

ARGENTINA

EMERGENCIA FERROVIARIA

EISENBAHN-NOTSTAND / RAILWAY EMERGENCY

Der Notstand für die Bahnen, der Mitte 2026 beendet werden soll, wird um 24 Monate bis Mitte 2028 verlängert. Das heisst, dass in dieser Zeit nur ein Minimum an Investitionen und wenn immer möglich weitere Personalreduktionen stattfinden sollen.

Für das Jahr 2024/2025 wurden von der Regierung 1.293.780.000.000 Pesos für den Unterhalt der Bahn vorgehalten. Doch mit dem Ablauf des Jahres 2025 wurde festgestellt, dass nur rund 51% bzw. gut 658.242.000.000 Pesos freigegeben wurden. Der Betrag wurde damals nach dem Zusammenstoss zweier Vorortzüge auf der Brücke der San Martín Linie unweit der Station Palermo bereitgestellt. Schon damals wurde von einem heruntergekommenen Bahnsystem gesprochen.

Doch die Entgleisungen, Reduktionen der Geschwindigkeiten und viele andere Zwischenfälle häufen sich weiter!

Zur Zeit werden immer mehr Strecken, Streckenabschnitte und sogar einzelne Bahnhofsgleise von der verantwortlichen Infrastrukturbehörde ADIF an Trenes Argentinos Operaciones, die eigentlich nur für den Betrieb der Züge verantwortlich ist, übertragen. Dies, um die betroffenen Geleise entweder zu privatisieren oder ganz aufzugeben. Eine Ausnahme bildet die Strecke Garupá – Posadas – Staatsgrenze, über welche internationale Güterzüge von/nach Paraguay, sowie die Triebwagen der Firma Casimiro zwischen Posadas und Encarnación verkehren. Dieser Abschnitt soll staatlich bleiben.

Somit hat der Staat seine eigenen Pläne zur Stabilisierung des Bahnnetzes, um es zu privatisieren, sich selber torpediert. Was die Privatisierung des Belgrano Güterverkehrs (Belgrano, San Martín und Urquiza Netze) betrifft meldet sich ein Interessent regelmässig. Es ist der Grupo México der auch in Mexiko am Betrieb einiger Bahnen beteiligt ist und somit Erfahrung hat, doch die Angebote wurden von der Regierung Milei wiederholt abgelehnt. Nun will die Regierung das Bahnnetz in den USA präsentieren und man hofft dort Interessenten und Investoren zu finden.

Fachleute in Argentinien bemängeln allerdings, dass selbst jene Arbeiten die durchgeführt wurden, teilweise sehr mangelhaft abgeschlossen wurden.

Es wäre folglich ausreichend Geld vorhanden gewesen, dass zum Beispiel die Umfahungsstrecke für Güterzüge um die Stadt Santa Fe hätte fertiggestellt werden können, denn über 50% existieren bereits. Stattdessen entgleisen weiterhin alle paar Wochen Güterzüge mitten in der Stadt und behindern das Stadtleben und den Strassenverkehr oft für mehrere Tage. Dies nur um ein Beispiel zu nennen.

PERSONENVERKEHR

Es ist nun amtlich, die Fernzüge von Buenos Aires nach Tucumán, Córdoba, Justo Daract – Palmira und Bahía Blanca bleiben stillgelegt. Ebenso bleiben die Regionalzüge Córdoba – Villa María und Rosario – Cañada de Gómez stillgelegt. Die zum Fernverkehr gehörenden Regionalzüge Bragado – Pehuajó und General Guido – Pinamar sollen auch nicht mehr in Betrieb genommen werden.

Die Zahl der gefahrenen Züge, auch im Regionalverkehr und bei den S-Bahnen in Buenos Aires, liegt rund 10% unter der Zahl geplanter Züge, das heisst, es kommt täglich zu Aus-

fällen. Dies alles hat dazu geführt, dass die Reisendenzahlen stark abnehmen, obwohl die Züge für grosse Teile der Bevölkerung das einzige bezahlbare Transportmittel sind. Allerdings werden die Fahrpreise nahezu monatlich erhöht. Bei der Strecke Buenos Aires – Mar del Plata stiegen die Fahrpreise so stark, dass nur noch einige Prozent fehlen, bis Bus und Bahn gleichviel kosten. Neulich hat die Regierung neue Anstellungsbedingungen für das Personal im öffentlichen Verkehr festgelegt. Darunter fallen eine Kürzung der arbeitsfreien Tage im Jahr, keine Bezahlung der Überstunden und weitere Erschwernisse. Bei den Gewerkschaften kamen diese Änderungen nicht gut an, aber selbst ein Streik konnte diese Schritte nicht verhindern.

KANN MAN HOFFEN?

Mit der Zugnummer VyO 501 (Vías y Obras/Infrastruktur) kehrt am 09.03.2026 ein Zug von Buenos Aires Retiro über Rosario Norte nach Córdoba. Die Fahrt dauert von 21.20 am 09.03. bis 23.00 am 10.03.. Nur in Rosario Norte ist ein Halt von 2 Stunden und in Bell Ville ein weiterer Halt von 5 Minuten eingeplant. Interessant ist, dass diese Fahrt von Retiro bis Rosario nur 5 Std.55Min. benötigt, während aktuell der einzige Personenzug in dieser Relation über 7 Std. unterwegs ist.

TREN PATAGONICO

Anfang März 2026 wurden 2 Dreiwagenzüge (ex-Renfe Camellos) in die Werkstätten Tolosa bei Buenos Aires überführt, um sie für einen Einsatz in Patagonien herzurichten. Diese Triebwagenzüge wurden zuvor auf der Strecke Maipú – General Guido – Pinamar eingesetzt. Die Provinz Buenos Aires hat mehrfach versucht diese Züge zu übernehmen und in Eigenregie nach Pinamar zu betreiben. Mit den vorhandenen Ersatzteilen werden die beiden Züge in den kommenden Wochen Richtung Patagonien fahren. Hier zeigt sich jedoch, dass die Hochwasserschäden in Bahía Blanca längst nicht behoben sind. Die Züge können mit Mühe den Bahnhof Bahía Blanca Sud erreichen. Doch weiter geht es nicht mehr. Vermutlich in einem Bahnhof nördlich der Stadt müssen die Fahrzeuge mit Tiefladern nach einer Station südwestlich von Bahía Blanca gebracht werden. Denn der Schienenverkehr ist erst wieder ab Aguara nach Süden und Westen möglich. Tren Patagonico will mit diesen Zügen zusätzliche Fahrten anbieten und kann bei Ausfall des vorhandenen Triebwagens der Verbindung San Carlos de Bariloche – Ingeniero G. Jacobacci einen Ersatz verkehren lassen.

LÍNEA MITRE

Auf zwei Abstellanlagen der Mitre S-Bahn stehen zahlreiche Fahrzeuge, in unterschiedlichstem Zustand. Nun wird alles zum Schrottpreis zum Verkauf angeboten. Darunter sind allein schon über 70 Personenwagen, aber auch Lokomotiven und Triebwagen.

SANTA CRUZ

Die Regierung der Provinz Santa Cruz und beteiligte Gemeinden haben im Februar 2026 den Streckenabschnitt Jaramillo – Fitz Roy der Strecke Puerto Deseado – Las Heras eingehend begutachtet, um den Umfang anstehender Reparaturen zu untersuchen. Die Provinz hält weiterhin fest die 286 km lange Breitspurstrecke (1676 mm) wieder in Betrieb zu nehmen. Die Bahn wurde am 20.09.1909 eröffnet und am 15.01.1978 stillgelegt, aber nie abgebaut. Sie umfasst 14 Stationen und 3 Haltestellen. An 6 ehemaligen Halteorten ist die Bevölkerung seit der Stilllegung komplett verschwunden.

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**

Seit 2008 laufen die Bemühungen diese isolierte Bahn wieder aufzunehmen. Man sieht Personen- und Güterverkehr vor. Über lange Abschnitte sind die Schienen zwar rostig aber brauchen nur neue Schwellen und eventuell eine neue Nivelierung der Trasse. Insgesamt kann sie zu recht tiefen Kosten wieder in Betrieb genommen werden.

LÍNEA SAN MARTÍN

Im Februar 2026 wurden aus China drei neue Lokomotiven des Typs SDD7 an die San Martín S-Bahn geliefert. Sie sind identisch mit jenen 24 Stück, die 2013 aus China kamen und wovon viele ausser Betrieb sind. Man hofft, dass mit diesen 3 Loks der Verkehr auf der Strecke Buenos Aires – Pilar – Dr. Domingo Cabred wieder normalisiert werden kann.

TREN PATAGÓNICO TP

Samstag 28. Februar war ein Unglückstag für TP. Die vordere Lokomotive, die General Motors GT22CW mit der Nummer 9070 hatte schon auf der Fahrt von Viedma bis Ingeniero G. Jacobacci mehrfach Probleme aufgewiesen. Es gab jedoch bis dahin nur wenig Verspätung. In Ing. G. Jacobacci wollte man diese Lok ersetzen, doch bei der Wegfahrt von der Komposition entgleiste sie mit einer Achse auf einer Weiche. Das Problem konnte jedoch schnell behoben werden, so das Personal des Bahnhofes. Als dann die Ersatzlok an den Zug gefahren wurde entgleiste auch diese, beim Überfahren einer anderen Weiche, doch auch hier war es möglich die Lok wieder aufzugleisen und endlich weiterzufahren. Mit einer Verspätung von mehreren Stunden traf der Zug dann ohne weitere Probleme in San Carlos de Bariloche ein.

RAILWAY EMERGENCY

The state of emergency for the railways, which was originally scheduled to end in mid-2026, has been extended by 24 months until mid-2028. This means that during this period, only minimal investments will be made, and further staff reductions will be implemented wherever possible.

For the 2024/2025 fiscal year, the government allocated 1,293,780,000,000 pesos for railway maintenance. However, by the end of 2025, it was determined that only about 51%, or just over 658,242,000,000 pesos, had been released. This sum was allocated following the collision of two commuter trains on the San Martín Line bridge near Palermo station. Even then, the railway system was described as being in a state of disrepair.

However, derailments, speed reductions, and numerous other incidents continue to increase.

Currently, more and more lines, sections of track, and even individual station tracks are being transferred from the responsible infrastructure authority, ADIF, to Trenes Argentinos Operaciones, which is actually only responsible for train operations. This is done either to privatize the affected tracks or to abandon them entirely. An exception is the Garupá – Posadas – state border, which carries international freight trains to/from Paraguay, as well as the Casimiro railcars between Posadas and Encarnación. This section will remain state-owned.

Thus, the state has undermined its own plans to stabilize the rail network by privatizing it.

Regarding the privatization of Belgrano freight traffic (Belgrano, San Martín, and Urquiza networks), one interested party regularly comes forward. This is Grupo México, which also operates some railways in Mexico and therefore has experience, but its offers have been repeatedly rejected by the Milei admini-

stration. Now the government wants to present the rail network in the USA and hopes to find interested parties and investors there.

However, experts in Argentina criticize the fact that even the work that has been carried out, has been completed very poorly in some cases.

Consequently, sufficient funds would have been available to complete, for example, the bypass for freight trains around the city of Santa Fe, as over 50% of it already exists. Instead, freight trains continue to derail in the middle of the city every few weeks, disrupting city life and road traffic, often for several days. This is just one example.

PASSENGER TRANSPORTATION

It is now official: the long-distance trains from Buenos Aires to Tucumán, Córdoba, Justo Daract – Palmira, and Bahía Blanca will remain suspended. Likewise, the regional trains Córdoba – Villa María and Rosario – Cañada de Gómez will remain suspended. The regional trains Bragado – Pehuajó and General Guido – Pinamar, which are part of the long-distance network, will also not be reinstated. The number of trains running, including regional and commuter services in Buenos Aires, is about 10% below the scheduled number, meaning cancellations occur daily. This has led to a sharp decline in passenger numbers, even though trains are the only affordable means of transport for large segments of the population. However, fares are increased almost monthly. On the Buenos Aires-Mar del Plata route, fares have risen so sharply that they are now only a few percentage points away from costing the same as buses. Recently, the government introduced new employment conditions for public transport staff. These include a reduction in annual paid leave, no overtime pay, and other hardships. The unions did not welcome these changes, but even a strike could not prevent them.

IS THERE ANY HOPE?

Train number VyO 501 (Vías y Obras/Infrastructure) will run from Buenos Aires Retiro via Rosario Norte to Córdoba on March 9, 2026. The journey takes from 21.20 on March 9 to 23.00 on March 10. A 2-hour stop is scheduled in Rosario Norte, and another 5-minute stop in Bell Ville. Interestingly, this journey from Retiro to Rosario takes only 5 hours and 55 minutes, while the only passenger train on this route takes over 7 hours.

TREN PATAGONICO

In early March 2026, two three-car trains (ex-Renfe Camellos) were transferred to the Tolosa workshops near Buenos Aires for preparation for service in Patagonia. These multiple-unit trains were previously used on the Maipú – General Guido – Pinamar line. The province of Buenos Aires has repeatedly attempted to take over these trains and operate them independently to Pinamar. With the available spare parts, the two trains will travel towards Patagonia in the coming weeks. However, this demonstrates that the flood damage in Bahía Blanca is far from repaired. The trains can barely reach the Bahía Blanca Sud station, but they cannot go any further. Presumably, from a station north of the city, the trains will have to be transported by low-loader trucks to a station southwest of Bahía Blanca. Rail service is only possible again from Aguara onwards, heading south and west. Tren Patagonico plans to offer additional services with these trains and can provide a

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**

replacement if the existing railcar on the San Carlos de Bariloche – Ingeniero G. Jacobacci line breaks down.

MITRE LINE

Numerous vehicles in varying conditions are stored at two Mitre commuter rail depots. Everything is now being offered for sale at scrap value. This includes over 70 passenger cars alone, as well as locomotives and railcars.

SANTA CRUZ

In February 2026, the Santa Cruz provincial government and participating municipalities thoroughly inspected the Jaramillo – Fitz Roy section of the Puerto Deseado – Las Heras line to assess the scope of necessary repairs. The province remains committed to reopening the 286 km long broad-gauge (1676 mm) line. The railway was opened on September 20, 1909, and closed on January 15, 1978, but was never dismantled. It comprises 14 stations and 3 stops. At six former stops, the population has completely disappeared since the line's closure. Since 2008, efforts have been underway to reopen this isolated railway. The plan is to operate both passenger and freight services. While the rails are rusty over long stretches, they only require new sleepers and possibly track leveling. Overall, it can be put back into operation at a relatively low cost.

SAN MARTÍN LINE

In February 2026, three new SDD7 locomotives were delivered from China to the San Martín commuter rail system. They are identical to the 24 locomotives that arrived from China in 2013, many of which are now out of service. It is hoped that these three locomotives will help to normalize service on the Buenos Aires – Pilar – Dr. Domingo Cabred line.

TREN PATAGÓNICO TP

Saturday, February 28th, was an unlucky day for TP. The lead locomotive, a General Motors GT22CW number 9070, had already experienced several problems on the journey from Viedma to Ingeniero G. Jacobacci. However, there had only been a minor delay up to that point. At Ing. G. Jacobacci, the plan was to replace this locomotive, but as it was pulling away from the train, one of its axles derailed on a switch. The problem was quickly resolved, according to station staff. However, when the replacement locomotive was brought alongside the train, it too derailed while crossing a different switch. But again, it was possible to reraill the locomotive and finally continue the journey. With a delay of several hours, the train arrived in San Carlos de Bariloche without further incident.

CHILE

TALCA - CONSTITUCIÓN

Am 03. März 2026 nahm EFE den regulären Betrieb mit einem der neuen Marco Polo Triebwagen über die Gesamtstrecke auf. Der Frühzug ab Talca und der Abendzug ab Constitución werden nun mit einem der neuen Triebwagen gefahren, das zweite Zugpaar wird noch mit einer alten Schienenbusgarnitur gefahren. Da jedoch an mehreren Orten noch Sanierungsarbeiten ausgeführt werden, verlängern sich die Fahrzeiten um etwa 30 Minuten. Ebenso laufen noch die Erneuerungsarbeiten an den 11 Zwischenstationen. Was die Haltestellen El Disco, Escuela Nueva, Banco de Arena, La Casa del Poeta, El Refugio und Los Digüefies betrifft, laufen Diskussionen mit der Region Maule, dass diese durch die Region und die Gemeinden erneuert bzw. gebaut werden. Einige dieser Haltestellen existieren zwar, doch ohne jegliche Beschilderung und

ohne Bahnsteig, da sie nur von den Anwohnern genutzt werden und das Bahnpersonal die Halteorte kennt.

Doch es kamen auch weitere Neuerungen hinzu: Die Zahl der Online verkauften Fahrkarten für die örtliche Bevölkerung wurde von 10 auf 38 je Fahrt erhöht. Die Bevölkerung entlang der Strecke kann nun auch mehr Gepäck, auch kommerzieller Art, transportieren. Das 1. Stück kann Gratis mitgenommen werden, die Mitnahme bis zu 12 Stück wird erlaubt, wofür maximal 500 Pesos zu bezahlen sind und wenn Platz vorhanden ist. Auswärtige Reisende können höchstens 6 Gepäckstücke zu 500 Pesos mitgenommen werden.

ANTILHUE – VALDIVIA

Die 28 km lange Nebenlinie nach Valdivia war einige Jahre ausser Betrieb. Nun hat EFE diese repariert und am 21.02.2026 verkehrte erstmals wieder ein Dampfzug. Da dies jedoch auf Ende der Touristensaison fiel, wurde kein weiterer Fahrplan veröffentlicht. Es sollen jedoch auch ausserhalb der Sommersaison einzelne Fahrten angeboten werden.

TALCA - CONSTITUCIÓN

On March 3, 2026, EFE started regular service with one of the new Marco Polo multiple units on the entire route. The early morning train from Talca and the evening train from Constitución are now operated with one of the new multiple units, while the second train pair is still operated with an older railbus set. However, due to ongoing renovation work at several locations, journey times are extended by approximately 30 minutes. Renovation work is also still underway at the 11 intermediate stations. Discussions are ongoing with the Maule region regarding the renovation or construction of the El Disco, Escuela Nueva, Banco de Arena, La Casa del Poeta, El Refugio and Los Digüefies stops, with the region and local municipalities involved. While some of these stops exist, they lack any signage or platforms, as they are primarily used by local residents and railway staff are familiar with their locations. But there were also other changes: The number of tickets sold online for local residents was increased from 10 to 38 per trip. Residents along the route can now also transport more luggage, including commercial items. The first piece can be taken free of charge, and up to 12 pieces are permitted for a maximum fee of 500 pesos, provided there is space. Out-of-town passengers can take a maximum of 6 pieces of luggage at 500 pesos each.

ANTILHUE – VALDIVIA

The 28 km branch line to Valdivia was out of service for several years. EFE has now repaired it, and a steam train ran again for the first time on February 21, 2026. However, since this coincided with the end of the tourist season, no further timetable was published. Individual trips are planned to be offered outside the summer season as well.

KOLUMBIEN / COLOMBIA

Das Transportministerium hat für die 522 km lange Strecke im Tal des Rio Magdalena von La Dorada bis nach Chiriguana die Erlaubnis für Schienenpersonenverkehr erteilt. Wer wann einen solchen Verkehr einrichten wird, weiss man noch nicht. Im Bereich von Barrancabermeja betreibt eine örtliche Genossenschaft bereits seit vielen Jahren einen Nahverkehr. Die Strecke weist einen stets wachsenden Güterverkehr auf. 2024 wurden 225'348 Tonnen transportiert und 2025 stieg das Volumen bereits auch 1,15Mio. Tonnen.

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 Ministry of Transport has granted permission for passenger rail service on the 522 km stretch of the Magdalena River valley from La Dorada to Chiriguana. It is not yet known who will operate the service or when. Around Barrancabermeja a local cooperative operates local train services.

The line sees steadily increasing freight traffic. In 2024, 225,348 tons were transported, and by 2025, the volume had already increased to 1.15 million tons.

BRASILIEN / BRASIL

ENGENHEIRO GOULART - GUARULHOS

Nach vielen Monaten an Testfahrten und technischer Optimierung, wurde das Aéromóvel (Einschienebahn) zum Flughafen Guarulhos in Betrieb genommen. Seit 04.12.2025 führen bereits Kompositionen über die Strecke und ab 20.02.2025 können vorerst 500 Passagiere zwischen 17.30 und 23.59 das neue Transportmittel nutzen. Sobald die restlichen Fahrzeuge geliefert sind, soll der Verkehr täglich zwischen 04.00 und Mitternacht angeboten werden. Im Bahnhof Engenheiro Goulart besteht direkter Anschluss an die S-Bahnlinie 12 der S-Bahn von São Paulo (CPTM).

TREM BALA

Für die Hochgeschwindigkeitsbahn Rio de Janeiro – São Paulo – Campinas wurden, nach fast 10 Jahren, alle Umweltgutachten erstellt und sie belegen, dass diese Bahnstrecke, bis auf einige kleine Änderungen gebaut werden kann. Die Bahn soll für maximal 300 km/h gebaut werden (statt der ursprünglich geplanten 350 km/h). Sowohl die Bundesregierung, als auch die interessierten Bauunternehmen rechnen mit Aufnahme der Arbeiten Ende 2026 und der Inbetriebnahme 2032 und die Kosten werden zwischen 10 und 20 Mia. US\$ betragen.

TIC CAMPINAS

Das Konsortium, welches die Intercity Linie São Paulo – Jundiaí – Campinas baut, kommt gut vorwärts. In mehreren Abschnitten wurde bereits die Trasse freigelegt. Gebaut werden 2 Geleise parallel zum bestehenden 3. Gleis welches weiterhin von den MRS-Güterzügen befahren wird. Da die Strecke schon früher doppelspurig war, braucht es nur sehr wenige zusätzliche Grundstücke. Das Konsortium verfügt auch schon über alle Baufahrzeuge.

ENGENHEIRO GOULART - GUARULHOS

After many months of test runs and technical optimization, the monorail to Guarulhos Airport has been put into operation. Trains have been running on the line since December 4, 2025, and starting February 20, 2025, 500 passengers can initially use the new mode of transport between 17.30 and 23.59. Once the remaining vehicles are delivered, service is planned to run daily between 16.00 and midnight. At Engenheiro Goulart station, there is a direct connection to São Paulo Commuter Rail Line 12 (CPTM).

TREM BALA

For the Rio de Janeiro – São Paulo – Campinas high-speed rail line, after almost 10 years, all environmental impact assessments have been completed, confirming that this rail line can be built with only a few minor modifications. The line is to be built for a maximum speed of 300 km/h (instead of the originally planned 350 km/h). Both the federal government and the interested construction companies anticipate work will begin at the end of 2026 and the line will be operational by

2032. The costs are expected to be between US\$10 and US\$20 billion.

TIC CAMPINAS

The consortium building the São Paulo – Jundiaí – Campinas Intercity line is making good progress. The route has already been cleared in several sections. Two tracks are being built parallel to the existing third track, which will continue to be used by MRS freight trains. Because the line was previously double-tracked, very little additional land was required. The consortium also has now all the necessary construction vehicles.

BOLIVIA

FERROCARRIL ORIENTAL

Die Gesellschaft Ferrocarril Oriental, welche die Strecken ab Santa Cruz de la Sierra nach Yacuiba an der Grenze zu Argentinien, Puerto Quijarro an der Grenze zu Brasilien und nach Norden bis Montero betreibt, hat am 27.02.2026 den Personenverkehr zwischen Santa Cruz de la Sierra und Puerto Quijarro nach einem Unterbruch von 6 Jahren wieder aufgenommen. Vorerst verkehrt ein zweiteiliger, modernisierter Schienenbus der Marke Ferrostaal. Er verlässt Santa Cruz jeden Freitag um 17.00 Uhr und erreicht nach rund 14 Stunden sein Ziel in Puerto Quijarro und fährt dort wieder am Sonntagabend um 16.00 ab, um Montag wieder in Santa Cruz zu sein. Der Schienenbus hält unterwegs in Cotoca, Pailas, Pailón, Tres Cruces, Cañada Larga, El Tinto, San José, Chochis, Aguas Calientes, Roboré, El Carmen Rivero Torres und Puerto Suárez, nebst einigen weiteren Bedarfshalten. Der Tarif beträgt je nach Distanz BS 80 bis 130. Es werden 42 Plätze angeboten.

PROTESTE WEGEN SCHIENENBUS

Zur Wiedereröffnung dieses Verkehrs gab es entlang der Strecke auch Proteste. Der Grund liegt darin, dass es keinen lokbespannten Zug gibt, der günstigere Tarife und mehr Halte umfasst. Doch die FO konnte auch in dieser Frage die Menschen beruhigen, denn im Moment werden ein Generatorwagen, ein Gepäckwagen und drei Personenwagen, die alle während 6 Jahren abgestellt waren, in den Werkstätten in Santa Cruz komplett erneuert. In etwa 3 Monaten, also ungefähr Mai 2026, soll damit eine weitere Verbindung zwischen Santa Cruz und Puerto Quijarro angeboten werden. Dieser Zug wird tiefere Fahrpreise und 180 Plätze anbieten und mehr Stationen bedienen. In einer ersten Zeit soll dieser Zug auch nur wöchentlich verkehren und je nach Fahrgastaufkommen könnten weitere Verkehrstage eingeplant werden.

FERROVIÁRIA ANDINA S.A.

In einer TV-Sendung in Bolivien wurde der Generalmanager der Empresa Ferroviaria Andina FCA sowohl zu Fragen der Infrastruktur und des Güterverkehrs, sowie der Zukunft des Personenverkehrs befragt.

Bei der Infrastruktur geht es wieder einmal schwerpunktmässig um die Projekte einer Verbindung zwischen den beiden Bahnnetzen Oriental und Andino. Es existieren unzählige Projekte, die seit über 100 Jahren immer wieder aufkamen. Er erwähnte sogar das einstige Projekt einer Strecke von La Paz nach Beni, wovon es mal eine kurze nie richtig vollendete Strecke gab. Aber auch über die potenziell kürzeste Strecke im Süden des Landes via Tarija wurde gesprochen. Doch ein

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**

Schwerpunkt der Diskussion lag bei der Strecke Oruro – Cochabamba – Aiquile – Montero – Santa Cruz de la Sierra. Er hob hervor, dass dies eine sinnvolle Strecke wäre. Allerdings müsse der 205 km lange Abschnitt Oruro – Cochabamba um 15 bis 20 Meter höher gelegt werden, da die heutige Streckenführung auf der Höhe eines parallelen Flusses immer wieder überschwemmt wird. Es ist bekannt, dass Teile dieser Strecke als "zona roja" (rote Zone) bezeichnet werden. Dies alleine würde schon viel Geld verschlingen. Doch die Verbindung über Aiquile sieht er als die beste Alternative.

Bezugnehmend zum Personenverkehr betonte er, dass die Verbindung Oruro – Villazón bei ausreichender Nachfrage auch wieder einen lokbespannten Zug bekomme, ob zusätzlich zum aktuell verkehrenden Schienenbus oder anstelle dessen, liess er offen. Auch der Schienenbus nach Charaña soll weiter verkehren, wie auch der lokale Schienenbus zwischen Atocha und Tupiza, der besonders von Fahrgästen zum Markt in Tupiza genutzt wird.

COCHABAMBA – AIQUILE

Im erwähnten TV Interview und anderen Quellen, besonders der FCA selber, erfährt man, dass diese Strecke noch nicht aufgegeben wurde, obwohl seit mindestens 6 Jahren kein Zug oder Schienenbus Aiquile erreichte. Zudem wurde diese Strecke in Cochabamba vom übrigen Netz abgehängt, da die Trasse für die neue Strassenbahn gebraucht wurde. Doch nach Informationen von FA wurde der bestehende Bus Carril (Schienenbus) in der Werkstätte San Antonio wieder aufgearbeitet und wäre einsatzbereit. Parallel dazu begannen Arbeiten an der 216 km langen Strecke nach Aiquile, um den Personenverkehr wieder aufzunehmen. Die 2025 begonnenen Arbeiten werden sich jedoch noch hinziehen, denn die Strecke, wurde seit über 6 Jahren nicht mehr befahren und befindet sich teilweise in einem erbärmlichen Zustand. Wann die Arbeiten abgeschlossen sein werden wurde in keiner Quelle erwähnt.

POTOSÍ – EL TEJAR (SUCRE)

Auch auf der 172 km langen Strecke von Potosí nach El Tejar (3 km von Sucre entfernt) bewegt sich etwas! Zur Zeit werden die Geleise repariert. Die ersten 24 km von Potosí nach Don Diego waren stets in Betrieb, da hier noch gelegentlicher Güterverkehr für den Abtransport von Zinkkonzentrat existiert. An der übrigen Strecke findet man die üblichen Schäden, wie Erde, welche das Gleis zudeckt und mehr. Das Investitionsvolumen beträgt US\$1,5Mio. Die grosse Brücke bei Yotala (13 km vor El Tejar) wurde ganz offensichtlich bereits repariert und aus anderer Quelle bezahlt. Dann hatte die FCA auch noch mit dem Diebstahl von 1096 Meter Schienen zu kämpfen, die in Carbajal (33 km von Sucre) von Schienendieben gestohlen wurden. Es gab danach auch Verhaftungen und das notwendige Schienenmaterial zur Reparatur konnte die Bahn aufbringen. Leider äusserte sich die FCA nicht über ein Wiedereröffnungsdatum für diese Strecke, doch alleine schon um die vertraglichen Aufgaben zu erfüllen wird damit gerechnet, dass in den kommenden Monaten eine Wiedereröffnung der Strecke stattfinden wird.

FERROCARRIL ORIENTAL

The company Ferrocarril Oriental, which operates the routes from Santa Cruz de la Sierra to Yacuiba on the border with Argentina, Puerto Quijarro on the border with Brazil and north to Montero, resumed passenger traffic between Santa Cruz

de la Sierra and Puerto Quijarro on February 27, 2026 after an interruption of 6 years. A two-part, modernized Ferrostaal rail bus is currently in operation. It leaves Santa Cruz every Friday at 17.00 and after around 14 hours it reaches its destination in Puerto Quijarro and leaves there again on Sunday evening at 16.00 to be back in Santa Cruz on Monday. The railbus stops along the way in Cotoca, Pailas, Pailón, Tres Cruces, Cañada Larga, El Tinto, San José, Chochis, Aguas Calientes, Roboré, El Carmen Rivero Torres and Puerto Suárez, along with a few other stops on request. The tariff is BS 80 to 130 depending on the distance. 42 places are offered.

PROTESTS AGAINST RAILBUS

There were also protests along the route on reopening day. The reason is that there is no locomotive-hauled train, which includes cheaper fares and more stops. But the FO was also able to inform people on this issue, because at the moment a generator van, a luggage van and three passenger coaches, all of which have been parked for 6 years, are being completely renewed in the workshops in Santa Cruz. In about 3 months, around May 2026, another service will be offered between Santa Cruz and Puerto Quijarro. This train will offer lower fares and 180 seats and serve more stations. Initially, this train will only run weekly and, depending on the number of passengers, additional running days will be planned.

FERROVIÁRIA ANDINA S.A.

In a TV program in Bolivia, the general manager of Empresa Ferrovíaria Andina FCA was asked about infrastructure and freight transport, as well as the future of passenger transport. When it comes to infrastructure, the focus is once again on the projects for a connection between the two railway networks Oriental and Andino. There are countless projects that have come up again and again for over 100 years.

He even mentioned the former project of a route from La Paz to Beni, of which there was once a short route that was never really completed. But there was also talk about the potentially shortest route in the south of the country via Tarija. But the main focus of the discussion was the route Oruro – Cochabamba – Aiquile – Montero – Santa Cruz de la Sierra.

He emphasized that this would be a sensible route. However, the 205 km long section from Oruro to Cochabamba would have to be raised by 15 to 20 meters because the current route is often flooded because it is on the level of a parallel river. Parts of this route are known as "zona roja" (red zone). This alone would cost a lot of money. But he sees the connection via Aiquile as the best alternative.

With regard to passenger transport, he emphasized that the Oruro – Villazón connection would again have a locomotive-hauled train if there is sufficient demand, whether in addition to or instead of the rail bus currently running, he left it open. The rail bus to Charaña will also continue to run, as will the local rail bus between Atocha and Tupiza, which is particularly used by passengers to the market in Tupiza.

COCHABAMBA-AIQUILE

In the aforementioned TV interview and in other sources, especially those of FCA itself, we learn that this route has not yet been abandoned for ever, although no train or rail bus has reached Aiquile for at least 6 years. In addition, this route in Cochabamba was disconnected from the rest of the network because the route was needed for the new tram. But accor-

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

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**

ding to information from FCA, the existing Bus Carril (rail bus) has been refurbished at the San Antonio workshop and would be ready for use. At the same time, work began on the 216 km line to Aquile in order to resume passenger traffic. However, the work that began in 2025 will take a long time because the route has not been used for over 6 years and is partly in pitiful condition. No source mentioned when the work would be completed.

POTOSÍ – EL TEJAR (SUCRE)

Something is also moving on the 172 km long route from Potosí to El Tejar (3 km from Sucre)! The tracks are currently being repaired. The first 24 km from Potosí to Don Diego were always in operation, as there is still occasional freight traffic for the transport of zinc concentrate. The rest of the route has the usual damage, such as earth covering the track and more. The investment volume is US\$1.5 million. The large bridge at Yotala (13 km from El Tejar) has already been repaired and paid for from another source. Then the FCA also had to contend with the theft of 1096 meters of rails stolen by rail thieves near Carbajal (33 km from Sucre). There were also some arrests afterwards and the railway was able to provide the necessary rail material for repairs. Unfortunately, the FCA did not comment on a reopening date for this route, but in order to fulfill the contractual tasks alone, it is expected that the route will reopen in the coming months.

URUGUAY

NEWS

Die Gruppe RAS, bereits neulich erwähnt, hat die noch fehlenden Dieselloks erhalten und diese mit Hilfe des Güterkonzessionärs SELF in die Werkstätten von Peñarol gebracht, um sie für den Verkehr herzurichten. Somit verfügt RAS nun über 7 in Brasilien gebaute Loks. Es waren auch Techniker aus Brasilien dabei, welche die Loks für Uruguay angepasst haben.

The RAS group, mentioned recently, has received the remaining diesel locomotives and, with the help of the freight concessionaire SELF, they were transported to the Peñarol workshops to prepare them for service. RAS now has seven locomotives built in Brazil. Brazilian technicians also adapted the locomotives for Uruguay operation.

ETCS IN ALTE LOKS

SELF hat begonnen die General Electric Loks der Serie 2000, die im Jahr 2000 an die Staatsbahn AFE geliefert wurden, mit dem Sicherungssystem ETCS auszurüsten, damit sie ohne Einschränkungen auf der komplett erneuerten Strecke Montevideo – Paso de los Toros eingesetzt werden können.

23 JAHRE

Vor 23 Jahren wurde der ehrwürdige Hauptbahnhof, eines Immobiliendeals wegen, stillgelegt und durch eine kleine Station beim Telekommturm (Torre Antel) ersetzt. Die Schliessung des Hauptbahnhofes war der Todesstoss für den Personenverkehr nach 25 de Agosto und Victor Sudriers.

Der Verein "Grupo de Pasajeros en Defensa de la Estación Central" (Passagiergruppe zur Verteidigung des Hauptbahnhofes) hat wieder auf diesen Skandal hingewiesen. Dieser Verein wird von der Genossenschaft AIFFLA unterstützt und er kämpft weiterhin für die Wiedereinrichtung des Personenverkehrs ab Montevideo.

ETCS IN OLD LOCOMOTIVES

SELF has begun retrofitting the General Electric 2000 series locomotives, delivered to the state railway AFE in 2000, with the ETCS train control system so they can operate without restrictions on the completely rebuilt Montevideo – Paso de los Toros line.

23 YEARS

23 years ago, the venerable Montevideo Central Station was closed due to a real estate deal and replaced by a small station near the Telecom Tower (Torre Antel). The closure of the Central Station was the death knell for the passenger service to 25 de Agosto and Victor Sudriers.

The association "Grupo de Pasajeros en Defensa de la Estación Central" (Passenger Group for the Defense of the Central Station) has once again drawn attention to this scandal. This association, supported by the cooperative AIFFLA, continues to fight for the reinstatement of passenger service from Montevideo.

ARGENTINIEN/URUGUAY

CONCORDIA – SALTO

Zwischen Argentinien und Uruguay existiert zwar eine Bahnstrecke, die jedoch seit über 10 Jahren ausser Betrieb ist. Wirtschaftlich wäre es sehr sinnvoll diese Verbindung von Concordia (Arg.) nach Salto (Urug.) wieder in Betrieb zu nehmen. Selbst Paraguay wäre daran interessiert, da die Hafengebühren in Montevideo teilweise tiefer sind, als in Buenos Aires. Das neue Gütertransportunternehmen RAS in Uruguay möchte ebenfalls internationalen Güterverkehr auf der Schiene abwickeln. Im Rahmen der Sanierung des normalspurigen Urquiza-Netzes, stehen sogar Gelder für die Rekonstruktion der internationalen Bahnstrecken Concordia – Salto und Paso de los Libres (Arg.) – Uruguiana (Brasilien) vom internationalen Fond FOCEM zur Verfügung.

Während diese Strecke in Uruguay und auf dem Damm über die Grenze nur kleinere Reparaturen benötigt, sieht es ganz anders aus in Argentinien. Um den Grenzbahnhof Ayuí sieht es noch einigermaßen schön aus, da der Bahnhof Ayuí zu einem Museum umfunktioniert wurde. Doch schlimm steht es um die Strecke im Stadtgebiet von Concordia, denn die Bahntrasse ist über weite Teile mit illegal errichteten Hütten belegt. Hier besteht das grosse Problem, denn die Politik, egal ob Gemeinde, Provinz oder Staat sind nicht bereit alternative Grundstücke oder Sozialwohnungen zur Verfügung zu stellen. Dies ist ein Muster, wie die Politik, gerade bei Eisenbahnen, nicht bereit ist wichtige Projekte zuzulassen.

ARGENTINA/URUGUAY; CONCORDIA – SALTO

A railway line exists between Argentina and Uruguay, but it has been out of service for over 10 years. Reopening this connection from Concordia (Argentina) to Salto (Uruga) would be economically advantageous. Even Paraguay is interested, as port fees in Montevideo are sometimes lower than in Buenos Aires. The new freight transport company RAS in Uruguay also intends to handle international rail freight. As part of the renovation of the standard-gauge Urquiza network, funds are even available from the international FOCEM fund for the reconstruction of the Concordia – Salto and Paso de los Libres (Argentina) – Uruguiana (Brazil) railway lines.

While this line in Uruguay and the causeway across the border only require minor repairs, the situation in Argentina is quite

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**

different. The area around the border station Ayuí still looks relatively good, as the station has been converted into a museum. However, the situation is dire for the railway line within the city limits of Concordia, as large sections of the track are blocked by illegally constructed shacks. This is the major problem, because politicians at the municipal, provincial, and state levels are unwilling to provide alternative land or social housing.

This is a pattern of how politicians, particularly when it comes to railways, are reluctant to approve important projects.

ECUADOR

ALAUÍ – NARIZ DEL DIABLO

Mitte Februar ging eine Schlammlawine durch Alausi nieder. Dies führte auch zum Unterbruch des Bahnverkehrs über die Teufelsnase nach Sibambe.

Um den 25. Februar befreite Bahnpersonal von Hand und mit schwerem Gerät. Ab Anfang März konnte der Verkehr wieder aufgenommen werden.

In mid-February, a mudslide swept through Alausi. This also led to the interruption of rail service over the Devil's Nose to Sibambe.

Around February 25, railway personnel cleared the debris by hand and with heavy equipment. Service was able to resume at the beginning of March.

PARAGUAY

STADTBahn ASUNCIÓN

Es ist nicht das erste Mal, dass man in der Hauptstadt Asunción davon spricht eine Stadtbahn oder S-Bahn nach Luque und Ypacaraí zu bauen. Verschiedene Angebote an die Republik Paraguay waren jedoch auch nicht seriös, so auch ein Vorstoss aus der Schweiz (nicht von AIFFLA!).

Nun haben sich die Vereinigten Arabischen Emirate über ihr Bahnunternehmen Etihad Railways an die Regierung von Paraguay gewandt. Für rund \$450Mio. könnte Etihad die 44 km lange Strecke, auf der alten Bahntrasse wieder aufbauen und wäre auch bereit spätere Hilfen zu leisten. Im Angebot steht der Aufbau der Vorortsbahn in 2 Etappen. Zuerst von Asunción bis Luque (rund 20 km) und im zweiten Schritt bis Ypacaraí und allenfalls noch bis Areguá und Patiño. Man rechnet mit etwa 44'000 Passagieren pro Tag bzw. rund 15Mio. im Jahr. Für die Stadt Asunción ist eine Alternative zum Straßenverkehr als dringend einzustufen, denn die Stadt steht kurz vor dem Verkehrskollaps.

Um die Ernsthaftigkeit des Projektes zu unterstreichen hat Etihad Railways der Staatsbahn FEPASA (Ferrocarril de Paraguay SA) US\$15Mio. geschenkt.

ASUNCIÓN SUBURBAN RAILWAY

This isn't the first time the idea of building a light rail or commuter rail line to Luque and Ypacaraí has been discussed in the capital city of Asunción. However, various proposals submitted to the Republic of Paraguay were not considered serious, including one from Switzerland (not from AIFFLA!).

Now, the United Arab Emirates, through its railway company Etihad Railways, has approached the Paraguayan government. Etihad could rebuild the 44 Km line of the existing railway for approximately \$450 million and would also be willing to provide future support. The proposal envisions the suburban rail line being built in two phases: first, from Asunción to

Luque (approximately 20Km), and second, to Ypacaraí, and potentially further to Areguá and Patiño. The estimated passenger volume is around 44,000 per day, or approximately 15 million per year. For the city of Asunción, an alternative to road traffic is urgently needed, as the city is on the verge of traffic gridlock.

To underscore the seriousness of the project, Etihad Railways has donated US\$15 million to the state railway company FEPASA (Ferrocarril de Paraguay SA).

AFRIKA / AFRICA

ANGOLA

CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

Die US-Regierung von Donald Trump hat US\$553Mio. der Internationalen Finanz-Entwicklungs Korporation zur Verfügung gestellt, um die rund 1300km lange Benguela-Bahn vom Hafen Lobito bis zum Grenzbahnhof Dilolo in der Demokratischen Republik Kongo DRC zu sanieren. Das Projekt wurde schon von der Regierung Biden entwickelt, konnte jedoch mit dem Machtwechsel in Washington nicht mehr von Biden realisiert werden. Der angolanische Teil der Strecke wurde bereits durch den angolanischen Staat, mit chinesischer Hilfe saniert und befindet sich in gutem Zustand. Die, im Rahmen des weiteren Ausbaues, zu erfolgenden Massnahmen umfassen vor allem Ausbauten der Bahnhöfe mit längeren und zusätzlichen Kreuzungsgeleisen, sowie besseren Sicherheitseinrichtungen. Das Ziel liegt bei einer besseren Erschliessung des "Copper Belt", um die Transportkosten für Kupfer aus der DRC und landwirtschaftlichen Produkten aus dem Osten Angolas billiger und schneller an den Atlantik zu befördern. Ausführende der Sanierung werden die Firmen Trafigura und Mota-Engil sein. Man rechnet nach Abschluss der Massnahmen die jährliche Tonnage auf 4,6Mio. Tonnen zu steigern. Die Kosten sollen dabei um rund 30% sinken und die Transportzeit von 45 auf 2 Tage reduziert werden. Südafrika will sich auch mit US\$200Mio. beteiligen, um sich ebenfalls den Zugang zur Benuela-Bahn zu sichern.

NICHT OHNE CHINA

Die USA werden in einer fast parallel verlaufenden Etappe auch die Strecke Dilolo – Lubumbashi – Sakania (Grenze zu Zambia) sanieren helfen und Mota-Engil soll dabei auch federführend sein. So können sich die USA den ganzen 2362 km langen Korridor von Lobito über Huambo – Luau – Dilolo – Tenke und Lubumbashi bis Sakania am Rande des "Copper Belt" für bevorzugte Transporte sichern. Darauf hat China sofort reagiert und einen Vertrag zur Sanierung der 1852 km langen Strecke Dar-es-Salaam – Kapiri M'Poshi (die bekannte TAZARA) mit Tanzania und Zambia geschlossen. China wird dabei US\$1,4Mia. investieren, wobei auch die 200 km lange Strecke von Kapiri M'Poshi – Sakania enthalten ist. Somit kann sich China ebenfalls den preiswerteren und schnelleren Zugang zu den Bodenschätzen des "Copper Belt" (Kupfer, Kobalt und mehr) sichern.

Ob es auch Verbesserungen im Personenverkehr geben wird, wird Sache der Staaten an der ganzen über 4400 km langen transafrikanischen Achse sein.

CAMINHO DE FERRO DE BENGUELA

The US administration of Donald Trump passed US\$553 million. to the International Financial Development Corporation to renovate the approximately 1,300 km long Benguela

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**

Railway from the port of Lobito to the Dilolo border station in the Democratic Republic of Congo (DRC). The project was already developed by the Biden administration, but Biden could no longer implement it with the change of power in Washington. The Angolan part of the route has already been renovated by the Angolan state with Chinese help and is in good condition. The measures to be taken as part of the further expansion primarily include expansion of the train stations with longer and additional crossing tracks, as well as better safety facilities. The aim is to better reach the "Copper Belt" in order to reduce the transport costs for copper from the DRC and agricultural products from the east of Angola to the Atlantic cheaper and faster. The companies Trafigura and Mota-Engil will be carrying out the renovation. Once the measures have been completed, the annual volume is expected to increase tonnage to 4.6 million tonnes. The costs should fall by around 30% and the transport time should be reduced from 45 to 2 days. South Africa also wants to contribute US\$200 million, in order to also secure access to the Benuela railway.

NOT WITHOUT CHINA

In an almost parallel phase, the USA will also help renovate the Dilolo – Lubumbashi – Sakania route (border with Zambia) and Mota-Engil will also be in charge. In this way, the USA can secure the entire 2,362 km long corridor from Lobito via Humambo – Luau – Dilolo – Tenke and Lubumbashi to Sakania on the edge of the "Copper Belt" for priority transport. China responded immediately and signed a contract for the rehabilitation of the 1852 km long Dar-es-Salaam – Kapiri M'Poshi (the well-known TAZARA) route in Tanzania and Zambia. China will put US\$1.4 billion on the table. This also includes the 200 km route Kapiri M'Poshi – Sakania. This means that China can also secure cheaper and faster access to the mineral resources of the "Copper Belt" (copper, cobalt and more). Whether there will be improvements in passenger transport will be a matter for the states along the entire 4,400 km long Trans-African axis.

TUNESIEN / TUNISIA

ENTGLEISUNGEN

Die nationale Bahn SNCFT muss immer mehr gegen Zwischenfälle kämpfen, die fast alle auf die mangelhaften Unterhaltsarbeiten zurück zu führen sind.

Am 25.12.2025 entgleiste der hinterste Wagen des Zuges 13 (Tunis ab 13.05) zwischen den Bahnhöfen Sidi Smaïl und Bou Salem. Durch die Entgleisung hängte sich der Wagen auch vom Rest des Zuges ab (2 Wagen und die Diesellok). Der Wagen befand sich ziemlich genau in der Mitte des 14 km langen Abschnittes zwischen den genannten Bahnhöfen. Zum Glück kam es nicht zu Verletzungen der Passagiere. Nach dem der Lokführer den Verlust des Wagens bemerkte, drückte er den Zug zurück und nahm die Passagiere auf und brachte sie nach Bou Salem. Am Folgetag wurde der Wagen wieder ins Gleis gestellt und nach Tunis gebracht. Dieser Zwischenfall führte zum Ausfall von 4 Zugfahrten, teilweise wurden sie durch Busse ersetzt.

Am 24.01.2026 entgleiste im Bahnhof Monastir ein Elektrotriebwagen der Sahel S-Bahn Sousse – Mahdia. Um 16.12 Uhr fuhr ein Zug langsam an den Bahnsteig und der Triebwagen entgleiste bei der Überfahrt über eine Weiche. Es entstand nur sehr geringer Schaden und niemand wurde verletzt. Dieses

recht "kleine" Ereignis rief jedoch den Gouverneur von Monastir und den Präsidenten der SNCFT Region Ost auf den Plan und beide sorgten für eine sofortige Reparatur, damit alle weiteren Züge wieder ohne Probleme ein- und ausfahren können. Bereits um 17 Uhr verlief der Verkehr im Bahnhof Monastir wieder normal. Dies zeigte für einmal, wie schnell man reagieren kann, wenn die entsprechenden Personen dies anordnen. Der Zwischenfall hatte aber noch weiterreichende Folgen. Da von Seiten des Gouverneurs gefordert wurde ganz generell die ganzen Gleisanlagen der S-Bahn regelmässig und intensiv zu unterhalten, leitete der Präsident der Region Ost sofort die entsprechenden Massnahmen ein und nun wird der Zustand der betreffenden Gleisanlagen alle 2 Wochen komplett überprüft und selbst kleinste Schäden werden sofort behoben. Am 23.02.2026 entgleiste der Nachmittagszug der Verbindung Dahmani – Tunis bei der Überquerung mehrerer Gleise am südlichen Bahnhofskopf. Es entstand etwas Sachschaden an den Wagen und der Infrastruktur. Es gab keine Verletzten. Hingegen wurde der S-Bahnverkehr auf der Linie A nach Erriadh, sowie der Fernverkehr von und nach dem Süden für mehrere Stunden lahmgelegt.

Ende Januar 2026 setzten sehr starke Regenfälle über dem Norden und der Mitte des Landes ein. Zum Teil fielen bis 200 Millimeter pro Tag! Am schlimmsten getroffen wurde ein Streifen von Bizerte über Tunis und Nabeul bis Monastir getroffen. Die Strassen waren oft nicht mehr passierbar und erlitten grosse Schäden. Bei der Bahn standen viele Bahnhöfe und Streckenabschnitte unter Wasser. Den Hauptbahnhof von Tunis erwischte es ab 19.01.2026 und am 20.01. und 21.01. 2026 musste jeglicher Verkehr eingestellt werden. Nach eingehenden Kontrollen der Gleis- und Signalanlagen am 22.01. konnte der Verkehr nach und nach wieder aufgenommen werden.

WEITERE NEWS

Die SNCFT hat 575 Stellen in den Bereichen Infrastruktur und Fahrzeugunterhalt ausgeschrieben. Von den Bewerbern werden bereits Vorkenntnisse erwartet.

Über den Ramadan 2026 verkehrt der Zug Annaba (Algerien) – Tunis nur einmal in der Woche, Donnerstag ab Annaba und Freitag ab Tunis.

Für 2026 hat die SNCFT TUD380Mio. (€114Mio.) erhalten, um endlich das fehlende zweite Gleis zwischen Monastir und Mahdia zu bauen. Dieser 21 km lange Abschnitt der Linie 22, wurde in den 1980er Jahren nur teilweise doppelspurig gebaut, doch südlich von Moknine fehlt das zweite Gleis komplett. Allerdings wurden vielerorts bereits die notwendigen zweiten Bahnsteige erstellt und die Trasse ist fast komplett freigehalten. Baubeginn wird Mitte 2026 sein und man rechnet mit der Inbetriebnahme spätestens 2028. Durch diesen Ausbau kann die Zugfolge von 60 auf 40 Minuten reduziert werden und es sollen dann 60 statt bisher 44 Züge pro Tag verkehren.

DERAILMENT

The national railway company SNCFT is increasingly struggling with incidents, almost all of which can be traced back to inadequate maintenance.

On December 25, 2025, the rear carriage of train 13 (departing Tunis at 13.05) derailed between the Sidi Smaïl and Bou Salem stations. The derailment caused the carriage to become detached from the rest of the train (two carriages and the diesel locomotive). The carriage was located almost ex-

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**

tly in the middle of the 14 km stretch between the stations. Fortunately, no passengers were injured. After the train driver registered the loss of the carriage, he reversed the train, picked up the passengers, and took them to Bou Salem. The following day, the carriage was put back on the tracks and taken to Tunis. This incident resulted in the cancellation of four train services, some of which were replaced by buses.

On January 24, 2026, an electric multiple unit of the Sahel S-Bahn (Sousse-Mahdia line) derailed at Monastir station. At 16.12, a train was slowly approaching the platform when the front unit derailed while crossing a switch. Only very minor damage occurred, and no one was injured. This relatively "minor" incident, however, prompted action from the Governor of Monastir and the President of the SNCFT Eastern Region, who both ensured immediate repairs so that all subsequent trains could enter and exit without disruption. By 17.00, service at Monastir station was back to normal. This demonstrated, for once, how quickly action can be taken when the appropriate authorities give the order. The incident had further repercussions. Since the Governor had called for regular and thorough maintenance of the entire S-Bahn track system, the President of the Eastern Region immediately initiated the necessary measures. Now, the condition of the relevant track infrastructure is completely inspected every 2 weeks, and even the smallest damage is repaired immediately.

These incidents have had far-reaching consequences. On February 23, 2026, the afternoon train on the Dahmani–Tunis line derailed while crossing several tracks at the southern end of the station. There was some damage to the carriages and infrastructure. No one was injured. However, commuter rail service on Line A to Erriadh, as well as long-distance rail service to and from the south, was disrupted for several hours. At the end of January 2026, very heavy rainfall began across the north and central regions of the country. In some areas, up to 200 millimeters of rain fell per day! The worst affected area stretched from Bizerte through Tunis and Nabeul to Monastir. Roads were often impassable and suffered extensive damage. Many railway stations and sections of track were flooded. Tunis Central Station was affected starting on January 19, 2026, and all rail service had to be suspended on January 20 and 21, 2026. Following thorough inspections of the track and signaling systems on January 22, service was gradually resumed.

FURTHER NEWS

SNCFT has advertised 575 positions in infrastructure and vehicle maintenance. Applicants are expected to have prior experience.

During Ramadan 2026, the Annaba (Algeria) – Tunis train will run only once a week, departing from Annaba on Thursdays and from Tunis on Fridays.

For 2026, SNCFT has received TUD380 million (€114 million) to finally construct the missing second track between Monastir and Mahdia. This 21 km section of Line 22 was only partially double-tracked in the 1980s, and the second track is completely missing south of Moknine. However, the necessary second platforms have already been built in many places, and the right-of-way is almost entirely clear. Construction will begin in mid-2026, and the system is expected to be operational by 2028 at the latest. This expansion will allow the train frequency

to be reduced from 60 to 40 minutes, and 60 trains per day will run instead of the current 44.

ALGERIEN/ALGERIA EISENBAHN DURCH DIE WÜSTE

Am 1. Februar 2026 erreichte der erste planmäßige Personenzug aus Béchar den Bahnhof Gara Djebilet. Dazu hat der Zug eine Strecke von rund 950 Km zurückgelegt.

Diese neue Strecke bedient in erster Linie die Erzlagerstätten in Gara Djebilet. Der Endpunkt dieser Bahnstrecke liegt übrigens nur rund 850 km von Zouérate, dem nördlichen Endpunkt der Eisenbahn in Mauretanien, entfernt.

Die von Gara Djebilet abtransportierten Erze, werden in Hütten in der Region Oran verarbeitet, wozu weitere 676 Km zurückgelegt werden müssen.

Die neue Strecke weist einige Besonderheiten auf. Nur der Mittelteil der Strecke wurde mit chinesischer Hilfe gebaut, der Rest komplett durch algerische Firmen. Die Strecke hat auch einen strategischen Wert, da sie stets nur rund 100 bis 150 km von der marokkanischen Grenze, die hier nicht überall ganz genau festgelegt ist, verläuft. Die Strecke wurde so gebaut, dass Personenzüge mit 160 km/h und alle Güterzüge mit 70 km/h verkehren können. Geplant ist, dass bei Vollbetrieb täglich in jeder Richtung 10 Erzzüge, ein allgemeiner Güterzug und ein Personenzug verkehren. Allein die Erze sollen eine Tonnage von 50Mio. Tonnen erreichen.

Der Bau war durch das extreme Wüstenklima und die entsprechenden Verhältnisse geprägt. So können die Temperaturen manchmal sogar 50°C übersteigen, aber es kann selten mal sogar Frost geben. Wanderdünen werden nun mit allerlei Massnahmen, sogar Bepflanzungen, ausgebremst. Südlich von Tabelbala bauten die Chinesen mit ihrer Erfahrung die längste Brücke Afrikas. Sie misst 4111,40 Meter und ist durchschnittlich 12 Meter über dem Boden. 117 Überbauten ruhen auf 1170 Betonpfählen und die Arbeiten an der Brücke wurden im November 2025 fertiggestellt. Zahlreiche weitere, kleinere Brücken ermöglichen es den periodischen Wasserläufen einen freien Weg zu geben. Die Strecke beginnt ausserhalb von Béchar und zweigt hier von der Strecke nach Oran ab, dies auf einer Höhe von 831 Metern über Meer. Ab hier sinkt die Strecke mit einer Ausnahme bis Tindouf auf 373 Metern Höhe. Die Schienen ruhen auf 2,6 Meter langen Betonschwellen und die Strecke lässt eine Achslast von 32,5 Tonnen zu. Die Erzzüge werden mit 170 Waggons und 4 Lokomotiven auf einer Länge von 2135 Metern gebildet.

Die Strecke verfügt über zahlreiche Kreuzungsstellen, die bei Bedarf später auch zu Stationen umgebaut werden können. Der Verkehr wird zentralisiert von Béchar aus gesteuert. Folgende Bahnhöfe wurden für den Personenverkehr eröffnet:

BÉCHAR (Km 0) bestehend

ABADLA (Km 98,5)

HAMMAGUIR (Km 140,0)

TABELBALA (Km 308,8)

HASSI KHEBI (Km 440,0)

OUM EL ASSEL (Km 640,0)

TINDOUF (Km 810,5)

GARA DJEBILET (Km 945,0)

Der Erste Fahrplan weist zwei Lokalzüge Béchar – Abadla auf. Zudem verkehrt jeden Tag der Woche ein Zugpaar zwischen Béchar und Gara Djebilet mit Halt an allen Statio-

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**

nen. Im aktuellen Fahrplan besteht ein Anschluss nach Oran mit etwa 4 Std. Aufenthalt in Béchar. Der Rückweg sieht nicht so rosig aus, denn der Zug aus Oran trifft um 08.05 in Béchar ein, aber der Zug nach Gara Djebilet hat Béchar schon um 08.00 verlassen!

RAILWAY THROUGH THE DESERT

On February 1, 2026, the first scheduled passenger train from Béchar arrived at Gara Djebilet station. The train had traveled approximately 950 km to reach this station.

This new railway line primarily serves the ore deposits in Gara Djebilet. The terminus of this line is located only about 850 km from Zouérate, the northern terminus of the railway in Mauritania. The ore transported from Gara Djebilet is processed in smelters in the Oran region, requiring a further 676 km journey.

The new line has several unique features. Only the central section was built with Chinese assistance; the remainder was constructed entirely by Algerian companies. The line also has strategic value, as it consistently runs only about 100 to 150 km from the Moroccan border, which is not precisely defined in all sections. The line was built to allow passenger trains to travel at 160 km/h and all freight trains at 70 km/h. The plan is for 10 ore trains, one general freight train, and one passenger train to run daily in each direction when the line is fully operational. The ore alone is expected to reach a tonnage of 50 million tons.

Construction was heavily influenced by the extreme desert climate and its corresponding conditions. Temperatures can sometimes exceed 50°C, but frost is also possible on rare occasions. Shifting dunes are being slowed down with various measures, including planting vegetation. South of Tabelbala, the Chinese, drawing on their expertise, built the longest bridge in Africa. It measures 4,111.40 meters and is an average of 12 meters above the ground. 117 superstructures rest on 1,170 concrete piles, and construction was completed in November 2025. Numerous other, smaller bridges allow the flow of seasonal watercourses to pass freely. The line begins outside Béchar and branches off from the line to Oran at an altitude of 831 meters above sea level. From here, with one exception, the line descends to Tindouf at an altitude of 373 meters. The rails rest on 2.6-meter-long concrete sleepers, and the line allows for an axle load of 32.5 tons. Ore trains consist of 170 wagons and 4 locomotives, covering a length of 2,135 meters.

The line has numerous passing loops, which can later be converted into stations if needed. Traffic is centrally controlled from Béchar. The following stations have been opened for passenger service:

BÉCHAR (Km 0) existing

ABADLA (Km 98.5)

HAMMAGUIR (Km 140.0)

TABELBALA (Km 308.8)

HASSI KHEBI (Km 440.0)

OUM EL ASSEL (Km 640.0)

TINDOUF (Km 810.5)

GARA DJEBILET (Km 945.0)

The initial timetable included two local trains between Béchar and Abadla. Additionally, one train pair ran daily between Béchar and Gara Djebilet, stopping at all stations. The current timetable includes a connection to Oran with an approximately

4-hour layover in Béchar. The return journey doesn't look so rosy, because the train from Oran arrives at Béchar at 08.05, but the train to Gara Djebilet has already left Béchar station at 08.00!

ASIEN / ASIA

MALAYSIA – KTMB NEWS

Im August 2025 wurde die Elektrifizierung der 192 km langen Strecke Gemas – Johor Bahru abgeschlossen. Wie bei den anderen Strecken wird auch hier das 25kV50Hz System angewandt. Die neuen Elektrotriebzüge der Serie ETS3 verkehren hier mit maximal 160 km/h, alles auf Meterspur. Eine Fahrt von Kuala Lumpur nach Johor Bahru dauert nur noch 4 Std. 20 Minuten, gegenüber 7 Stunden mit den Dieselnügen.

Im Februar 2026 konnte der neue Fahrplan erst mit einer Verzögerung von einer Woche eingeführt werden, da Hochwasser an mehreren Orten die Bahnlinie erreichten.

Der neue Fahrplan sieht noch Dieselnügen zwischen Johor Bahru und Woodlands (Singapore), die Shuttle Tebrau, und auf der Ostbahn von Gemas nach Tumpat, inklusive dem direkten Zug Joho Bahru – Tumpat.

Alle übrigen Züge sind nun elektrisch. So existieren nun 7 Zugpaare zwischen Johor Bahru und Kuala Lumpur und ein zusätzlicher Zug ab Segamat nach Kuala Lumpur. Von diesen Zügen verkehren zwei weiter bis Ipoh, Butterworth und Padang Besar.

MALAYSIA – KTMB NEWS

In August 2025, the electrification of the 192 km Gemas – Johor Bahru line was completed. As with the other lines, the 25kV50Hz system is used. The new ETS3 series electric multiple units operate at a maximum speed of 160 km/h, all on meter gauge track. A journey from Kuala Lumpur to Johor Bahru now takes only 4 hours and 20 minutes, compared to 7 hours with the diesel trains.

In February 2026, the new timetable was delayed by a week due to flooding affecting the railway line in several locations.

The new timetable still includes diesel trains between Johor Bahru and Woodlands (Singapore), the Tebrau shuttle service, and on the eastern line from Gemas to Tumpat, including the direct Johor Bahru – Tumpat train.

All other trains are now electric. There are now seven train pairs between Johor Bahru and Kuala Lumpur, and an additional train from Segamat to Kuala Lumpur. Two of these trains continue on to Ipoh, Butterworth, and Padang Besar.

EUROPA / EUROPE

BOSNIEN-HERZEGOWINA-KROATIEN

Die Transportminister der beiden Länder haben vereinbart die 177,9 Km lange, so genannte Una Bahn wieder in Betrieb zu nehmen. Sie führt von Novi Grad über Bihać und Knin bis Split. Sie stellt nämlich die kürzeste Verbindung zwischen Zagreb und Split dar. In den Kriegsjahren 1991-1996 wurde sie an vielen Orten beschädigt und bisher nur zwischen Novi Grad und Bihać in Bosnien wieder hergestellt und für eine kurze Zeit vor wenigen Jahren existierte eine Verbindung von Bihać über Novi Grad und Doboj bis Sarajevo. Zwischen Bihać und Split verläuft die Staatsgrenze zwischen den 2 Ländern im Zick-zack über die Strecke weshalb es lange unklar war, welches Land zuständig ist. In Bosnien liegen 119,4 Km und in Kroatien 58,5 Km.

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**

BOSNIA-HERZEGOVINA-CROATIA

The transport ministers of the two countries have agreed to reopen the 177.9 km long Una Railway. It runs from Novi Grad via Bihać and Knin to Split, representing the shortest connection between Zagreb and Split. During the war years of 1991-1996, it was damaged in many places and had previously only been repaired between Novi Grad and Bihać in Bosnia. For a short time a few years ago, there was also a train from Bihać via Novi Grad and Dobojo to Sarajevo. Between Bihać and Split, the border line between the two countries zigzags across the railway line, which is why it was unclear for long which country was responsible. 119.4 km of the line lies in Bosnia and 58.5 km in Croatia.

ARMENIEN/ARMENIA

Armenien hat die Zusammenarbeit mit Russland im Eisenbahnbereich aufgekündigt. Nach der Staatsgründung Armeniens betrieb das Land 1992-2008 das 845 km lange und mit 3kV vollständig elektrifizierte Bahnnetz selber. Doch Sanierungen und Ausbauten fehlten völlig, da das Land nicht über die notwendigen finanziellen Mittel verfügte. So übernahm die South Caucasus Railway, eine hundertprozentige Tochter der russischen Staatsbahn RZD die Bahn in Armenien. Im Zuge der Unstimmigkeiten zwischen Armenien und Russland, wandte sich das kleine Land nun in eine andere Richtung. Mit einem neuen Vertrag für 49 Jahre zwischen den USA und Armenien wurde TRIPP gegründet. Diese Abkürzung bezeichnet die "Trump Route for International Peace & Prosperity" (die Internationale Trump Route für Frieden und Fortschritt), wobei die USA mit 74% und Armenien mit 26% beteiligt sind. Das erste vom neuen Unternehmen zu realisierende Projekt ist der Ausbau der vorhandenen, aber teilweise verkehrslosen Strecke vom Kaspischen Meer in Aserbaidschan durch Armenien in die Türkei. Dies entspricht auch den Plänen Armeniens die Verbindung durch das aserbaidshische Nachitschevan und auch den Grenzübergang Akhurian (beide Strecken 1993 stillgelegt) wieder in Betrieb zu nehmen. Im Moment besteht nur eine Strecke nach Georgien in Betrieb. Ein Zeitplan für die Aufnahme der Arbeiten und den Betrieb wurde nicht genannt. *Armenia has ended its cooperation with Russia in the railway sector. Following its founding as an independent state, Armenia operated its own 845 km long, fully electrified 3kV railway network from 1992 to 2008. However, renovations and expansions were completely neglected due to a lack of necessary financial resources. Consequently, the South Caucasus Railway, a wholly owned subsidiary of the Russian state railway RZD, took over the Armenian railway. Amidst the ongoing disputes between Armenia and Russia, the small country has now shifted its focus. A new 49-year agreement between the USA and Armenia led to the establishment of TRIPP, the "Trump Route for International Peace & Prosperity," with the USA holding a 74% stake and Armenia 26%. The first project to be implemented by the new company is the upgrade of the existing, but partially disused, line from the Caspian Sea in Azerbaijan through Armenia to Turkey. This aligns with Armenia's plans to reopen the rail link through Azerbaijan's Nakhchivan and the Akhurian border crossing (both lines closed in 1993). Currently, only the line to Georgia is operational. No timetable for the commencement of work and operation has been announced.*

PORTUGAL

Die schweren Überschwemmungen der vergangenen Monate in der Mitte Portugals, haben auch die Eisenbahninfrastruktur in Mitleidenschaft gezogen. Besonders betroffen sind die Bahnlinien im Bereich Coimbra, Figueira da Foz und Leiria. Auch an anderen Orten sind kleinere Schäden zu verzeichnen gewesen. Die Regierung hat schnell gehandelt und der Bahn € 4Mia. zur Verfügung gestellt. Für zerstörte Strassen wurden sogar €6Mia. locker gemacht.

The severe flooding of the past few months in central Portugal damaged also some railway infrastructure. The lines in the Coimbra, Figueira da Foz, and Leiria areas were particularly affected. Minor damage was also reported in other locations. The government acted swiftly, providing the railway with €4 billion. An even larger sum of €6 billion was allocated for repairing damaged roads.

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 ERÖFFNUNG / OPENING PLUS

ALGERIEN/ALGERIA

Béchar – Gara Djebilet 01/02/2026

MADAGASCAR

Soarano – Ambohimambola 15/12/2025

MEXICO

Santa Fe – Observatorio 02/02/2026

RUSSLAND/RUSSIA

Shushary – Kupchino 01/2026

PERSONENVERKEHR / PASSENGER TRAFFIC WIEDERERÖFFNUNG / REOPENING PLUS

BOLIVIEN

Santa Cruz de la Sierra – Puerto Quijarro 27/02/2026

DEUTSCHLAND/GERMANY

Calw – Weil der Stadt 01/01/2026

INDIEN/INDIA

Pathankot – Jogindernagar 17/03/2026

ITALIEN/ITALY

Catanzaro Città – Catanzaro Lido 02/2026

KANADA/CANADA

Toronto – Timmins Herbst/Autumn 2026

PERSONENVERKEHR / PASSENGER TRAFFIC STILLEGUNG / CLOSURE MINUS

BELGIEN/BELGIUM

Han-sur-Lesse – Grottes de Han 01/2026

LITAUEN / LITHUANIA

Panevėžys – Rokiškis 14/12/2025

GÜTERVERKEHR / FREIGHT TRAFFIC ERÖFFNUNG / OPENING PLUS

ALGERIEN/ALGERIA

Béchar – Gara Djebilet 12/2025

GÜTERVERKEHR / FREIGHT TRAFFIC WIEDERERÖFFNUNG / REOPENING PLUS

Keine News / no news

GÜTERVERKEHR / FREIGHT TRAFFIC STILLEGUNG / CLOSURES MINUS

Keine News / no news

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

!DRINGEND !

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

AIFFLA INFO

Einladung zur 16. Generalversammlung der AIFFLA Genossenschaft

Wann: **Freitag, 10. April 2025, 17:30**

Wo: Bei Samuel Rachdi, ehem. Fahrplancenter
Im oberen Gern 52
8409 Winterthur Schweiz

Traktanden:

1. Begrüssung
2. Protokoll der GV vom 13. Juni 2025
3. Jahresbericht 2025
4. Jahresrechnung 2025 und Revisorenbericht
5. Entlastung der Mitglieder der Verwaltung
6. Wahlen Vorstand und Revision
7. Statutenänderungen
8. Projekte
- 8a) ABPF-Projekte in Brasilien
- 8b) ALLAN-Reisezugwagen der CEFU
- 8c) allfällige weitere Projekte
9. Ausblick
10. Varia

**An-/Abmeldung: Bis spätestens 1. April 2026
beim Präsidenten unter**

teddy@teddy.ch

+41 76 383 80 60

Verpflegung: Nach der Versammlung wird ein
Apéro Riche offeriert.