

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**

ARGENTINA

EMERGENCIA FERROVIARIA

EISENBAHN-NOTSTAND / RAILWAY EMERGENCY

ETWAS GELD / SOME MONEY

Immer mehr Zugkompositionen sind mangels Ersatzteilen ausser Betrieb. Sehr hart trifft es die Vorortsbahnen ab Buenos Aires. Auf vielen Strecken – insbesondere mit Dieselmotoren – mussten die Fahrpläne so stark reduziert werden, wie dies seit den 1990er Jahren nie mehr der Fall war. Doch auch andere Züge bleiben immer wieder wegen Lokschäden liegen. Nun hat die Regierung die Zentralbank angewiesen, Trens Argentinos gerade diese Summen, die für die wichtigsten Ersatzteile notwendig sind, in ausländischen Devisen freizugeben. Mit dieser Massnahme sollte es möglich sein in den kommenden Monaten einen Teil der abgestellten Loks und Triebwagen wieder in Betrieb zu nehmen. Diese Massnahme gilt für 6 Monate.

More and more train compositions are out of service due to a lack of spare parts. The suburban railways from Buenos Aires are particularly hard hit. On many routes - especially those with diesel engines - the timetables have had to be reduced to a level not seen since the 1990s. But other trains are also repeatedly being left behind due to locomotive damage. The government has now instructed the central bank to release precisely these sums in foreign currency to Trens Argentinos, which are necessary for the most important spare parts. This measure should make it possible to put some of the decommissioned locomotives and railcars back into service in the coming months. This measure is valid for 6 months.

SPARMASSNAHMEN / REDUCING COSTS

Der Bahnbetrieb funktioniert noch einigermaßen, dies nur durch einen extremen Einsatz des Personals und indem Rollmaterial und Infrastruktur über alle Massen genutzt werden, ohne ausreichend Unterhalt. Jetzt hat sich die Regierung das Personal vorgenommen. Es reicht nicht, dass rund 30% der Angestellten von Trens Argentinos entlassen werden. Bei den verbliebenen Mitarbeitern sollen nun verschiedene Lohnbestandteile gestrichen werden. So soll im Krankheitsfall und an Urlaubstagen kein Gehalt mehr bezahlt werden. Die Inflationsanpassung wurde auf 25% der Teuerung reduziert, nachdem sie schon zuvor weit unter der wirklichen Teuerung lag. Somit muss wieder mit Streiks gerechnet werden, wobei an Streiktagen auch kein Gehalt mehr bezahlt wird.

The railways are still functioning reasonably well, but this is only possible thanks to the extreme use of staff and the excessive use of rolling stock and infrastructure without adequate maintenance. But now the government has set its sights on staff. It is not enough to lay off around 30% of Trens Argentinos' employees. The remaining employees will now have various wage components cut. For example, no salary will be paid in the event of illness or on vacation days. The inflation adjustment has been reduced to 25% of the increase in prices, after it was already well below the actual increase. This means that strikes must be expected again, and no salary will be paid on strike days.

ROSARIO – CAÑADA DE GÓMEZ

Wie schlimm es um das Rollmaterial steht, zeigt sich sehr populären Regionalzug auf der 70 km langen Strecke Rosario – Cañada de Gómez, der eigentlich bis zu 3x je Richtung an Werktagen verkehrt. Die Lok musste immer wieder für den

Fernzug nach Tucumán eingesetzt werden, oder sie fiel komplett aus. Dies führte dazu, dass der Regionalzug in den ersten 25 Tagen des Monats August an gerade mal 7 Tagen verkehren konnte!

The state of rolling stock is evident in the very popular regional train on the 70 km long Rosario - Cañada de Gómez route, which should actually run up to 3 times in each direction on weekdays. The locomotive had to be used repeatedly for the long-distance train to Tucumán, or it broke down completely. This meant that the regional train was only able to run on 7 days in the first 25 days of August!

LOKOMOTIVES / LOCOMOTIVES

Im August 2024 hat Trens Argentinos mit der Güterbahn Nuevo Central Argentino NCA einen Vertrag über die Miete von bis zu 8 Dieselloks geschlossen, um damit die Fernzüge von Buenos Aires nach Rosario, Córdoba und Tucumán aufrecht zu halten. Die Loks sollen spätestens ab Oktober 2024 zur Verfügung stehen. NCA verfügt zwar über ausreichend Loks, doch einige Forderungen von Trens Argentinos scheinen NCA zu weit zu gehen. So soll NCA die Loks in den Farben der Staatsbahn umlackieren und auch den Unterhalt übernehmen, obwohl die Miete auf dem tiefst möglichen Niveau liegt. So werden da wohl einige Punkte noch vor Gericht abzuklären sein.

In August 2024, Trens Argentinos signed a contract with the freight railway Nuevo Central Argentino NCA to rent up to 8 diesel locomotives in order to maintain the long-distance trains from Buenos Aires to Rosario, Córdoba and Tucumán. The locomotives should be available from October 2024 at the latest. Although NCA has enough locomotives, some of Trens Argentinos' demands seem to go too far for NCA. For example, NCA was asked to repaint the locomotives in the colors of the state railway and also take over their maintenance, even though the rental is at the lowest possible level. So some points will probably still have to be clarified in court.

PARANÁ – COLONIA AVELLANEDA

Endlich wird eine alte Forderung aus Entre Rios umgesetzt! Trens Argentinos wird ab 02.09.2024 ein zusätzliches Zugpaar auf der Vorortslinie Paraná – Colonia Avellaneda einsetzen. Zu den Abfahrten ab Paraná um 04.55, 07.55 und 13.30 kommt nun eine Abfahrt um 18.00 hinzu. Diese Fahrt wurde schon lange gefordert, denn der Zug um 13.30 wird zwar intensiv von Schülern und Personen welche etwas in der Stadt erledigen müssen genutzt, aber für Arbeitnehmer fehlte bislang eine Verbindung am Abend. Da die Busse des Stadtverkehrs von Paraná immer wieder wegen Streiks ausfallen und deren Tarife mit rund 2000 Pesos (die Bahn kostet je nach Distanz 450 bis 750 Pesos) viel zu teuer sind wurde diese zusätzliche Zugverbindung immer wichtiger.

Finally, an old demand from Entre Rios is being implemented! From September 2nd, 2024, Trens Argentinos will operate an additional pair of trains on the Paraná - Colonia Avellaneda suburban line. In addition to the departures from Paraná at 04.55, 07.55 and 13.30, a departure at 18.00 will now be added. This service has been requested for a long time, because although the 13.30 train is used intensively by schoolchildren and people who have to do something in the city, there has been no evening train for employees. Since the buses of Paraná's city transport are repeatedly cancelled due to strikes and their fares are far too expensive at around 2,000 pesos

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**

(the train costs 450 to 750 pesos depending on the distance), this additional train connection has become very important.

CIPOLLETTI

Die Stadt Cipolletti setzt alle Hebel in Bewegung, um den Nahverkehr zwischen Neuquén und Cipolletti wieder aufnehmen zu können. Die Strecke und das Rollmaterial stehen ja zur Verfügung. Ferrosur Roca fährt täglich mit Güterzügen über die Brücke über die Hauptstrasse 151, obwohl gerade diese Brücke – die mehrfach von zu hohen Lastwagen beschädigt wurde – der Grund für die Stilllegung des Personenverkehrs war. Die Stadt erhält auch Rückhalt der Stadt Neuquén und der Provinzen Rio Negro und Neuquén. Nachdem zahlreiche Massnahmen durch die Stadt ergriffen wurden, wie zum Beispiel die laufende Überwachung des Lkw-Verkehrs durch Sicherheitsbeamte und die Erhebung sehr hoher Bussen schon bei Versuchen mit zu hohen Fahrzeugen unter der Brücke hindurch zu fahren, wurden die Beschädigungen der Brücke eingedämmt. Doch die Strassenbaubehörde will weiterhin nichts von der Tieferlegung der Strasse wissen. Nun will die Stadt ab September 2024 jeglichen Lkw Verkehr auf der Hauptstrasse 151 im Bereich der Brücke verbieten. Damit gibt es für alle Beteiligten keinen Grund mehr, den Personenverkehr nicht wieder aufzunehmen. Die Stadt schliesst rechtliche Schritte gegen die Verantwortlichen in Buenos Aires nicht aus. *The city of Cipolletti is doing everything it can to to resume local rail transport between Neuquén and Cipolletti. The track and rolling stock are available. Ferrosur Roca runs freight trains over the bridge over the main road 151 every day, even though this bridge - which has been damaged several times by over-high trucks - was the reason for the closure of passenger traffic. The city is also receiving support from the city of Neuquén and the provinces of Rio Negro and Neuquén. After numerous measures were taken by the city, such as the ongoing monitoring of truck traffic by security staff and the imposition of very high fines for attempts to drive under the bridge with over-high vehicles, the damage to the bridge has been contained. But the national highway authority still does not want to do anything about lowering the road. Now the city wants to ban all truck traffic on the main road 151 in the area of the bridge from September 2024 on. This means that there is no longer any reason for anyone involved not to resume passenger traffic. The city does not even rule out legal action against those responsible in Buenos Aires.*

SANTA FE – LAGUNA PAÍVA

Die Regierung von Präsident Milei hat den geplanten Regionalzug Santa Fe – Laguna Paíva eigentlich für Tod erklärt, bevor er überhaupt den Betrieb aufnehmen konnte. Das Rollmaterial und alle bis auf zwei Stationen sind fertiggestellt. Doch es gibt kein Geld mehr. Die Regierung der Provinz Santa Fe will sich damit nicht abfinden und besteht auf einer Betriebsaufnahme mit 2 Zugpaaren an allen Werktagen. Aus Buenos Aires kommen jedoch nur Absagen. Deshalb sucht die Provinz nach anderen Möglichkeiten, den Zug in Betrieb zu nehmen, im Extremfall will man sogar vor Gericht gehen. Trenes Argentinos scheint jedoch andere Pläne zu haben, denn am 29. August 2024 wurden die drei Personenwagen nach Buenos Aires überführt.

President Milei's government actually declared the planned Santa Fe - Laguna Paíva regional train dead before it could even start operating. The rolling stock and all but two stations

are finished. But there is no money. The government of the province of Santa Fe does not want to accept this and insists on starting operations with two pairs of trains every working day. But all they have received from Buenos Aires are rejections. The province is therefore looking for other ways to put the train into operation, and in extreme cases they are even prepared to go to court. Trenes Argentinos, however, seems to have other plans, because on August 29, 2024, the three passenger cars were transferred to Buenos Aires.

TARIFE / FARES

Präsident Milei wollte ein Land regieren in welchem die Regierung keine Subventionen auszahlen soll. Doch davon kommt er immer weiter ab, allerdings beginnen sich seine "Favoriten" abzuzeichnen. Im Stadtverkehr von Buenos Aires wurden inzwischen die Subventionen für den Busverkehr erheblich erhöht, womit es gelang seit April 2024 keine Tarifierhöhungen mehr anzuwenden. Nicht so bei der U-Bahn und den Vorortsbahnen, da sind jederzeit weitere Tarifierhöhungen möglich. Bei den S-Bahnen fanden am 06. Mai 2024 und bei der U-Bahn am 01.06.2024 Anpassungen statt und für die U-Bahn soll spätestens im Oktober der Tarif von 650 auf 725 Pesos erhöht werden.

Bei den Fern- und Regionalzügen im Landesinneren sieht es anders aus. Erst Beginn August wurden verschiedene Tarife wieder angehoben und hier machen sich die Subventionen für den Busverkehr noch stärker bemerkbar. Während die Bahn nach Mar del Plata immer noch ein wenig billiger ist, als der Bus, hat sich dies auf der Fernzugstrecke Buenos Aires Once – Bragado – Pehuajó extrem zu Gunsten des Busverkehrs gewendet. Denn während nun eine Fahrt nach Pehuajó mit dem Zug in der 1. Klasse 18'000 Pesos kostet, kann diese Reise mit dem Bus für 9800 Pesos absolviert werden. Noch ist dies eine Ausnahme, doch nach Pehuajó ist dadurch die Zahl der Passagiere um rund 45% gesunken.

President Milei wanted to govern a country in which the government should not pay out subsidies. But he is getting further and further away from that, although his "favorites" are beginning to emerge. In Buenos Aires' urban transport, subsidies for bus transport have now been increased considerably, which has made it possible to no longer apply fare increases since April 2024. Not so with the subway and suburban railways, where further fare increases are possible at any time. Adjustments were made to the suburban trains on May 6, 2024 and to the subway on June 1, 2024, and the fare for the subway is to be increased from 650 to 725 pesos by October at the latest. The situation is different for long-distance and regional trains in the interior of the country. It was not until the beginning of August that various fares were raised again and here the subsidies for bus transport are even more noticeable. While the train to Mar del Plata is still a little cheaper than the bus, the situation has changed dramatically on the long-distance train route Buenos Aires Once - Bragado - Pehuajó in favor of bus travel. While a trip to Pehuajó by train in first class now costs 18,000 pesos, the same trip can be made by bus for 9,800 pesos. This is still an exception, but the number of passengers to Pehuajó has fallen by around 45% as a result.

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**

BRASIL

CBTU JOÃO PESSOA

Nachdem die neu gebaute Station Várzea Nova über 20% mehr Passagiere erbracht hat, begannen nun die Arbeiten in Bayeux, um auch dort den Passagieren eine komplett neue Bahnstation anzubieten.

After the newly built Várzea Nova station brought in over 20% more passengers, work has now begun in Bayeux to offer passengers a completely new railway station there too.

RIO GRANDE DO SUL

Die schweren Überschwemmungen haben 800 km Bahnstrecken im Staat Rio Grande do Sul zerstört. Dies erfordert Investitionen von rund BRR3Mia. So sind die Strecken im Vale do Rio Pardo, im Vale do Taquari und in der Region Serra die am stärksten betroffenen. Bahnverkehr in den Nachbarstaat Santa Catarina ist gar nicht mehr möglich. Ein grosses Problem besteht darin, dass die Konzession von Rumo Logística 2017 endet und nun fragt man sich wer die Kosten und die Arbeiten übernimmt. Noch hofft man, dass die Bundesregierung einspringt.

Im Zuge der Diskussion über den Wiederaufbau der Güterstrecken will der Staat Rio Grande do Sul die Gelegenheit nutzen eine Personenverkehrsstrecke von Porto Alegre nach der 84 km entfernten Stadt Gramado zu planen. Nun hat die Regierung die Gelder für die Planung freigegeben.

The severe floods have destroyed 800 km of railway lines in the state of Rio Grande do Sul. This requires investments of around BRR3 billion. The lines in the Vale do Rio Pardo, the Vale do Taquari and the Serra region are the most affected. Rail traffic to the neighboring state of Santa Catarina is no longer possible. A major problem is that Rumo Logística's concession expires in 2017 and the question now is who will cover the costs and the work. There is still hope that the federal government will step in.

As part of the discussion about rebuilding the freight lines, the state of Rio Grande do Sul wants to use the opportunity to plan a passenger line from Porto Alegre to the city of Gramado, 84 km away. The government has now released the funds for the planning.

CHILE

EFE

Die wiederholten Unwetterschäden an der Infrastruktur haben zu umfangreichen Instandsetzungsarbeiten an den Strecken Santiago – Chillán und Talca – Constitución geführt. Inzwischen sind die Schäden behoben. Zuerst war der normale Verkehr wieder zwischen Talca und Constitución möglich und Ende August wurde auch wieder fast der gesamte Verkehr auf der Strecke Santiago – Chillán aufgenommen. Nur der Lokalzug zwischen Linares und Curicó verkehrt noch nicht wieder.

ARICA

Die Bahn Arica – la Paz der EFE hat ihr touristisches Angebot wieder erweitert. Am 05.09.2024 verkehrt wieder ein Zug von Arica nach Central, gefolgt von einer Fahrt am 07.09.2024 nach Poconchile und einer Fahrt am 28.09.2024 von Arica zur Hacienda Eco-Truly.

AFRIKA / AFRICA

RDC – KINSHASA

Alstom hat den Auftrag bekommen für die Hauptstadt des Landes, Kinshasa, ein S-Bahnnetz zu entwickeln, wobei man auf die Erfahrungen anderer Grossstädte Afrikas greifen will. Das Netz soll bis zu 300 km lang werden. Man will dabei die vorhandene Spurweite von 1067 km beibehalten und als erste Strecke soll jene von Kinshasa Gare Centrale zum internationalen Flughafen Ndjili, zu einem grossen Teil auf bestehender Trasse, gebaut werden. Das ganze Netz soll in 4 Etappen errichtet werden.

Alstom has been chosen to develop a commuter rail network for the country's capital, Kinshasa, drawing on the experience of other large African cities. The network may reach up to 300 km. The existing track gauge of 1,067 km is to be retained and the first section to be built will be from Kinshasa Gare Centrale to Ndjili International Airport, largely on the existing route. The entire network may be built in 4 stages.

TUNESIEN / TUNISIA

ROLLMATERIAL / ROLLING-STOCK

Bei einem Besuch der Direktion der SNCFT bei der SNTF, wo es in erster Linie um Einzelheiten zur Einführung des direkten Zuges Annaba – Tunis ging, liess die tunesische Delegation auch Diskussionen über den Unterhalt des SNCFT Rollmaterials in Algerien einfließen. Der Grund zu diesem Schritt liegt am heruntergekommenen Zustand der Werkstätten in Tunis und der Mangel an Ersatzteilen. Da Algerien von den Kosten her ähnlich jenen in Tunesien liegt und reichlich Werkstättenkapazitäten aufweist, möchte die SNCFT ihre Personewagen in Algerien aufarbeiten lassen. Noch wurde von algerischer Seite kein grünes Licht gegeben.

During a visit by the SNCFT management to the SNTF, where the main focus was on details of the introduction of the direct train Annaba – Tunis, the Tunisian delegation also discussed the maintenance of the SNCFT rolling stock in Algeria. The reason for this step is the dilapidated state of the workshops in Tunis and the lack of spare parts. Since Algeria is similar in terms of costs to Tunisia and has plenty of workshop capacity, the SNCFT would like to have its passenger cars refurbished in Algeria. The Algerian side has not yet given the green light.

RFR S-BAHN TUNIS LINIE/LINE D

Die Arbeiten an der Linie D der S-Bahn Tunis, die von Tunis-Ville über Mellassine, Erraoudha, Bardo, El-Bortal und Manouba nach Gobâa führen wird, sind inzwischen fast fertig abgeschlossen. Seit etwa 25.07.2024 ist die Fahrleitung eingeschaltet und es finden Test- und Schulungsfahrten statt. Dementsprechend wird auch die Bevölkerung in der Presse informiert, sich auf Bahnverkehr einzurichten und nur noch die gesicherten Bahnübergänge zu benutzen.

Works on Line D of the Tunis suburban railway, which will run from Tunis-Ville via Mellassine, Erraoudha, Bardo, El-Bortal and Manouba to Gobâa, are now almost complete. The overhead line has been switched on since around July 25, 2024 and test and training runs are taking place. Accordingly, the population is also being informed in the press to prepare for rail traffic and only use the official level crossings.

TUNIS – ANNABA

Am 11.08.2024 um 08.00 Uhr verliess erstmals nach rund 30 Jahren ein öffentlicher internationaler Personenzug den Bahnhof Tunis-Ville nach Algerien. Der Zug bestehend aus 9 Wa-

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**

gen der 1. und 2. Klasse, inklusive einem Speise- und einem Gepäckwagen, der algerischen SNTF, hatte als Ziel Annaba im Nordosten von Algerien, 373 km entfernt.

FAHRPLAN/TIMETABLE

AT1	↓	Train No./Zugnummer	↑	TA1
Di,Do,So	↓		↑	Mo,Mi,Fr
09.00	d	ANNABA	a	18.20
11.10	d	Souk Ahras	d	15.17
13.21	a	GHARDIMAOU (WEZ)	d	13.00
14.50	d	GHARDIMAOU (MEZ)	a	12.03
15.17	d	Jendouba	d	11.35
16.17	d	Béjà	d	10.38
↓	d	Jedeïda	d	09.03
↓	d	Manouba	d	08.44
18.27	a	TUNIS-VILLE	d	08.25

Di,Do,So =Tuesday, Thursday, Sunday;
 Mo,Mi,Fr = Monday, Wednesday, Friday ;
 d = Departure/Abfahrt; a = Arrival/Ankunft

WEZ=Western Europe Time; MEZ =Central Europe Time

Der Fahrpreis für eine Hin-und Rückfahrt ab Tunis beträgt in der 2. Klasse TUD 71.000 und in der 1. Klasse TUD 81.000 (in € 21,00 bzw. 24,00). Der Zug verkehrt dreimal je Woche in beide Richtungen, gemäss dem hier aufgeführten Fahrplan. Er ist nur für Reisende mit internationalen Fahrkarten zugelassen. Der Unterhalt von Lok und Wagen findet jeweils am Samstag in Annaba statt. In Tunis werden nur einfachere Arbeiten zur Betriebssicherheit und Reinigungsarbeiten durchgeführt. Im Speisewagen sollen sowohl tunesische, als algerische Dinars akzeptiert werden.

Man rechnet mit einer starken Beanspruchung des Zuges, da seine Fahrpreise unter allen anderen Preisen für eine solche internationale Fahrt liegen. Erst im letzten Moment konnten sich die Behörden beider Länder darauf einigen, die Hauptsache der Grenz- und Zollformalitäten in Ghardimaou durchzuführen. Algerien behält sich jedoch das Recht vor, zwischen Souk Ahras und Ghardimaou weitere Kontrollen auszuführen. Da 2023 rund 2,7Mio. algerische Touristen in Tunesien weilten, rechnet man mit einem umfangreichen Passagieraufkommen. Man hofft auch, dass die Tunesier, die in der Regel viel häufiger mit dem Auto verreisen, nun auch den Zug nehmen werden.

Die beiden Bahnen vereinbarten auch in den kommenden Monaten den regelmässigen Güterverkehr über die Grenze wieder aufzunehmen.

On August 11, 2024 at 08.00, for the first time in around 30 years, a public international passenger train left Tunis-Ville station for Algeria. The train, consisting of nine 1st and 2nd class carriages, including a dining car and a baggage car, of the Algerian SNTF, had its destination at Annaba in northeastern Algeria, 373 km away.

The fare for a return trip from Tunis is TUD 71,000 in 2nd class and TUD 81,000 in 1st class (in € 21,00 or € 24,00). The train runs three times a week in both directions, according to the timetable shown here. It is only permitted for passengers with international tickets to travel with this train. Maintenance of the locomotive and carriages takes place in Annaba on Saturdays. In Tunis, only simple work to ensure operational safety and cleaning work is carried out. Both Tunisian and Algerian dinars are accepted in the dining car.

The train is expected to be well used, as its fares are lower than any other prices for such an international journey. Only at the last moment the authorities of both countries agreed to carry out the main border and customs formalities in Ghardimaou. However, Algeria reserves the right to carry out further checks between Souk Ahras and Ghardimaou. Since around 2.7 million Algerian tourists stayed in Tunisia in 2023, a large number of passengers is expected. There are expectations that Tunisians, who usually travel much more frequently by car, will now also take the train.

The two railways also agreed to resume regular freight traffic across the border in the coming months.

PHOSPHAT-VERKEHR / PHOSPHATE-TRAFFIC

Bis 2010 transportierte die SNCFT durchschnittlich 7 Millionen Tonnen Phosphat auf den Strecken im Süden (Sfax – Gabès, Sfax – Metlaoui, Metlaoui – Redeyef/Moulares) und eine kleinere Menge aus dem Raum Jerissa zum Hafen La Goulette bei Tunis. Nach Streiks, Unruhen, islamischer Regierung und ausländischer Sabotage bei der Produktion und dem Transport dieses Rohstoffes, brach die Produktion extrem zusammen und ein grosser Teil dessen, was noch zu transportieren war, wurde illegal von ausländischen Lkw-Transporteuren zur Küste gebracht. Zuletzt blieben der SNCFT knapp 1 Mio. Tonnen zu transportieren.

Die Bahn unternahm immer wieder Anstrengungen den wenigen verbliebenen Verkehr so gut wie möglich an sich zu reissen. Es wurden Lokomotiven saniert, Güterwagen hergerichtet und die Infrastruktur musste sowohl nach Sabotage, als auch nach verheerenden Hochwassern in der Selja-Schlucht immer wieder saniert werden. So flossen viele Gelder in diese Region und sie fehlten dann im Rest des Landes. Noch zum Zeitpunkt der Revolution 2010/2011 war die Bahn gewinnbringend und konnte ihre Kosten selber decken. Danach ging es steil abwärts. Inzwischen erwirtschaftet die SNCFT nur noch 35% ihrer Betriebskosten. Investitionen können gar nicht mehr getätigt werden. Der Staat subventioniert die Bahn zwar mit 40 bis 50Mio. TUD im Jahr, doch dies reicht nicht mehr, um alle Dienste und den ganzen Unterhalt aufrecht zu halten. Selbst für die Gehälter der Angestellten mussten schon dreimal Bankkredite aufgenommen werden, die der Staat inzwischen getilgt hat.

Mit der Finanzspritze aus Saudi Arabien sollte die SNCFT 2025 den Transport der Phosphatprodukte erheblich steigern können, da die Phosphatgesellschaft CPG ihre Produktion inzwischen wieder ausweiten konnte, besonders in den Förderorten Moularès und Redeyef. Auch die nationalen Verarbeiter in Skhira und Gabès wollen zurück zum Bahntransport, da jener mit den Lkw teuer und unzuverlässig sei. Die ganze Zukunft der SNCFT hängt folglich an diesem Produkt, wovon Tunesien nachweisbar die beste Qualität weltweit besitzt und mit den Halbfertigprodukten auf dem Weltmarkt sehr geschätzt wird. Das gute Funktionieren der Bahn kann auch helfen die ganze Finanzmisere des Staates über die kommenden Jahre abzumildern.

Um den Personenverkehr wieder zu verbessern, müssten die seit Jahrzehnten eingefrorenen Tarife erhöht werden, doch die SNCFT will den Passagieren dies nicht zumuten, da das Angebot von der Bahn selber als "miserabel" bezeichnet wird. *Until 2010, SNCFT transported an average of 7 million tonnes of phosphate on the routes in the south (Sfax - Gabès, Sfax -*

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**

Metlaoui, Metlaoui - Redeyef/Moularès) and a smaller amount from the Jerissa area to the port of La Goulette near Tunis. After strikes, unrest, Islamic government and foreign sabotage in the production and transport of this raw material, production collapsed dramatically and a large part of what was still to be transported was brought to the coast illegally by foreign truckers. In the end, SNCFT had just under 1 million tonnes left.

The railway repeatedly made efforts to take over the little remaining traffic as best as possible. Locomotives were renovated, freight wagons were repaired and the infrastructure had to be renovated again and again after sabotage as well as after devastating floods in the Selja Gorge. A lot of money flowed into this region and was then missed in the rest of the country. At the time of the revolution in 2010/2011, the railway was still profitable and could cover all its costs itself. After that, things went downhill. The SNCFT now only generates 35% of its operating costs. Investments can no longer be made at all. The state subsidizes the railway with 40 to 50 million TUD per year, but this is no longer enough to maintain all services and maintenance. Bank loans have already had to be taken out three times to pay the employees' salaries, which the state has since repaid. With the financial injection from Saudi Arabia, SNCFT should be able to significantly increase the transport of phosphate products in 2025, as the phosphate company CPG has since been able to expand its production again, particularly in the Moularès and Redeyef mining areas. The national phosphate processors in Skhira and Gabès also want to return to rail transport, as truck transport is expensive and unreliable. The entire future of the SNCFT therefore depends on this product, of which Tunisia has the best quality in the world and its semi-finished products are highly valued on the world market. The good functioning of the railway can also help to alleviate the state's financial misery over the coming years.

In order to improve passenger transport again, the tariffs that have been frozen for decades would have to be increased, but SNCFT does not want to impose this on passengers, as the railway itself describes the service as "miserable".

MAROKKO/MOROCCO

TGV

Der Bau der zweiten TGV-Linie über 390 km von Kénitra nach Marrakech hat begonnen. Diese Strecke wird die vorhandene Linie Tanger – Kénitra ergänzen und auch die Städte Rabat und Casablanca direkt bedienen. Die Finanzierung erfolgt dieses Mal durch einen Fond der Arabischen Emirate und die Strecke soll 2017 eröffnet werden.

Construction has begun on the second TGV line, over a distance of 390 km from Kenitra to Marrakech. This line will complement the existing Tangier-Kenitra line and will also serve the cities of Rabat and Casablanca directly. This time, the project will be financed by a fund from the United Arab Emirates and the line is scheduled to open in 2017.

ASIEN/ASIA

AFGHANISTAN

Die aktuelle Regierung hält am Aufbau des Bahnnetzes fest. Es zeigt sich immer mehr, dass man auf die Spurweite von 1520 mm, wie bei den nördlichen Nachbarn Turkmenistan und Uzbekistan setzt, womit die iranische Strecke nach Herat mit 1435 mm ein "Fremdkörper" bleiben wird. Im Moment finden

die Projektierungsarbeiten an der 96 km langen Strecke von Kandahar nach Spin Bolak statt. Spin Bolak liegt unmittelbar an der Grenze zu Pakistan, gegenüber von Chaman, wo eine Nebenstrecke mit der Spurweite von 1676 mm aus Quetta endet. Baldmöglichst beginnen auch die Vermessungsarbeiten für eine Strecke von Herat nach Towraghondi (Turkmenistan). Zusätzlich wird eine 55 km lange Strecke von Andkhoy nach Sheberghan geplant. Andkhoy ist bereits über eine Strecke aus Turkmenistan, in 1520 mm Spurweite, erreichbar. *The current government want to continue with the construction of the railway network. It is becoming increasingly clear that the track gauge of 1520 mm is being used, as in the case of the northern neighbours Turkmenistan and Uzbekistan, which means that the Iranian line to Herat with 1435 mm will remain a "non-compatible body". At the moment, planning work is taking place on the 96 km long line from Kandahar to Spin Bolak. Spin Bolak is located directly on the border with Pakistan, opposite Chaman, where a branch line with a track gauge of 1676 mm from Quetta ends. Surveying work for a Herat - Towraghondi (Turkmenistan) line will also begin as soon as possible. In addition, a 55 km extension from Andkhoy to Sheberghan is planned. Andkhoy can already be reached via a line from Turkmenistan with a track gauge of 1520 mm.*

NAHER OSTEN/NEAR EAST

IRAN

Um Devisen zu sparen und die Abhängigkeit von Ausland zu reduzieren, hat das iranische Unternehmen Mapna Group erstmals eine 2950 kW starke Güterzuglok zu 100% im Land hergestellt. Es ist geplant diese Lok in Serie zu produzieren. *In order to save foreign currency and reduce dependence on foreign suppliers, the Iranian company Mapna Group has for the first time manufactured a 2950 kW freight train locomotive 100% in the country. The plan is to produce this locomotive in series.*

INTERNATIONALE GENOSSENSCHAFT FÜR ENTWICKLUNG LATEINAMERIKANISCHER BAHNEN AIFFLA

GESUCHT: KASSIER

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

KASSIER

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

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

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

Bei Fragen oder bei Interesse bitte Email an

pr-rp@aiffla.com

Ganz herzlichen Dank!

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**

EUROPA

ALBANIEN / ALBANIA

Am 27.07.2024 hat die Staatsbahn HSH die knapp 17 km lange Strecke Lushnjë – Rogozhinë wieder für den Personenverkehr in Betrieb genommen. Dieser Streckenabschnitt wurde zwar dem Güterkonzessionär Albrail zum Betrieb übergeben, doch die Staatsbahn behält das Recht den Personenverkehr durchzuführen. Das eine wieder verkehrende Zugpaar verkehrt Samstag und Sonntag in jeder Richtung und benötigt 43 Min. nach Rogozhinë und 44 Min. in der Gegenrichtung. In der einzigen Zwischenstation Dushk hält der Zug jeweils eine Minute. In Rogozhinë besteht in der Frühe Anschluss nach Durrës Plazh abends von Durrës Plazh.

Für die Sanierung der Bahnstrecke Vorë – Shkodër – Han-i-Hotit (Grenze zu Montenegro) hat die HSH €136Mio. von der EU bekommen. Dieser Betrag ergänzt die beiden Kredite von zusammen €199Mio. der Europäischen Wiederaufbau und Entwicklungsbank. Das Projekt ist nun ausgereift und finanziell abgesichert und die Arbeiten starten noch im laufenden Jahr. Die Strecke wird für 120 km/h ertüchtigt, elektrifiziert und alle 12 Stationen werden saniert oder neu gebaut.

Die Arbeiten am der Rekonstruktion der Strecke Durrës – Tiranë und der Neubaustrecke zum Flughafen Rinas gehen planmässig voran und die HSH hat bereits die Stellen für den Streckenunterhalt und den Unterhalt der Singal- und Elektroanlagen ausgeschrieben. Auf rund 70% der Strecke Durrës – Tiranë liegen die Geleise, alle Brückenbauwerke sind erstellt und auch der neue Bahnterminal in Tiranë nimmt Formen an. Die Strecke zum Flughafen ist allerdings, wegen umfangreicher Strassenarbeiten in dieser Region noch wenig fortgeschritten. Die Strassen bekommen jedoch schon Brücken, dort wo sie die Bahn kreuzen werden.

On July 27, 2024, the state railway HSH reopened the almost 17 km long Lushnjë - Rogozhinë line for passenger traffic. Although this section of the line was handed over to the freight concessionaire Albrail for operation, the state railway retains the right to operate passenger traffic. The one pair of trains that is now running again runs on Saturdays and Sundays in each direction and takes 43 minutes to Rogozhinë and 44 minutes in the opposite direction. The train stops for one minute at the only intermediate station, Dushk. In Rogozhinë there is a connection to Durrës Plazh in the morning and from Durrës Plazh in the evening.

The HSH received €136 million from the EU for the renovation of the railway line from Vorë via Shkodër to Han-i-Hotit on the border with Montenegro. This amount supplements the two loans totaling €199 million from the European Reconstruction and Development Bank. The project is now mature and financially secured and work will start this year. The route will be upgraded to 120 km/h, electrified and all 12 stations will be renovated or rebuilt.

The work on the reconstruction of the Durrës - Tiranë route and the new route to Rinas Airport is progressing according to plan and HSH has already put out to tender the positions for the maintenance of the route and the maintenance of the signal and electrical systems. The tracks are already in place on around 70% of the Durrës - Tiranë route, all bridge structures have been built and the new railway terminal in Tiranë is also taking shape. The route to the airport is not very advanced, however, due to extensive roadworks in this region.

However, the roads are already getting bridges where they will cross the railway.

GEORGIEN/GEORGIA

Die Georgische Staatsbahn (Sakartwelos Rkinigsa/SR) hat die Sanierung der 170 km langen Strecke Marabda – Akhalkalaki am 20.05.2024 abgeschlossen. Die Bauarbeiten dauerten rund ein Jahr. Somit wurde der durchgehende Güterverkehr von Baku (Azerbaidtschan) – Tbilisi – Kars (Türkei) wieder aufgenommen. Der Personenverkehr, national und international, wurde noch nicht wieder aufgenommen. *The Georgian State Railways (Sakartwelos Rkinigsa/SR) completed the renovation of the 170 km long Marabda – Akhalkalaki line on May 20, 2024. Construction work took about a year. Thus, through freight traffic from Baku (Azerbaijan) – Tbilisi – Kars (Turkey) has been resumed. Passenger traffic, national and international, has not yet resumed.*

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)

Riga (LV) – Tallinn (EE) ab/from 01/10/2024

Bangkok (Thail) – Vientiane (Laos) ab 19/07/2024

Annaba (DZ) – Tunis (TN) ab/from 11/08/2024

ALBANIA / ALBANIAN

Lushnjë – Rogozhinë Wiedereröffn/Reopen 27.07.2024

ARGENTINA

Maimará – Tilcara eröffnet/opened 16.08.2024

CHINA

Guangzhou Nan – Foshan Xi Eröffnung/Opened 26/05/2024

FRANKREICH/France

St-André – Digne Wiedereröff/Reopen. 2026 geplant/planned
Nancy–Contrexéville Wiederer/Reopen 2026 geplant/planned

TÜRKEI / TURKEY

Gümüşgün – Burdur Wiedereröff/Reopen Mai 2024

PERSONENVERKEHR / PASSENGER TRAFFIC MINUS

ARGENTINA

Junín – Justo Daract stillgelegt/suspended 10/05/2024

FRANKREICH / FRANCE

Serqueux – Gisors stillgelegt/suspended 21/07/2024

ITALIEN/ITALY

Catania – Paternò stillgelegt/suspended 15/06/2024

TUNESIEN / TUNISIA

Metlaoui – Redeyef Stillgelegt/suspended 01/09/2024

Tabedditt – Moulares Stillgelegt/suspended 01/09/2024

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