

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**

ARGENTINA

EMERGENCIA FERROVIARIA

EISENBAHN-NOTSTAND / RAILWAY EMERGENCY ENTGLEISUNGEN / DERAILMENTS

Unabhängige Beobachter der argentinischen Eisenbahn-szene haben festgestellt, dass sich jährlich rund 1000 Entgleisungen auf dem Gesamtnetz der Bahnen in Argentinien ereignen. Die Schwere der Ereignisse ist sehr unterschiedlich und reicht von kleinen Fällen, bei welchen nur eine Achse aus dem Gleis springt bis zu verheerenden Entgleisungen, bei welchen sich alle Waggonen ineinander und aufeinander verkeilen und die Infrastruktur über mehrere Hundert Meter zerstört wird. Im Vergleich zu den gefahrenen Zugkilometern bestehen kaum Unterschiede zwischen den Netzen in Meter-, Normal- und Breitspur. Weitaus am häufigsten sind dabei Güterzüge betroffen, gefolgt von den S-Bahnen von Buenos Aires und zum Glück nur wenigen Entgleisungen der Fernzüge. Schwerpunkte sind Abschnitte zwischen Basavilbaso – Concordia – Paso de los Libres bei der normalspurigen Urquiza Bahn, die Stadtdurchfahrt von Santa Fe und Strecken im Raum Córdoba auf dem meterspurigen Belgrano-Netz und die Strecke Buenos Aires – Mendoza der breitspurigen San Martín Linie. Obwohl eine gewisse Menge an Geld bereitsteht, zögern die zuständigen Stellen der Regierung diese zu investieren. Stattdessen werden die zulässigen Geschwindigkeiten laufend reduziert, was die Fahrzeiten der Personen- und Güterzüge laufend verlängert. Im S-Bahnverkehr werden die Fahrpläne laufend ausgedünnt. Zusätzlich schafft es der Fahrzeugunterhalt nicht, die anfallenden Arbeiten auszuführen.

Independent observers of the Argentine railway system have determined that approximately 1,000 derailments occur annually across the entire Argentine rail network. The severity of these incidents varies considerably, ranging from minor incidents where only one axle jumps out of the track to devastating derailments in which all carriages become entangled and the infrastructure is destroyed over several hundred meters. In terms of train kilometers traveled, there is little difference between the meter-gauge, standard-gauge, and broad-gauge networks. Freight trains are by far the most frequently affected, followed by the commuter rail lines of Buenos Aires, and fortunately, only a few long-distance trains derail. Areas of particular concern include sections between Basavilbaso, Concordia, and Paso de los Libres on the standard-gauge Urquiza line; the city of Santa Fe and lines in the Córdoba area on the meter-gauge Belgrano network; and the Buenos Aires–Mendoza section of the broad-gauge San Martín line. Although a certain amount of money is available, the responsible government agencies are hesitant to invest it. Instead, permitted speeds are being continuously reduced, which is constantly increasing travel times for passenger and freight trains. S-Bahn (suburban rail) services are being continually reduced. In addition, vehicle maintenance is unable to carry out the necessary work.

INFLATION

Obwohl die Regierung behauptet, dass die Inflation auf wenige Prozent gesunken sei, sieht dies für den öffentlichen Verkehr anders aus. Besonders in der Stadt und Region Buenos Aires steigen die Fahrpreise um bis zu 10% pro Monat von Mai bis September 2026. Die Behandlung der verschiedenen Verkehrsträger ist allerdings sehr unterschiedlich. Bei

den Buslinien im Fernverkehr liegen die monatlichen Preiserhöhungen bei nur 2-3%, bei den Buslinien im Hauptstadtbereich hingegen bei 5-7%. Beim Schienenverkehr (S-Bahnen, Fernzüge, U-Bahn) betragen die monatlichen Aufschläge rund 10%, vereinzelt sogar bis 15%.

INFLATION

Although the government claims that inflation has fallen to just a few percent, the situation is different for public transportation. Particularly in the city and region of Buenos Aires, fares are rising by up to 10% per month from May to September 2026. However, the treatment of different modes of transport varies considerably. For long-distance bus lines, monthly fare increases are only 2-3%, while for buses in the capital area, they are 5-7%. For rail transport (commuter rail, long-distance trains, and the metro), monthly increases are around 10%, and in some cases even as high as 15%.

TREN DEL VALLE

Die Provinzen Río Negro und Neuquén beabsichtigen den Regionalverkehr um Neuquén, Strecke Cipolletti – Neuquén – Plottier, in Eigenregie zu übernehmen. Zusätzlich sollen auch zwei Bundesstrassen, darunter die 151, in die lokale Verwaltung zu übernehmen. Bei der Strasse 151 handelt es sich um jene, die unter der Bahn hindurchführt, deren Durchfahrtshöhe immer wieder zu Kollisionen von Lastkraftwagen mit der darüber liegenden Eisenbahnbrücke führen. Da die Strasse dem Staat gehört, werden entsprechende Massnahmen, wie die Tieferlegung der Strasse nicht realisiert. Als Bahnbetreiber wird Tren Patagónico TP genannt. Die beiden Provinzen hoffen mit der Übernahme des Bahnverkehrs, die Strecke nach Osten Richtung Senillosa, Chichinales und andere, grössere Gemeinden einzurichten.

In den Verhandlungen ist nebst den Provinzen und der Zentralregierung auch der Güterkonzessionär FerroSur Roca einzubeziehen. FerroSur hat jedoch schon angekündigt diesen Plänen gegenüber offen zu sein.

The provinces of Río Negro and Neuquén intend to take over regional rail service around Neuquén, specifically the Cipolletti-Neuquén-Plottier line. They also plan to transfer two federal highways, including Highway 151, to local management. Highway 151 runs under the railway line, and its clearance height frequently leads to collisions between trucks and the railway bridge above. Because the road is state-owned, measures such as lowering the road surface are not being implemented. The railway operator is Tren Patagónico TP. The two provinces hope that by taking over rail service, they can establish an eastward connection to Senillosa, Chichinales, and other larger municipalities.

In addition to the provinces and the central government, the freight concessionaire FerroSur Roca will also be involved in the negotiations. FerroSur has already indicated its openness to these plans.

JETZT DOCH? / FINALLY ?

Die Regierung hat endlich eine Investition über US\$300Mio. erlaubt, womit Trenes Argentinos Operaciones bei CRRG in Tangshan (China) 43 dreiteilige Dieseltriebwagenzüge DMU bestellt hat. Diese Bestellung wurde bereits mehrfach verschoben. 36 dieser Züge werden für die Breitspur (1675 mm) gebaut, die restlichen für Meterspur. Die breitspurigen Triebwagen werden die letzten lokbespannten Züge des Nahverkehrs ersetzt. Danach werden nur noch die meterspurige

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**

Belgrano Norte und die breitspurige S-Martin Linie Diesellok bespannte Züge aufweisen.

Die zum Teil 50 bis 65 Jahre alten Dieselloks und Personenwagen auf den Strecken Victoria – Capilla del Señor, Villa Ballester – Zárate, Pilar – Dr. D. Cabred, Ezeiza – Cañuelas und Moreno – Mercedes werden dann durch die neuen Triebwagen ersetzt. Unklar ist, was in diesem Fall mit den Verbindungen Cañuelas – Monte, Cañuelas – Lobos, Haedo – Temperley, A. Korn – Chascomús und Merlo – Lobos passiert, denn sie werden nicht erwähnt. Die übrigen Triebwagen werden die baugleichen Fahrzeuge der Belgrano Sur S-Bahn ergänzen und teilweise ersetzen.

The government has finally approved an investment of over US\$300 million, enabling Trenes Argentinos Operaciones to order 43 three-car DMU diesel multiple units from CRRC in Tangshan, China. This order had already been postponed several times. 36 of these trains will be built for broad gauge (1675 mm), the remainder for meter gauge. The broad-gauge multiple units will replace the last locomotive-hauled trains on the local network. Afterward, only the meter-gauge Belgrano Norte and the broad-gauge S-Martin lines will still operate with diesel locomotives.

The diesel locomotives and passenger cars, some of which are 50 to 65 years old, on the Victoria – Capilla del Señor, Villa Ballester – Zárate, Pilar – Dr. D. Cabred, Ezeiza – Cañuelas, and Moreno – Mercedes lines will then be replaced by the new multiple units. It is unclear what will happen to the Cañuelas – Monte, Cañuelas – Lobos, Haedo – Temperley, A. Korn - Chascomús and Merlo – Lobos connections, as they are not mentioned. The remaining railcars will supplement and partially replace the identical vehicles of the Belgrano Sur commuter rail network.

TALGO

Eine der drei Talgo-Kompositionen (ex-Renfe Spanien), die in Victoria zur Sanierung stand, wurde im Mai 2026 von Victoria nach Bragado (200 km westlich von Buenos Aires) überführt. Obwohl diese, so wie mindestens eine weitere Komposition, durchaus wieder verkehrstüchtig hergerichtet werden kann, scheint nun die Zukunft besiegelt zu sein, denn es gehen entsprechende Meldungen herum, dass dieser Talgo Zug in Bragado verschrottet werden soll.

One of the three Talgo train sets (ex-Renfe Spain) that was planned for refurbishment in Victoria was transferred from Victoria to Bragado (200 km west of Buenos Aires) in May 2026. Although this train set, like at least one other, could certainly be made operational again, its future now seems uncertain, as there are reports circulating that this Talgo train is to be scrapped in Bragado.

SALTA – CAMPO QUIJANO

Anfang Juni 2026 wurde das verbliebene Zugpaar zwischen Salta und Campo Quijano stillgelegt. Offiziell heisst es, dass die Räder des Materfer Triebwagens in Córdoba erneuert werden müssten. Doch in den betroffenen Gemeinden Cerrillos, Rosario de Lerma und Campo Quijano befürchtet man, dass dies die Stilllegung bedeuten könnte, denn das Angebot wurde ohnehin schon zuerst von 3 auf 2 und später ein Zugpaar Montag bis Freitag gekürzt. Dieses einzige Zugpaar wurde jedoch sehr stark frequentiert, da es in den Spitzenzeiten früh nach Salta und am Abend zurück verkehrte. Die ursprüngliche

Bedienung war zwar intensiver, aber es fehlte immer eine Abendverbindung ab Salta.

Die Verbindung von Salta nach Güemes besteht weiterhin unverändert.

Auch mehrere Tage nach der erfolgten Betriebseinstellung nach Campo Quijano soll der Triebwagen immer noch in Salta stehen und beim Personal weiss man von einer Überführung nach Córdoba nichts.

In early June 2026, the remaining train service between Salta and Campo Quijano was discontinued. The official reason given was that the wheels of the Materfer railcar needed to be refurbished in Córdoba. However, residents of the affected municipalities of Cerrillos, Rosario de Lerma, and Campo Quijano fear this could mean the end of the service, as the service had already been reduced from three to two trains and later to one train pair per weekday. This single train pair was very heavily used, as it ran early morning to Salta and back in the evening during peak hours. While the original service was more frequent, it always lacked an evening trip out of Salta..

The connection from Salta to Güemes remains unchanged. Even several days after the service to Campo Quijano was discontinued, the railcar is reportedly still in Salta, and staff have no knowledge of it being transferred to Córdoba.

ENTRE RIOS

Anfang Mai 2026 wurde der Triebwagenverkehr von Paraná über Colonia Avellaneda nach Jorge Méndez für "einige Tage" stillgelegt. Der Grund dafür wurde mit technischen Problemen am Materfer-Triebwagen angegeben. Unverständlich ist dabei, warum immer nur ein Triebwagen eingesetzt wird und bei Schäden der ganze Verkehr ausfällt. Dabei stehen in der Werkstätte Paraná mindestens 4 weitere identische Materfer Triebwagen, zwei davon nur mit ganz geringen Schäden, aber die Bahnverwaltung weigert sich wenigstens einen weiteren Triebwagen einsatzfähig vorzuhalten.

Offenbar waren die Arbeiten am Triebwagen tatsächlich nach wenigen Tagen abgeschlossen, doch nun begannen Arbeiten an der Infrastruktur nordöstlich der Stadt Paraná. Dort wo die Bahn in einem Einschnitt verläuft, füllt sich dieser bei Regen immer mit Wasser. Die wenigen Arbeiter der Bahn haben offenbar mit dem Freilegen der Abwasserkanäle am Gleis begonnen, doch sie kamen nicht sehr weit mit dieser Arbeit, denn grosse Mengen an Abfällen hinderten sie. Nun wurde die Stadt Paraná und ihr Personal für diese Aufgaben hinzugezogen und erst wenn der Graben vollständig trocken gelegt ist, sollen die Schienen und Schwellen kontrolliert werden, bevor der Verkehr wieder aufgenommen wird.

Die Stilllegung dieser Zugfahrten hat einen Einfluss auf die Schule "Escuela Rural Enrique Berduc", die von Schülern aus der Umgebung und sogar aus Paraná besucht wird. Denn der Fahrpreis für den Zug je Richtung lag bei nur 100 Pesos, was für die Eltern der Schüler noch tragbar ist. Die wenigen Busse, welche Richtung Crespó und weiter verkehren, kosten für den Abschnitt Paraná – Enrique Berduc je nach Busunternehmen 3500 bis 4500 Pesos je Richtung. Daniela Burkhard, Direktorin der Schule, nennt dies unhaltbare Zustände und hofft auf eine baldige Wiederaufnahme des Bahnverkehrs, da die Schüler und Schülerinnen sonst viel vom erlernten Schulstoff wieder verlieren werden.

Diese Zustände haben nun auch die Regierung der Provinz Entre Rios aufgerüttelt und der Gouverneur hat angekündigt

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**

mit den zuständigen Stellen in Buenos Aires über die Übernahme zu verhandeln. Es müssen aber auch die auf die Provinz zukommenden Kosten bekannt werden. Auf der anderen Seite hat man in Buenos Aires bereits angekündigt, dass man sich von dieser Bahnstrecke trennen will. Nun kann man nur für die Bevölkerung hoffen, dass Staat und Provinz eine tragbare Lösung finden werden.

In early May 2026, rail service from Paraná via Colonia Avellaneda to Jorge Méndez was suspended for "a few days." The reason given was technical problems with the Materfer railcar. It is incomprehensible why only one railcar is used at a time, and why the entire service is shut down when there is a damage. At least four other identical Materfer railcars are in the Paraná workshop, two of them with only very minor damage, yet the railway administration refuses to keep at least one more railcar operational.

Apparently, the repairs to the railcar were indeed completed after a few days, but now work has begun on the infrastructure northeast of the city of Paraná. Where the railway runs in a cutting, which always fills with water after rain. The few railway workers have apparently started clearing the drainage ditches along the track, but they didn't get very far because large amounts of debris hindered their progress. The city of Paraná and its staff have now been called in to handle these tasks, and the tracks and sleepers will only be inspected once the ditch is completely drained before service resumes.

The suspension of train service is impacting the Enrique Berduc Rural School, which is attended by students from the surrounding area and even from Paraná itself. The train fare was only 100 pesos each way, which is manageable for the students' parents. The few buses that run to Crespó and beyond cost between 3,500 and 4,500 pesos each way for the Paraná-Enrique Berduc section, depending on the bus company. Daniela Burkhard, the school's principal, calls this an untenable situation and hopes for a swift resumption of train service, as the students will otherwise lose much of their learning.

These circumstances have now also prompted action from the government of the province of Entre Ríos, and the governor has announced that he will negotiate with the relevant authorities in Buenos Aires. However, the costs that the province will incur for the train operation must also be known. On the other hand, Buenos Aires has already announced its intention to abandon this railway line. Now, one can only hope for the sake of the population that the state and province will find a viable solution.

ARGENTINA – BRASIL

PASO DE LOS LIBRES - URUGUAYANA

Zwischen den Städten Paso de los Libres (Argentinien) und Uruguayana (Brasilien) existiert eine 1500 Meter lange kombinierte Bahn-/Strassenbrücke, die nach einer Bauzeit von 3 Jahren am 12.10.1945 in Betrieb genommen wurde. Bis Mitte der 1990er Jahre existierte Güterverkehr auf der Schiene zwischen den beiden Ländern. Durch die unterschiedlichen Spurweiten (1000 mm in Brasilien und 1435 mm in Argentinien), war stets auf der einen oder anderen Seite des Rio Uruguay ein Umlad der Güter fällig. In den späten 1980er Jahre, noch vor der Privatisierung der brasilianischen Bundesbahn RFFSA, begann diese zusammen mit der Bahn von São

Paulo FEPASA, mit dem Transport von Containern in der Relation São Paulo – Iperó – Ponta Grossa – Porto União da Vitória – Passo Fundo – Santa Maria – Uruguayana – Paso de los Libres – Concordia – Buenos Aires. Es wurden besonders Industriegüter und Teile für die Autoproduktion auf diesem Weg transportiert. Da die Transportdauer im Schnitt 12 bis 14 Tage beanspruchte (gegenüber 4-5 Tagen per Lkw) erreichte dieser Transport nur etwa 24'000 Tonnen in einem Jahr. Weitere 25'000 Tonnen per Jahr fielen auf nicht containerisierte Güter aus dem Staat Rio Grande do Sul nach Argentinien und zurück an. Der Umlad der Container erfolgte in Paso de los Libres und die übrigen Güter wurden in Uruguayana umgeladen. Diese Transportmengen lagen jedoch weit unter dem Spitzenwert von 89'000 Tonnen im Jahr 1980. Mit der Privatisierung der Staatsbahnen in beiden Ländern schrumpfte dieser Verkehr nochmals stark und Ende der 1990er Jahre wurde der Verkehr "bis auf weiteres" stillgelegt. In Uruguayana wurde die Zufahrtstrecke zum Personenbahnhof im Laufe der Jahre abgebaut, aber das Dreischienengleis zum Güterbahnhof liegt noch. Es wurden sogar einige Bahnübergänge in den vergangenen Jahren durch die Stadt Uruguayana erneuert. Nach der Privatisierung war das Unternehmen América Latina Logística ALL auf beiden Seiten der Grenze Betreiber der Bahnen, aber diese Verbindung über die Grenze wurde kaum genutzt. Auf der argentinischen Seite entstanden immer mehr wilde Ansiedlungen wenige Meter vom Streckengleis und als dann gar keine Züge mehrkehrten, wurden die ersten Hütten direkt auf das Gleis gestellt. 2017 unternahm Brasilien erste Schritte, um die Strecke wieder in Betrieb zu nehmen. Die erste Anregung kam noch Präsidentin Dilma Rousseff, doch unter Präsident Michel Temer wurde der Plan jedoch nicht konsequent weiter verfolgt.

Anfang Mai 2026 erhielten die Siedler in Paso de los Libres auf und an der Trasse die Information, dass sie schnellstmöglich ihre Behausungen zu verlassen haben. Allerdings wurde ihnen von den Behörden keine Ersatzgrundstücke zugewiesen. Zu jenem Zeitpunkt war die Kirche, die weniger als 2 Meter vom Gleis stand bereits abgerissen. Sie verteilte mehrmals in der Woche Mahlzeiten an die Kinder. Dass man auf der argentinischen Seite die Wiedereröffnung der Strecke endlich voran treibt, liegt an der finanziellen Hilfe für das Normalspurnetz zwischen Buenos Aires und Posadas. Darin enthalten sind auch die Wiedereröffnungen der Strecken nach Uruguay und Brasilien und Verbesserungen für den Verkehr nach und von Paraguay,

A 1500-meter-long combined rail/road bridge spans the Uruguay River between the cities of Paso de los Libres (Argentina) and Uruguayana (Brazil). After three years of construction, it was opened October 12, 1945. Freight traffic between the two countries continued by rail until the mid-1990s. Due to the different track gauges (1000 mm in Brazil, 1435 mm in Argentina), goods always had to be transshipped on one side or the other of the Uruguay River. In the late 1980s, before the privatization of the Brazilian Federal Railways (RFFSA), the RFFSA, in conjunction with the São Paulo Railway (FEPASA), began transporting containers on the route São Paulo – Iperó – Ponta Grossa – Porto União da Vitória – Passo Fundo – Santa Maria – Uruguayana – Paso de los Libres – Concordia – Buenos Aires. Industrial goods and automotive parts were the primary cargo transported via

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**

this route. Since the average transit time was 12 to 14 days (compared to 4-5 days by truck). The transport volume only reached approximately 24,000 tons per year. An additional 25,000 metric tons annually consisted of non-containerized goods transported between the state of Rio Grande do Sul and Argentina. Containers were transshipped in Paso de los Libres, while the remaining goods were transshipped in Uruguayana. However, these transport volumes were far below the peak of 89,000 tons in 1980. With the privatization of the state railways in both countries, this traffic declined sharply once again, and by the end of the 1990s, service had been suspended "until further notice." In Uruguayana, the access track to the passenger station was dismantled over the years, but the dual-gauge track to the freight yard remains. In fact, several level crossings have been upgraded by the city of Uruguayana in recent years. After privatization, the company América Latina Logística ALL operated the railways on both sides of the border, but this cross-border connection was hardly used. On the Argentinian side, more and more makeshift settlements gradually sprang up just a few meters from the tracks, and when trains stopped running altogether, the first shacks were built directly on the rails.

In 2017, Brazil took initial steps to reopen the line. The first suggestion came from President Dilma Rousseff, but under President Michel Temer, the plan was not pursued with any real vigor.

In early May 2026, the settlers in Paso de los Libres, living on and along the railway line, were informed that they had to leave their homes as soon as possible. However, the authorities did not allocate them any alternative plots of land. By that time, the church, which stood less than two meters from the tracks, had already been demolished. It had distributed meals to the children several times a week. The fact that the Argentinian side is finally pushing ahead with the reopening of the line is due to financial aid for the standard-gauge network between Buenos Aires and Posadas. This also includes the reopening of the lines to Uruguay and Brazil and improvements for traffic to and from Paraguay.

BRASIL IEN / BRASIL

CEARÁ

Der Staat Ceará hat mit Hilfe der Bundesregierung die Planung für Personenzüge über Langstrecken aufgenommen.

In einer Mitteilung der Regierung heisst es, dass Busreisen drei bis vier Mal teurer sind als vergleichbare Bahnreisen. Dem Staat ist es ein Anliegen der Bevölkerung preiswerte Transportmöglichkeiten anzubieten, um auf diesem Wege die Mobilität zu verbessern. Ceará betreibt unter dem Namen METROFOR bereits 3 Nahverkehrssysteme auf der Schiene. Diese befinden sich in und um die Hauptstadt Fortaleza, in Sobral und in der Region Cariri mit der Strecke Juazeiro do Norte – Crato. Ganz konkret spricht man im Moment von folgenden Strecken:

Fortaleza – Sobral (235 km): diese Strecke wird regelmässig von Güterzügen befahren. Die Gesellschaft Infra S.A. führt im Moment alle notwendigen Studien durch (Technische Machbarkeit, Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit. Diese Strecke wurde auch schon durch die Bundesregierung in der ersten Amtszeit von Präsident Lula untersucht und die Resul-

tate waren sehr positiv. Diese Studien verschlingen BRR 2,3Mio. die von der Bundesregierung bereitgestellt wurden.

Fortaleza – Sobral – Crateús – Teresina (736 km): diese Strecke umfasst auch die oben erwähnte Linie bis Sobral. Sie wurde in vielen Etappen von 1912 bis 1972 eröffnet. Personenzüge (der ehemaligen Bundesbahn RFFSA) verkehrten bis in die frühen 1980er Jahre, sechsmal in der Woche bis Crateús und drei davon fuhren weiter bis Teresina. Dieses Projekt entspricht auch den Wünschen des Staates Piauí, welcher ebenfalls beabsichtigt die Strecken auf Staatsgebiet wieder zu beleben. Heute weist die Strecke Fortaleza – Teresina regelmässigen Güterverkehr von TLSA (Transnordestina Logística SA) auf. Personenverkehr auf dieser Strecke kann, gemäss mehreren Studien kostendeckend durchgeführt werden.

Fortaleza – Baturité – Quixadá – Iguatú – Juazeiro do Norte (588 km): Diese Strecke wird zur Zeit als Anschlussstrecke zur neuen Transnordestina komplett saniert und mit der dritten Schiene versehen, damit sie sowohl für die breitspurigen Güterzüge der TLSA, aus auch meterspurigen Zügen von TLSA oder weiterer Unternehmen genutzt werden kann. Da Juazeiro do Norte ein viel frequentierter Pilgerort ist, verkehrten hier noch bis Ende der 1980er Personenzüge, zuletzt einmal je Woche und Richtung. Trotz einer Länge von bis zu 15 Wagen (je nach Bedarf) waren diese Züge sehr stark ausgelastet und regelmässig mussten Passagiere abgewiesen werden. Bis heute ist auch der Zug "Asa Branca" (weisser Flügel) ein Begriff in dieser Region. Er verkehrte auf der Strecke Fortaleza – Iguatú – Souza – Itabaiana – Recife. Für die 1115 km benötigte er knapp 24 Stunden. Er führte nebst einigen 2. Klasse-Wagen, einige Wagen der ersten Klasse und einen Speisewagen. Die Fahrpreise für diesen Zug lagen etwa 15% höher, als jene für die übrigen Züge der Region. Da auf den fast 400 km zwischen Itabaiana und Souza nur dieser Personenzug, nur mit Halten in Campina Grande, Juazeirinho, Patos und Pombal, verkehrte und der Güterverkehr eher schwach war (Zucker, Bier, Erdölprodukte und Trinkwasser für die Gemeinden an der Strecke) galt dieses Mittelstück zwischen den zwei grossen Metropolen Recife und Fortaleza als unrentable Strecke und wie dies von der Weltbank damals verordnet wurde, wurde sie stillgelegt. CFN (Companha Ferroviária do Nordeste) übernahm das Nordostnetz 1997 und transportierte über diese Strecke mehrmals im Monat Güter, die zum Teil bis Teresina oder São Luis gelangten. Heute führt TLSA diese Strecke als "Vorhanden aber ohne Verkehr".

Was die Verbindung Fortaleza – Juazeiro do Norte betrifft, so soll sie ab 2027 wieder durchgehend befahrbar sein. So betont die Regierung von Ceará man sehe kein Problem darin, einem fahrplanmässigen Güterzug auch einige Personenzüge anzuhängen und bei entsprechend starker Benützung können in einem zweiten Schritt echte Personenzüge verkehren. Die nationale Agentur für die Zulassung von Schienenverkehr soll auf jeden Fall das ganze TLSA-Netz für Güter- und Personenverkehr freigeben. Mehrere Gemeinden an der Strecke, wie Baturité, Quixadá, Quixeramobim, Senador Pompeu, Piquet Carneiro, Iguatú und Lavras da Mangabeira hoffen den Einwohnerschwund zu bremsen, wenn sie leichter auf der Schiene erreichbar sind.

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**

BRAZIL CEARÁ STATE

The state of Ceará, with the support of the federal government, has begun planning for long-distance passenger trains. A government statement notes that bus travel is three to four times more expensive than comparable train journeys. The state is committed to providing affordable transportation options to improve mobility for its citizens. Ceará already operates three local rail systems under the name METROFOR. These are located in and around the capital Fortaleza, in Sobral, and in the Cariri region with the Juazeiro do Norte – Crato line. Specifically, the following routes are currently under consideration:

Fortaleza – Sobral (235 km): this route is regularly used by freight trains. The company Infra S.A. is currently conducting all necessary studies (technical feasibility, environmental impact, and economic viability). This route was also examined by the federal government during President Lula's first term, and the results were very positive. These studies cost BRR 2.3 million, which were provided by the federal government.

Fortaleza – Sobral – Crateús – Teresina (736 km): This route also includes the aforementioned line to Sobral. It was opened in several stages between 1912 and 1972. Passenger trains (of the former RFFSA Federal Railway) ran until the early 1980s, six times a week to Crateús, with three of these continuing to Teresina. This project also aligns with the wishes of the State of Piauí, which also intends to revive railway lines within its territory. Today, the Fortaleza – Teresina line has regular freight traffic operated by TLSA (Transnordestina Logística SA). Passenger service on this line is possible. According to several studies, the work will be carried out on a cost-covering basis.

Fortaleza – Baturité – Quixadá – Iguatú – Juazeiro do Norte (588 km): This line is currently being completely renovated and equipped with a third rail as a connecting line to the new Transnordestina line, so that it can be used by both the broad-gauge freight trains of TLSA and the meter-gauge trains of TLSA or other companies. Since Juazeiro do Norte is a popular pilgrimage site, passenger trains ran here until the end of the 1980s, most recently once a week in each direction. Despite a length of up to 15 carriages (depending on demand), these trains were very crowded, and passengers regularly had to be turned away. The "Asa Branca" (White Wing) train is still a well-known name in this region. It ran on the Fortaleza – Iguatú – Souza – Itabaiana – Recife route. It took just under 24 hours to cover the distance of 1115 km. Besides some second-class carriages, it included some first-class carriages and a dining car. Fares for this train were about 15% higher than those for other trains in the region. Since this was the only passenger train operating on the nearly 400 km between Itabaiana and Souza, stopping only in Campina Grande, Juazeirinho, Patos, and Pombal, and freight traffic was rather weak (sugar, beer, petroleum products, and drinking water for the communities along the route), this central section between the two major cities of Recife and Fortaleza was considered unprofitable. As mandated by the World Bank at the time, it was closed. CFN (Companha Ferroviária do Nordeste) took over the Northeast Network in 1997 and transported goods several times a month on this route, some of which reached as far as Teresina or São Luís. Today, TLSA lists this line as "Existing but without service."

Regarding the Fortaleza – Juazeiro do Norte connection, it is expected to be fully operational again from 2027. The government of Ceará emphasizes that it sees no problem in attaching some passenger cars to a scheduled freight train, and if usage is sufficiently high, regular passenger trains can be introduced in a second phase. The national agency for the licensing of railway services is expected to open the entire TLSA network for both freight and passenger traffic. Several municipalities along the line, such as Baturité, Quixadá, Quixeramobim, Senador Pompeu, Piquet Carneiro, Iguatú, and Lavras da Mangabeira, hope that improved rail access will help curb population decline.

CRRC IN BRASILIEN

Ab Mitte 2026 produziert der chinesische Eisenbahnfahrzeugbauer CRRC in der Stadt Araraquara im Inneren des Staates São Paulo. Ehemalige Werkstätten der einstigen FEPASA und deren Vorgänger, wurden dafür bereitgestellt und CRRC wurde verpflichtet die Gebäude zu sanieren bevor die Produktion beginnen kann. In Araraquara wurden auf diese Weise mehrere hundert Arbeitsplätze geschaffen. Noch dieses Jahr beginnt die Produktion für die Triebwagenzüge der im Bau befindlichen Strecke São Paulo – Jundiaí – Campinas. Die Bahngesellschaften Brasiliens begrüßen diesen Schritt, denn es gibt ihnen die Möglichkeit den Bau der Fahrzeuge zu verfolgen und wenn nötig einzugreifen.

From mid-2026, the Chinese railway vehicle manufacturer CRRC will begin production in the city of Araraquara in the interior of São Paulo state. Former workshops of the former FEPASA and its predecessors were made available for this purpose, and CRRC was obligated to renovate the buildings before production could begin. This has created several hundred jobs in Araraquara. Production of the multiple units for the São Paulo – Jundiaí – Campinas line, currently under construction, will begin later this year. Brazilian railway companies welcome this development, as it allows them to monitor the construction of the vehicles and intervene if necessary.

CBTU NATAL

Am 12. Juni 2026 wurde im CBTU Vorortbahnsystem die neue Station Esperança im Westen der Stadt Natal eröffnet. Wie alle Stationen ist auch diese rollstuhlgängig, klimatisiert, mit automatisierten Türen und elektronischer Fahrkartenerwertung. Es ist die erste von 6 neuen Stationen im System um Natal. Weitere Stationen werden zur Zeit an folgenden Standorten gebaut: Baraúna (Quintas), Potengi, Soledade, Nova Natal und Planalto.

Die neue Station Bela Vista an der Linie nach Ceará Mirim wird die Abzweigstation für die dritte Linie in den Westen der Agglomeration sein und befindet sich bereits in Betrieb. Auf der dritten Linie sind noch einzelne Arbeiten fertigzustellen, so z.B. die Energieversorgung der Bahnübergangssignale. Man rechnet diese Strecke Ende 2026/Anfang 2027 in Betrieb zu nehmen. Das Sanierungsprogramm bei den Bom Sinal Triebwagen läuft noch immer, weshalb die Zahl der Züge sehr stark reduziert wurde (Montag bis Freitag 4 Zugpaare nach Ceará Mirim, 3 Zugpaare nach Nísia Floresta).

On June 12, 2026, the new Esperança station in western Natal was opened on the CBTU suburban rail system. Like all the stations, it is wheelchair accessible, air-conditioned, with automated doors and electronic ticket validation. It is the first of six new stations in the system around Natal. Further stations are

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**

currently under construction at the following locations:
Baraúna (Quintas), Potengi, Soledade, Nova Natal, and Planalto.

The new Bela Vista station on the line to Ceará Mirim will be the junction for the third line to the west of the metropolitan area and is already in operation. Some work still needs to be completed on the third line, such as the power supply for the level crossing signals.

This line is expected to be operational by the end of 2026/ beginning 2027. The refurbishment program for the Bom Sinal railcars is still ongoing, which is why the number of trains has been greatly reduced (Monday to Friday 4 train pairs to Ceará Mirim, 3 train pairs to Nísia Floresta).

CBTU/METROREC RECIFE

Da die Metro von Belo Horizonte (Minas Gerais) nun in den Händen des Staates Minas Gerais ist und neue Züge beschafft, hat man 6 Metrozüge nach Recife für BRR60Mio. verkauft. In diesem Preis inbegriffen ist der Transport, Ersatzteile und die Ausbildung von 46 Angestellten aus Recife, welche einige Tage dazu in Belo Horizonte verbracht haben. 14 Personen sind vom Fahrpersonal, um sich mit diesen Zügen von Cobrasma vertraut zu machen, weitere 32 Personen wurden in der Hauptwerkstätte für den Unterhalt geschult.

Am 08. Mai 2026 wurde der erste Zug bereits über 2000 km auf der Strasse mit Tiefladern überführt.

Diese Züge werden auf der Südlinie Recife – Cajueiro Seco eingesetzt und ersetzen die ältesten Züge aus den Jahren 1984/1985 der Metrô Recife. Diese alten Züge wurden in Zusammenarbeit mit den Firmen Santa Matilde (Brasilien), MAN (Deutschland) und GEC Traction (England) gebaut.

CBTU/METROREC RECIFE

Since the Belo Horizonte Metro (Minas Gerais) is now under the control of the Minas Gerais state and is acquiring new trains, six metro trains were sold to Recife for BRR60 million. This price includes transport, spare parts, and the training of 46 Recife employees, who spent several days in Belo Horizonte for this purpose. Fourteen train drivers were trained to familiarize themselves with these trains of Cobrasma origin, and another 32 people received maintenance training at the main workshop.

On May 8, 2026, the first train was transported over 2,000 km by road on low-loader trucks.

These trains will operate on the southern Recife – Cajueiro Seco line and will replace the oldest Recife Metro trains, dating from 1984/1985. These old trains were built in cooperation with the companies Santa Matilde (Brazil), MAN (Germany) and GEC Traction (England).

BOLIVIEN – PERSONENVERKEHR

Ferrovía Oriental hat am 29.05.2026 den Expreso Oriental zwischen Santa Cruz de la Sierra und Puerto Quijarro wieder in Betrieb genommen. Dies ist, im Gegensatz zum zuvor wieder in Betrieb genommenen Triebwagen, nun ein lokbespannter Zug mit mehr Platz für die Passagiere und er hält nun auch in allen Stationen der Strecke. Damit wurde eine Forderung auch der kleineren Orte an der Strecke erfüllt. Der Zug verkehrt an den selben Tagen wie der Schienenbus, nämlich Freitag ab Santa Cruz und Sonntags zurück.

Die **Ferrovía Andina** hat am 19.04.2026 den regulären Schienenbusverkehr zwischen Vila Vila und Aiquile aufge-

nommen. Dieser 80 km lange Abschnitt wird vom Buscarril Nummer 253 bedient. Ab Vila Vila verkehrt er Montag und Sonntag um 06.00 und ab Aiquile ebenfalls Montag und Sonntag um 15.00, die Fahrzeit je Richtung beträgt rund 4 Stunden. Gemäss Ferrovía Andina werde an der Strecke von Vila Vila nach Cochabamba für die Reaktivierung gearbeitet und der Verkehr soll im September 2026 wieder aufgenommen werden. Angesichts des teilweise sehr schlechten Zustandes, scheint dieses Datum recht optimistisch.

BOLIVIA – PASSENGER SERVICES

*On May 29, 2026, **Ferrovía Oriental** reinstated the Expreso Oriental service between Santa Cruz de la Sierra and Puerto Quijarro. Unlike the previously reinstated railcar, this is now a locomotive-hauled train with more passenger space and stops at all stations along the route. This fulfills a request from smaller towns along the line. It runs on the same days as the railcar does, i.e. Fridays from Santa Cruz and back on Sundays.*

*On April 19, 2026, **Ferrovía Andina** launched regular railbus service between Vila Vila and Aiquile. This 80 km section is served by railbus number 253. It departs Vila Vila at 06.00 on Mondays and Sundays and from Aiquile at 15.00, also on Mondays and Sundays. The journey time in each direction is approximately 4 hours. According to Ferrovía Andina, work is underway to reactivate the Vila Vila to Cochabamba line, and service is scheduled to resume in September 2026. Given the sometimes very poor condition, this date seems quite optimistic.*

PERU – CHILE

FERROCARRIL TACNA – ARICA

Regionale Quellen aus dem Norden von Chile und aus Tacna bestätigen, dass die Wiederaufbauarbeiten der Bahnstrecke auf dem durch Hochwasser beschädigten Abschnitt auf der chilenischen Seite der Grenze im Gange sind. Die peruanische Proinversion, bestätigt, dass für die Sanierung dieser Bahn US\$68Mio. zur Verfügung stehen.

Der Verantwortliche für wirtschaftliche Entwicklung in der Regionalregierung von Tacna bestätigt überdies, dass jetzt 2 Triebwagen einsatzfähig seien. Da die Arbeiten am Gleis gut vorankommen, rechnet man mit der Wiederaufnahme des Personenverkehrs etwa Ende 2026.

Regional sources from northern Chile and Tacna confirm that reconstruction work is underway on the railway line on the flood-damaged section on the Chilean side of the border. The Peruvian Proinversion confirms that the rehabilitation of this railway will cost US\$68 million and the funds are available.

The person responsible for economic development in the regional government of Tacna also confirms that 2 railcars are now operational. Since work on the track is progressing well, passenger traffic is expected to resume around the end of 2026.

CUBA

ENERGIEKRISE TOTAL

Die komplette Abriegelung der Republik Kuba durch die USA, wirkt sich in allen Bereichen des Landes verheerend aus. Die Regierung fördert die Nutzung der Sonnenenergie, sowohl für staatliche Institutionen, als auch private Personen. Der Staat baut wo möglich mit Sonnenenergie versorgte Ladestationen. An

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

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**

verschiedenen Orten ergänzen Rikschafahrer ihre Drei- und Vierradfahrzeuge mit einem Elektromotor und Solarzellen. Das Gesundheitsministerium hat 20 Ambulanzfahrzeuge, die noch Ende 2025 geliefert wurden, für Batteriebetrieb umgebaut. Doch insgesamt ist die aktuelle Lage für die Bevölkerung und das Land katastrophal. Beim Schienenverkehr sah es in den ersten 10 Tagen des Juni 2026 wie folgt aus:

Nahverkehr der Ferrocarriles de Cuba FC: dieser ist landesweit eingestellt. Die Triebwagenverbindung Jarahueca – Perea – Carrillo in der Provinz Sancti Spiritus wurde Anfang Mai 2026 als letzte eingestellt. Der Triebwagen konnte noch in die Werkstätte in Zaza del Medio überführt, wo er für "bessere Zeiten" repariert wird.

Überlebt haben nur die beiden Triebwagenverbindungen von Guantánamo nach Boquerón und Caimanera. Dies wurde von der Provinzregierung festgelegt um die kleine Zuteilung an Dieselmotoren besser zu nutzen.

Um das Personal weiter zu beschäftigen, arbeitet dieses in den Werkstätten, um fällige Reparaturen – soweit Material vorhanden ist – durchzuführen.

Die einzigen noch verkehrenden Züge sind jene des Fernverkehrs von Habana nach Santiago de Cuba, Guantánamo, Holguín und Bayamo – Manzanillo. Diese Züge verkehren nicht mehr jeden 4. Tag, sondern jeden 16. Tag! Zudem können nicht alle Personen diese Züge nutzen. Man braucht eine Reisegenehmigung die von den Ministerien und den regionalen Vertretungen der Regierung ausgestellt wird. Für den Güterverkehr sieht es nicht besser aus. Wenn möglich, werden Erdölprodukte (Kuba hat ein wenig eigenes Erdöl, dieses wird an 2 Orten zu Diesel, Benzin und Gas umgewandelt), Lebensmittel, Saatgut, Medikamente und allenfalls auch Post transportiert. Im Durchschnitt sei nach dem 15.06.2026 je Strecke ein Güterzug alle 7 bis 14 Tage unterwegs.

Bei der elektrischen Hershey-Bahn verkehrten noch relativ lange die Elektrotriebwagen auf der Zweigstrecke nach Jaruco, doch während der oft 1 oder 2 Tage dauernden Stromunterbrüche, wurden die Oberleitungen gestohlen! Damit kam auch hier das Aus.

Der Fährverkehr zwischen Batabanó und Nueva Girona (Isla de la Juventud) wurde schon Anfang 2026 von dreimal auf zweimal die Woche reduziert und ab 15.06.2026 wurden die Fahrten am Dienstag gestrichen, womit nur noch am Samstag hin und zurück gefahren wird.

Busverkehr: Die Fernstrecken beschränken sich nur noch auf Fahrten zwischen Habana und den Provinzhauptstädten und dies je ein- oder zweimal je Woche.

Die Provinzen erhalten monatlich kleine Zuteilungen an Dieselmotoren und Benzin, um den Lokalverkehr und Ambulanzfahrzeuge in Betrieb zu halten. In Las Tunas muss deshalb eine kleine Lok mit einem Wagen Trinkwasser 3 mal die Woche nach Manatí bringen, da dieser Ort anderweitig keine Trinkwasserversorgung hat.

TOTAL ENERGY CRISIS

The complete blockade of the Republic of Cuba by the USA is having a devastating impact on all sectors of the country. The government is promoting the use of solar energy, both for state institutions and private individuals. Where possible, the state is installing solar-powered charging stations. In various locations, rickshaw drivers are supplementing their three- and four-wheeled vehicles with electric motors and solar panels.

The Ministry of Health has converted 20 ambulances, delivered at the end of 2025, to battery operation. However, the overall situation is catastrophic for the population and the country. Rail transport in the first 10 days of June 2026 looked as follows:

Local rail services operated by Ferrocarriles de Cuba FC: these have been suspended nationwide. The Jarahueca – Perea – Carrillo service in the province of Sancti Spiritus was the last to be shut down at the beginning of May 2026. It was possibly to bring the railcar to the workshop in Zaza del Medio, where it is being repaired for "better times."

Only the two railcar lines from Guantánamo to Boquerón and Caimanera have survived. This was decided by the provincial government to make better use of the small diesel fuel allocation.

To keep the staff employed, they work in the workshops to carry out necessary repairs—as far as materials are available. The only trains still running are the long-distance services from Havana to Santiago de Cuba, Guantánamo, Holguín, and Bayamo-Manzanillo. These trains no longer run every four days, but every sixteen days! Furthermore, not everyone can use these trains; one must have a travel permit issued by the ministries and regional government offices. The situation is no better for freight transport. When energy supplies allow, petroleum products (Cuba has a small amount of its own oil, which is converted into diesel, gasoline, and gas at two locations), foodstuffs, seeds, medicines, and occasionally mail are transported. On average, after June 15, 2026, a freight train will run on each route every 7 to 14 days.

The electric Hershey Railway continued to operate its electric multiple units on the branch line to Jaruco for a relatively long time, but during the frequent power outages, which often lasted one or two days, the overhead lines were stolen! This led to its demise.

Ferry service between Batabanó and Nueva Girona (Isla de la Juventud) was reduced from three times a week to twice a week at the beginning of 2026, and as of June 15, 2026, Tuesday sailings were discontinued, leaving only Saturday round trips.

Bus service: Long-distance routes are now limited to trips between Havana and the provincial capitals, running once or twice a week.

The provinces receive small monthly allocations of diesel fuel and gasoline to keep local transport and ambulances operational. In Las Tunas, a small locomotive with a wagon brings drinking water to Manatí 3 times a week, as this place has no other drinking water supply.

AFRIKA / AFRICA

TUNESIEN / TUNISIA

DOCH (BALD) EIN TGV?

Inspiziert durch den Erfolg des TGV in Marokko, liess die Regierung Tunesiens den Chef-Planer des marokkanischen TGV nach Tunesien kommen, um auch hier ein solches Projekt zu entwerfen. Man sprach schon seit vielen Jahren von einer TGV-Strecke von Tunis nach Algerien oder gar Marokko, doch nun beginnt man anders zu denken. Das neue Projekt soll eine rund 500 km lange Strecke von Bizerte im hohen Norden des Landes über Tunis – Sousse – Sfax bis Ben Gardane unweit der Grenze zu Libyen umfassen. Die

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**

Kosten sind erheblich und werden mit rund 20Mia. TUD (etwa €6Mia.) angegeben. Planung und Baubeginn sind für die Periode 2026 bis 2030 vorgesehen. Der Tarif soll für einen Abschnitt von etwa 250 km TUD 30,000 betragen (rund €10,00). Diese Strecke soll ausschliesslich dem Personentransport dienen, in Normalspur und für eine Achslast von 16Tonnen, im Vergleich zu den alten Strecken, die mehr Güter- statt Personenverkehr aufweisen und daher für Achslasten von 22 Tonnen gebaut sind.

TUNIS – MAHDIA

Seit dem 19. April 2026 verkehrt wieder ein täglicher Zug von Tunis über Sousse, Monastir und Moknine nach Mahdia. Der durchgehende Verkehr wurde vor mehreren Monaten eingestellt, nachdem der eingesetzte Triebwagen umfangreiche Reparaturen erforderte. In jener Zeit mussten Bahnreisende in die dieser Relation in Sousse umsteigen, wobei ein Wechsel der Bahnhöfe mit Taxi oder Bus erforderlich war. Der Zug verlässt Mahdia täglich um 05.15 und Tunis um 16.50.

SMLT UND TGM

Am 27.04.2026 inspizierte der Transportminister die Unterhaltsanlagen der SMLT (Société du Métro Léger de Tunis, eigentlich Strassenbahn) und des TGM (Tunis – La Goulette – La Marsa, elektrische Vorortsbahn). Beide Bahnen unterstehen inzwischen der Transportgesellschaft von Tunis (Transtu). Der Minister wollte wissen, wie weit die Sanierung der Werkstätten sei, wofür die Regierung Geld zur Verfügung stellte. Die Verantwortlichen wurden kritisiert, nicht schnell genug die Investitionen getätigt zu haben, denn es gibt sehr viel zu tun. Fast alle Strassenbahnzüge benötigen inzwischen recht umfangreiche Reparaturen. Nur im Bereich Erneuerung der Bremssysteme und Neuanstrich der Fahrzeuge konnte ein gewisser Fortschritt registriert werden. Aber der Ersatz von Fensterscheiben und Sitzen usw. lässt zu Wünschen übrig.

Im Laufe von 2026 wird der Kauf von 30 Strassenbahnzügen und 18 neuen Elektrotriebwagenzüge für den TGM ausgeschrieben. Auch wenn die Regierung dafür ist, sofort einen Kredit zur Verfügung zu stellen, wird es mindestens zweites Halbjahr 2029 bis neue Züge eintreffen werden.

A TGV (SOON)?

Inspired by the success of the TGV in Morocco, the Tunisian government hired the chief planner of the Moroccan TGV to Tunisia to design a similar project. A TGV line from Tunis to Algeria or even Morocco had been discussed for many years, but now the idea is being reconsidered. The new project is planned to cover a roughly 500 km route from Bizerte in the far north of the country, via Tunis, Sousse, and Sfax, to Ben Gardane, near the Libyan border. The costs are substantial, estimated at around 20 billion TUD (approximately €6 billion). Planning and construction are scheduled to begin between 2026 and 2030. The fare is expected to be 30,000 TUD (around €10.00) for a section of approximately 250 km. This line is intended exclusively for passenger transport, built to standard gauge and designed for an axle load of 16 tons, in contrast to the older lines, which carry more freight than passenger traffic and are therefore built for axle loads of 22 tons.

TUNIS – MAHDIA

Since April 19, 2026, a daily train has been running again from Tunis via Sousse, Monastir, and Moknine to Mahdia. Through service was suspended several months ago after the train

required extensive repairs. During that time, passengers on this route had to change trains in Sousse, requiring a transfer between stations by taxi or bus. The train departs Mahdia daily at 05.15 and Tunis at 16.50.

SMLT AND TGM

On April 27, 2026, the Minister of Transport inspected the maintenance facilities of the SMLT (Société du Métro Léger de Tunis, essentially the tramway) and the TGM (Tunis – La Goulette – La Marsa, electric suburban railway). Both systems are now under the control of the Tunis Transport Company (Transtu). The Minister wanted to know the progress of the workshop renovations, for which the government had allocated funds. Those responsible were criticized for not having invested quickly enough, as there is a great deal of work to be done. Almost all trams now require extensive repairs. Only in the areas of brake system renewal and repainting of the vehicles has made some progress. However, the replacement of windows, seats, and other components leaves much to be desired.

During 2026, a tender will be issued for the purchase of 30 trams and 18 new electric multiple units for the TGM. Even if the government is in favor of providing a loan immediately, it will be at least the second half of 2029 before new trains arrive.

BIZERTE

Bei einem Besuch des tunesischen Transportminister Mitte Mai 2026 in der Stadt Bizerte (der nördlichsten Stadt Afrikas) sprach er auch über die Bahnprojekte für diese Region.

Nebst den Sanierungsarbeiten der Strecke Jedeïda – Mateur – Bizerte, sind für die Region Bizerte drei Projekte für die Zeit 2026/2027 als vordringlich eingestuft.

Erste Arbeiten begannen an einer 1,8 Km langen Nebenstrecke zum Zementwerk "Ciments de Bizerte", welches aktuell erweitert wird. Die Zweigstrecke soll in der 2. Hälfte von 2027 in Betrieb genommen werden.

Die zentrale Busstation und der Hafen, sowie die entsprechenden Routen durch die Stadt werden neu geordnet und erhalten auch eine neue Ausschilderung. Gleichlautend sind auch die Verbesserungen für den Personen- und Güterbahnhof.

Das dritte Projekt umfasst die 4 km lange Strecke Tinja – Menzel Bourguiba. Wobei auch die darüber hinaus führenden Geleise zum Stahlwerk berücksichtigt werden. Das Stahlwerk, erbaut 1966, wurde vor etwa 1 Jahr teilweise wieder in Betrieb genommen. Denn nach der Revolution 2010/2011 wurde es weitgehend stillgelegt. Vor einigen Jahren entstanden in der Umgebung des Stahlwerkes immer mehr Industriebetriebe. Darunter auch Sofnord, der verschiedenste Metalle bearbeitet und Fertigprodukte für das Land produziert. Die Regierung hat auch beschlossen landesweit Metalle aller Art einzusammeln und im Stahlwerk dem Recycling zuzuführen. Landesweit stehen zum Beispiel nicht weniger als 800 alte Busse zur Verschrottung an. Man will durch das Recycling beim Bedarf von Blechen, Rohren, Armierungseisen usw. so unabhängig wie möglich werden, was Devisen spart und Arbeitsplätze schafft. Das heisst, dass mindestens 3,5 Km weiterer Geleise wieder befahrbar gemacht werden müssen. Die Aussage des Ministers, man müsse dazu nur einige Reinigungsarbeiten durchführen, ist allerdings sehr optimistisch. Bei Bahnübergängen müssen wieder Rillen gezogen werden und vielerorts

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**

müssen Schwellen ersetzt werden und die ganze Strecke ab Tinja muss neu geschottert werden.

During a visit to Bizerte (the northernmost city in Africa) in mid-May 2026, the Tunisian Minister of Transport also discussed railway projects for the region.

In addition to the renovation work on the Jedeida – Mateur – Bizerte line, three projects for the Bizerte region are considered high priority for 2026/2027.

Initial work has begun on a 1.8 km branch line to the “Ciments de Bizerte” cement plant, which is currently being expanded. This branchline is scheduled to be operational in the second half of 2027.

The central bus station and the port, as well as the corresponding routes through the city, are being reorganized and will receive new signage. Similar improvements are being made to the passenger and freight railway station.

The third project will revitalize the 4 km Tinja – Menzel Bourguiba line, including the connecting tracks to the steelworks. The steelworks, built in 1966, was partially restarted about a year ago. It had been largely shut down after the 2010/2011 revolution. In recent years, more and more industrial companies have sprung up in the area surrounding the steelworks. Among them is Sofnord, which processes a wide variety of metals and produces finished goods for the country. The government has also decided to collect all kinds of metals nationwide and send them to the steelworks for recycling. For example, no fewer than 800 old buses in the whole country are slated for scrapping. The aim is to become as independent as possible in the demand for sheet metal, pipes, reinforcing steel, etc., through recycling, which will save foreign currency and create jobs.

This means that at least 3.5 km of additional track must be made operational again. However, the minister's statement that this only requires some cleaning work is very optimistic. Grooves need to be re-etched at level crossings, sleepers need to be replaced in many places, and the entire line from Tinja onwards needs to be re-ballasted.

NAHER OSTEN / NEAR EAST

LIBANON

DER STAAT UNVESTIERT

Nach vielen Jahren Bürgerkrieg, Unruhen und Zusammenbruch der staatlichen Ordnung, beginnt die Regierung langsam wieder ans Verkehrswesen zu denken. Dazu wurde das staatliche Unternehmen CEL-TCB (Chemins de fer de l'Etat Libanais – Transportts en Commun de Beyrouth et Environelements/Libanesische Staatsbahn und öffentlicher Verkehr Beirut und Umgebung) reaktiviert. Mit Hilfe des Entwicklungsprogrammes der UNO konnten 4 Elektrobusse und eine Solar betriebene Station in Jbeil dieses Frühjahr den Verkehr aufnehmen. Seit Mai 2026 verkehren die Busse mehrmals täglich in beide Richtungen. Gegenüber den bisher nur privaten Transportangeboten, haben die Busse den Vorteil einen festen Tarif anzubieten und sie verkehren nach einem mehr oder weniger zuverlässigen Fahrplan. Dieses Angebot wird von der Bevölkerung immer häufiger genutzt. Man rechnet etwa mit 150'000 Passagieren im Jahr.

Der 1975 bis 1990 tobende Bürgerkrieg beendete den Bahnverkehr im ganzen Land weitgehend. Zuerst waren es die Strecken von Rayak durch das Beka'a-Tal nach Homs (Syrien) und der südlichste Abschnitt der Küstenstrecke von Sidon an die israelische Grenze, welche dem Krieg zum Opfer

fielen. Doch auch die schmalspurige Libanon-Bahn Beirut – Rayak – Zabadani (Syien) wurde mehr oder weniger zerstört. Die CEL versuchte alles, um irgendwie zu funktionieren. So fuhr der letzte Personenzug noch bis in die 1990er Jahre hinein, zwischen Beirut und Jbeil. Er bestand jeweils aus einem, gebraucht von der DB (Deutschland) erworbenen Uerdinger Schienenbus, an eine polnische Lok angehängt. Als der Bahnhof Beirut St-Michel nicht mehr angefahren werden konnte, fanden die Fahrten ab der Station Beirut Dora statt. In Richtung Süden verkehrte noch einige Zeit ein Ölzug zur Versorgung eines Kraftwerkes bei Jiyeh, rund 25 km von Beirut entfernt. Es gibt keine echten Stilllegungsdaten dieser letzten Züge, aber etwa Mitte der 1990er Jahre, waren diese zwei letzten Strecken auch ausser Betrieb. Etwa 1989 verkehrte auch der letzte sonntägliche Ausflugszug auf der Schmalspurbahn (1050 mm) von Beirut nach Aley.

Im Mai 2026 hat der libanesische Minister für Verkehr und öffentliche Arbeiten die Bahnstrecke vom Hafen Tripoli, ganz im Norden des Landes, bis El Abboudiyeh, etwa 17 km entfernt zum Wiederaufbau ausgeschrieben. Sobald auch die syrische Regierung den Wiederaufbau der Strecke über die Grenze bis Akkari (Syrien) bewilligt, soll der Zusammenschluss der beiden Staatsbahnen einen Güterkorridor vom libanesischen Hafen Tripoli nach Syrien und von da aus weiter in die Türkei und nach Europa ermöglichen. Die Republik Libanon erhofft sich auf diesem Weg die Entwicklung des Landes voranzutreiben.

After many years of civil war, unrest, and the collapse of state order, the government is slowly beginning to focus on transportation again. To this end, the state-owned company CEL-TCB (Chemins de fer de l'Etat Libanais – Transportts en Commun de Beyrouth et Environelements/Lebanese State Railway and Public Transport Beirut and Surroundings) has been reactivated. With the help of the UN Development Programme, four electric buses and a solar-powered loading-station in Jbeil were able to begin service this spring. Since May 2026, the buses have been running several times a day in both directions. Compared to the previously only privately operated transport options, the buses have the advantage of offering a fixed fare and operating according to a more or less reliable timetable. This service is being used more and more frequently by the population. Around 150,000 passengers per year are expected.

The civil war that raged from 1975 to 1990 largely brought rail service to a halt throughout the country. First, the lines from Rayak through the Bekaa Valley to Homs (Syria) and the southernmost section of the coastal line from Sidon to the Israeli border fell victim to the war. The narrow-gauge Lebanon Railway (Beyrouth – Rayak – Zabadani, Syria) was also more or less destroyed. The Lebanese Railway (CEL) tried everything to keep operating. The last passenger train ran between Beirut and Jbeil until the 1990s. It consisted of a used Uerdinger railbus, acquired from Deutsche Bahn (Germany), coupled to a Polish locomotive. When Beirut St. Michel station could no longer be served, journeys began at Beirut Dora station. For some time, an oil train continued to run southwards to supply a power plant near Jiyeh, about 25 km from Beirut. There are no definitive dates for the closure of these last trains, but by the mid-1990s, these two lines were also out of service. Around 1989, the last Sunday excursion train ran on the narrow-gauge railway (1050 mm) from Beirut to Aley.

In May 2026, the Lebanese Minister of Transport and Public Works put the railway line from the port of Tripoli, in the far north of the country, to El Abboudiyeh, about 17 km away, out

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**

to tender for reconstruction. Once the Syrian government also begins rebuilding the line across the border to Akkari (Syria), the connection of the two national railways is intended to create a freight corridor from the Lebanese port of Tripoli to Syria and from there onward to Turkey and Europe. The Republic of Lebanon hopes that this will promote the country's development.

EUROPA / EUROPE

ALBANIEN/ALBANIA

Zur Zeit (Frühjahr 2026) verkehren gar keine Personenzüge auf dem Netz der HSH. Dies ist auf die zahlreichen Baustellen auf dem Netz zurückzuführen. Selbst der Güterverkehr ist im Moment ausgesetzt. Nur die private Albrail fährt Ölzüge zwischen Fiër und Vlorë, dem südlichsten Abschnitt des Bahnnetzes.

Currently (spring 2026), no passenger trains are running on the HSH network. This is due to the numerous construction sites on the network. Even freight traffic is currently suspended. Only the private company Albrail operates oil trains between Fiër and Vlorë, the southernmost section of the rail network.

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

BRASILien / BRAZIL

Congonhas – Morumbi 31/03/2026

CHINA

Xishanqiao – Taibai 22/04/2026

Gangduhuayuan – Moshuihu Park (Wuhan) 01/05/2026

MEXICO

Lechería – Aeropuerto AIFA Mexico 26/04/2026

TÜRKEI / TURKEY

Arnavutköy Hastane – Halkalı (Metro) 19/06/2026

PERSONENVERKEHR / PASSENGER TRAFFIC WIEDERERÖFFNUNG / REOPENING PLUS

BOLIVIEN

Vila Vila – Aiquile 19/04/2026

TSCHECHIEN / CZECH REPUBLIC

Jeseník – Zlaté Hory 01/04/2026

Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku 16/04/2026

UNGARN / HUNGARY

Godisa – Komló provisorisch/provisorial 25/04/2026

PERSONENVERKEHR / PASSENGER TRAFFIC STILLEGUNG / CLOSURE MINUS

No news

GÜTERVERKEHR / FREIGHT TRAFFIC ERÖFFNUNG / OPENING PLUS

IRAN

Mianeh – Ardabil 10/06/2026

GÜTERVERKEHR / FREIGHT TRAFFIC WIEDERERÖFFNUNG / REOPENING PLUS

FRANKREICH / FRANCE

Dieppe – Arques-la-Bataille 15/04/2026

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