

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

TREN DEL VALLE

Die Provinzen Rio 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 Durchfahrthöhe 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 Rio 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 CRRC in Tangshan (China) 43 dreiteilige Diesellokomotivzüge 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 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.

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.

NACHTRAG / POSTSCRIPT

Der Verkehr nach Campo Quijano wurde nach mehreren Wochen wieder aufgenommen. In der Zwischenzeit wurden einige Reparaturen am Triebwagen vorgenommen. *Traffic to Campo Quijano restarted after a few weeks, there have been some repairs on the railcar.*

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

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

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 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 for a takeover of this service. 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.

BRASIL IEN / BRASIL

CBTU NATAL

Am 12. Juni 2026 wurde im CBTU Vorortsbahnssystem die neue Station Esperança im Westen der Stadt Natal eröffnet. Wie alle Stationen ist auch diese rollstuhlgängig, klimatisiert, mit automatisierten Türen und elektronischer Fahrkartentwertung. 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 nach Jardim Petrópolis sein und befindet sich seit je her 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 der 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 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 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 Jardim Petrópolis and is one of the stations already in use. 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).

Eisenbahnen Railways Ferrovie Ferrocarriles Caminhos de Ferro Chemins de fer Spoorwegen Järnvägar Jernbane GRATIS/FREE/GRATUIT

Nur auf pdf only seulement uniquement

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

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 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).

BELO HORIZONTE

Der Gouverneur von Minas Gerais hat bekanntgegeben, dass ein Fond über BRR5Mia. vorhanden sei, der ursprünglich für eine Autobahnumfahrung um Belo Horizonte reserviert war. Da jedoch die Planung für die Strasse extrem langsam vorwärts geht, will er nach Absprache mit der Interamerikanischen Bank für Entwicklung BID dieses Geld für den Bau der Linien 3 und 4 der zu erweiternden Stadtbahn/Metro verwenden, denn die Planungen für die Erweiterung des Bahnnetzes sind nahezu abgeschlossen. Die neuen Linien werden die Städte Contagem und Betim mit den zentralen Stationen Praça da Estação (Bahnhofplatz) und Savassi verbinden, was dann auch eine gute Verknüpfung mit der bestehenden Bahn ermöglicht.

The governor of Minas Gerais has announced that a fund of BRR5billion is available, originally earmarked for a highway bypass around Belo Horizonte. However, due to the extremely slow progress of the road planning, he intends, in consultation with the Inter-American Development Bank (BID), to use this money for the construction of lines 3 and 4 of the planned city-rail/metro expansion, as the plans for the rail network expansion are nearly complete. The new lines will connect the towns of Contagem and Betim with the central stations Praça da Estação (Station Square) and Savassi, thus providing a good connection with the existing rail network.

TOURISTENZÜGE / TOURIST TRAINS

Die zahlreichen Museums- und Touristenzüge in Brasilien haben mit der Tourismusorganisation Embratur einen Vertrag abgeschlossen, damit die vielen Züge auch ausserhalb des Landes bekannt werden. Man möchte sogar soweit kommen, dass Touristen bereits in ihrem Heimatland die Fahrkarten über Internet oder über Reisebüros kaufen können. Heute sind es etwa 17% aller Reisenden und Besucher, die aus dem Ausland kommen. Mit beteiligt ist auch Abottc (Associação Brasileira de Operadoras de Trens Turísticos e Culturais/ Verband Brasilianischer Betreiber von Touristen- und Kulturzügen. In dieser Organisation sind bereits 17 von rund 20 Bahnen enthalten. Und weitere Neugründungen sind zu erwarten. Vergangenes Jahr beförderten die Züge über 4,5Mio. Passagiere und dies spülte rund BRR4,2Mia. in die Kassen der Gemeinden und Städte, wo diese Züge verkehren. Als Beispiel werden die Einnahmen des Staates Paraná aus der Bahnverbindung Curitiba – Morretes auf jährlich über BRR 300Mio. genannt. In dieser Zahl sind z.B. Einnahmen aus der Mehrwertsteuer, Steuerliche Abzüge für angestelltes Personal und die zahlreichen "kleinen Beträge" aus der Gastronomie, den Souvenirverkäufen usw.

Nur zwei Bahnen (und alle des Nahverkehrs) sind nicht in dieser Initiative enthalten. Es sind die beiden Fernreisezüge Belo Horizonte – Vitória (inklusive Zweigstrecke Desembargador Drumond – Itabira) und São Luis – Parauapebas. Von Ausländern seien die Corcovado Bahn in Rio de Janeiro und der Serra Verde Express Curitiba – Morretes die am häufigsten besuchen Bahnen.

In den genannten Passagierzahlen sind die Einheimischen Reisenden nicht enthalten. Nahezu alle dieser Bahnen befördern auch Menschen, welche entlang der Strecken leben, in der Regel mit einem Rabatt von rund 50%. Nur 2024 gab es eine Schätzung, dass knapp eine Million Personen diese Züge mit den sozialen Tarifen nutzten. Die Bundesregierung in Brasília überlegt ab 2027 den Bahnbetrieben eine Entschädigung für diesen sozialen Dienst auszuschiütten, jeweils abhängig von der Anzahl zu reduzierten ausgegebenen Fahrkarten. Übrigens reisen Behinderte aus Brasilien und dem Ausland immer 50% verbilligt.

Interessant ist zudem eine Initiative eines "ausländischen" Unternehmens (Name wurde leider nicht genannt), welche touristisch orientierte Langstreckenzüge über mehrere Bundesstaaten vorsieht. Genannt wurden Routen aus Minas Gerais nach Rio de Janeiro und São Paulo oder gar bis Curitiba. Eine Entwicklung die zu beobachten ist.

The numerous museum and tourist trains in Brazil have signed an agreement with the tourism organization Embratur to raise awareness of these trains beyond the country's borders. The goal is to eventually allow tourists to purchase tickets online or through travel agencies in their country of origin. Currently, approximately 17% of all travelers and visitors come from abroad. Also involved is Abottc (Associação Brasileira de Operadoras de Trens Turísticos e Culturais/ Association of Brazilian Tourist and Cultural Train Operators). This organization already includes 17 of the approximately 20 railways, and further new companies are expected to join. Last year, the trains carried over 4.5 million passengers, generating around 4.2 billion Brazilian Reais in revenue for the municipalities and cities where they operate. For example, the

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

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

state of Paraná earns over BRR300 million annually from the Curitiba-Morretes railway line. This figure includes, for instance, value-added tax revenue, tax deductions for employees, and numerous small contributions from restaurants, souvenir sales, and so on. Only two railways (and all local services) are not included in this initiative: the two long-distance trains between Belo Horizonte and Vitória (including the branch line Desembargador Drumond – Itabira and São Luís – Parauapebas). The Corcovado Railway in Rio de Janeiro and the Serra Verde Express Curitiba – Morretes are the most frequently used railways by foreigners.

These passenger figures do not include domestic travelers. Nearly all of these railways also transport people who live along the routes, usually with a discount of around 50%. In 2024 alone, it was estimated that almost one million people used these trains with social fares. The federal government in Brasília is considering compensating railway companies for this social service starting in 2027, with the amount depending on the number of discounted tickets issued. Incidentally, disabled people from Brazil and abroad always travel at a 50% discount.

Also of interest is an initiative by a "foreign" company (whose name was unfortunately not mentioned) that envisions tourist-oriented long-distance trains running across several states. Routes from Minas Gerais to Rio de Janeiro were mentioned or even from São Paulo as far as Curitiba. A trend that must be observed.

RIO GRANDE DO NORTE

Viele Bahnstrecken wurden im Zuge der Privatisierungen in den 1990er Jahren einfach aufgegeben. Die Gründe der Konzeptionäre waren vielfältig, so waren die Kosten für die Sanierung der heruntergekommenen Infrastruktur zu hoch, oder man vermutete kein ausreichendes Gütervolumen. Gerade die Strecken im Nordosten wurden fast alle zwischen 1997 und 2010 stillgelegt. Obwohl die Bahntransporte je Tonne rund 50% günstiger waren, als mit dem Lkw, lag die grösste Sorge bei den Kunden, dass das Transportgut extrem lange unterwegs war und man befürchtete durch Entgleisungen grosse Verluste zu erleiden.

Inzwischen fallen immer mehr dieser Strecken zurück an die Bundesregierung oder teilweise an die Bundesstaaten oder Gemeinden. So auch die beiden Bahnstrecken im Staat Rio Grande do Norte von Natal nach Macau (nach Nordwesten) und von Natal nach Nova Cruz (nach Süden, einst zusammenhängend mit der Strecke nach João Pessoa und Recife und weiter. Die ersten Kilometer auf beiden Strecken wurden an die CBTU für die Nahverkehrszüge abgegeben. Deshalb verkehren auf der nördlichen Strecke über 37 km von Natal nach Ceará Mirim und auf der südlichen Strecke über etwas über 40 km von Natal bis Nísia Floresta Personenzüge. Beide weiterführenden Strecken wurden nun aus der Konzessionsmasse von Transnordestina Logística SA an den Bund zurückgegeben. Nun haben sich Fachleute über die 241 km lange Strecke Natal – Ceará Mirim – Lages – Macaú Gedanken gemacht. Unter Abwägung der Kosten, die für den Ausbau der Hauptstrasse anfallen würden, kam man zum Schluss, dass die Sanierung und Wiederinbetriebnahme der Bahn wirtschaftlich sei. Wenn auch die Bevölkerungszahlen relativ tief liegen, so liegen doch einige Gemeinden an der

Strecke, die ausreichend Passagiere für Personenverkehr ergeben würden. Man muss dabei auch sagen, dass die Bahntarife für Passagiere wesentlich unter den Bustarifen liegen. Zudem weist die Busroute Natal – Macaú wenige Fahrten auf, da dies kein Markt für private Busunternehmer ist. Die direkten Busse von Natal nach Mossoró und Fortaleza bedienen die Orte innerhalb Rio Grande do Norte in der Regel nicht. Im Güterverkehr würden die Salztransporte wieder wesentlich preiswerter werden. In Macaú wird im grossen Stil Meersalz gewonnen. Die Bahn könne auch die ganze Region entwickeln, hiess es. Das Transportministerium will nun in Zusammenarbeit mit Privatunternehmen das Projekt weiter verfolgen und man hofft, dass es weitere Strecken geben wird, die auf diese Art wieder in Betrieb genommen werden können. *Many railway lines were simply abandoned during the privatizations of the 1990s. The reasons given by the concession holders were varied; for example, the costs of renovating the dilapidated infrastructure were too high, or they anticipated insufficient freight volume. The lines in the northeast, in particular, were almost all shut down between 1997 and 2010. Although rail transport was around 50% cheaper per ton than truck transport, customers were primarily concerned about extremely long transit times and the risk of significant losses due to derailments.*

Meanwhile, more and more of these lines are reverting to federal ownership, or in some cases, to state or local government. This also applies to the two railway lines in the state of Rio Grande do Norte: one from Natal to Macau (northwest) and the other from Natal to Nova Cruz (south, formerly connected to the line to João Pessoa and Recife, and beyond). The first few kilometers of both lines were transferred to CBTU for local passenger service. Therefore, passenger trains operate on the northern line for over 37 km from Natal to Ceará Mirim and on the southern line for just over 40 km from Natal to Nísia Floresta. Both connecting lines have now been returned to the federal government from the Transnordestina Logística SA concession. Experts have now considered the 241 km long Natal – Ceará Mirim – Lages – Macaú line. After weighing the costs that would be incurred for upgrading the main road, they concluded that refurbishing and reopening the line would be very economical. Although the population figures are relatively low, several communities along the line provide sufficient passenger numbers for passenger service. It should also be noted that train fares for passengers are significantly lower than bus fares. Furthermore, the Natal-Macaú bus route has few services, as it is not a market for private bus companies. Direct buses from Natal to Mossoró and Fortaleza generally do not serve towns within Rio Grande do Norte. Of the freight transport, salt shipments would become considerably cheaper. Sea salt is produced on a large scale in Macaú. The railway could also develop the entire region, was stated. The Ministry of Transport now intends to pursue the project further in cooperation with private companies, and it is hoped that other routes can be reopened in this way.

SERGIPE

Der Staat Sergipe hat nun definitiv die Planung für eine Stadtbahn in die Hände genommen. In erster Linie soll die Bahn von São Cristóvão über Tebaida, Cerâmica und Jabotiana nach 28 km den Hauptbahnhof Aracaju erreichen. Da Aracaju über einen Durchgangsbahnhof verfügt, ist eine 18 km lange

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

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

Fortsetzung nach João Cleofas, Calumbi, Catinguiba und Ibura bis Laranjeiras vorgesehen. Der Staat wird keine Probleme haben, was die rechtlichen Dinge betrifft, denn der bisherige Konzessionär Ferrovia Centro-Atlântica FCA, hat die Bahn durch Sergipe aufgegeben. Die Strecke war bis in die 1990er Jahre Teil des einzigen Bahnkorridors vom Nordosten Brasiliens nach den übrigen Regionen des Landes. Da die Strecke nun an den Bund fiel, hat dieser die Infrastruktur an die Regierung von Sergipe abgetreten. Einzig eine relativ kurze Nebenlinie nach Nossa Senhora do Socorro wird eine Neubaustrecke benötigen. Allerdings wird die Instandsetzung der bestehenden Bahnstrecke sehr umfangreiche Arbeiten benötigen. Obwohl meistens noch Schienen liegen, existieren Schwerpunkte, wo sogar Gebäude mit 2 oder 3 Stockwerken einfach quer übers Geleise gebaut wurden. Die Stadt Aracajú selber hat weite Teile der Strecke durch die Stadt ziemlich eingegengt, da bis ans Gleis Rad- und Fusswege gebaut wurden und an den Kreuzungen mit anderen Strassen wurden die Schienen teilweise rausgerissen. Allerdings stehen an einigen ehemaligen Schiene/Strasse-Kreuzungen noch immer die Warnanlagen!

The state of Sergipe has now definitively taken charge of planning for a light rail system. The primary route is planned to run from São Cristóvão, via Tebaida, Cerâmica, and Jabotiana, reaching the main train station in Aracajú after 28 km. Since Aracajú has a through station, an 18 km extension is planned, running through João Cleofas, Calumbi, Catinguiba, and Ibura to Laranjeiras. The state will face no legal obstacles, as the previous concession holder, Ferrovia Centro-Atlântica FCA, gave the railway line through Sergipe up. Until the 1990s, the line was part of the only rail corridor connecting northeastern Brazil to the rest of the country. With the line now under federal control, the federal government has transferred the infrastructure to the Sergipe state government. Only a relatively short branch line to Nossa Senhora do Socorro will require a new to-be-built line. However, the repair of the existing railway line will require very extensive work. Although rails are mostly still in place, there are areas where buildings with two or three stories have simply been built across the tracks. The city of Aracajú itself has significantly narrowed large sections of the line, as cycle and pedestrian paths have been built right up to the tracks, and at intersections with other roads, the rails have been partially torn out. However, the warning signs are still in place at some former rail/road crossings!

MEXICO

PERSONENZUGSTRECKEN

Am 26.05.2026 wurde in Anwesenheit von Staatspräsidentin Claudia Sheinbaum der planmässige Verkehr zum neuen Internationalen Flughafen Felipe Ángeles aufgenommen. Diese Strecke, die ab México Buenavista die bestehende S-Bahnstrecke bis Lechería mitbenutzt und bei der neuen Station Xaltocan I zum Flughafen führt, eingeweiht worden. Ab Xaltocan II läuft der Bau der Strecke über Tizayuca, Xolox, Empalme del Rey, Parque Industrial Platah und Jagüey de Téllez nach Pachuca auf Hochtoren. Ab dem oben erwähnten Flughafen misst die Strecke bis Pachuca 55,8 km. Zusammen mit der Strecke bis Ciudad de México Buenavista werden es 98 km sein, wofür die Züge rund 80 Minuten benötigen werden. Die Regierung will keine genauen Eröffnungsdaten

für die Zukunft nennen, doch man rechnet fest mit spätestens 2028, denn für den Bau nach Pachuca kann teilweise die alte Bahntrasse wiederverwendet werden. Die grössten Arbeiten sind für die Strassenüber- und unterführungen und die Elektrifizierung der Strecke vorgesehen.

PASSENGER ROUTES

On May 26, 2026, scheduled traffic to the new Felipe Ángeles International Airport began in the presence of President Claudia Sheinbaum. This route, which from México Buenavista uses the existing S-Bahn line to Lechería and leads to the airport from the new Xaltocan I station. From Xaltocan II, construction of the route via Tizayuca, Xolox, Empalme del Rey, Parque Industrial Platah and Jagüey de Téllez to Pachuca is in full swing. From the airport mentioned above, the distance to Pachuca is 55.8 km. Together with the route to Ciudad de México Buenavista, it will be 98 km and train journeys will take around 80 minutes.

The government does not want to give exact opening dates for the future, but it is expected to be 2028 at the latest, because the old railway line can be partially reused for construction to Pachuca. The biggest work is planned for the overpasses and underpasses for many roads and the electrification of the line.

ECUADOR

ENTWICKLUNG / DEVELOPMENT IBARRA

Anfang Juli 2026 wurden Wagen des Tren Panorámico auf Tiefladern von Quito nach Ibarra überführt. Sie sollen im "Tren del Tayta Imbabura" zwischen Ibarra und Salinas eingesetzt werden. Es wird schon Werbung für diese Fahrten gemacht, allerdings noch ohne präzises Datum.

At the beginning of July 2026, coaches from the Tren Panorámico were transferred by road from Quito to Ibarra using low-loaders. They are to be used in the "Tren del Tayta Imbabura" between Ibarra and Salinas. These trips are already being advertised, but there is still no precise date.

ENTWICKLUNG / DEVELOPMENT RIOBAMBA

In Riobamba wurde eine Körperschaft geschaffen um den Betrieb der Bahnstrecken von Riobamba aus nach Urbina (31 km nach Norden) und südwärts nach Colta und Guamote wieder zu beeiben. Eine Verbindung mit dem Betrieb von Alausí scheint nicht realisierbar, denn bei der Naturkatastrophe mit schwerem Erdbeben bei Alausí am 26.03.2023 wurde die Strecke zerstört.

In Riobamba, a corporation was set up to operate the railway lines from Riobamba to Urbina (31 km to the north) and south to Colta and Guamote. A connection with the Alausí operation does not seem to be feasible, because the route was destroyed during the natural disaster with a severe landslide near Alausí on March 26, 2023.

COSTA RICA

AUSBAU / CONSTRUCTION: S-BAHN SAN JOSÉ

Nach einer langen Debatte im Parlament von Costa Rica wurde der Bau einer elektrischen Stadtbahn mit 56 Stimmen beschlossen. Nötig wären 38 Stimmen gewesen. Dass die Stadtbahn gebaut werden muss, war schon lange klar, doch diesmal mussten auch die Kredite über US\$800Mio. miteinbezogen werden. Nun werden von der Zentralamerikanischen Bank für Wirtschaftliche Integration US\$550Mio. bereitge-

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

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

stellt. Die Europäische Investmentbank folgt mit US\$250Mio. Das Transportministerium stellt jedoch auch US\$26,5Mio. und aus dem grünen Klimafonds kommen US\$21,3Mio. als nicht rückzahlbarer Beitrag.

Das Projekt "Tren Rápido de Pasajeros" umfasst den Bau von 2 doppelspurigen, elektrifizierten Strecken mit einer Gesamtlänge von 52 km. Die Linie 1 wird von Paraíso de Cartago zur Estación Atlántico in San José und Linie 2 beginnt in der Estación Atlántico und wird bis Alajuela Centro reichen. 26 neue Stationen werden gebaut und 4 bestehende werden saniert. 29 Brücken werden rekonstruiert und 14 elektrische Unterwerke werden gebaut. Desweiteren wird eine Betriebszentrale errichtet, alle verbleibenden Bahnübergänge werden automatische Schranken bekommen. 28 elektrische Triebwagenzüge (EMU) mit einem Fassungsvermögen von mindestens 300 Passagieren je Zug werden bestellt.

2027 sollen fast alle Ausschreibungen erfolgen und Baubeginn soll spätestens Ende 2028 sein.

After a lengthy debate in the Costa Rican parliament, the construction of an electric light rail system was approved by a vote of 56. Only 38 votes were needed. The need for the light rail system had been clear for some time, but this time the loan of US\$800 million also had to be taken into account. The Central American Bank for Economic Integration is now providing US\$550million. The European Investment Bank is contributing US\$250million. The Ministry of Transportation is also providing US\$26.5million, and the Green Climate Fund is contributing US\$21.3million as a non-repayable grant.

The "Tren Rápido de Pasajeros" (Passenger Rapid Train) project involves the construction of two double-track, electrified lines with a total length of 52 km. Line 1 will run from Paraíso de Cartago to the Estación Atlántico (Atlantic Station) in San José, and Line 2 will begin at the Estación Atlántico and extend to Alajuela Centro. 26 new stations will be built and 4 existing ones will be renovated. 29 bridges will be reconstructed and 14 electrical substations will be built. Furthermore, an operations center will be built, and all remaining level crossings will be equipped with automatic barriers. 28 electric multiple units (EMUs) with a capacity of at least 300 passengers each will be ordered.

Almost all tenders are expected to be issued in 2027, and construction is scheduled to begin no later than the end of 2028.

AFRIKA / AFRICA

TUNESIEN / TUNISIA

TRAM SFAX

In einer Fragestunde der Regierung wollte die Abgeordnete Fatma Mseddi wissen, was mit dem Projekt der Strassenbahn in Sfax los ist, denn man findet dieses nicht im Haushalt der Republik 2027. In den Haushalten 2025 und 2026 waren Beträge vorgesehen. Die Regierung betonte, dass das Projekt zu denjenigen gehört, die auch die Unterstützung des Präsidenten genießen, also vordringlich. Dass keine neuen Ausgaben enthalten sind, liegt daran, dass mit den vorhandenen Mitteln weiter an der Detailprojektierung gearbeitet werde. Ebenso laufen die Grundstückskäufe oder es werden Enteignungen vorgenommen. Die Verlegung von unterirdischen Versorgungsleitungen läuft nicht so schnell, wie vorgesehen, da die Stadt diese vorerst nur bei anstehenden Strassenbauarbeiten ausführt. Das ganze Strassennetz der Stadt wird über

die kommenden Jahre saniert. Sobald die Detailplanung für die Strassenbahn beendet ist, werden die internationalen Ausschreibungen vorgenommen. Der Bau der Strassenbahn gehört auch zu den Projekten zur Verbesserung der Umwelt, einem von der tunesischen Regierung verfolgten Ziel.

S-BAHN SAHEL, SOUSSE – MONASTIR – MAHDIA

Der Doppelspurausbau zwischen Moknine und Mahdia hat begonnen. Somit wäre dann die ganze Strecke ab Sousse bis Mahdia auf Doppelspur. Die Bauzeit wird mit etwa 2 Jahren angegeben, da teilweise das Planungs bereits existiert und bei einigen Haltestellen der zweite Bahnsteig bereits gebaut wurde. Somit würde über 30 Jahre nach der Inbetriebnahme der elektrischen Bahn der Endausbau endlich abgeschlossen.

Um nach Abschluss des Doppelspurausbau über die ganze Strecke einen 30 bis 40 Minuten Takt (zu Hauptverkehrszeiten sogar 20 Minuten-Takt) möglich ist, wurden Anfang Juni 2026 bei CRRC (China) 5 zusätzliche Kompositionen zu je 4 Wagen bestellt. Die neuen Züge sollen jenen von Hyundai Südkorea ähnlich sein. Um einen gewissen Qualitätsstandard zu garantieren, sollen mehrmals Ingenieure der SNCFT in China die Produktion kontrollieren. Nach den schlechten Erfahrungen mit chinesischen Fahrzeugen, ist dies gerechtfertigt.

REGION KASSERINE

Endlich geht es vorwärts mit den Bahnstrecken in der Region von Kasserine, die lange Zeit vom Staat zu wenig berücksichtigt wurde. Mit einem Kredit über € 160Mio, von der Europäischen Bank für Entwicklung BERD und einem Zuschuss von € 25Mio. der tunesischen Regierung wird die Strecke Kalâa Khasba – Haïdra – Foussana – Kasserine fertig saniert. In den vergangenen Jahren wurden mehrfach einzelne Abschnitte repariert, damit wenigstens der Güterverkehr funktionieren konnte. Voraussichtlich Ende 2027 sollte ein Personenzug Tunis – Kasserine verkehren können.

Im oben erwähnten Geldbetrag sind jedoch auch detaillierte Planungen zum Wiederaufbau der einstigen "Sahel-Strecke" Kalâa Seghira – Aïn Ghrasésia – Menzel M'Hiri – Umfahrung um den Stausee von Sidi Sâad – Djilma – Sbeitla – Kasserine enthalten. Schwierigkeiten wird die Einbindung dieser Strecke in den Bahnhof Kalâa Seghira bereiten, da der Bahnhof beim Ausbau der Strecken Tunis – Sfax und Kâala Seghira – Sousse ohne Rücksicht auf die Strecke nach Kasserine umgebaut wurde. Die Umfahrung des Stausees von Sidi Saad, welcher zur Stilllegung der Strecke führte, erfordert geologische Untersuchungen und die Strecke muss wohl stellenweise in Hanglage verlegt werden. Die übrigen Abschnitte weisen keine grossen Schwierigkeiten auf und meistens liegen die Geleise noch. Zwischen Kasserine und Sbeitla verkehren sehr selten und nur bei Bedarf Güterzüge. Die wirtschaftliche Produktion entlang dieser Strecke hat sich in den Jahren ihrer Stilllegung besonders bei der Landwirtschaft stark verändert. Während früher Alfa-Alfa-Gras das wichtigste Gut war, fallen heute auch Olivenöl, Getreide und Obst an. Umgekehrt existiert die Nachfrage nach Maschinen, Düngemittel und Baumaterial.

VANDALISMUS EXTREM

Die SNCFT unterliegen aktuell einer Welle von Vandalismus von bisher unbekannten Ausmassen. Am 12., 14. und 18. Mai, 05. Juni, 06. und 18. Juli wurden in den Gemeindegebieten von Ben Arous, Bir Kassa und Naâssen, alle im Grossraum Tunis, zahlreiche Kilometer Kupferleitungen gestohlen. Damit

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

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

wurden Signale und Bahnschranken ausser Betrieb gesetzt. Das Resultat nötigte die Bahn seit dem 23. Juli den fahrplanmässigen Betrieb aller Personenzüge im Fernverkehr und im S-Bahnverkehr einzustellen. Denn die SNCFT muss zuerst die notwendigen Kabel bestellen und dann wieder montieren. Die Kosten belaufen sich auf viele Millionen Euro. Eine genaue Zahl konnte noch nicht genannt werden. Da der Güterverkehr und vereinzelte Personenzüge verkehren, um die Grundversorgung, wenn auch nicht nach Fahrplan, sicherzustellen, sind die Strassenbenutzer aufgerufen worden, an Bahnübergängen besonders vorsichtig zu sein, da sich jederzeit ein Zug nähern kann. Das Personal der Bahn wurde auf die Strecken geschickt, um bereits Vorarbeiten für die neue Montage von Kabeln zu leisten, damit diese nach Erhalt sofort installiert werden können. Im Weiteren wurde bei den zuständigen Gerichten Klage gegen Unbekannt eingereicht. Wie lange der Verkehrsunterbruch dauern wird konnte gemäss lokaler Presse noch nicht gesagt werden.

BAHNVERKEHR ZURÜCK / TRAIN TRAFFIC IS BACK

Am 29. Juli nahmen die meisten Züge den Verkehr wieder auf.
July 29, most trains have been reinstated.

TRAM SFAX

During a government question period, MP Fatma Mseddi inquired about the status of the Sfax tram project, as it was not included in the 2027 national budget. Funding had been allocated in the 2025 and 2026 budgets. The government emphasized that the project is among those with presidential support and is therefore a priority. The reason no new expenditures were included is that the existing funds are being used to further develop the detailed design. Land purchases and expropriations are also underway. The installation of underground utility lines is not progressing as quickly as planned, as the city is currently only carrying this out in conjunction with upcoming road construction projects. The entire city road network will be renovated over the coming years. International tenders will be issued as soon as the detailed planning for the tram is complete. The tram construction is also part of the environmental improvement projects, a goal pursued by the Tunisian government.

S-BAHN SAHEL, SOUSSE – MONASTIR – MAHDIA

Double-tracking between Moknine and Mahdia has begun. This will complete the entire line from Sousse to Mahdia with double track. Construction is expected to take approximately two years, as some planning is already complete and the second platform has already been built at some stations. This will finally complete the final phase of the electric railway's expansion, more than 30 years after its initial commissioning. To ensure a 30- to 40-minute frequency (even 20-minute frequency during peak hours) along the entire line after double-tracking is finished, five additional four-car train sets were ordered from CRRC (China) in early June 2026. The new trains are expected to be similar to those manufactured by Hyundai South Korea. To guarantee a certain quality standard, engineers from SNCFT will conduct several production inspections in China. Given the negative experiences with Chinese-made vehicles, this is justified. To provide a certain level of quality, engineers from SNCFT will inspect the production process on several occasions.

KASSERINE REGION

Finally, progress is being made on the railway lines in the Kasserine region, which has long been neglected by the state. With a €160million loan from the European Bank for Development (EBRD) and a €25 million grant from the Tunisian government, the Kalâa Khasba – Haïdra – Foussana – Kasserine line will be fully renovated. In recent years, individual sections have been repaired several times to at least allow freight traffic to continue. A passenger train between Tunis and Kasserine is expected to be running by the end of 2027.

The aforementioned sum also includes detailed plans for the reconstruction of the former "Sahel Line": Kalâa Seghira – Aïn Ghrasésia – Menzel M'Hiri – bypass around the Sidi Sâad reservoir – Djilma – Sbeitla – Kasserine. Integrating this line into Kalâa Seghira station will present difficulties, as the station was rebuilt during the expansion of the Tunis–Sfax and Kalâa Seghira–Sousse lines without regard for the Kasserine line. Bypassing the Sidi Saad reservoir, which led to the line's closure, requires geological surveys, and the track will likely need to be rerouted along slopes in some sections. The remaining sections do not present major difficulties, and the tracks are mostly still in place. Freight trains run very infrequently between Kasserine and Sbeitla, and only on demand. Economic activity along this line has changed dramatically since its closure, particularly in agriculture. While alpha-alpha grass was once the most important commodity, olive oil, grain, and fruit are now also produced. There is a demand for machinery, fertilizers, and building materials to be transported to this region.

EXTREME VANDALISM

The SNCFT is currently experiencing a wave of vandalism of unprecedented proportions. On May 12, 14, and 18, June 5, and July 6 and 18, numerous kilometers of copper cables were stolen in the municipalities of Ben Arous, Bir Kassa, and Naâssen, all in the greater Tunis area. This rendered signals and level crossing gates inoperable. As a result, the railway company SNCFT has had to suspend scheduled passenger service for all long-distance and suburban trains since July 23. The company has first to order and then reinstall the necessary cables. The costs amount to many millions of euros, though an exact figure has not yet been determined. Since freight and some passenger trains are still operating to ensure basic services, albeit not according to schedule, road users have been urged to exercise particular attention at level crossings, as a train could approach at any time. Railway personnel have been dispatched to the tracks to begin preparatory work for the new cable installation, so that the cables can be installed immediately upon arrival. Furthermore, legal action has been taken in the relevant courts.

SENEGAL

NORMALSPURBAHN

Der Weiterbau der normalspurigen S-Bahn Dakar Gare - Diamniadio zum Internationalen Flughafen Blaise-Diagne de Diass hat endlich begonnen. Beschlossen wurde auch diese Strecke über den Flughafen hinaus bis nach Thiès zu bauen, um auf diese Art ein echtes regionales Nahverkehrssystem zu bekommen. Zu einem späteren, aber nicht genannten, Zeitpunkt soll die Normalspur bis zur Stadt Tambacounda, 485 km

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

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

ab Dakar reichen. Dies ist im Plan "Sénégal 2050" so vorgesehen.

Unterdessen ist man dabei die Meterspurstrecke nach Tambacounda zu sanieren und diese Arbeiten sollen, so die senegalesische Presse, schon weit fortgeschritten sein.

In Thiès unternimmt man auch Schritte zu mehr Sicherheit für die Stadt. Alle 3 Schrankenposten, wovon die meisten ohnehin nicht mehr funktionieren, erhalten ganz neue automatische Bahnschranken. Das angewandte System kommt ohne Elektrokabel aus, denn jede Schranke wird über ein Solar-system mit Batterie versorgt und die Lokomotiven werden mit GPS ausgerüstet, über welche der Impuls zur Senkung bzw. Hebung der Schlagbäume gegeben wird. Zudem bekommt der Lokführer eine Rückmeldung von jeder Schrankenanlage über deren Betriebszustand. Diese Anlagen werden zu 100% durch die Polytechnische Schule von Thiès hergestellt. Nebst den oben genannten Posten werden auch jene von Dangote, Pout und Kilometer 50 erhalten diese Installationen. Sollte sich das System langfristig bewähren, sollen alle Bahnübergänge in Senegal damit ausgerüstet werden und man hofft dies dann auch exportieren zu können.

STANDARD GAUGE RAILWAY

Construction of the standard-gauge commuter rail line from Dakar Gare to Diamniadio, further to Blaise-Diagne de Diass International Airport, has finally begun. It has also been decided to extend this line beyond the airport to Thiès, creating a genuine regional public transport system. At a later, unspecified date, the standard gauge line is planned to reach the city of Tambacounda, 485 km from Dakar. This is outlined in the "Sénégal 2050" plan.

Meanwhile, the meter-gauge line to Tambacounda is being renovated, and according to the Senegalese press, this work is already well advanced.

In Thiès, measures are also being taken to improve safety for the city. All three level crossings, most of which are no longer functional, are being replaced with brand-new automatic barriers. The system operates without electrical cables, as each barrier is powered by a solar-powered battery system, and the locomotives are equipped with GPS to control the raising and lowering of the barriers. The train driver also receives feedback from each barrier system regarding its operational status. These systems are manufactured entirely by the Polytechnic School of Thiès. In addition to the crossings mentioned above, those at Dangote, Pout, and Kilometer 50 will also be equipped with these systems. If the system proves successful in the long term, the plan is to equip all level crossings in Senegal with it and to export the technology.

TANZANIA

NORMALSPUR / STANDARD GAUGE RAILWAY

Die normalspurige Strecke Dar-es-Salaam – Morogoro – Dodoma befindet sich nun im Vollbetrieb. Die ganze Strecke von rund 450 km Länge wird je nach Zug in 3Std.15Min. bis 4 Std. zurückgelegt. Im Vergleich dazu, die Meterspurstrecke, die noch immer bedient wird, aber deren wenige wöchentlichen Züge für 465 km rund 14 Std. benötigen. Auf der Normalspurstrecke verkehren meistens 5 Züge je Tag und Richtung. Der schnellste und teuerste Zug wird Royal Express genannt. Er bietet verschiedene Dienste für die Passagiere, die in den anderen Zügen nicht erhältlich sind. Dieser Zug hat

meistens auch noch einzelne Plätze frei, während die anderen, preiswerteren Züge über längere Zeit ausgebucht sind. Dies beweist, dass die Investitionen in eine moderne Bahn gerechtfertigt waren.

The standard gauge line Dar-es-Salaam – Morogoro – Dodoma is now in full operation. Depending on the train, the entire route of around 450 km takes 3 hr15 min up to 4 hours. In comparison, the meter gauge line, which is still served, but whose few weekly trains take around 14 hours for 465 km. There are usually 5 trains per day and direction on the standard gauge line. The fastest and most expensive train is called Royal Express. It offers various services to the passengers that are not available on the other trains. This train usually has a few seats available, while the other, cheaper trains are fully booked for a long time. This proves that the investments in a modern railway were justified.

UGANDA

UGANDA RAILWAYS CORPORATION

Im Frühjahr 2026 hat die Ugandische Eisenbahn URC den Güterverkehr auf der fertig sanierten 277 km langen Strecke Tororo – Kumi – Soroti – Lira wieder aufgenommen. Gleichzeitig begannen die Sanierungsarbeiten auf dem 101 Km langen Abschnitt Lira – Gulu. Parallel dazu werden die Bahnhöfe zwischen Tororo und Gulu auch für den Personenverkehr, mit Bahnsteigen, Warteräumen und Fahrkartenschaltern ergänzt. Desweiteren hat die Direktion der Bahn betont, dass nach Erreichen der Stadt Gulu auch der 125 km lange Abschnitt bis Pakwach East wieder aufgebaut wird. In Pakwach besteht die Möglichkeit Waren auf der Strasse über die nahe liegende Grenze in die Demokratische Republik Kongo weiter zu transportieren. Von Gulu besteht eine grosse Nachfrage nach Transportmöglichkeiten nach Nimule und Juba im Südsudan.

RAUM KAMPALA

In den Gemeinden Kampala, Wakiso und Mukono werden die handbedienten Bahnschranken durch automatische Schrankenanlagen und Lichtsignale neuester Generation ersetzt.

UGANDA RAILWAYS CORPORATION

In spring 2026, Uganda Railway (URC) resumed freight service on the fully renovated 277 km Tororo – Kumi – Soroti – Lira line. Simultaneously, renovation work began on the 101 km Lira – Gulu section. At the same time, the stations between Tororo and Gulu are being upgraded for passenger service, with platforms, waiting rooms, and ticket offices.

Furthermore, the railway management has emphasized that once the line reaches Gulu, the 125 km section to Pakwach East will also be rebuilt. In Pakwach, goods can be transported by road across the nearby border into the Democratic Republic of Congo. From Gulu, there is significant demand for transport freight to Nimule and Juba in South Sudan.

KAMPALA REGION

In the municipalities of Kampala, Wakiso and Mukono, the manually operated railway barriers are being replaced by automatic barrier systems and light signals of the latest generation.

ANGOLA

CFL

Am 11.07.2026 fand die offizielle Eröffnung der neuen Bahnstrecke zum Flughafen Luanda statt. Die Strecke wurde zu diesem Zeitpunkt bereits von einem modernen Triebwagen

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

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

bedient. Doch am besagten Datum kamen die beteiligten Bauunternehmen, zahlreiche Politiker aus der Regierung und aus den anliegenden Gemeinden, sowie das ganze Direktorium der Caminhos de Ferro de Angola CFA und der Verwaltung der Abteilung der Bahn in Luanda (CFA-Luanda) zusammen. Peinlich war, dass ausgerechnet die offizielle Fahrt einige Probleme aufwies. Es lag daran, dass in der Nacht zuvor mehrere Kabelleitungen von Vandalen gestohlen wurden, weshalb die automatischen Bahnschranken und Signale nicht funktionierten. Zum Glück konnten rechtzeitig genug Angestellte der CFA aufgebeten werden, welche den Verkehr auf der ganzen Strecke örtlich überwachten. Viele der offiziellen Gäste grüssten und dankten dem anwesenden Personal.

Die neue Strecke beginnt am neuen Bahnhof Bungo, wo Nahverkehrszüge und Fernzüge beginnen und enden und zahlreiche Buslinien über diesen Bahnhof verkehren. Bungo ist auch der Hauptbahnhof der angolanischen Hauptstadt. Die neue Strecke ist etwa 40 km lang. Leider wurden keine technische Details genannt. Sie folgt erst über fast 30 km der bestehenden Hauptstrecke, bzw. sie nutzt diese mit, bis vor die Station Ilha und zweigt dann zum neuen Flughafen Dr. António Agostinho Neto International Airport (AIAAN) in der Gemeinde Bom Jesus ab. Dieser Flughafen ersetzt seit März 2026 den alten Flughafen, der sich fast im Stadtzentrum befand. Zur Zeit verkehren zwei tägliche Triebwagenpaare in 69 Minuten über diese Verbindung.

Die Strecke weiter ins Inland wird zur Zeit wie folgt bedient:
Luanda – Luinha 2 wöchentliche Mixto-Züge für Güter- und Personenverkehr

Luanda – Malanje 1 wöchentlicher Güterzug

CFM

Die Caminho-de-Ferro de Moçâmedes (CFM), in der südlichen Provinz Namibe, hat eine Expresszug-Verbindung (Comboio Expresso) zwischen Lubango und Menongue über 504 km eingeführt. Leider konnten die Fahrpläne dafür nicht in Erfahrung gebracht werden. Die Bahn teilte nur mit, dass der Zug jeden Donnerstag Lubango verlässt und die Fahrkarten spätestens am Tag davor gelöst werden müssen. Es handelt sich um einen Triebwagenzug, weshalb die Platzzahl beschränkt ist. In der 2. Klasse sind 7'500 und in der 1. Klasse 9'000 Kwanzas (1'000 Kwanzas = ca. 1 €) zu bezahlen.

CFL and CFM

On July 11, 2026, the official opening of the new railway line to Luanda Airport took place. The line was already being served by a modern raicar at that time. However, on that date, the construction companies involved, numerous politicians from the government and the surrounding communities, as well as the entire board of directors of Caminhos de Ferro de Angola (CFA) and the administration of the Luanda railway division (CFA-Luanda) were present.

It was somewhat embarrassing that the official journey itself encountered some problems. This was due to several cable lines being stolen by vandals the night before, which caused the automatic level crossing barriers and signals to malfunction. Fortunately, enough CFA employees were able to be called in time to monitor traffic along the entire route. Many of the official guests greeted and thanked the present staff.

The new line begins at Bungo station, where local and long-distance trains start and end, and numerous bus lines operate from this station. Bungo is also the main train station of the

Angolan capital. The new line is approximately 40 km long. Unfortunately, no technical details were provided. It follows initially, or rather shares, the existing main line for almost 30 km until just before Ilha station, before branching off to the new Dr. António Agostinho Neto International Airport (AIAAN) in the municipality of Bom Jesus. This airport has replaced the old airport, which was located almost in the city center, since March 2026. Currently, two pairs of trains operate daily on this route, completing the journey in 69 minutes.

*The railway further to the Hinterland is operating as following:
Luanda – Luinha 2 mixed freight passenger trains weekly
Luanda – Malanje one weekly freight train*

FAHRPLAN / TIMETABLE BUNGO - AIRPORT

Täglich / daily

Bungo ab/dep. 06.00 14.00

Airport ab/dep. 08.30 16.40

CFM

The Caminho-de-Ferro de Moçâmedes (CFM), in the southern province of Namibe, operates an express train service (Comboio Expresso) between Lubango and Menongue, covering a distance of 504 km. Unfortunately, the timetables could not be obtained. The railway company only stated that the train departs Lubango every Thursday and that tickets must be purchased no later than the day before. It is a multiple-unit train, so seating is limited. In 2nd class there are 7,500 Kwanzas and in 1st class 9,000 Kwanzas (1,000 Kwanzas = approx. €1).

CFB

Caminho de ferro de Benguela CFB (die bekannte Benguelabahn) verfügt nun über einen guten regelmässigen Personenverkehr. Entlang der Küste, zwischen den Städten Lobito und Benguela verkehren Montag bis Freitag 5 Zugpaare, jeweils in jeder Richtung früh 2, mittags 1 und abends 2 Zugpaare.

Über die ganze 1292 km lange Strecke Lobito – Luau (Grenze zur Demokratischen Republik Kongo) verkehrt 5 Mal in der Woche ein Personenzug und ein sechster Zug für Personen- und Güterverkehr mit Halt an allen Stationen.

Zwischen Lobito und Luena (976 km) verkehrt ein wöchentlicher Personenzug, der die Strecke in 26 Stunden zurücklegt. Rund um Huambo, nach Caála und Catchiungo verkehren Lokalzüge mehrmals je Woche.

CFB

Caminho de ferro de Benguela CFB (the well-known Benguela Railway) now has good regular passenger traffic. Along the coast, between the cities of Lobito and Benguela, 5 pairs of trains run Monday to Friday, 2 pairs of trains in each direction in the morning, 1 at midday and 2 pairs in the evening.

A passenger train runs five times a week along the entire 1292 km long Lobito – Luau route (border with the Democratic Republic of Congo) and a sixth train is for passenger and freight traffic with stops at all stations.

There is a weekly passenger train Lobito - Luena (976 km), which covers the route in 26 hours. Local trains run several times a week around Huambo, to Caála and Catchiungo.

NAHER OSTEN / NEAR EAST

SYRIEN / SYRIA

WIEDERAUFBAU

Der verheerende 13 Jahre dauernde Krieg in Syrien hat Schäden von US\$216 Milliarden verursacht. Dies gilt nur für die

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

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

staatliche Infrastruktur wie Strassen, Eisenbahnen, Schulen, Krankenhäusern Wasser-, Abwasser- und Stromversorgung. Diese Schätzungen der Weltbank geben 48% dieser Schäden alleine für den Transportsektor an. Vom rund 2800 km langen Netz der Staatsbahn CFS (Chemins de fer de Syrie) sind zur Zeit nur 1052 km in Betrieb. Doch auch dies nicht ohne Probleme. So benötigt der Personenzug Aleppo – Damascus 5 bis 6 Stunden, da die mögliche Höchstgeschwindigkeit bei 90 km/h liegt, anstelle der vormals 120 km/h. Es fehlt an Lokomotiven, Personen- und Güterwagen. Dementsprechend findet aktuell wenig Verkehr statt. Nebst dem erwähnten Personenzug, verkehren noch einige wenige an der Küste von Latakia nach Tartous, sowie regelmässig ein Zug für den Phosphattransport über 290 km von Homs nach Tartous.

RECONSTRUCTION

The devastating 13-year war in Syria has caused damages for over US\$216 billion. This figure only covers state infrastructure such as roads, railways, schools, hospitals, water, sewage and electric supply. World Bank estimates indicate that 48% of this damage is attributable to the transportation sector alone. Of the approximately 2,800 km long network of the state railway CFS (Chemins de fer de Syrie), only 1,052 km are currently operational. Even this is not without some problems. For example, the passenger train from Aleppo to Damascus takes 5 to 6 hours because the maximum speed is now limited to 90 km/h, down from the previous 120 km/h. There is a shortage of locomotives, passenger cars, and freight cars. Consequently, there is currently very little traffic. Besides the aforementioned passenger-train, a few more operate along the coast from Latakia to Tartous, as well as a regular train for phosphate transport over 290 km from Homs to Tartous.

VEREINIGTE ARABISCHE EMIRATE

PERSONENVERKEHR

Etihad Rail hat am 30. Juni 2026 den Personenverkehr zwischen Abu Dhabi (am persischen Golf) und Fujairah (am indischen Ozean) aufgenommen. Es verkehren die meisten Tage der Woche drei Zupaare. Ab Abu Dhabi jeweils um 08.19, 14.47 und 18.39; ab Fujairah 05.34, 10.59 und 17.28. Die Fahrzeit beträgt 1Std.45 Min.

Es waren jedoch nicht die ersten Züge, welche Personen transportierten. Nach dem Angriff der USA auf den Iran, als im Luftraum der Emirate ein Flugverbot bestand, fuhren die ersten Züge. Zur Evakuierung von gestrandeten Personen transportierte die Bahn mehrere tausend Personen nach Fujairah, da diese Stadt am indischen Ozean den Flughafen in Betrieb halten konnte.

Noch verkehren die oben aufgeführten Züge ohne Zwischenhalte, denn einige Bahnhöfe sind noch nicht ganz fertig ausgerüstet, so in Dubai City und anderen Städten. Ende November 2026 soll die Zweigstrecke Madinat Zayed – Liwa (Shah) in Betrieb genommen werden. Weitere Strecken sollen nach und nach etwa alle 3 bis 6 Monate in Betrieb genommen werden.

UNITED ARAB EMIRATES

PASSENGER TRANSPORT

Etihad Rail launched passenger service between Abu Dhabi (on the Persian Gulf) and Fujairah (on the Indian Ocean) on June 30, 2026. Three train pairs operate most days of the week. Departures from Abu Dhabi are at 08:19, 14:47, and 18:39; departures from Fujairah are at 05:34, 10:59, and 17:28. The journey time is 1 hour and 45 minutes.

However, these were not the first trains to transport passengers. Following the US attack on Iran, when a no-fly zone was imposed over the UAE's airspace, the railway transported several thousand people to Fujairah to evacuate stranded passengers, as this city on the Indian Ocean was able to keep its airport operational.

Currently, the trains listed above operate without intermediate stops, as some stations, such as Dubai City and other cities, are not yet fully equipped. The Madinat Zayed – Liwa (Shah) branch line is scheduled to open at the end of November 2026. Further lines are to be opened gradually, approximately every 3 to 6 months.

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

ANGOLA

Bungo – Aeroporto de Luanda 01/07/2026

BRASILIEN / BRAZIL

Calçada (Salvador) – Lobato 0170572026

MEXICO

Cd. de México Buenavista - Xaltocan II 26/04/2026

Cd. de México – Aeropuerto Felipe Ángeles AIFA 26/04/2026

VEREINIGTE ARABISCHE EMIRATE/U.ARAB EMIRATES

Abu Dhabi – Fujairah 30/06/2026

Madinat Zayed – Shah (Liwa) ca. 30/09/2026

PERSONENVERKEHR / PASSENGER TRAFFIC WIEDERERÖFFNUNG / REOPENING PLUS

ECUADOR

Ibarra – Salinas noch 2026/still in 2026

UNGARN / HUNGARY

Godisa – Komló provisorisch/provisorial 25/04/2026

TSCHECHIEN / CZECH REPUBLIC

Vraňany – Lužec nad Vltavou Saisonal/seasonal 27/06/2026

Protivec – Bočov Saisonal/seasonal 06/06/2026

PERSONENVERKEHR / PASSENGER TRAFFIC STILLEGUNG / CLOSURE MINUS

No news

GÜTERVERKEHR / FREIGHT TRAFFIC ERÖFFNUNG / OPENING PLUS

No news

GÜTERVERKEHR / FREIGHT TRAFFIC WIEDERERÖFFNUNG / REOPENING PLUS

UGANDA

Tororo – Lira Frühjahr/Spring 2026

GÜTERVERKEHR / FREIGHT TRAFFIC STILLEGUNG / CLOSURES MINUS

INTERNATIONAL

Pechory (EE) – Pskov (RUS) 01/07/2026

Rězekne (LV) – Pytalovo (RUS) 01/07/2026

Eisenbahnen Railways Ferrovie Ferrocarriles Caminhos de Ferro Chemins de fer Spoorwegen Järnvägar Jernbane GRATIS/FREE/GRATUIT

Nur auf pdf only seulement uniquement

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

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

LETZTE MELDUNGEN / LAST NEWS

BOLIVIEN / BOLIVIA

Ferroviana Andina, Betreiber des Andennetzes, ist dabei die Strecke von Vila Vila nach Cochabamba zu reparieren. Somit scheint klar, dass in absehbarer Zeit der Schienenbus Aiquile – Vila Vila weiter bis Cochabamba verkehren wird.

Ferroviana Andina, operator of the Andean network, is in the process of repairing the route from Vila Vila to Cochabamba. It therefore seems clear that the Aiquile – Vila Vila rail bus will continue to run to Cochabamba in the foreseeable future.

URUGUAY: TRIEBWAGEN / RAILCARS

Die Staatsbahn AFE hat mit der Firma Benito Roggio Transporte SA einen Vertrag über die Sanierung von 8 Fiat-Triebwagen (ex-Schweden) geschlossen. Man will damit regulären Personenverkehr betreiben. Nachdem für die Strecke Tacuarembó Rivera maximal 2 Triebwagen benötigt werden, kann es sein, dass mit den übrigen Triebwagen ein Nahverkehr ab Montevideo gefahren wird. Wir verfolgen die Entwicklung.

The state railway AFE has signed a contract with Benito Roggio Transporte SA for the refurbishment of eight Fiat railcars (ex-Sweden). The plan is to operate regular passenger services. Since a maximum of two railcars are needed for the Tacuarembó – Rivera line, it is possible that the remaining units will be used for local services from Montevideo. We are monitoring the situation.

ARGENTINA: CAÑUELAS – LOBOS

Seit 16 Monaten verkehren keine Züge mehr auf der Strecke Cañuelas – Uribelarrea – Empalme Lobos – Lobos. Die Strecke ist das südliche Ende der äusseren Umfahrung von Buenos Aires, die von Merlo nach Cañuelas verläuft.

Der schlechte Zustand der Infrastruktur erforderte eine Sanierung. Diese wurde aus finanziellen Gründen nicht zu aufwendig ausgeführt. So wurden Schienen wiederverwendet. Die Schwellen mussten ausgewechselt werden. Die Zahl der Weichen wurde auf das notwendige reduziert. Die Dauer der Sperrung der Strecke wurde 2025 mit "maximal 6 Monaten" angegeben. Für 37 km ist dies realistisch. Gemäss Trenes Argentinos/SOFSE sei der Abschnitt Cañuelas – Empalme Lobos wieder befahrbar, allerdings zeigen Bilder vom August 2026, wonach gar nichts gemacht wurde. Zwischen Empalme Lobos und Lobos wurden die Geleise rausgerissen, um den Untergrund, die Schotterung und die neuen Schwellen wieder einzubauen. Aus diesen Gründen verkehren auch auf der Sarmiento-Strecke ab Merlo die Züge nur bis Las Heras, die Stationen Speratti und Zapiola werden nicht bedient, da Empalme Lobos nicht bedient werden kann. Die beiden genannten Orte sind auch ohne Ersatzverkehr. Bis heute wird der Bevölkerung in Uribelarrea und Lobos keine bezahlbare Transportmöglichkeit angeboten. Die Busgesellschaft Liniers verschlechtert die Bedienung und verlangt Tarife, die von den Menschen nicht mehr bezahlt werden können. Die Folgen alleine für Uribelarrea sind verheerend: Alleine 100 Schüler können nicht zur Schule fahren, der Zugang zum Krankenhaus in Cañuelas ist nicht möglich und das Dorf wurde zuvor gerne an Wochenenden von Besuchern aus Buenos Aires aufgesucht. Um auf diesen Missstand aufmerksam zu machen, wurde von der Bevölkerung von Uribelarrea am 10.08.2026 eine Protest-Karawane organisiert. Mit Fahrrädern, alten Autos und einer Draisine gab es Fahrten im und um das Dorf und es wurden dabei 800 Unterschriften gesammelt.

No trains have been running on the Cañuelas – Uribelarrea – Empalme Lobos – Lobos line for 16 months. This line forms the southern end of the outer ring railway around Buenos Aires, which runs from Merlo to Cañuelas.

The poor condition of the infrastructure necessitated renovation. However, for financial reasons, this was not carried out extensively. Almost all rails were reused. All sleepers had to be replaced. The number of switches was reduced to the absolute minimum. In 2025, the line closure was stated to last "a maximum of 6 months." Ok for a 37 km stretch. According to Trenes Argentinos/SOFSE, the Cañuelas – Emp. Lobos section was supposed to be operational again, but photos from August 2026 show that no work had ever been done. Between Empalme Lobos and Lobos, tracks were torn up to rebuild the subsoil, ballast, and install new sleepers. For these reasons, trains on the Sarmiento line from Merlo only run as far as Las Heras; the stations Speratti and Zapiola are not served because Empalme Lobos cannot be served. These two locations are not served by any replacement bus service. To this day, the residents of Uribelarrea and Lobos are not offered any affordable transportation. The bus company Liniers is worsening service to these areas and charging fares that people can no longer afford. The consequences for Uribelarrea alone are: 100 students cannot get to school, access to the hospital in Cañuelas is impossible, and the village was previously a popular weekend destination for visitors from Buenos Aires. To draw attention to this serious problem, the residents of Uribelarrea organized a protest caravan on August 10, 2026. Using bicycles, old cars, and a hand-draisine, they traveled in and around the village, collecting 800 signatures.