

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**

AIFFLA INFO

Am 09.06.2023 fand in Winterthur die 13. Generalversammlung der Genossenschaft AIFFLA zur Förderung der Eisenbahnen in Lateinamerika mit Beteiligung von Mitgliedern aus der Schweiz und Deutschland statt. Bedingt durch persönliche Veränderungen trat unser langjähriger Präsident Peter Lais von seinem Amt zurück. Es fanden sich zwei potenzielle Nachfolger und davon wurde Dominik Mahrer (bislang 2. Revisor) zum neuen Präsidenten gewählt. Somit setzt sich die Genossenschaftsverwaltung neu wie folgt zusammen:

Dominik Mahrer Präsident

Thomas Grell Sekretär und Vizepräsident

Peter Koch Kassier

Samuel Rachdi 1. Revisor; Myriam Batista Grell 2. Revisorin

Peter Lais dankten wir mit einem Applaus für sein langjähriges Engagement.

Es wurde beschlossen verstärkt lokalen Initiativen zu Gunsten der Bahn, z.B. Bahnhofsanierungen durch Freiwillige, wie sie bereits in Argentinien beobachtet wurden, zu unterstützen. Unterschriftensammlungen, wie bereits in Falle von Capilla del Señor in Argentinien, von den AIFFLA Mitgliedern zu unterstützen. Die Beobachtung der Entwicklung einzelner Bahnen bleibt ebenfalls wichtig, um mit Vorschlägen Stilllegungen zu verhindern (wie Talca-Constitución Chile) und mehr.

Mehr zu gegebener Zeit auf www.aiffla.com .

June 9th, 2023, the 13th General Assembly of AIFFLA, the cooperative for the promotion of Latin American railways took place in Winterthur with the participation of members from Switzerland and Germany. Due to personal changes, our long-standing President Peter Lais resigned from his position. Two potential successors were found and Dominik Mahrer (previously 2nd auditor) was elected as new president. The administration of AIFFLA is now composed as follows: Dominik Mahrer President, Thomas Grell Secretary and Vice President, Peter Koch Treasurer, Samuel Rachdi 1st auditor Myriam Batista Grell Second Auditor We thanked Peter Lais with applause for his many years of commitment.

It was decided to increase local initiatives in favor of the railways, e.g. to support station renovations by volunteers, as has already been observed in Argentina. Support collections of signatures, as in the case of Capilla del Señor in Argentina, by AIFFLA members. Monitoring the development of individual railways also remains important with proposals to prevent closures (like Talca-Constitución, Chile) and more.

More in due course at www.aiffla.com .

FLB

Der Verein Freunde Lateinamerikanischer Bahnen wird im Herbst 2023 wieder aktiv. Alle Anlässe, sofern nicht anders vermerkt im Restaurant Friedtal in Winterthur.

Am 30.09.2023 findet die Generalversammlung statt, mit Anschließendem Dia-Vortrag des Präsidenten Patrick Rudin zu seinen Beobachtungen in Lateinamerika im Frühjahr 2023 unter dem Titel „Vom Atlantik zum Pazifik durch Südamerika im Frühjahr 2023 (auch zu Zielen, die von FLB und AIFFLA unterstützt wurden“.

Am 04.11.2023 findet wiederum ein interessanter Dia-Vortrag vom Günter Holle unter dem Namen „Next stop Brazil – vier Wochen unterwegs im grössten Land Lateinamerikas“ statt.

Die Mitglieder werden separat eingeladen.

The Association of Friends of Latin American Railways will be active again in autumn 2023. All events, unless otherwise noted, at Restaurant Friedtal at Winterthur.

The General Assembly will take place on September 30th, 2023, followed by a slide presentation by President Patrick Rudin on his observations in Latin America under the title "From the Atlantic to the Pacific through South America in spring 2023 (also to destinations supported by FLB and AIFFLA".

November 4th, 2023, Günter Holle will give an interesting slide show entitled "Next stop Brazil - four weeks on journeys through the largest country in Latin America".

Members will be invited separately.

ARGENTINA

MERCEDES GB – TOMÁS JOFRÉ

Am 28.05.2023 nahm Trenes Argentinos Operaciones den Personenverkehr auf dem 12 km langen Abschnitt Tomás Jofré – Mercedes GB wieder auf. Nach über 30 Jahren ohne Verkehr wurde dieser Abschnitt der meterspurigen General Belgrano Bahn, die einst von Buenos Aires über Villars nach Mercedes und weiter nach Pergamino führte repariert und auf Drängen der Stadt Mercedes wurde ein Alerce Triebwagen saniert und nun wurde dieser touristische Lokalverkehr an Sonntagen aufgenommen. Je Richtung beträgt die Fahrzeit etwas über 40 Minuten. Die Strecke wird in Mercedes von der Bevölkerung auch „La Trocha“ (die Spurweite) genannt, da sie sich von den übrigen Breitspurstrecken durch ihre Meterspur unterscheidet. Alle drei Stationen (Mercedes GB, Altamira und Tomás Jofré) wurden schön saniert.

On 05/28/2023, Trenes Argentinos Operaciones resumed passenger services on the 12 km section Tomás Jofré – Mercedes GB. After more than 30 years without traffic, this section of the meter-gauge General Belgrano railway, which once ran from Buenos Aires via Villars to Mercedes and on to Pergamino, was repaired and at the urging of the city of Mercedes, an Alerce railcar was renovated to start this local tourist traffic on Sundays. The journey time is just over 40 minutes in each direction. In Mercedes, the route is also called "La Trocha" (the gauge) by the population, since it differs from the other broad-gauge routes in its meter gauge. All three stations (Mercedes GB, Altamira and Tomás Jofré) have also been beautifully refurbished.

JUSTO DARACT - PALMIRA

Nach mehreren Testfahrten konnte Trenes Argentinos Operaciones am 02.06.2023 die schon lange angekündigte Verbindung Buenos Aires Retiro – Palmira aufnehmen. Noch fehlt der 23 km lange Abschnitt von Palmira nach General Guitierrez, um an den Stadtrand von Mendoza zu gelangen, wo eine Umstiegsmöglichkeit auf die Strassenbahn von Mendoza hergestellt werden kann – die Bauarbeiten dazu haben bereits begonnen. Da die Bahngesellschaft zu wenig Personenwagen hat, muss für die neue Verbindung die Komposition des Nachtzuges Buenos Aires – Justo Daract dafür verwendet werden. Das Resultat ist nun, dass der Zug Buenos Aires – Justo Daract (654 km) nur jede 2. Woche verkehrt und in den Wochen dazwischen bedient er die 1028 km lange Strecke Buenos Aires – Justo Daract – Beazley – La

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**

Paz – Palmira in einem anderen Fahrplan. Die Reisezeit bis Palmira beträgt knapp unter 29 Std.

After several test journeys, Trenes Argentinos Operaciones was able to start the long-announced connection Buenos Aires Retiro – Palmira on June 2nd, 2023. The 23 km long section from Palmira to General Guitierrez is still missing in order to get the train to the outskirts of Mendoza, where a connection to the tram from Mendoza can be made - construction work for this has already started. Since the railway company has too few passenger cars, the composition of the night train Buenos Aires – Justo Daract has to be used for the new connection. The result is that the Buenos Aires – Justo Daract (654 km) train only runs every 2nd week and in the weeks in between it serves the 1028 km route Buenos Aires – Justo Daract – Beazley – La Paz – Palmira in different timetable. The travel time to Palmira is just under 29 hours.

JUSTO DARACT – VILLA MERCEDES

Mit zwei Clase Unica Wagen (Einheitsklasse des Nahverkehrs) fand am 03.06.2023 im Anschluss an die Inbetriebnahme der Verbindung Buenos Aires – Palmira eine Testfahrt von Justo Daract in die 36 km entfernte Stadt Villa Mercedes statt. Diese erfolgreich durchgeführte Fahrt hat mehrere Gründe. Zuerst soll die Stadt Villa Mercedes auch einen Anschluss nach Buenos Aires bekommen. Sie liegt jedoch nicht an der Strecke via Beazley nach Palmira, sondern an der Linie nach San Luis, welche jedoch die Hauptstadt der Provinz San Luis nicht mehr erreicht. Auf der anderen Seite soll damit getestet werden, ob der seit rund 15 Jahren geplante Regionalzug "Expreso Puntano" zwischen den Städten Justo Daract und Villa Mercedes damit realisiert werden kann. Das Ursprungsprojekt sah dafür den Kauf eines Triebwagens vor, doch die Provinz San Luis war nicht bereit die Gelder dafür frei zu geben. In der Vergangenheit verkehrten zahlreiche Pendelzüge zwischen den beiden Städten.

On June 3, 2023, after the Buenos Aires – Palmira service started operation, a test journey from Justo Daract to the town of Villa Mercedes, 36 km away, was running with two Clase Unica coaches (local service class). There are several reasons for this successful journey. First, the city of Villa Mercedes is to be connected to Buenos Aires. However, it is not on the route via Beazley to Palmira, but on the line to San Luis, which no longer reaches the capital of the province of San Luis. On the other hand, it is intended to test whether the regional train "Expreso Puntano" between the towns of Justo Daract and Villa Mercedes, which has been planned for around 15 years, can be realized with it. The original project called for the purchase of a railcar, but the province of San Luis was not willing to release the funds for this. In the past (1980s and earlier) many shuttle trains operated between the two towns.

ECUADOR

WIEDER BAHNVERKEHR?

Die Regierung hat US\$4Mio. der Bahn zur Verfügung gestellt, um den Verkehr wieder aufzunehmen. Geplant war zuerst die Strecke Alausí – Sibambe ab April 2023 zu reaktivieren, gefolgt von Quito – Boliche, Riobamba – Urbina und Durán - Bucay, sowie Ibarra – Salinas. Doch so einfach war die Sache nicht. Erdbeben nach starken Regenfällen haben die Trasse Alausí – Sibambe an mehreren Stellen beschädigt, was um-

fangreiche Arbeiten erfordert. Wann die Strecke wieder befahrbar sein wird, weiss man noch nicht.

Weiterhin zeigen sich mindestens 2 Unternehmen bereit den Betrieb zu übernehmen, darunter PeruRail. Doch sie verlangen, dass die Infrastruktur in gutem Zustand ist. Der Tren Crucero Durán – Quito würde frühestens unter privater Regie wieder verkehren. Die Einführung von Güterverkehr und sozialen Personenzügen lehnt die Regierung völlig ab. Ebenso scheint die Rehabilitation der Strecke Ibarra – Otavalo kein Thema mehr zu sein.

AGAIN RAIL TRANSPORT?

The government has granted US\$4million to the railway to resume traffic. The plan was first to reactivate the Alausí - Sibambe line from April 2023 on, followed by Quito - Boliche, Riobamba - Urbina and Durán – Bucay and finally Ibarra - Salinas. But things weren't that simple. Landslides after heavy rains damaged the Alausí – Sibambe route in several places, which requires extensive work. It is not yet known when the route will again be open to traffic.

Furthermore, at least 2 companies are still ready to take over the operation, including PeruRail. But they require the infrastructure to be in good condition. The Tren Crucero Durán – Quito would run again under private management only at the earliest. The government completely rejects the introduction of freight transport and social passenger trains. Likewise, the rehabilitation of the Ibarra – Otavalo route no longer seems to be an issue.

BRASIL

VLT BRASÍLIA

Hochrangige Vertreter der Stadt Brasília, des Distrito Federal, des Staates Goiás und der CBTU trafen sich am Hauptsitz der CBTU, um das Projekt einer Regionalbahn ab Brasília voranzutreiben. Das Projekt wurde bereits 2019 vorgelegt, doch die damalige Regierung Brasiliens wollte keine Gelder zur Verfügung stellen, dies hat sich inzwischen geändert. In Abweichung des ersten Projektes, soll die Strecke jedoch nicht bis Luziânia führen, da die Bahngelände ziemlich entfernt vom Siedlungsgebiet liegen. Neu soll sich der Endpunkt in Valparaíso de Goiás über eine Distanz von ca. 46 km führen. Voraussichtlich soll nur in Bernardo Saião (im Süden von Guará II, noch in Brasília) eine Zwischenstation, deren Bahnsteig und Gebäude schon existiert, entstehen. In Valparaíso muss eine Station gebaut werden, da der Ort in der Vergangenheit nicht von der Bahn bedient wurde. Schon 2019 wurde die Strecke probeweise mit einem Bom Sinal Triebwagen, aus Recife geliehen, getestet, wobei festgestellt wurde, dass die Sanierung der bestehenden, täglich von wenigen Güterzügen von VLI befahrene Strecke kein grosses Problem darstellt. Nun liegt es an den Regierungen des Distrito Federal und von Goiás, das Geld für den Kauf von Triebwagen (Marcopolo oder Bom Sinal) und die Gleiserneuerung aufzutreiben. Die Gemeinde Valparaíso de Goiás hat sich bereit erklärt, einen wesentlichen Betrag an die Bahnstation aufzubringen.

High-ranking representatives from the city of Brasília, the Distrito Federal, the state of Goiás and CBTU met at the CBTU headquarters to advance the project for a regional train out from Brasília. The project was already presented in 2019, but the Brazilian government of that time did not want to provide

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**

any funds, this has now changed. The difference from the first project, however, is not to open to Luziânia, since the railway tracks are quite remote from the settlement area. The line to Valparaíso de Goiás will cover a distance of approx. 46 km. Probably only in Bernardo Saião (in the south of Guará II, still in Brasília) an intermediate station will be built, whose platform and building already exist. A station needs to be built in Valparaíso as the town has not been served by the railway in the past. As early as 2019, the route was tested with a Bom Sinal railcar borrowed from Recife, and it was found that the renovation of the existing route, which is used daily by a few VLI freight trains, does not pose a major problem. Now it is up to the governments of the Distrito Federal and Goiás to find the money to buy railcars (Marcopolo or Bom Sinal) and pay for track renewal. The municipality of Valparaíso de Goiás has agreed to donate a substantial amount to the train station.

RIO DE JANEIRO BALD OHNE S-BAHN/SOON WITHOUT SUBURBAN TRAINS?

Vandalismus, Kriminalität und sehr viele Diebstähle an der Infrastruktur und dadurch ausbleibende Passagiere, haben den japanischen Hauptaktionär Mitsui dazu bewogen schnellstmöglich die S-Bahn Supervia aufzugeben. Dies verursacht für den Staat Rio de Janeiro grosse Probleme, denn auf die Schnelle lässt sich kein neuer Betreiber finden. Supervia befördert heute weniger als 1/3 der Passagiere, die noch zu Zeiten der Staatsbahn RFFSA und ihrer Tochter CBTU befördert wurden. Mitsui und das ganze Konsortium Gumi sind auf der Suche nach einem Nachfolger für die laufende Konzession, doch bislang scheint niemand interessiert zu sein. Eigentlich will man den Betrieb Mitte 2023 beenden. Noch ist alles offen.

Vandalism, crime and a large number of thefts from the infrastructure, are resulting low passenger-numbers which have persuaded the Japanese main shareholder Mitsui to give up the Supervia Suburban railway as quickly as possible. This causes great problems for the state of Rio de Janeiro, because no new operator can be found quickly. Today, Supervia transports less than 1/3 of the passengers that were transported in the days of the state railway RFFSA and its subsidiary CBTU. Mitsui and the entire Gumi consortium are looking for a successor to the current concession, but no one seems interested so far. The plan is actually to end operations in mid-2023. Everything is still open.

URUGUAY TRAM MONTEVIDEO?

In den Medien wurde im Juni 2023 das Projekt einer Tramlinie von El Pinar nach der Plaza Independencia im Zentrum von Montevideo vorgestellt. Es soll eine Strecke über rund 35 km mit 33 Haltestellen werden und rund US\$500Mio. kosten. Unter anderen soll auch Stadler Rail Valencia im Konsortium vertreten sein. Es handelt sich nicht um das erste Projekt einer solchen Linie.

In June 2023, the project of a tram line from El Pinar to Plaza Independencia in the center of Montevideo was presented in the media. It will be a route of around 35 km with 33 stops and cost around US\$500million. Among others, Stadler Rail

Valencia should also be represented in the consortium. This is not the first project of such a line.

AFRIKA / AFRICA TUNESIEN/TUNISIA TGM, WIE LANGE NOCH?

Bei der bekannten Vorortslinie Tunis Marine - La Goulette - La Marsa häufen sich die Probleme drastisch. Die bereits 1905 elektrifizierte 19 km lange normalspurige Doppelspurbahn (eröffnet 1872) wurde letztmalig vor rund 40 Jahren saniert. Damals wurden die alten Züge mit hölzernen Wagenkästen durch moderne metro-ähnliche Fahrzeuge aus Deutschland ersetzt. Die Überbelastung und fast komplett fehlender Unterhalt in den vergangenen 10 Jahren hinterlassen Spuren der Abnutzung und es kommt deshalb immer öfter zu Zugausfällen. Der heutige Betreiber, Transtu (verantwortlich für Stadt- und Vorortsverkehr von Tunis) hat Mühe die Kosten für die Gehälter und den Strom zu bezahlen und der Regierung fehlt das Geld um das Defizit zu stopfen. Dazu kommt, dass die Rate der Schwarzfahrer bei fast 75% liegt, was inzwischen durch das Fehlen von Uniformen verstärkt wird. Alle diese Faktoren führen beinahe zum Kollaps des Systems. 2016 wurden letztmalig die Geleise im Abschnitt Carthage Salamboo - La Marsa teilsaniert, zudem fanden kleinere Reparaturen am elektrischen System statt. Nun liegt seit 2021 ein Projekt der Europäischen Bank für Entwicklung und Wiederaufbau vor, wonach Transtu für die TGM-Linie 18 neue Züge zum Betrag von €90Mio. kaufen könnte, wobei die Bank für die Hälfte des Betrages aufkommt, die andere Hälfte muss von der Republik Tunesien aufgebracht werden. Doch der Staatshaushalt lässt bislang keine solche Möglichkeit zu.

The problems are drastically increasing on the well-known suburban line Tunis Marine - La Goulette - La Marsa. The 19 km long standard-gauge double-track railway, which was electrified in 1905 (opened in 1872), was last modernized around 40 years ago. At that time, the old trains with wooden car bodies were replaced by modern metro-like vehicles from Germany. The overload and almost complete lack of maintenance in the past 10 years leave traces of wear and tear and this is why train-journeys are canceled again and again. The current operator, Transtu (responsible for Tunis' urban and suburban transport) is struggling to pay wages and electricity costs, and the government barely has enough money to plug the deficit. In addition, the rate of fare evaders is almost 75%, which is also compounded by the lack of uniforms for the staff. All these factors almost lead to the collapse of the system. The tracks in the Carthage Salamboo - La Marsa section were partially renovated for the last time in 2016, and minor repairs to the electrical system were also carried out. The European Bank for Development and Reconstruction has had a project since 2021, according to which Transtu could buy 18 new trains for the TGM line for €90 million, whereby the bank would pay half of the amount, the other half has to be raised by the Tunisian state. But the budget doesn't allow such an option.

ANGOLA NORD-SÜD/NORTH-SOUTH

Die angolansische Regierung hat US\$1,2Mia. freigegeben, um die 260 km lange Bahnstrecke von Luena (an der Strecke

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**

Lobito – Dilolo) nach Saurimo zu bauen. Die neue Strecke ist ein erster Bestandteil des östlichen Nord-Süd Korridors, der schlussendlich Dondo an der Bahn nach Luanda, via Luena an der Benguelabahn mit Menongue an der Moçâmedes-Bahn und Ondjiva an der Grenze zu Namibia verbinden soll. Die Linie nach Saurimo wird zur Entwicklung der Landwirtschaft aber auch des Bergbaues beitragen. Baubeginn ist noch 2023 geplant und es werden sich die Firmen Odebrecht Angola und die portugiesische Firma Bento Pedroso daran beteiligen.

The Angolan government has released US\$1.2 billion to build the 260 km railway line from Luena (on the Lobito – Dilolo line) to Saurimo. The new line is a first section of the eastern north-south corridor that will eventually connect Dondo on the Luanda Railway, via Luena on the Benguela Railway to Menongue on the Moçâmedes Railway and Ondjiva on the Namibian border. The line to Saurimo will contribute to the development of agriculture and mining. The start of construction is planned for 2023 and the companies Odebrecht Angola and the Portuguese company Bento Pedroso will be involved.

ASIA NEWS

LAOS-VIETNAM

Die beiden Länder haben die Planung für eine direkte Verbindung über 555 km von Vientiane zum vietnamesischen Hafen von Vũng Áng in Auftrag gegeben. Die Strecke muss den 418 Meter hohen Mụ Giạ Pass überqueren. Da die Strecke auch einem bis 150 km/h schnellen Personenverkehr dienen soll, wird sie in Normalspur und doppelspurig gebaut. Die Kosten werden provisorisch auf US\$600Mio. geschätzt. *The two countries are planning a 555 km direct link from Vientiane to the Vietnamese port of Vũng Áng. The route must cross the 418 metre high Mụ Giạ pass. Since the route is also intended to serve passenger traffic at speeds of up to 150 km/h, it will be built in standard gauge and double track. The costs are provisionally estimated at US\$600 million.*

EUROPA NEWS

ESTLAND/ESTONIA

ÄNDERUNGEN/CHANGES

Auf der Südost-Strecke Tartu – Kõidula verkehren seit Ende April 2023 an den Wochenenden drei statt wie bisher zwei Zugpaare, wobei zwei Wochenendzüge (und wie jeden Sommer ein Paar an Werktagen) weiter bis Piusa verkehrt. *Since the end of April 2023, three pairs of trains are running on weekends on the south-east route Tartu – Kõidula instead of the previous two, with two weekend trains (and one pair on weekdays, as every summer) continuing to Piusa.*

ESTLAND-LETTLAND-LITAUEN

DIREKTE ZÜGE

Noch bevor 2028 die normalspurige Rail Baltica Linie eröffnet wird, wollen die drei Bahnen einen direkten Zug von Tallinn via Tartu, Valga, Riga, Jelgava, Šiauliai nach Vilnius in Betrieb nehmen. Im Februar 2023 wurde ein entsprechender Vorvertrag geschlossen, danach sind alle drei Bahnen verpflichtet die notwendigen Fahrplantrassen zu erstellen und sich nach geeignetem Rollmaterial umzusehen. Es wurde offen gelassen, ob es sich um einen Nachtzug oder Tageszug handeln

soll. Man hofft spätestens zum Sommer 2025 diese Verbindung anbieten zu können und sie soll auch Anschlüsse mit der Verbindung nach Polen erhalten.

ESTONIA-LATVIA-LITHUANIA

DIRECT TRAINS

Even before the standard-gauge Rail Baltica line opens in 2028, the three railways want to put a direct train from Tallinn via Tartu, Valga, Riga, Jelgava, Šiauliai to Vilnius into operation. A corresponding preliminary contract was concluded in February 2023, according to which all three railways are obliged to create the necessary timetable paths and to look around for suitable rolling stock. It was left open whether it should be a night train or a day train. It is hoped to be able to offer this connection by summer 2025 at the latest and it should also connect with the train to and from Poland.

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

ARGENTINA

Mercedes GB – Tomás Jofré Eröffnet/Opened 28.05.2023
Justo Daract – Palmira Wiedereröffn./Reopened 02.06.2023

INDONESIA

Binjai – Kuala Bingei Eröffnet/Opened 2022

JAPAN

Hazawa Yokohama-kokudai – Hiyoshi opened 18.03.2023

NIEDERLANDE/NETHERLANDS

Veendam – Stadskanaal Wiedereröffnung/Reopening 2017

SPANIEN/SPAIN

Dénia – Gata de Gorgos Eröffnet/Opened 16.01.2023

TÜRKEI / TURKEY

Ankara – Sivas YHT Eröffnet/Opened 28.04.2023

PERSONENVERKEHR / PASSENGER TRAFFIC MINUS

FRANKREICH/FRANCE

St-Chély-d'Apcher – Neussargues Stillleg./Closure 12/2023

JAPAN (HOKKAIDO)

Furano – Shintoku Stilllegung/Closure 01.04.2024

GÜTERVERKEHR / FREIGHT TRAFFIC PLUS

NEUSEELAND/NEW ZEALAND

Woodville – Hastings Wiedereröffn./Reopening 03.04.2023

ÖSTERREICH/AUSTRIA

Mistelbach – Hohenau Wiedereröffn./Reopening 04.2023

GÜTERVERKEHR / FREIGHT TRAFFIC MINUS

FRANKREICH/FRANCE

St-Chély-d'Apcher – Neussargues Stillleg./Closure 12/2024