urquiza und Belgrano Norte funktionieren immer noch auf Grund provisorisch verlängerter Konzessionen aus der Ära Menem.

Personenzüge Fernverkehr:

Die Linien Buenos Aires – Junín, Buenos Aires – Bragado, Buenos Aires – Mar del Plata und General Guido – Pinamar, Buenos Aires – Rosario, Buenos Aires – Tucumán und Buenos Aires – Córdoba, Es ist völlig offen ob jede Verbindung einzeln oder alle Züge in einem Paket angeboten werden

Personenzüge Regionalverkehr:

Güemes – Salta – Campo Quijano; Roque Sáenz Peña – Chorrotis; Resistencia – Cacuí – Los Amores; Rosario – Cañada de Gómez; Villa Maria – Córdoba; Córdoba – Capilla del Monte; Paraná – Jorge Méndez; Posadas – Encarnación; Neuquén – Plottier.

Güterverkehr:

Hier scheinen die Unternehmen Nuevo Central Argentino NCA, FerroSur Roca und FerroExpresso Pampeano scheinen ihre Konzessionen zu behalten. Die staatliche Belgrano Cargas soll jedoch in mehrere Teile zerlegt werden. Während die breitspurigen San Martín Linien und die normalspurigen Urquiza Strecken einzeln angeboten werden, ist es Unklar wie die Regierung das meterspurige Belgrano-Netz aufteilen wird. Einige Provinzen wollen sich deshalb schon die Strecken auf ihrem Gebiet sichern.

Beim Regionalverkehr sieht es sehr «gemischt» aus. Neuquén – Plottier könnte an Tren Patagonico übergehen. Entsprechende Schritte wurden schon unternommen. Die Provinz Chaco kann vermutlich die Gelder für die Strecken nach Chorotis und Los Amores kaum aufbringen und angesichts der aktuellen Entwicklung ist es möglich, dass diese beiden Strecken im Laufe von 2025 stillgelegt werden. Ähnlich schlecht sieht es um den Lokalverkehr Güemes – Salta – Campo Quijano aus, aber die Provinz Salta könnte diesen Verkehr in letzter Minute retten, wie auch die Provinz Córdoba den Zug nach Capilla del Monte. Entre Rios scheint die frühere UEFER wieder zu gründen und würde dann die einzige Strecke in der Provinz übernehmen. Die internationale Verbindung Posadas – Encarnación wird heute schon von der Unternehmung Casimiro Zbikoski im Auftrag von Trenes Argentinos betrieben und könnte ganz auf Casimiro übergehen. Ganz schlecht sieht es für den Regionalzug Rosario – Cañada de Gómez aus. Schon jetzt fällt der Zug sehr oft aus, da nur zwei Loks und kaum Ersatzteile vorhanden sind. Und diese Loks müssen oft bei den Zügen nach Córdoba und Tucumán aus-helfen.

In der Provinz Buenos Aires macht man sich grosse Sorgen um die beliebte Verbindung nach Mar del Plata. Schon jetzt wurden Forderungen an die Provinzregierung laut, schnellstmöglich die Firma Ferrobaires, die 1993 bis 2018 schon existierte, wieder aufleben zu lassen. Dann würde auch die

Möglichkeit bestehen, dass die Züge nach Bahía Blanca und Pehuajó wieder verkehren könnten.

Auch wenn schon wieder alles neu organisiert werden muss, so wird langfristig nur ein Wiederaufbau eines leistungsfähigen Staatsbahnsystems mit einer Existenz über viele Jahrzehnte die Verkehrssituation in dem Land mit solch grossen Dimensionen zu verbessern.

All railways are to be privatized in 2025. Nobody knows what will happen to the already private or regional railway companies. The following are expected to be offered:

The Belgrano Sur, Mitre, San Martin, Roca, Sarmiento and Tren de la Costa suburban railway systems.

The Urquiza and Belgrano Norte suburban railways are still operating on the basis of provisionally extended concessions from the Menem era.

Long-distance passenger trains:

These are the Buenos Aires – Junín, Buenos Aires – Bragado, Buenos Aires – Mar del Plata and General Guido – Pinamar, Buenos Aires – Rosario, Buenos Aires – Tucumán and Buenos Aires – Córdoba lines. It is completely unclear whether each connection will be offered individually or all trains in a package.

Regional passenger trains:

Güemes – Salta – Campo Quijano; Roqué Sáenz Peña – Chorrotis; Resistencia – Cacuí – Los Amores; Rosario – Cañada de Gómez; Villa Maria – Córdoba; Córdoba – Capilla del Monte; Paraná – Jorge Méndez; Posadas – Encarnación; Neuquén – Plottier.

Freight transport:

Here the companies Nuevo Central Argentino NCA, FerroSur Roca and FerroExpresso Pampeano appear to be keeping their concessions. However, the state-owned Belgrano Cargas is to be split into several parts. The broad-gauge San Martín lines and the standard-gauge Urquiza routes will be offered separately. However, it is unclear how the government will divide the meter-gauge Belgrano network. Some provinces therefore want to secure the routes in their areas.

The situation is very "mixed" in regional transport. Neuquén – Plottier could be transferred to Tren Patagonico. The corresponding steps have already been taken. The province of Chaco will probably be unable to raise the funds for the lines to Chorotis and Los Amores and, given current developments, it is possible that these two lines will be closed in the course of 2025. The situation is similarly bad for the local Güemes – Salta – Campo Quijano service, but the province of Salta could save this service at the last minute, as will the province of Córdoba with the train to Capilla del Monte. Entre Rios appears to re-establish the former UEFER and would then take over the only line in the province. The international Posadas – Encarnación connection is already operated by the Casimiro Zbikoski company on behalf of Trenes Argentinos and could be transferred entirely to Casimiro. The situation is very bad for the regional train Rosario – Cañada de Gómez. The train is breaking down very often because there are only two locomotives and hardly any spare parts. And these locomotives often have to help out on the trains to Córdoba and Tucumán. In the province of Buenos Aires, there is great concern about the popular connection to Mar del Plata. There have already been calls for the provincial government to revive the company Ferrobaires, which existed from 1993 to 2018, as soon

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

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**

as possible. This would also make it possible for trains to Bahía Blanca and Pehuajó to run again.

Even if everything has to be reorganized again, in the long term only the reconstruction of an efficient state railway system that will exist for many decades will improve the transport situation in a country of such great dimensions.

SCHIENENERSATZVERKEHR MIT....

Seit März 2023 ruht der Personenverkehr zwischen Buenos Aires, Olavarría und Bahía Blanca. Bis Ende 2023 waren fast alle Langsamfahrstellen auf dieser Strecke behoben und die Forderung der betroffenen Gemeinden zur Wiederaufnahme des Verkehrs hätte vermutlich im Laufe von 2024 erfüllt werden können, doch die aktuelle Regierung erklärte den Verkehr des Zuges nach Bahía Blanca für definitiv stillgelegt.

Zum Zeitpunkt des Regierungswechsels waren gut 50% der Strecke Maipú – Ayacucho – Tandil saniert, Schienen und Schwellen wurden erneuert und Schotter ausgebracht. Die Finanzen für die Fertigstellung standen zur Verfügung. Mit dem Regierungswechsel, wurden die vorliegenden Gelder in die allgemeine Staatskasse überführt und die Arbeiten wurden eingestellt und die Arbeiter mehrheitlich entlassen.

Obwohl die Regierung Milei Subventionen für den öffentlichen Verkehr ablehnt, scheint es immer auf das Transportmittel anzukommen. Offenbar scheint ein Transportmittel ganz im Sinne der Regierung zu existieren. Ab November 2024 werden nämlich in den Relationen Buenos Aires – Olavarría und Buenos Aires – Tandil Flüge (!!!) anstelle von Zügen angeboten! Die Busunternehmen kürzen gleichzeitig das Angebot und sie haben angekündigt alle Orte mit weniger als 10'000 Einwohnern ab 2025 nicht mehr zu bedienen – obwohl dafür noch immer Subventionen fließen!

RAIL REPLACEMENT TRANSPORT WITH....

Passenger traffic between Buenos Aires, Olavarría and Bahía Blanca has been suspended since March 2023. By the end of 2023, almost all slow speed sections on this route have been eliminated and the requests of the affected communities to resume traffic could probably have been met during 2024, but the current government declared the train's traffic to Bahía Blanca to have been definitively suspended.

At the time of the change of government, over 50% of the Maipú – Ayacucho – Tandil route have been renovated, rails and sleepers were replaced and ballast was laid. The finances for completion were available. With the change of government, the available funds were transferred to the general state treasury and the work was stopped and the majority of the workers were laid off.

Although the Milei government rejects subsidies for public transport, it always seems to depend on the mode of transport. Apparently there seems to be a means of transport that is entirely in line with the government's wishes. From November 2024, flights (!!!) will be offered instead of trains on the Buenos Aires – Olavarría and Buenos Aires – Tandil routes! At the same time, the bus companies are reducing their services and have announced that they will no longer serve all places with fewer than 10,000 inhabitants from 2025 - although subsidies are still being paid for this!

VERBESSERUNGEN / IMPROVEMENTS

Der Regionalzug Córdoba – Villa Maria, verkehrte bisher nur zweimal in der Woche in jede Richtung. Ab 02.12.2024 traten Verbesserungen ein. So verkehrt der Regionalzug neu drei-

mal in der Woche und der Fernzug (2x/Woche) Córdoba – Buenos Aires wurde auch für den Nahverkehr geöffnet. Bisher wurden nur Passagiere von und nach Stationen ausserhalb des Regionalzugabschnittes zugelassen.

The regional train Córdoba - Villa Maria previously only ran twice a week in each direction. Improvements came into effect on December 2, 2024. The regional train now runs three times a week and the long-distance train (twice a week) Córdoba - Buenos Aires has also been opened for local traffic. Previously, only passengers to and from stations outside the regional train section were allowed.

Per 02.12.2024 wurde auch auf der Strecke Salta – Güemes ein zusätzliches Abendzugpaar Montag bis Freitag eingelegt. Diese Massnahme wurde schon längere Zeit gefordert.

As of December 2, 2024, an additional pair of evening trains will also be introduced on the Salta – Güemes route Monday to Friday. This measure has been requested for some time.

NEUE TARIFE / NEW FARES

Per 02.12.2024 wurden bei fast allen Regionalzügen die Fahrpreise angehoben (die Inflation lag bei 147%)

As of December 2, 2024, fares have been increased on almost all regional trains (the national inflation rate was 147%)

Córdoba – Capilla del Monte plus 10%

Córdoba – Villa Maria plus 25%

Güemes – Salta – Campo Quijano plus 25%

Rosario – Cañada de Gómez plus 25%

Paraná – Jorge Méndez plus 25%

Resistencia – Los Amores plus 30%

Sáenz Peña – Chorotis plus 20%

Posadas – Encarnación ab/from 07/11/2024 plus 50%

Neuquén – Plottier keine Veränderung/no change

ROSARIO – CAÑADA DE GÓMEZ

Per 10.12.2024 wurde der Verkehr des Regionalzuges zwischen Rosario Norte und Cañada de Gómez endgültig stillgelegt. Die 72 km lange Verbindung mit 6 Zwischenhalten wurde 2021 nach einem Unterbruch von 44 Jahren wieder aufgenommen und aus anfänglich einem Zugpaar an Werktagen wurden es bald 3 Zugpaare und pro Jahr wurden über 100'000 Passagiere transportiert. In der Regel verkehrte eine Fernverkehrskomposition aus chinesischen Wagen und mit chinesischer Lok. Bis 2023 stand für Notfälle eine ältere Lok zur Verfügung. Bereits seit August 2024 fiel der Zug immer wieder aus, wegen Lokschadens. Damit begannen die Gerüchte über eine Stilllegung und die Provinzregierung von Santa Fe versuchte mehrfach bei Trenes Argentinos Operaciones den Zug zu retten. Im November 2024 verkehrte der Zug nur noch an 4 Tagen. Auf dieser Strecke verkehrt ebenfalls der Nachtzug Buenos Aires – Córdoba, allerdings zu sehr ungünstigen Zeiten für den Nahverkehr und nur die Unterwegsstation Correa wird bedient. Die Stationen Antártida Argentina, Funes, Roldán, San Gerónimo und Carcarañá verlieren damit jegliche Bedienung. Der Bahntarif wurde noch am 01.12.2024 neu auf 1000 Pesos festgelegt, was für die Bevölkerung erschwinglich wäre, denn die billigste Busverbindung kostet aktuell 7500 Pesos.

As of December 10, 2024, the regional train service between Rosario Norte and Cañada de Gómez was finally shut down. The 72 km long connection with 6 intermediate stops was resumed operation in 2021 after a break of 44 years and what was initially one pair of trains on weekdays soon became 3

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**

pairs of trains and over 100,000 passengers were transported per year. Normally, a long-distance train composition of Chinese carriages and a Chinese locomotive ran. An older locomotive was available for emergencies until 2023. Since August 2024, the train has been cancelled repeatedly due to locomotive damage. This is when rumors of closure began and the provincial government of Santa Fe tried several times to save the train with Trenes Argentinos Operaciones. In November 2024, the train only ran on 4 days. The Buenos Aires - Córdoba night train also runs on this route, but at very inconvenient times for local traffic and only the Correa station is served. The stations Antártida Argentina, Funes, Roldán, San Gerónimo and Carcarañá therefore lose all service. The train fare was set at 1,000 pesos on December 1, 2024, which would be affordable for the population, as the cheapest bus connection currently costs 7,500 pesos.

Letzte Meldung

Am 12.12.2024 wurde der Materfer Triebwagen, der in La Banda stationiert war und eine Zeit lang die Strecke nach Fernández bediente, via Rosario nach Ferreyra bei Córdoba überführt, um bei Materfer generalüberholt zu werden. Seither gehen Gerüchte um, dass er danach vielleicht zwischen Rosario und Cañada de Gómez eingesetzt werden könnte.

Latest news

On December 12, 2024, the Materfer railcar, which was stationed in La Banda and formerly served the route to Fernández for a while, was transferred via Rosario to Ferreyra near Córdoba to be overhauled at Materfer. Since then, rumors have been circulating that it could then perhaps be used between Rosario and Cañada de Gómez.

TREN PATAGONICO

Gute Meldungen kommen aus Rio Negro. Das provinzeigene Bahnunternehmen Tren Patagónico wartet für die Sommersaison 2024/2025 mit guten Nachrichten auf.

Der Materfer-Triebwagen hat seinen regelmässigen Unterhalt gut überstanden und steht 2x je Woche im Lokalverkehr zwischen San Carlos de Bariloche und Ingeniero G Jacobacci und die übrigen Tage für den abendlichen Ausflugszug von San Carlos de Bariloche nach Perito Moreno zur Verfügung.

Noch vor Weihnachten bekommt Tren Patagónico weitere 9 km Schienen geliefert, die umgehend auf dem Abschnitt Viedma - San Antonio Oeste eingebaut werden. Damit wäre zwischen Mitte und Ende Januar 2025 die Strecke wieder voll in Betrieb und der wöchentliche Fernzug aus San Carlos de Bariloche wird wieder bis/ab Viedma verkehren.

Das Wagenmaterial für den genannten Fernzug wurde komplett saniert. Die Schlaf- und Pullmanwagen wurden innen und aussen erneuert. Der Speisewagen verfügt neu über Internetzugang, welcher von den Passagieren genutzt werden kann. Zusätzlich wurde der Kino-Wagen, der noch aus den Zeiten vor 1993 datiert, renoviert und wird nun auch wieder an den Zug angehängt.

Die "Trochita" in Rio Negro wird bis auf weiteres nur zwischen Ing. G. Jacobacci und Empalme Km 648 auf dem dreigleisigen Abschnitt verkehren. Der Abschnitt bis Ojos de Agua ist seit einer Entgleisung noch immer gesperrt.

Good news is coming from Rio Negro. The province's own railway company Tren Patagónico has good news for the 2024/2025 summer season.

The Materfer railcar has come through its regular maintenance and is available twice a week for local traffic between San Carlos de Bariloche and Ingeniero G Jacobacci and the other days for the evening excursion train from San Carlos de Bariloche to Perito Moreno.

Before Christmas, Tren Patagónico will receive a further 9 km of tracks, which will be installed immediately on the Viedma - San Antonio Oeste section. This means that the route will be fully operational again between the middle and the end of January 2025 and the weekly long-distance train from San Carlos de Bariloche will run to/from Viedma again.

The rolling stock for the long-distance train mentioned has been completely renovated. The sleeping and Pullman cars have been renewed inside and out. The dining car now has internet access, which can be used by passengers. In addition, the cinema car, which dates back to before 1993, has been refurbished and is now attached to the train again. The "Trochita" in Rio Negro will only run between Ing. G. Jacobacci and Empalme Km 648 on the three-track section until further notice. The section up to Ojos de Agua is still closed after a derailment.

RAMAL C-14

Auf Initiative der Provinz Salta hat die Zentralregierung in Buenos Aires beschlossen den Viaducto La Polvorilla an der Strecke Salta - Socompa zu renovieren. Der Viadukt befindet sich auf 4200 Metern über Meer, misst 223,5 Meter in der Länge und befindet sich maximal 63 Meter über dem Talgrund und die Strecke liegt in einer Kurve. Einerseits sind die unzähligen Touristenfahrten zwischen San Antonio de los Cobres und dem Viadukt weltberühmt, andererseits ist die Strecke C-14 die einzige im Güterverkehr offene Strecke von Argentinien nach Chile zum Pazifikhafen Antofagasta. Die Provinzregierung von Salta betonte auch zu recht, dass auf ihrem Territorium 38% aller Güter auf dem meterspurigen Belgrano Netz ihren Ursprung haben und dass besonders der Aussenhandel über den Socompa-Pass noch stark gesteigert werden könne. Ausserdem will die Provinz Salta nach der erfolgten Sanierung des Viaduktes auch den lokalen Güterzug mit Personenbeförderung zwischen Salta und Socompa wieder in Betrieb nehmen, da der Schienenverkehr zwar langsamer, aber zuverlässiger sei, als der Verkehr über die Strasse.

On the initiative of the province of Salta, the central government in Buenos Aires has decided to renovate the Viaducto La Polvorilla on the Salta - Socompa line. The viaduct is located at 4200 meters above sea level, is 223.5 meters long and is at a maximum of 63 meters above the valley floor, and the line is curved. On one hand, the countless tourist trips between San Antonio de los Cobres and the viaduct are famous, and on the other hand, the C-14 line is the only line open for freight traffic from Argentina to Chile to the Pacific port of Antofagasta. The provincial government of Salta also emphasized correctly that 38% of all goods on the meter-gauge Belgrano network originate in its territory and that foreign trade via the Socompa pass in particular could increase. In addition, once the viaduct has been renovated, the province of Salta also wants to restart the local freight train with passenger transport between Salta and Socompa, since rail transport is slower but more reliable than road transport.

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 - **HEMALS/FORMER FAHRPLANCENTER NEWS, Volta o Trem, AIFFLA Info**

ECUADOR

WIEDER KEINE ZÜGE / AGAIN NO TRAINS!!!

Hoffnungsvoll begann der Bahnbetrieb ab Ibarra und in Alausi und Riobamba hatte man auch alle Vorkehrungen getroffen, um wieder Züge verkehren zu lassen. Doch schneller als gedacht, verlog die Euphorie. Aus Quito kam die Anweisung, dass die neuen Betreiber keine Zulassung haben und auch keine Versicherungsdeckung existiere. Nun obliegt es den zuständigen Behörden in Quito und in den betroffenen Kantonen zuerst die korrekten Formulare zu erstellen. Solange ist nur das Museum in der Werkstätte von Ibarra zugänglich. Wann die Züge wieder verkehren können, weiss man noch nicht.

The railway service from Ibarra began with great hope, and in Alausi and Riobamba all the necessary measures had been taken to allow trains to run again. But the euphoria faded more quickly than expected. The order from Quito was that the new operators were not licensed and had no insurance cover. It is now up to the relevant authorities in Quito and the affected cantons to first create the correct forms. Until then, only the museum in the Ibarra workshop is accessible. It is not yet known when the trains will be able to run again.

PANAMA

FERROCARRIL DEL PANAMA

Während sich der Güterverkehr auf der den Panama-Kanal folgenden Bahnstrecke gut entwickelt, wurde der einmal täglich in beide Richtungen verkehrende Personenzug zwischen Colón und Ciudad de Panamá relativ wenig genutzt. Die Hauptgründe lagen im tiefen Angebot von nur einem Zugpaar. Vor der Privatisierung verkehrten mindestens 4 bis 5 Zugpaare jeden Tag der Woche und bei den relativ hohen Tarifen (rund 60% höher als früher). Dass bequeme modernisierte nordamerikanische Wagen eingesetzt werden, hat die breite Öffentlichkeit nicht beeindruckt und die Menschen stiegen auf den jetzt preiswerteren Bus um.

Während der verkehrslosen Covid-Zeit entschied die Bahn nun, den Personenzug nur noch für einen touristisch orientierten Verkehr einzusetzen. Sechs Personenwagen wurden mit viel Aufwand saniert und bekamen eine bessere Inneneinrichtung. Nun verkehren an 2 bis 4 Samstagen im Monat Touristenzüge jeweils um 11.30 ab Ciudad de Panamá (Bahnhof Corozal) nach Colón und sind etwa um 14.30 wieder zurück. Der Fahrpreis, ohne Verpflegung, beträgt US\$ 40.00. Wenn Kreuzfahrtschiffe in Ciudad de Panamá oder Colón ankommen, verkehren bei Bedarf zusätzliche Züge. Die Bahngesellschaft schliesst jedoch nicht aus, wenn wieder genügend Nachfrage für tägliche Züge aufkommt, diese dann auch wieder verkehren zu lassen.

While freight traffic on the railway line following the Panama Canal is developing well, the passenger train between Colón and Ciudad de Panamá, which runs once a day in both directions, has been relatively little used. The main reasons were the low availability of only one pair of trains a day; before privatization, at least 4 to 5 pairs of trains ran every day of the week, and the relatively high fares (around 60% higher than before). The fact that comfortable, modernized North American carriages are being used did not impress the general public and people switched to the now cheaper bus.

During the traffic-free Covid period, the railway decided to use the passenger train for tourist-oriented transport only. Six

passenger-carriages were refurbished at great expense and given better interiors. Now, on 2 to 4 Saturdays each month, tourist trains run from Ciudad de Panamá (Corozal station) to Colón at 11.30 and return at around 14.30. The fare, without meals, is US\$ 40.00. When cruise ships arrive in Ciudad de Panamá or Colón, additional trains are provided if necessary. However, the railway company does not rule out running daily trains again if there is sufficient demand.

COSTA RICA

INCOFER

Die Vorortzüge von San José, welche die Strecken San José – Cartago, San José – Belén und San José – Heredia – Alajuela bedienen, sind sehr beliebt. Alleine im Zeitraum 01. Juli bis 30. September 2024 nutzten rund 2,97 Mio. Personen die Züge. Rund ein Drittel der Passagiere nutzte die Strecke nach Cartago. Entsprechend verheerend wirkte sich ein Erdbeben im Bereich Fierro zwischen Tres Rios und Cartago aus. Unmittelbar neben dem Streckengleis rutschte das ganze Gelände ab. Deshalb ruht der Bahnverkehr zwischen Tres Rios und Cartago. Leider gelang es Incofer nicht ausreichend Busse für den Ersatzverkehr zu bekommen, was von den regelmässigen Passagieren sehr bemängelt wird.

Mitte November begann eine private Baufirma mit der Stabilisierung des Hanges und danach muss in diesem Bereich auch das Geleise neu verlegt werden. Die Arbeiten werden vermutlich bis Ende Januar 2025 dauern.

The suburban trains from San José, which serve the San José - Cartago, San José - Belén and San José - Heredia - Alajuela routes, are very popular. In the period from July 1 to September 30, 2024 alone, around 2.97 million people used the trains. Around a third of the passengers used the route to Cartago. A landslide caused by heavy and persistent rainfall in the Fierro area between Tres Rios and Cartago had a correspondingly devastating effect. The entire area slipped right next to the track. As a result, rail traffic between Tres Rios and Cartago has been suspended. Unfortunately, Incofer was unable to get enough buses for the replacement service, which is heavily criticized by regular passengers.

By mid-November, a private construction company began stabilizing the slope and then tracks will have to be re-laid in this area. The work will probably last until the end of January 2025.

BRASIL IEN / BRASIL

METRO RIO DE JANEIRO – NITERÓI

Seit 1968 diskutieren die Städte Rio de Janeiro und Niterói über den Bau einer gemeinsamen Metrolinie! Nun, Ende 2024 hat man sich auf den genauen Verlauf geeinigt, damit endlich die Detailplanung aufgenommen und auch die Finanzierung abgeklärt werden kann. Das nun definitiv vorgelegte Projekt umfasst den folgenden Linienverlauf:

Rio de Janeiro Station Carioca (Anschluss an die Linien 1 und 2), dann 3 km in einem Tunnel unter der Baía da Guanabara hindurch, Ankunft in Niterói in der Station Praça Arariboia, von hier durch Niterói in die Stadt São Gonçalo bis zur Endstation Alcântara. Die ursprünglich geplante Verlängerung bis Guaxindiba ist nicht mehr vorgesehen. Die über 30 km lange Strecke wird rund 12 Stationen umfassen. Durch die Metro verkürzt sich die Reisezeit von Carioca bis Niterói von derzeit oft über

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

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**

einer Stunde auf noch rund 20 Minuten. Eigentlich hätte diese Version des Projektes schon Mitte 2023 präsentiert werden müssen, doch im letzten Moment wurden Überprüfungen notwendig, da in einigen Punkten Korruption vermutet wurde. Nun rechnet man mit Baubeginn 2026 und einer Eröffnung frühestens 2031.

Since 1968, the cities of Rio de Janeiro and Niterói have been discussing the construction of a shared metro line! Well, at the end of 2024 the exact alignment has been agreed so that detailed planning can finally begin and financing can also be clarified. The project that has now been definitively presented includes the following line:

Rio de Janeiro Carioca station (connects to lines 1 and 2), then 3 km in a tunnel under the Baía da Guanabara-bay, arriving in Niterói at the Praça Arariboia station, from here through Niterói to the city of São Gonçalo to the final station Alcântara. The originally planned extension to Guaxindiba is no longer planned. The route, which is over 30 km long, will include around 12 stations. The metro will shorten the travel time from Carioca to Niterói from currently often over an hour to around 20 minutes. This version of the project should have been presented in mid-2023, but checks became necessary at the last moment because corruption was suspected in some points. Construction is now expected to begin in 2026 and the line may not open until 2031 at the earliest.

INTERNATIONAL

USA – PERU

Im September 2024 hat Caltrain auf der 79 km langen Strecke von San Francisco bis San José Tamien den elektrischen Betrieb aufgenommen. Heute bedienen die Züge die Strecke an 7 Tagen in der Woche alle 30 Minuten, dazu verkehren sehr viele zusätzliche Züge an Werktagen. Zwischen San José Tamien und Gilroy, wo nur 4 bis 5 Zugpaare zu den Hauptverkehrszeiten verkehren, wurde der Dieselbetrieb beibehalten. Stadler lieferte die 23 elektrischen 7-Wagen Züge des Typs KISS. Durch diese Umstellung, wurde sehr viel Rollmaterial freigestellt. Nur wenige Wagen und Loks werden noch für den Verkehr nach/von Gilroy gebraucht.

Die Direktion von Caltrain erinnerte sich an die Ausschreibung eines Projektes für Nahverkehrszüge in Lima, der Hauptstadt Perus. Und die Verantwortlichen in Peru stimmten dem Angebot sofort zu. So werden in den kommenden Monaten 90 Doppelstockwagen, einige davon mit Fahrradabteilen und 19 Lokomotiven der Klasse F40 per Schiff nach Peru transportiert. Der sehr bahnfreundliche Staat Kalifornien will damit auch Peru aktiv unterstützen, weshalb die ganze Lieferung nur gerade US\$6Mio. kostet! Wagen und Loks, meist aus den 1980er Jahren, befinden sich in bestem Zustand und können in Peru sofort eingesetzt werden.

Nach peruanischen Quellen soll im Laufe des Jahres 2025 der Nahverkehr zwischen Lima und Chosica über 40 km aufgenommen werden. In der ersten Etappe ist die Bedienung von 4 Stationen vorgesehen, allerdings sollen bis Ende 2026 14 Halte aufgebaut sein. Die Reisezeit zwischen Chosica und Lima wird von über 2 Std. auf etwas unter 1 Std. sinken. Die bestehende Bahnstrecke wird dazu erneuert und soll dann auch ein zweites Gleis bekommen.

In September 2024, Caltrain began electric operation on the 79 km route from San Francisco to San José Tamien. Today,

the trains serve the route every 30 minutes, 7 days a week, and many additional trains run on weekdays. Diesel operation was retained between San José Tamien and Gilroy, where only 4 to 5 train-pairs run during peak hours. Stadler supplied the 23 electric 7-car trains of the KISS type. This changeover freed up a lot of rolling stock. Only a few cars and locomotives are still needed for traffic to/from Gilroy.

The Caltrain management remembered the tender for a project for local trains in Lima, the capital of Peru. And those responsible in Peru immediately agreed to the offer. In the coming months, 90 double-decker carriages, some of them with bicycle compartments, and 19 class F40 locomotives will be transported to Peru by ship. The very rail-friendly state of California also wants to actively support Peru, which is why the entire delivery only costs US\$6 million! Coaches and locomotives are from the 1980s and in best shape, so they can be used immediately in Peru.

According to Peruvian sources, local transport between Lima and Chosica over 40 km is to begin in 2025. In the first phase, 4 stations may be served, but 14 stops are to be set up by the end of 2026. Journey time between Lima and Chosica will go down from over 2 hours to less than 1 hour. The existing railway line will be upgraded and get a second track.

PERU

TREN MACHO

Nach einem erneuten Betriebsunterbruch von rund 4 Monaten hat der Tren Macho den Betrieb wieder aufgenommen. Die ganze Strecke von Huancayo bis Huancavelica ist weiterhin nicht in Betrieb, aber der Triebwagen verkehrt seit 20.12.2024 wieder zwischen Huancayo Chilca und Cuenca über 57 km. Die Fahrten finden nur Montag und Freitag statt, Abfahrt um 06.30 ab Huancayo und um 13.00 ab Cuenca. Es verkehrt nur der Triebwagen, der während des Betriebsunterbruches technisch saniert wurde. Auf dem 71 km langen Abschnitt Cuenca – Huancavelica soll der Wiederaufbau – der gemäss Pro-Inversion – einem Neubau gleich kommt, beginnen. Die im Moment angebotenen Fahrten sind für die Bevölkerung kostenlos.

After another interruption of service of around 4 months, the Tren Macho has resumed operations again. The entire route from Huancayo to Huancavelica is still not in operation, but the railcar is running again between Huancayo Chilca and Cuenca over a distance of 57 km since December 20, 2024. The trips only take place on Mondays and Fridays, departing at 06.30 from Huancayo and at 13.00 from Cuenca. Only the railcar, which was technically renovated during the interruption of the service, is running. Reconstruction - which according to Pro-Inversion - is equivalent to new construction - is to begin first on the 71 km long section from Cuenca to Huancavelica. The trips currently offered are free of charge for the population.

AFRIKA / AFRICA

TUNESIEN / TUNISIA

KASSERINE

Der Bahnhof der Bezirkshauptstadt Kasserine im Westen des Landes wurde im November 2024 von Mitgliedern der lokalen politischen Behörden besucht. Dies, nachdem es verschiedene Beschwerden aus der Umgebung des Bahnhofes gab. Obwohl 19 Angestellte der SNCFT hier anwesend sind, wird

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

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**

wortwörtlich gar nicht gearbeitet. Das Gebäude selber befindet sich in leidlich gutem Zustand, doch mehr Positives konnte nicht festgestellt werden. Das Gelände des Bahnhofes ist zur Mülldeponie verkommen. Die Toiletten und andere Publikumsanlagen sind zerstört! Doch auch die Gleisanlagen befinden sich nicht in betriebsfähigem Zustand. Die Weichen sind von Abfällen so stark verstopft, dass sie nicht umgestellt werden können. Der hie und da mal aus Tunis und Kalâa Khasba eintreffende Güterzug, wird nicht mehr angenommen und muss deshalb in Kalâa Khasba auf Lkw umgeladen werden! Seit 14 Jahren fuhr kein Zug mehr von Kasserine ab, obwohl eine einsatzfähige Diesellok für die Zustellung/ Abholung von Güterwagen auf den Strecken nach Sbeitla und Maagen Bel Abbès vorhanden ist! Die Behörden machen mit recht die SNCFT dafür verantwortlich, die sich über die vergangenen 14 Jahre nie aufmachten den Bahnhof und die Anlagen zu kontrollieren. Vor 14 Jahren wurde die Strecke Kalâa Khasba – Haïdra – Foussana – Kasserine repariert, um den Personenzug Tunis – Kalâa Khasba bis Kasserine zu verlängern, was wegen Fahrzeugmangel nie realisiert wurde.

The station in the district capital Kasserine in the west of the country was visited by members of the local political authorities in November 2024. This was after various complaints from the area around the station. Although 19 SNCFT employees are present here, there is literally no work done at all. The building itself is in reasonably good condition, but nothing more positive could be found. The station grounds have become a garbage dump. The toilets and other public facilities have been destroyed! But the tracks are also not in a working condition. The switches are so clogged with waste that they cannot be switched. The freight trains that arrive from Tunis and Kalâa Khasba from time to time are no longer accepted and therefore are transferred to trucks in Kalâa Khasba! No train has left Kasserine for 14 years, although there is an operational diesel locomotive for the delivery/collection of freight wagons on the routes to Sbeitla and Maagen Bel Abbès! The authorities rightly blame the SNCFT, which has never taken the time to inspect the station and its facilities over the past 14 years. 14 years ago, the Kalâa Khasba – Haïdra - Foussana - Kasserine line was repaired in order to extend the Tunis - Kalâa Khasba passenger train to Kasserine, but this was never carried out due to a lack of rolling stock.

SOUSSE – KALÂA SEGHIRA – SBEITLA – KASSERINE

Die oben erwähnte Inspektion blieb nicht ohne Folgen. Nur wenige Tage später ordnete der Transportminister Rachid Amri die Sanierung der Installationen im Bahnhof Kasserine an. Am 06.12.2024 gab er bekannt, dass die Sanierungsarbeiten gut vorwärts kommen. Sie umfassen die Anlagen in Kasserine und eine Überprüfung der Strecke Kasserine – Foussana – Haïdra – Kalâa Khasba, um Kasserine über die Linie 6 via Gâafour mit Tunis zu verbinden. Diese Massnahmen passen in die Planung der Regierung die lange vernachlässigten Städte im Westen besser mit dem Rest des Landes zu verbinden und deren Entwicklung voran zu treiben. Dazu gehört auch die Linie 11 von Kasserine nach Kalâa Seghira über 172 km. Der Abschnitt Kasserine – Sbeitla – Hajeb-el-Aioun über 62 km ist problemlos wieder aufzubauen, da er weite Kurvenradien aufweist. Tunnels sind keine Vorhanden, jedoch mehrere Brücken über Oueds (meist trockene Flussläufe) und über

einige wenige Strassen, Schwierig wird es zwischen Hajeb-el-Aioun und Menzel-el-Mhiri, denn hier versinkt die Bahntrasse im Stausee von Sidi Saad. Von Menzel-el-Mhiri ostwärts kann die Trasse wieder genutzt werden, einzig die Durchfahrt von Kalâa Seghira und die Einbindung in den dortigen Bahnhof müssten neu geplant und gebaut werden. Und genau über diese Strecke sprach der Transportminister auch am 06.12.2024. Allerdings ist in seiner Ansprache auch viel Wunschtraum dabei, da er meinte man könne mit dem Wiederaufbau dieser Strecke die Reisezeit Kasserine – Sousse auf 60 bis 75 Min. reduzieren. Wenngleich dies kaum realisierbar ist, so bestätigt dies, dass diese Strecke nicht ganz aufgegeben wird.

The inspection mentioned above was not without consequences. Just a few days later, Transport Minister Rachid Amri ordered the renovation of the installations at Kasserine station. On December 6th, 2024 he announced that works are well progressing. They include the facilities in Kasserine and a review of the Kasserine – Foussana – Haïdra – Kalâa Khasba route to connect Kasserine with Tunis by line 6 via Gâafour. These measures fit into the government's plans to better connect the long-neglected cities in the west with the rest of the country and to promote their development. This also includes line 11 from Kasserine to Kalâa Seghira over 172 km. The Kasserine – Sbeitla – Hajeb-el-Aioun section over 62 km can easily be rebuilt as it has wide curve radii. There are no tunnels, but there are several bridges over Oueds (mostly dry rivers) and over a few roads. Things get difficult between Hajeb-el-Aioun and Menzel-el-Mhiri, because here the railway line sinks into the Sidi Saad reservoir lake. From Menzel-el-Mhiri eastwards the route can be used again, only the passage through Kalâa Seghira and the alignment into the train station there would have to be planned and built new. And the Transport Minister spoke about exactly this route on December 6th, 2024. However, there was also a lot of wishful thinking in his speech, as he said that by rebuilding this route, the travel time from Kasserine to Sousse could be reduced to 60 to 75 minutes. Although this is hardly feasible, it confirms that this route will not be completely abandoned.

HOCHWASSER / FLOODS

In den vergangenen Jahren litt Tunesien stark an Wassermangel und die Wasserversorgung wurde immer schwieriger. Seit Ende September 2024 hat sich die Wetterlage, wie an vielen Orten rund ums Mittelmeer verändert. Es begann sehr stark zu regnen. Zwar floss nur wenig dieses Wassers in die Stauseen, um die Trinkwasserversorgung der Städte zu versorgen, aber dort wo sich keine Stauseen befinden, regnete es auch. Sehr stark betroffen war die Stadt Sfax und ihre Umgebung. Bei der Bahn kam es meist nur zu kurzen Betriebsunterbrüchen, besonders im Raum Monastir, doch meist konnte am nächsten Tag der Verkehr wieder aufgenommen werden. Doch am 23.10.2024 hiess es südlich von Sfax "Land unter". Die SNCFT musste bereits in den frühen Morgenstunden die Strecke Sfax – Ghraïba sperren, da der Abschnitt Guergour – Mahares unter Wasser stand und von angeschwemmtem Material zugedeckt war. Vielerorts war auch der Bahndamm beschädigt. Einige Tage später, nachdem kein neues Wasser kam, wurden die Schäden begutachtet und

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

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**

kurz danach begannen die Reparaturarbeiten und nach etwas mehr als einer Woche konnte der Bahnverkehr wieder aufgenommen werden. Da in dieser Zeit auch die Strasse von Sfax nach Gabès unterbrochen war, konnte kein Ersatzverkehr angeboten werden.

In recent years, Tunisia has suffered severely from water shortages and water supplies have become increasingly difficult. Since the end of September 2024, the weather situation has changed, as in many places around the Mediterranean. It began to rain very heavily. Although only a small amount of this water flowed into the reservoirs to supply the cities with drinking water, it also rained where there are no reservoirs. The city of Sfax and its surroundings were very badly affected. The railway was usually only interrupted for short periods of time, especially in the Monastir area, but traffic was usually able to resume the next day. But on October 23, 2024, south of Sfax, it was flooded. The SNCFT had to close the Sfax - Ghraïba line in the early hours of the morning because the Guergour - Mahares section was under water and covered by washed-up material. In many places the railway embankment was also damaged. A few days later, after no new water came, the damage was assessed and shortly afterwards repair work began and after just over a week rail traffic was able to resume. Since the road from Sfax to Gabès was also closed during this time, no replacement transport could be offered.

LINIEN 15/16 / LINES 15/16

Mit der Einführung des Winterfahrplans 2024/2025 wurde die Stilllegung des Personenverkehrs von Metlaoui nach Tabeditt – Redeyef und Moularès bekannt gegeben. Allerdings muss der Verkehr schon mehrere Wochen zuvor beendet worden sein, da der dafür genutzte rund 60 Jahre alte Personenwagen nicht mehr repariert werden konnte. Trotz schwieriger Bedingungen hat die SNCFT die Strecke Metlaoui – Tabeditt – Redeyef nicht ganz aufgegeben, zumal ja der Güterverkehr weiter läuft. Die Zeit ohne Personenverkehr wurde genutzt im Bahnhof von Redeyef einige Reparaturen auszuführen. Diese umfassten den Bahnsteig und das Gleis 1 vor dem Stationsgebäude. Am 02.11.2024 fand eine Probefahrt statt, wozu die in Metlaoui über Nacht abgestellte Fernzugkomposition aus Tunis eingesetzt wurde. Mit der Anwesenheit von Fachleuten aus den Bereichen Infrastruktur, Fahrzeuge und Fernverkehr verlief diese Fahrt ohne Probleme. Mit dienstlicher Anordnung vom 05.11.2024 wurde der Betrieb nach Redeyef wieder aufgenommen. Es verkehren neu Wagen des Fernzuges Tunis – Metlaoui. Angepasst an den Fernverkehrsfahrplan entstand folgende Bedienung:

Metlaoui Ankunft aus Tunis um 18.27, Weiterfahrt nach Redeyef um 18.45 und Ankunft in Redeyef um 20.00; Rückfahrt ab Redeyef um 05.30, an in Metlaoui 06.45 und Weiterfahrt nach Tunis um 07.20. Diese Zeiten gelten bei pünktlichem Verkehr zwischen Tunis und Metlaoui.

Die Strecke Tabeditt – Moularès wurde zwar auch für die Ganz-Mávag Wagen freigegeben, doch es fehlt an einer Lok, welche diesen Abschnitt jeweils mit einem Wagen befahren könnte.

With the introduction of the 2024/2025 winter timetable, the closure of passenger traffic from Metlaoui to Tabeditt - Redeyef and Moularès was announced. However, traffic must have ended several weeks earlier because the approximately 60-year-old passenger carriage used for this purpose could no

longer be repaired. Despite the most difficult conditions, the SNCFT has not completely abandoned the Metlaoui - Tabeditt - Redeyef route, especially since freight traffic continues. The time without passenger traffic was used to carry out some repairs in Redeyef station. These included the platform and track 1 in front of the station building. A test run took place on November 2nd, 2024, for which the long-distance train composition from Tunis that had been parked overnight in Metlaoui was used. With the presence of experts from the areas of infrastructure, vehicles and long-distance transport, this journey went without problems. With an official order dated November 5th, 2024, operations to Redeyef were resumed. The carriages of the long-distance train Tunis – Metlaoui are used for this service.

Adapted to the long-distance timetable, the following service was created: Metlaoui arrival from Tunis at 18:27, onward journey to Redeyef is at 18:45 and arrival in Redeyef at 20:00; return journey from Redeyef at 05:30, arrival in Metlaoui at 06:45 and the onward journey to Tunis starts at 07:20. These times apply if the service between Tunis and Metlaoui runs on time. The Tabeditt - Moularès route has also been opened for the Ganz-Mávag carriages, but there is no locomotive that could travel this section with one carriage.

RFR LINIE D / LINE D

Erstmals am 10.11.2024 und nun öfter an Wochenenden wird der Bahnverkehr von Tunis nach Bizerte und Bêjâ durch Busse ersetzt, da umfangreiche Arbeiten an der neuen S-Bahnlinie D von Tunis-Ville über Le Bardo und Manouba bis Gobâa ausgeführt werden. Immerhin handelt es sich um die letzten, aber entscheidenden Arbeiten damit die Strecke im Laufe von 2025 – mit fast 10 Jahren Verspätung – in Betrieb genommen werden kann.

For the first time on November 10, 2024 and now more often on weekends, rail traffic from Tunis to Bizerte and Bêjâ will be replaced by buses as extensive work is being carried out on the new suburban train line D from Tunis-Ville via Le Bardo and Manouba to Gobâa. After all, these are the last but crucial works so that the line can be put into operation in the course of 2025 - almost 10 years late.

DC

Dies ist die von der SNCFT benutzte Abkürzung für die klimatisierten Fernzüge. Im prinzip werden diese Züge aus Ganz-Mávag Wagen gebildet, da die wenigen noch existierenden Personenwagen der Marken Macosa, MAN und Alstom meist nicht mehr einsatzfähig sind und keinerlei Komfort bieten. DC heisst Direct-Climatisé. Doch der schlechte Zustand dieser inzwischen zum Teil über 40 Jahre alten Wagen, deren letzte Erneuerung auch schon rund 20 Jahre zurück liegt führt dazu, dass die Klimaanlage oft nicht mehr funktionieren. Schon 2023 und noch häufiger 2024 konnte man aus Reiseberichten erfahren, dass es im Sommer, trotz offener Türen in den Zügen über 45° heiss werden kann. Teilweise müssen auch Loks vorgespannt werden, welche die Wagen nicht ausreichend mit Strom versorgen können. Die Züge mussten auch oft auf nur noch 3 Wagen reduziert werden. Es existiert keine Garantie mehr, dass jeder Fernzug die 1., 2. und Komfortklasse führt.

This is the abbreviation used by SNCFT for air-conditioned long-distance trains. In principle, these trains are made up of Ganz-Mávag carriages, as the few remaining passenger

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

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**

carriages of the Macosa, MAN and Alstom brands are mostly no longer operational and offer no comfort whatsoever. DC stands for Direct-Climatisé. However, the poor condition of these carriages, some of which are now over 40 years old and were last renewed around 20 years ago, means that the air conditioning systems often no longer work. As early as 2023 and even more frequently in 2024, travel reports have shown that in summer, despite the doors being open, temperatures in the trains can reach over 45°C. In some cases, locomotives have to be used, which cannot supply the carriages with sufficient electricity. The trains also often had to be reduced to just 3 carriages. There is no longer any guarantee that every long-distance train will have 1st, 2nd and comfort class.

LE LÉZARD ROUGE

Der einzige historische Zug Tunesiens, Le Léopard Rouge (die rote Eidechse), der nun rund 10 Jahre nicht verkehren konnte, befindet sich aktuell immer noch in den Werkstätten der SNCFT. Gemäss neuen Zeitungsberichten aus Tunesien, gestaltet sich die Rekonstruktion recht arbeitsintensiv, da viele Teile während der ungeschützten Abstellung der Wagen beim Bahnhof Metlaoui gestohlen wurden. Aus Presseberichten vom Dezember 2024 seien die Arbeiten recht weit fortgeschritten und die SNCFT hofft 2025 mit Touristikunternehmen im Südwesten des Landes (Regionen Gafsa, Tozeur, Kébili) die Planung und dann den Betrieb aufzunehmen, Ein genaues Datum wird nicht genannt. Der Zug wird wieder von Metlaoui in die Selja-Schlucht verkehren.

Tunisia's only historic train, Le Léopard Rouge (the red lizard), which has not been able to run for around 10 years, is currently still in the SNCFT workshops. According to current newspaper reports from Tunisia, the reconstruction is proving to be quite labor-intensive, as many parts were stolen while the carriages were parked unprotected at Metlaoui station. According to press reports from December 2024, the work is well advanced and SNCFT hopes to start planning and then operating with tourism companies in the southwest of the country (Gafsa, Tozeur, Kébili regions) in 2025. An exact date has not been given. The train will run again from Metlaoui to the Selja Gorge.

SENEGAL

TEILWEISE REAKTIVIERUNG

Wie noch von der vorherigen Regierung versprochen, laufen die Sanierungsarbeiten an der Meterspurstrecke Dakar – Thiès – Tambacounda. Im Juli 2024 unternahmen Mitglieder der Bahndirektion und des Transportministeriums eine Bahnfahrt ab Thiès bis Kaffrine, wobei auch die Fortschritte der Renovationen der Bahnhöfe Diourbel, Gossas, Guinguinéo, Mbirkilane und Kaffrine begutachtet wurden.

In einer weiteren Bahnfahrt wurden von Direktionsmitgliedern auch die Bahnhöfe zwischen Km 10, ab Dakar gerechnet, und Thiès besichtigt, um den Sanierungsaufwand festzustellen.

Am 22.08.2024 fand das jährliche Fest Grand Magal in der Stadt Touba statt. Zu diesem lokalen islamischen Fest, welches über mehrere Tage stattfindet, pilgern zehntausende Menschen aus dem ganzen Land zur grossen Moschee in Touba. Im Hinblick auf dieses Fest verkehrten seit 13.08.2024 bis in den September regelmässige öffentliche Fahrten über die 145 km von Thiès über Diourbel nach Touba und zurück statt. Die verwendete Zugkomposition bestand aus rundum

erneuertem Rollmaterial und die Züge wurden nicht selten auch für Fahrten zwischen Unterwegsstationen genutzt. Für diese Fahrten musste auch die Zweigstrecke Diourbel – Touba repariert werden.

PARTIAL REACTIVATION

As promised by the previous government, renovation work is underway on the meter-gauge line Dakar – Thiès – Tambacounda. In July 2024, members of the Railway Directorate and the Ministry of Transport did a train ride from Thiès to Kaffrine, where they inspected the progress of renovations at the stations Diourbel, Gossas, Guinguinéo, Mbirkilane and Kaffrine. In another train journey, members of the Directorate also inspected the stations between Km 10, counted from Dakar, and Thiès to determine the renovation needs.

On August 22, 2024, the annual Grand Magal festival took place in the city of Touba. Tens of thousands of people from all over the country make a pilgrimage to the large mosque in Touba for this local Islamic festival, which takes place over several days. In preparation for this festival, regular public trips over the 145 km from Thiès via Diourbel to Touba and back took place from August 13, 2024 until September. The train composition used consisted of completely refurbished rolling stock and the trains were often also used for trips between stations along the way. The Diourbel - Touba branch line also had to be repaired for these trips.

ÄGYPTEN/EGYPT

SINAI

Am 07. Oktober 2024 nahm die ägyptische Staatsbahn ESR den Personenverkehr auf dem 110 km langen Abschnitt Ismailia und Bir-el-Abd im Norden der Sinai-Halbinsel nach einem langen Unterbruch wieder auf. Ismailia liegt am Suez-Kanal. In der Vergangenheit führte diese Strecke weiter über Rafah und Gaza bis Tel Aviv in Israel. Sie wurde jedoch vor rund 55 Jahren im Zuge eines Krieges stillgelegt. Auf ägyptischem Staatsgebiet ist die Trasse noch weitgehend vorhanden, auch wenn an vielen Orten die Schienen fehlen. In Gaza ist die Strecke weitgehend verschwunden oder überbaut. In Israel ist die Strecke ab Ashqelon in Betrieb und modernisiert. Noch ist unklar ob der Abschnitt Bir-el-Abd – Rafah auch wieder aufgebaut und betrieben wird. Mit grösster Wahrscheinlichkeit wird aber der Abschnitt Bir-el-Abd – El Arish über 78 km wieder aufgebaut, da El Arish inzwischen fast 150'000 Einwohner zählt. Vieles wird wohl von den Zuständen in Gaza abhängen. Hingegen kündigte der Transportminister Ägyptens, dass von der Küstenstadt El Arish eine Bahnstrecke in südlicher Richtung nach Taba am Golf von Aqaba gebaut werden soll. Damit will man die Sinai-Region wirtschaftlich entwickeln und auch strategisch kann eine solche Strecke wertvoll sein.

On October 7, 2024, the Egyptian state railway ESR resumed passenger traffic on the 110 km long section from Ismailia to Bir-el-Abd in the north of the Sinai Peninsula after a long interruption. Ismailia is located on the Suez Canal. In the past, this route continued via Rafah and Gaza to Tel Aviv in Israel. However, it was closed around 55 years ago during a war. The route is still largely in place on Egyptian territory, even if the tracks are missing in many places. In Gaza, the route has largely disappeared or been built over. In Israel, the line from Ashqelon to Tel Aviv is in operation and was modernized. It is

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

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**

still unclear whether the Bir-el-Abd - Rafah section will also be rebuilt and operated. In all likelihood, however, the Bir-el-Abd - El Arish section over 78 km will be rebuilt, as El Arish has now almost 150,000 inhabitants. Much will depend on the situation in Gaza. On the other hand, Egypt's transport minister announced that a railway line will be built from the coastal town of El Arish in a southerly direction to Taba on the Gulf of Aqaba. The aim is to develop the Sinai region economically, and such a line could also be strategically valuable.

DRCONGO

KISANGANI – UBUNDU

Von der isoliertesten Bahn Afrikas, der 125 km langen Meter-spurlinie Kisangani – Ubundu kommen sehr selten neue Meldungen. In der Regel verkehrt der Zug einmal in der Woche und transportiert Passagiere und Güter.

Am 10.04.2024 gegen 11.00 vormittags entgleiste ein, offiziell nur Güter transportierender, Zug auf der Fahrt von Kisangani nach Ubundu etwa im Km 35. Zwei Güterwagen kippten komplett um, die anderen 5 sprangen zwar aus dem Gleis blieben aber stehen. Die Lok geriet in Schräglage. Die ersten Meldungen über diesen Unfall liefen über soziale Medien, noch bevor die Bahndirektion im fernen Lubumbashi informiert wurde. Diese Meldungen sprachen von «vielen Opfern», wahrscheinlich waren dies die üblicherweise zahlreichen Schwarzfahrer auf solchen Zügen. Doch wie sich später herausstellte, wurden wenige Personen leicht verletzt. Ein Todesopfer war jedoch zu beklagen. Es handelte sich um einen Angestellten der Bahn, welcher auf einem Waggon, der mit Schwellen beladen war und die er bewachen musste. Dieser Waggon gehörte zu jenen, die umkippten und der Angestellte wurde darunter begraben. Der Grund für die Entgleisung wird mit den extremen Niederschlägen vom April begründet, was zu einer übermässigen Durchnässung des Bodens unter der Bahnstrecke führte.

There are very few reports from Africa's most isolated railway, the 125 km long meter-gauge line Kisangani - Ubundu. The train usually runs once a week and transports passengers and goods.

On April 10, 2024, at around 11.00 in the morning, a train that officially only transported goods derailed on the journey from Kisangani to Ubundu at around km 35. Two freight cars overturned completely, the other 5 jumped off the track but remained standing. The locomotive tilted. The first reports of this accident were on social media, even before the railway directorate in distant Lubumbashi was informed. These reports spoke of "many victims", probably the usually numerous fare dodgers on such trains. But as it later turned out, a few people were slightly injured. There was, however, one fatality. It was a railway employee who was standing on a wagon loaded with sleepers that he was guarding. This wagon was one of those that overturned and the employee was buried under it. The reason for the derailment is attributed to the extreme rainfall in April, which led to excessive waterlogging of the ground under the railway line.

GHANA

NEUE STRECKE/NEW LINE

Am 25.11.2024 eröffnete die GRC (Ghana Railway Corporation) die 96,7 km lange Normalspurbahn von Tema nach

Mpakadan. Die Strecke führt von der Hafenstadt Tema, östlich von Accra, fast parallel zur Grenze zu Togo, nordwärts und ist der Beginn der geplanten 1200 km langen Strecke nach Burkina Faso. Der Bau dieses ersten Abschnittes begann schon im Juli 2018. Eigentlich sollte die Eröffnung schon im Frühjahr 2024 stattfinden, doch im Rahmen einer Probefahrt mit einem der von Pesa (Polen) gelieferten Triebwagen, rammte dieser einen Lastwagen, der auf dem Gleis parkiert war. Der Triebwagen erlitt grössere Schäden, weshalb er nach Polen zurückgesandt wurde, um dort komplett saniert zu werden.

Die Sanierung der kapspurigen (1067 mm Spur) Strecke vom Hafen Takoradi nach Kumasi hat mit viel Verzögerung begonnen und läuft auf dem Abschnitt Takoradi – Huni Valley (102 km) auf Hochtouren. Anschliessend sollen auch die übrigen 237 km bis Kumasi saniert werden, wie auch die Zweigstrecke Dunkwa – Awaso. Diese Strecken sind sehr wichtig, da sie die Abfuhr von Bergbauprodukten ermöglichen.

In Kumasi hat die Planung einer Vorortsstrecke nach Ejisu begonnen. Zu einem späteren Zeitpunkt soll diese Strecke zu einem grösseren Stadtbahnnetz gehören.

On November 25, 2024, the GRC (Ghana Railway Corporation) opened the 96.7 km long standard gauge railway from Tema to Mpakadan. The line runs north from the port city of Tema, east of Accra, almost parallel to the border with Togo, and is the beginning of the planned 1200 km long line to Burkina Faso. Construction of this first section began in July 2018. The opening was actually supposed to take place in spring 2024, but during a test run with one of the railcars supplied by Pesa (Poland), it rammed a truck that was parked on the track. The railcar suffered major damage, which is why it was sent back to Poland to be completely renovated.

The renovation of the Cape gauge (1067 mm gauge) line from the port of Takoradi to Kumasi has started after much delay and is in full swing on the Takoradi - Huni Valley section (102 km). The remaining 237 km to Kumasi will then be renovated, as will the Dunkwa-Awaso branch line. These lines are very important because they enable the transport of mining products.

In Kumasi, planning has begun for a suburban line to Ejisu. At a later date this line will be part of a larger urban rail network.

ALGERIEN / ALGERIA

VIEL NEUES / MANY NEWS

FAHRZEUGE / ROLLING-STOCK

138Mia. Dinar (rund € 910Mio.) werden in den kommenden 5 Jahren für die Beschaffung neuer Fahrzeuge aufgewendet. Darunter werden bestellt:

12 Lokomotiven einsetzbar für den Personen- und Güterverkehr (dringende Massnahme)

6 Sechsteilige Triebwagen (als dringend eingestuft)

Bis 400 Personenwagen

Im aktuellen Plan wurden 200 Personenwagen, Lokomotiven und Triebwagen in den vergangenen 2 Jahren saniert, wofür fast € 300Mio. aufgewendet wurden.

In einer späteren Phase, welche von 2028 bis 2035 dauern soll, ist die Beschaffung einer grösseren Menge weiterer Personenwagen und Lokomotiven vorgesehen. In dieser Phase sollen auch Hochgeschwindigkeitszüge für über 200 km/h hinzukommen. Diese Züge sollen ähnlich dem TGV als Trieb-

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

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

wagenkompositionen zum Einsatz kommen. Ebenfalls in dieser Periode sollen neue Rangierloks, Güterzugloks und eine grössere Menge Güterwagen beschafft werden.

138billion Dinars (around € 910million) will be spent on the procurement of new vehicles over the next five years.

The following will be ordered: 1

2 locomotives that can be for passenger and freight transport (urgent measure)

6 six-car railcars DMU (classified as urgent)

Up to 400 passenger cars

In the current plan, 200 passenger cars, locomotives and railcars have been renovated in the past two years, for which almost €300 million have been spent. In a later phase, which will last from 2028 to 2035, the procurement of a larger number of additional passenger cars and locomotives is planned, and high-speed trains for over 200 km/h may also to be added in this phase. These trains are to be used as railcar compositions similar to the TGV. New shunting locomotives, freight train locomotives and a larger number of freight cars are also to be purchased in this period.

INFRASTRUKTUR / INFRASTRUCTURE

Der Ausbau und die Begradigung der Strecke Alger – Oran für 220 km/h und eine spätere Elektrifizierung ist bereits weit fortgeschritten.

Die Vorortstrecken von Alger nach Westen und Osten, im Ganzen 127 km werden weiter ausgebaut, um die Zahl der Fern- und Lokalzüge erhöhen zu können. Dabei liegt der Schwerpunkt bei der Strecke Agha – El Affroun (n. Westen). Ausserdem werden die Vorortbahnhöfe mit Fahrkartenautomaten ausgerüstet.

Ausbauten zwischen Mecheria und Aïn Sefra im Westen des Landes sollen die Einführung eines Vorortverkehrs ermöglichen.

Anfang Dezember 2024 wurde der Bau der 63,5 km langen Strecke Tiaret – Tissemsilt begonnen, womit ein weiterer Abschnitt der neuen West-Ost-Achse im Landesinnern, auf der Ligne des Hauts-Plâteaux erbaut wird. Diese einspurige Normalspurbahn wird für eine maximale Geschwindigkeit von 160 km/h konzipiert und soll Mitte 2026 den Betrieb aufnehmen. Die Strecke wird auch eine Verlängerung von etwas über 120 km der geplanten Strecke Relizane – Tiaret darstellen, welche eine stillgelegte Schmalspurbahn ersetzen wird.

Im Rahmen der globalen Sanierung der Staatsbahn SNTF werden 80 Bahnhöfe komplett saniert.

Weiterhin laufen die Bauarbeiten in Richtung Süden wobei die Stadt Laghouat zu den ersten zu erreichenden Orten gehört. Weitere Massnahmen, die jetzt schon schwerpunktmässig ausgeführt werden, sind: Bekämpfung des Vandalismus, Reduktion der recht hohen Anzahl an Schwarzfahrern, Reduktion der Kollisionen auf ungesicherten Bahnübergängen.

Es scheint dass die SNTF erstmals eine richtig grosse Zukunft bekommt.

The expansion and straightening of the Alger – Oran line for 220 km/h and later electrification is already well advanced.

The suburban lines from Alger to the west and east, a total of 127 km, will be further expanded to increase the number of long-distance and local trains. The focus is on the Agha – El Affroun line (to the west).

In addition, the suburban stations will be equipped with ticket machines.

Expansions between Mecheria and Aïn Sefra in the west of the country should enable the introduction of suburban transport.

Early December 2024, construction began on the 63.5 km long Tiaret – Tissemsilt line, which will be another section of the new west-east axis in the interior of the country, on the Ligne des Hauts-Plâteaux. This single-track standard gauge railway is designed for a maximum speed of 160 km/h and is scheduled to start operations in mid-2026. This line will also represent an extension of just over 120 km of the planned Relizane - Tiaret line, which will replace a disused narrow-gauge railway.

As part of the global renovation of the SNTF state railway, 80 stations are being completely renovated.

Construction work is continuing towards the south, with the city of Laghouat being one of the first places to be reached. Other measures that are already being implemented as a priority are: combating vandalism, reducing the relatively high number of fare dodgers, reducing collisions at unsecured level crossings.

It seems that the SNTF has a great future for the first time.

UGANDA

SANIERUNG / RENOVATION

Die Regierung Ugandas hat im 3. Nationalen Entwicklungsplan mit der Sanierung des bestehenden Meterspur-Bahnnetzes begonnen. Dieser Entscheid wurde gefällt, nachdem das Land definitiv auf den Bau von Normalspurstrecken verzichtet, da die komplette Sanierung der Meterspur immer noch preiswerter ist.

2022 begann man die Strecke von Kampala in Richtung Tororo an der Grenze zu Kenia zu renovieren. Erstmals verwendet man Betonschwellen, da diese langlebiger sind, als Holz- und Stahlschwellen und die Gefahr von Diebstahl ebenfalls kaum besteht. Von Kampala ins 26,8 Km entfernte Mukono wurde der sanierte Abschnitt bereits ein Jahr später dem Verkehr übergeben und es verkehren zwei Personenzugpaare an allen Werktagen. Mitte 2023 rechnete man mit der Freigabe der sanierten Linie von Mukono nach Tororo und Uganda hat sich bereit erklärt auf den grenzüberschreitenden Abschnitt bis Malaba in Kenia die Kosten für die Sanierung zu tragen, da dies immerhin der wichtigste Aussenhandelsweg des Landes ist. Ab Ende 2025/Anfang 2026 soll der Güterverkehr aufgenommen werden, wofür bereits neue Dieselloks geliefert wurden.

Ebenfalls 2022 begann auch der Wiederaufbau der 375 km langen Nordbahn von Tororo über Mbale, Kuni, Soroti und Lira nach Gulu. Da diese Gegend lange Zeit sehr unsicher war, besonders durch Einflüsse aus dem Südsudan und der DR Congo, mussten diese Infrastrukturmassnahmen immer wieder verschoben werden. So verzichtet man auch bis auf weiteres auf den Wiederaufbau der Strecke Gulu – Packwach East, da die Region von Packwach immer wieder von fremden Truppen heimgesucht wird.

The government of Uganda has begun renovating the existing meter-gauge railway network in the 3rd National Development Plan. This decision was made after the country had definitely decided not to build standard gauge lines, as the complete renovation of the meter gauge is still cheaper.

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

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**

In 2022, work began on renovating the line from Kampala towards Tororo on the border with Kenya. For the first time, concrete sleepers are being used, as they are more durable than wooden and steel sleepers and there is also hardly any risk of theft. The renovated section from Kampala to Mukono, 26.8 km away, was opened to traffic just one year later and two pairs of passenger trains run every working day. The renovated line from Mukono to Tororo is expected to be opened in mid-2023 and Uganda has agreed to cover the costs of renovating the cross-border section to Malaba in Kenya, as this is the country's most important foreign trade route. Freight traffic is scheduled to start at the end of 2025/beginning of 2026, for which new diesel locomotives have already been delivered.

The reconstruction of the 375 km long northern railway from Tororo via Mbale, Kuni, Soroti and Lira to Gulu also began in 2022. Since this area was very unsafe for a long time, especially due to influences from South Sudan and the DR-Congo, these infrastructure measures had to be postponed again and again. For example, the reconstruction of the Gulu - Packwach East line has been postponed until further notice, as the Packwach region is repeatedly plagued by foreign troops.

ASIEN / ASIA

KERETAPI TANAH MELAYU BERHAD - KTMB

Die heftigen Regenfälle welche Ende November den kontinentalen Teil on Malaysia heimsuchten, haben auch eine Bahnstrecke des Landes getroffen.

Betroffen war die Strecke zur Ostküste in der Region Pasir Mas und Tumpat. Der etwas über 2 km lange Abschnitt Pasir Mas – Tanah Merah wurde dabei völlig überflutet.

Am 02.12.2024 war das Wasser so weit zurückgegangen, dass die Infrastrukturabteilung der KTMB die Strecke inspizieren und wo nötig reparieren. Am 02.12. wurde der Lokalverkehr von Bukit Abu bis Dabong wieder gefahren. Am nächsten Tag folgte die Wiederinbetriebnahme der Regionalzüge Tumpat – Kuala Lipis und zuletzt am 05.12. nahm der „Ekspres Timuran“ (Ost-Express) von Tumpat nach Johor Bahru den Betrieb wieder auf. Parallel zu den Reaktivierungen des Bahnverkehrs nahmen die meisten Schulen die Unterrichtsstunden wieder auf. In dieser Region ist die Bahn ein sehr wichtiges Transportmittel für Schüler und Studenten.

The heavy rains that hit the mainland part of Malaysia at the end of November also hit one of the country's railway lines. The route to the east coast in the Pasir Mas and Tumpat region was affected. The Pair Mas - Tanah Merah section, which is just over 2 km long, was completely flooded.

On December 2nd, 2024, the water had receded enough for the KTMB infrastructure department to inspect the route and repair it where necessary.

On December 2nd, local traffic from Bukit Abu to Dabong resumed. The next day, the Tumpat - Kuala Lipis regional trains were put back into operation and most recently on December 5th, the "Ekspres Timuran" (Eastern Express) from Tumpat to Johor Bahru resumed operations. Parallel to the reactivation of rail traffic, most schools resumed classes. In this region, the railway is a very important means of transport for pupils and students.

NORTH AMERICA

USA

Die neugegründete Firma Dreamstar Lines plant eine tägliche Nachtzug-Verbindung zwischen San Francisco und Los Angeles. Das Unternehmen verfügt bereits über ältere Fahrzeuge, welche durch die Firma Desingworks zu Luxusfahrzeugen umgebaut werden sollen und die entsprechenden Konzepte werden derzeit ausgearbeitet. Die Strecke wird aktuell nur vom Amtrak-Zug "Coast Starlight" zwischen Oakland und Los Angeles tagsüber bedient, obwohl ein grosses Passagierpotenzial vorhanden ist.

The newly founded company Dreamstar Lines is planning a daily night train connection between San Francisco and Los Angeles. The company already has older vehicles, which are to be converted into luxury vehicles by the company Designworks, and the corresponding concepts are currently being developed. The route is currently only served by the Amtrak train "Coast Starlight" between Oakland and Los Angeles during daylight, although there is great passenger potential.

EUROPA/EUROPE

BALTIKUM / BALTIC STATES

Die Bahnen von Estland (Elron), Lettland (ViVi) und Litauen (LTG Link) bieten ab 06.01.2025 eine abgestimmte Umsteige-Verbindung von Tallinn via Tatu, Valga, Riga, Jelgava, Šiauliai nach Vilnius. Allerdings wurden die Fahrpreise und Fahrpläne noch nicht bekannt gegeben. Der Fahrplan soll auf die bestehende Verbindung Vinius – Riga abgestimmt werden.

From January 6, 2025, the railways of Estonia (Elron), Latvia (ViVi) and Lithuania (LTG Link) will offer a coordinated transfer service from Tallinn via Tatu, Valga, Riga, Jelgava, Šiauliai to Vilnius. However, the fares and timetables have not yet been announced. The timetable will be coordinated with the existing Vinius - Riga service.

LITAUEN / LITHUANIA

NEWS

Die internationalen Züge Vilnius – Warszawa – Kraków und Vilnius – Riga seien defizitär, so die LTG Link. Doch beide Verbindungen sollen bis auf weiteres beibehalten werden. LTG Link will jedoch, sobald genügend Triebwagen zur Verfügung stehen, die Verbindung von Vilius ins lettische Daugavpils wieder anbieten.

The international trains Vilnius - Warszawa - Kraków and Vilnius - Riga are loss-making, according to LTG Link. However, both services are to be maintained until further notice. However, LTG Link wants to offer the connection from Vilius to Daugavpils in Latvia again as soon as enough railcars are available.

Die Verbindung Kraków – Vilnius verkehrt täglich / runs daily, Kraków ab 04.01 – Vilnius an 17.29

Vilnius ab 12.35 – Kraków an 23.51

Die Verbindung Vilnius – Riga verkehrt täglich / runs daily Vilnius ab 07.05 – Riga an 11.04

Riga ab 16.55 – Vilnius an 21.03

Zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2024 wurde der Personenverkehr auf der Strecke Panevėžys – Rokiškis eingestellt. Über mehrere Jahre versuchte die LTG Link den Verkehr mit einem kleinen Schienenbus vor und nach den Wochenenden aufrecht zu halten. Die Strecke bleibt aber für

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

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**

den Güterverkehr offengehalten. Hier fahren Güterzüge über Obeliai weiter nach Daugavpils.

With the timetable change mid-December 2024, passenger traffic on the Panevėžys – Rokiškis route was discontinued. For several years, LTG Link tried to maintain traffic with a small rail bus before and after the weekends. However, the route remains open for freight traffic. Freight trains continue here via Obeliai to Daugavpils.

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)

Barcelona (ES) - Toulouse (F) direct ab/from 12/2024

ÄGYPTEN/EGYPT

Ismailia – Bir-el-Abd Wiederer/Reopening 07/10/2024

AUSTRALIA

Port Dock – Alberton Wiederer./Reopened 09/2024

CHINA

Hangzhou – Wenzhou Highspeed Eröffn./Opened 06/09/2024

GHANA

Tema – Mpakadan Eröffnet/Opened 25.11.2024

SENEGAL

Thiès – Touba Wiedereröff.teilw./partial reopen.13/08/2024

TUNESIEN/TUNISIA

Metlaoui – Redeyef Wiedereröff/reopened 05/11./2024

USA

New Orleans – Mobile Eröffnung/Opening 02/2025

PERSONENVERKEHR / PASSENGER TRAFFIC MINUS

ARGENTINA

Mercedes – Tomás Jofre Stillleg. Offiziell/Closure 06/2024

La Banda – Fernández (Lokal) Stilllegung/Closure 01/11/2024

Bragado – Pehuajó Stilllegung/Closure 27/10/2024

Cañada de Gómez – Rosario Stilllegung/Closure 10/12/2024

FINNLAND

Kerava – Porvoo Museum Stilllegung/Closure 23/10/2024

LITAUEN / LITHUANIA

Panevėžys – Rokiškis Stilllegung/Closure 15/12/2024

GÜTERVERKEHR / FREIGHT TRAFFIC PLUS

ÄGYPTEN/EGYPT

Ismailia – Bir-el-Abd Wiederer/Reopening 06/08/2024

GHANA

Tema – Mpakadan Eröffnet/Opened 25.11.2024

GÜTERVERKEHR / FREIGHT TRAFFIC MINUS

DEUTSCHLAND

Köthen – Aken Stilllegung/closure 12/2024

**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

FREUNDE LATEINAMERIKANISCHER BAHNEN FLB

Wie an der letzten Generalversammlung bereits angekündigt, wird der derzeitige Sekretär des Vereins Freunde Lateinamerikanischer Bahnen (FLB) per GV 2025 seine Stelle abgeben. Deshalb sucht der FLB einen

SEKRETÄR

Antritts- und Übergabezeitpunkt auf Vereinbarung.

Der Arbeitsumfang ist gering. Die Arbeit umfasst die Teilnahme und Protokollführung an 2-3 Vorstandssitzungen pro Jahr und der GV, sowie die Archivierung besagter Dokumente. Bieten können wir ein kollegiales Umfeld innerhalb des Vorstandes.

Bei Fragen oder bei Interesse bitte Email an den Präsidenten Patrick Rudin: rudinp@hotmail.com

Ganz herzlichen Dank

Gesegnetes Weihnachtsfest und ein gesundes neues Jahr!

Merry Christmas and a Happy New Year!

Joyeux Noël et bonne année

Feliz Natal e um Próspero Ano Novo

Feliz Navidad y próspero año nuevo

Maligayang Pasko at Manigong Bagong Taon

Schéi Chrëschtdeeg an e glécklecht neit Joer

Buon Natale e Felice Anno Nuovo

Prettige Kerstdagen en een Gelukkig Nieuwjaar

God jul och gott nytt år

Glædelig jul og godt nytår

Hyvää joulua ja onnellista uutta vuotta

Selamat Hari Krismas dan Selamat Tahun Baru

Chúc mừng Giáng sinh và năm mới vui vẻ

Wesołych Świąt Bożego Narodzenia i Szczęśliwego

Nowego Roku

Веселого Різдва та щасливого Нового року

Boldog karácsonyt és boldog új évet