FC NEWS

Ausgabe Nr.: 93 Data: 07.11.2026

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
REGIONALVERKEHR AUSLAGERN
OUTSOURCING REGIONAL SERVICES
TREN DEL VALLE

Es ist amtlich: Tren Patagónico TP übernimmt zusammen mit den Provinzen Rio Negro und Neuquén den Personenverkehr im Raum Neuquén, Cipolletti und Plottier. Der Güterverkehrskonzessionär FerroSur Roca SA hat sich ebenfalls bereit erklärt, die Infrastruktur mit TP zu teilen. Noch ungelöst scheint die Sache mit der Nattionalstrasse 151 mit der wiederholt bei Kollisionen mit Lkw beschädigten Bahnbrücke zu sein. Denn um den Bahnverkehr ohne Störungen durchzuführen, muss die Brücke um etwa 20-30 cm angehoben, oder die Strasse entsprechend abgesenkt werden. Die Provinz Rio Negro verfügt bereits über alle Pläne und Kostenvoranschläge dafür. Somit muss nur die staatliche Srassenbehörde noch einwilligen. Im Moment befinden sich die Camello-Triebwagen (ex-Renfe), die zuvor zwischen Maipú, General Guido und Pinamar verkehrten in Revision, um im Laufe von 2027 eingesetzt zu werden. Mit Mitteln der beiden Provinzen werden zur Zeit die Haltestellen General Fernández Oro, Allen, Comandante Guerrico und Juan José Gómez, sowie die Station Fuerte General Roce erneuert, um mit den erwähnten Triebwagen den Nahverkehr von Cipolletti nach Fuerte Gral. Roca aufzunehmen. Meter für Meter hat TP auch die Geleise auf diesem Abschnitt kontrolliert und man weiss genau wieviele Schwellen getauscht und wo überall Nivellierungen der Geleise notwendig sind. Davon profitiert auch Ferrosur Roca SA. Diese Infratsrukturarbeiten sollen zu Beginn von 2027 abgeschlossen sein. Für die vorgesehene Verlängerung von Fuerte General Roca weiter nach Chichinales ist erst möglich, wenn noch mehr Wagenmaterial vorhanden ist. (siehe Meldung zu Tucumán).

It is now official: Tren Patagónico (TP), in collaboration with the provinces of Río Negro and Neuquén, is taking over passenger rail services around Neuquén, Cipolletti, and Plottier. The freight concessionaire, FerroSur Roca SA, has also agreed to share its infrastructure with TP. One issue that remains unresolved concerns National Route 151 and the railway bridge that has been damaged repeatedly by too heigh trucks; to ensure uninterrupted rail operations, the bridge must be raised by approximately 20–30 cm, or the road beneath it must be lowered accordingly. The province of Río Negro already has the necessary plans and cost estimates for this work; all that remains is for the national highway authority to grant its approval. Currently, the "Camello" railcars (formerly operated by Renfe)—which previously ran between Maipú, General Guido, and Pinamar—are undergoing an overhaul in preparation for service, which is scheduled to begin sometime in 2027. With funding provided by the two provinces, the stops at General Fernández Oro, Allen, Comandante Guerrico, and Juan José Gómez, as well as the station at Fuerte General Roca, are being renovated to facilitate local rail service from Cipolletti to Fuerte General Roca using the aforementioned railcars. TP has also conducted a meticulous, meter-by-meter inspection of the tracks along this section, identifying exactly how many sleepers need to be replaced and where track leveling is required—improvements that will also benefit FerroSur Roca SA. This infrastructure work is expected to be completed by early 2027. Any further extension of the line from Fuerte General Roca toward Chichinales will only be feasible once additional rolling stock becomes available (see the report regarding Tucumán).

TREN PATAGONICO

Auf der Fernstrecke von TP zwischen San Carlos de Bariloche, Ing. G. Jabobacci, San Antonio Oeste und Viedma ist der Verkehr stark eingeschränkt. Schwere Regenfälle haben an mehreren Orten den Untergrund aufgeweicht. Zweimal entgleiste der Wochenend-Fernzug auf dem Abschnitt Ing. G. Jacobacci – San Antonio Oeste und einmal entgleiste sogar der Tiebwagen der von San Carlos de Bariloche nach Jacobacci unterwegs war. Diese Ereigisse liefen zum Glück ohne Beeinträchtigungen der Reisenden ab. Was blieb waren einige Schäden an den Fahrzeugen und besonders an der Infrastruktur, Vorübergehend wurden alle Gleisbautrupps an diese Strecke gesandt.

On the long-distance route operated by TP—connecting San Carlos de Bariloche, Ingeniero G. Jacobacci, San Antonio Oeste, and Viedma—services are severely restricted. Heavy rainfall has softened the ground in several locations. The weekend long-distance train derailed twice on the section between Ingeniero G. Jacobacci and San Antonio Oeste, and on one occasion, the railcar traveling from San Carlos de Bariloche to Jacobacci also derailed. Fortunately, these incidents occurred without any harm to the passengers. However, they resulted in damage to the rolling stock and to the infrastructure. Consequently, all track maintenance crews have been temporarily dispatched to this line.

TUCUMÁN

In Tucumán hat Trenes Argentinos alle ehemals von Ferro-Central eingesetzten Personenwagen (die genaue Anzahl wurde nicht bekanntgegeben) zu einem sehr langen Zug zusammengestellt. Der ganze Zug wird noch vor Ende 2026 nach San Antonio Oeste gefahren, da alle Wagen an Tren Patagonico abgetreten wurden. Offenbar mussten keine Ertüchtigungsmassnahmen ausgeführt werden, was belegt, dass sie technisch noch recht gut dran sind, Nur das Äusserliche lässt inzwischen sehr zu wünschen übrig.

In Tucumán, Trenes Argentinos has assembled all the passenger carriages formerly operated by FerroCentral (the exact number has not been disclosed) into one very long train. The entire train will be moved to San Antonio Oeste before the end of 2026, as all the carriages have been transferred to Tren Patagónico. Apparently, no refurbishment measures were required, which indicates that they remain in quite good technical condition—though their exterior appearance now leaves much to be desired.

PROVINZ SALTA

Die Provinz Salta und die Gemeinden im Valle de Lerma von Cerrillos bis Campo Quijano haben sich bei Trenes Argentinos beschwert, da entgegen der gegebenen Versprechungen der Bahnverkehr auf dieser Strecke, dem unteren Teil des Ramal C-14 (nach Socompa) trotz Reparatur des Triebwagens nicht wieder aufgenommen wurde. Von Seiten Trenes Argentinos war keine Stellungnahme zu bekommen.

The province of Salta and the municipalities in the Valle de Lerma—stretching from Cerrillos to Campo Quijano—have lodged a complaint with Trenes Argentinos. Despite previous

FC NEWS

Ausgabe Nr.: 93 Data: 07.11.2026

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***

assurances, rail service on this section—the lower part of the C-14 line (towards Socompa)—has not resumed, even though the railcar has been repaired. Trenes Argentinos could not be reached for comment.

QUE VUELVA EL TREN BAHÍA BLANCA – CONSTITUCIÓN

Die Unterschriftensammlung für die Wiedereinführung des Personenzuges von Bahía Blanca nach Buenos Aires Plaza Constitución hat sich mit anderen Initiativen zusammengetan. Darunter sind Initiativen aus den Städten Olavarría und Azul. Desweiteren hat sich auch eine Bürgeraktion für die Wiedereröffnung der Verbindung Buenos Aires – Las Flores – Tandil angeschlossen. Alle zusammen kommen auf rund 10'000 Unterschriften. Es ist nicht ganz klar, ob die Unterschriftensammlung weitergeht. Die Regierung von Präsident Milei stellt auf stur und will von dieser Bahnverbindung nichts mehr wissen. Hingegen scheint man bei der Regierung der Provinz Buenos Aires auf offenere Ohren zu stossen. Dies ist der aktuelle Stand (Ende September 2026).

The petition drive for the reinstatement of passenger train service between Bahía Blanca and Buenos Aires Plaza Constitución has joined forces with other initiatives, including those from the cities of Olavarría and Azul. Furthermore, a grassroots campaign advocating for the reopening of the Buenos Aires–Las Flores–Tandil connection has also joined the effort. Together, they have gathered approximately 10,000 signatures. It remains unclear whether the collection of signatures will continue, as the administration of President Milei has taken a hardline stance and shows no interest in this rail connection. In contrast, the government of the Province of Buenos Aires appears more receptive. This is the current situation (as of the end of September 2026).

ENTRE RIOS

Es ist noch immer unklar, ob die lokale Bahnverbindung ab Paraná nun an die Provinz übergeht. Vorübergehend hat die Provinz eine Subvention für die Buslinie nach Colonia Avellaneda und Jorge Méndez gutgeheissen. Damit sollen besonders für die Schüler die Fahrten etwas verbilligt werden. Der üblicherweise eingesetzte Triebwagen wurde revidiert, doch je länger der Verkehr ruht, desto schneller wird die Bahntrasse im Stadtgebiet wieder mit Müll unpassierbar gemacht. Ein Entwässerungsgraben an der Strecke wurde bereits beschädigt und Reparaturen sind notwendig. In der Zwischenzeit hat das Werkstättenpersonal auch einen zweiten Materfer-Triebwagen saniert und die Arbeiten an einem dritten Triebwagen sollen bis Ende 2026 beendet sein. Dann würden drei Einheiten zur Verfügung stehen, soviele wie schon lange nicht mehr.

It remains unclear whether the local rail connection starting from Paraná will be transferred to the provincial government. In the meantime, the province has approved a subsidy for the bus route to Colonia Avellaneda and Jorge Méndez, intended to lower travel costs, particularly for students. The railcar typically used for the service has undergone an overhaul; however, the longer the line remains inactive, the more quickly the tracks within the city area become obstructed by trash. A drainage ditch along the route has already sustained damage and requires repairs. Meanwhile, workshop staff have also refurbished a second Materfer railcar, and work on a third unit is scheduled for completion by the end of 2026. Once finished, three units will be available—a larger number than has been the case for a long time.

PROVINZ SALTA

Die Privatisierungsbemühungen der Regierung, das meterspurige General Belgrano Güterbahnnetz an ein Privatunternehmen zu verkaufen, lief erneut ins Leere. Vorgesehen ist, dass der Konzessionär auch die Infrastruktur übernehmen und erneuern muss. Schon diese Anforderung schreckt die meisten Unternehmen ab. Nur der Grupo México zeigt immer wieder Interesse, doch die Regierung will von diesen Angeboten nichts wissen.

So oder so, die Regierung der Provinz Salta fordert, dass auch die Strecken C-14 (Salta – Socompa) und C-15 (Pericó – Embarcación – Pocitos) in die Konzession eingebunden werden. Denn bisher wurden beide Strecken in jeder Ausschreibung ausgeklammert. Dabei sind die zwei Strecken nicht nur für die Provinz Salta von grosser Bedeutung.

C-14 ist wichtig für die Erschliessung von Bodenschätzen im Hochland und für Exporte nach Chile.

C-15 bedient die wichtigsten Produktionsgebiete für Zucker (besonders Ledesma) und schliesst in Pocitos an das Ostnetz der Bahnen in Bolivien und weiter nach Brasilien an.

Die Provinz Salta sieht sich nicht im Stande diese beiden Strecken mit eigenen Mitteln zu sanieren.

Ganz neu ist eine Aussage des international tätigen Bergbaukonzern Rio Tinto, der Ende Oktober 2026 Interesse an einer Konzession hat. Rio Tinto betonte auch Interesse an der Strecke C-14 zu haben, da man von der Regierung bereits die Zusage zur Förderung des Bergbaues im Hochland zwischen San Antonio de los Cobres und Socompa erhalten hat.

The government's efforts to privatize the meter-gauge General Belgrano freight railway network by selling it to a private company have once again come to nothing. The terms stipulate that the concessionaire must also take over and upgrade the infrastructure—a requirement that deters most companies. While the Grupo México has repeatedly shown interest, the government has consistently rejected their proposals.

Meanwhile, the government of Salta Province is demanding that the C-14 (Salta–Socompa) and C-15 (Pericó–Embarcación–Pocitos) lines be included in the concession—routes that have been excluded from every previous tender. These two lines are of great importance, and not only for Salta Province: The C-14 is vital for accessing mineral resources in the highlands and for facilitating exports to Chile.

The C-15 serves key sugar-producing regions (notably Ledesma) and, at Pocitos, connects to the eastern rail network of Bolivia, with further links extending into Brazil.

Salta Province lacks the resources to rehabilitate these two lines on its own.

A new development has emerged from the international mining group Rio Tinto, which expressed interest in a concession in late October 2026. Rio Tinto specifically highlighted its interest in the C-14 line, noting that it has already secured a commitment from the government to support mining operations in the highlands between San Antonio de los Cobres and Socompa.

PUERTO DESEADO: WIRD DAS WAS……?

Mit viel Elan ging die Provinz Santa Cruz im Süden Patagoniens an die Wiederbelebung der 286 Km langen Bahnstrecke Puerto Deseado – Las Heras. Eine genaue Analyse

FC NEWS

Ausgabe Nr.: 93 Data: 07.11.2026

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***

der ganzen Strecke legte offen, wieviel zu erneuern ist. In relativ kurzer Zeit wurde der 21 km lange Abschnitt Jaramillo – Fitz Roy saniert. Nur befindet sich Jaramillo 121 Km von Puerto Deseado entfernt. Mit vielen anwesenden Gästen verkehrte ein Auto auf Schienenrädern über den sanierten Abschnitt. Zu jenem Zeitpunkt war noch keine Lokomotive vorhanden. Nur wenig später traf aber eine Diesellok in Puerto Deseado ein. Der Transport hat fast alle Finanzen, die für die Bahn reserviert waren, verschlungen. Nur schon nach dem ersten Versuch, die Lok zu bewegen, stellte sich heraus, dass sie gar nicht betriebsfähig ist. Dies erklärt wohl, warum die Lok selber kostenlos abgegeben wurde. Zudem ist die Achslast der Lok für die Bahn nach Las Heras zu hoch. Im Grunde stimmt nur die Spurweite von 1676 mm. Wie es nun weitergeht ist noch unklar. Kann eine leichtere Lok beschafft werden? Woher nimmt die Provinz das Geld für die Infrastruktur? Kann diese Bahn überhaupt jemals kostendeckend betrieben werden? In den besten Zeiten verkehrte ein Zug für Güter und Passagiere einmal je Woche in jede Richtung. Abwarten, was noch wird…..

PUERTO DESEADO: WILL ANYTHING COME OF THIS…?

With great enthusiasm, the province of Santa Cruz in southern Patagonia set out to revive the 286-kilometer railway line between Puerto Deseado and Las Heras. A thorough analysis of the entire route revealed the full extent of the necessary renovations. In a relatively short time, the 21-kilometer section between Jaramillo and Fitz Roy was restored—though it is worth to say that Jaramillo lies 121 kilometers away from Puerto Deseado. In the presence of many guests, a rail-adapted vehicle traveled along this restored stretch; at that point, no locomotive was yet available. Shortly thereafter, however, a diesel locomotive arrived in Puerto Deseado. The cost of transporting it consumed nearly the entire budget allocated for the railway. Yet, upon the very first attempt to move the engine, it became clear that it was not even operational—which likely explains why it had been given away for free. Furthermore, the locomotive's axle load is too high for the line to Las Heras. In fact, the only thing that fits is the 1,676 mm track gauge. What happens next remains unclear. Can a lighter locomotive be acquired? Where will the province find the funds for the infrastructure? And can this railway ever be operated in a way that covers its own costs? In its heyday, a single train—carrying both freight and passengers—ran once a week in each direction. We shall see what becomes of it…

LA TROCHITA

Schon die Hochsaison 2025/2026 brachte neue Passagier-Rekorde. Doch wie es aussieht, wird die Sommersaison 2026/ 2027 noch besser werden. Bereits im November müssen bis zu 4 Zugpaare je Woche zwischen Esquel und Nahuel Pan verkehren, um den Ansturm an Touristen bewältigen zu können. Auch der Betrieb in El Maitén muss zusätzliche Züge einsetzen.

The 2025/2026 peak season already saw new passenger records. However, it appears that the 2026/2027 summer season will be even better. As early as November, up to four pairs of trains per week will need to run between Esquel and Nahuel Pan to manage the number of tourists. Operations in El Maitén will also need to deploy additional trains.

BRASILIEN / BRASIL

CBTU ARAPIRACA

Arapiraca ist die zweitgrösste Stadt des Staates Alagoas mit aktuell über 240'000 Einwohnern. Die Stadt liegt im Agreste (dem mittleren Westen von Alagoas) und ist bekannt für ihre Tabakindustrie. Zudem verfügt die Stadt über eine Universität. Die Bahndistanz zur Hauptstadt von Alagoas, Maceió, beträgt 205 km. Die Bahnstrecke verläuft offiziell von Recife über Maceió, Arapiraca, Colegio, Bahn/Strassenbrücke nach Sergipe, Propriá, Murta, Aracajú und São Francisco bis Salvador. Bei der Privatisierung 1996 ging alles südlich von Propriá an die Ferrovia Centro Atlântica über, heute VLI. Nördlich davon ging alles zur Companha Ferroviária do Nordeste CFN die zur Transnordestina Logística wurde. Ursprünglich gehörte alles zur Bundesbahn RFFSA. 1997 nahm CFN den Güterverkehr wieder auf. Getränke (Bier) aus Fortaleza, Zucker, Baumaterial wurden in Richtung Salvador und Belo Horizonte transportiert. Umgekehrt kamen Diesel, Benzin und andere Erdölprodukte, Düngemittel und Stahl in den Nordosten.

Dieser Verkehr funktionierte nur, weil die Bundesregierung die schweren Hochwasserschäden von 1992 auf den Strecken Aracajú – Maceió und Maceió – Recife sanierte. Im Jahr 2000 wurde die Stadt Arapiraca schon wieder von Hochwassern verwüstet und damals wurde auch die Bahnbrücke über den Rio Mundaú zerstört. Seither enden die Geleise der Strecken von Süden und Norden an einem kaputten Widerlager und jene aus Maceió enden in Lourenço do Albuquerque, bis dahin fährt auch die CBTU-Vorortsbahn.

Erst 2024 begann die Planung für einen Vorortsverkehr auf der Schiene durch Arapiraca. Im Juni 2025 begannen die Arbeiten an der Totalerneuerung der 9 km bestehender Strecke und es wurden mehrere Stationen (Bahnsteige mit Unterstand) gebaut. Anfang 2026 waren die Arbeiten auf einer Distanz von 8,3 Km bereits fertig gestellt. Weitere 700 Meter bestehender Strecke waren um Mitte Jahr in Arbeit. Etwas länger dauern die Arbeiten von der bestehenden Bahnstrecke bis zur Endstation UFAL (Campus der Bundesuniversität von Alagoas) über eine Distanz von knapp 5 Km. Diese Zweigstrecke wird Strassen folgen, damit die Zahl der Landkäufe so tief wie möglich bleibt.

Am 02.09.2026 fuhr erstmals ein Zug auf dem fertiggestellten Gleis durch die Stadt. Ausgehend vom Bahnhof João Paulo II fuhr der Zug bis zum provisorischen Ende der Strecke. Der Zug bestand as einer schweren Güterzuglok und einem Pidner-Personenwagen. Die Fahrzeuge mussten umständlich auf der Strasse herangeschafft werden. Tatsache ist, dass die Zweigstrecke zur Universität keine schweren Loks aufnehmen wird. Um die Baukosten im vorgegebenen Rahmen von rund BRR230Mio. halten zu können wird die Zweigstrecke nach strassenbahnähnlichen Normen gebaut, so dass sie von den bestellten Marco Polo Triebwagen befahren werden kann.

Im Moment sind alle drei Triebwagen bei Marco Polo in Caxias do Sul (Staat Rio Grande do Sul) in Arbeit und der erste Triebwagen wird noch im November in Arapiraca eintreffen und zum Jahreswechsel, soll ein beschränkter Betrieb aufgenommen werden. Die Planung sieht den Einsatz von 2 Triebwagen vor und der 3. soll jederzeit als Reserve verfügbar sein.

Arapiraca *is the second-largest city in the state of Alagoas, with a current population of over 240,000. Located in the Agreste region (the central-western part of Alagoas), the city*

FC NEWS

Ausgabe Nr.: 93 Data: 07.11.2026

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***

is known for its tobacco industry and is also home to a university.
The rail distance to Maceió, the capital of Alagoas, is 205 km. The railway line historically ran from Recife through Maceió, Arapiraca, and Colégio, crossing a rail-and-road bridge into the state of Sergipe—passing through Propriá, Murta, Aracaju, and São Francisco—before reaching Salvador. During the privatization process in 1996, the section south of Propriá was transferred to Ferrovia Centro-Atlântica (now VLI), while the section to the north went to Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN), which later became Transnordestina Logística. Originally, the entire network belonged to the federal railway company, RFFSA. In 1997, CFN resumed freight operations, transporting goods such as beverages (beer) from Fortaleza, sugar, and construction materials toward Salvador and Belo Horizonte. In the opposite direction, trains carried diesel, gasoline, and other petroleum products, as well as fertilizers and steel, into the Northeast.
This service was only possible because the federal government had repaired the severe flood damage sustained in 1992 along the Aracaju–Maceió and Maceió–Recife lines. In 2000, the city of Arapiraca was once again devastated by floods, which also destroyed the railway bridge over the Rio Mundaú. Since then, the tracks from both the south and the north are ending at a damaged abutment; and the line from Maceió terminates at Lourenço do Albuquerque—and is currently operated by the CBTU suburban rail system.
It was not until 2024 that planning began for a suburban rail service through Arapiraca. In June 2025, work began the complete renewal of 9 km of existing track, and several stations—consisting of platforms with shelters—were constructed. By early 2026, work on an 8.3 km stretch had already been completed, with another 700 meters of existing track under construction by the middle of the year. The section extending from the existing railway line to the UFAL terminal (at the Federal University of Alagoas campus)—a distance of just under 5 km—is taking somewhat longer to complete. This branch line will follow existing roads to minimize the need for land acquisition.
On September 2, 2026, a train traveled through the city on the completed track for the first time, running from João Paulo II station to the temporary end of the line. The train consisted of a heavy freight locomotive and a passenger carriage. Transporting these vehicles to the site proved to be a complex logistical challenge. It should be noted that the branch line to the university is not designed to accommodate heavy locomotives. To keep construction costs within the established budget of approximately 230 million BRL, the branch is being built to tram-like standards, allowing it to be served by the Marco Polo railcars that have been ordered.
Currently, all three railcars are being manufactured by Marco Polo in Caxias do Sul (in the state of Rio Grande do Sul). The first unit is expected to arrive in Arapiraca in November, with limited service scheduled to begin around the turn of the year. The operational plan involves using two of the railcars, while the third will remain available as a reserve.

ESTRADA DE FERRO CARAJÁS

Am 09.10.2026 wurden 15 neue Personenwagen an die Carajás-Bahn in Maranhão und Pará abgeliefert. Dies ist der erste Teil von insgesamt 30 breitspuriger Wagen, die alle bei CRRC in China gebaut wurden. Techniker der Bahn waren mehrmals in China, um die 2024 begonnene Produktion der Wagen zu verfolgen. Im November sollen die restlichen 15 Wagen abgeliefert werden. Ab Mitte 2027 werden dann täglich Züge in beiden Richtungen verkehren. Derzeit verkehren nur 3 Züge je Woche und Richtung. Mit dem täglichen Verkehr kann die Bahn dann über 900'000 Passagiere im Jahr befördern. Zur Zeit reichen die Kapazitäten mit den vorhandenen Wagen nur für etwa 420'000 Passagiere im Jahr. Dies zeigt eindrücklich wie hoch die Nachfrage bei der 861 km langen Bahn ist, die in erster Linie zum Transport von Gütern gebaut wurde. Ähnlich stark ist auch der Personenverkehr auf der 664 km langen Strecke Belo Horizonte – Vitória. Für den verstärkten Personenverkehr wird die Carajás-Bahn bis zu 200 zusätzliche Arbeiter einstellen.
On October 9, 2026, 15 new passenger carriages were delivered to the Carajás Railway in the states of Maranhão and Pará. This marks the first installment of a total of 30 broad-gauge carriages, all of which were manufactured by CRRC in China. Railway technicians made several trips to China to oversee the production of the carriages, which began in 2024. The remaining 15 carriages are scheduled for delivery in November. Starting in mid-2027, trains will operate daily in both directions; currently, there are only three trains per week in each direction. With daily service, the railway will be able to transport over 900,000 passengers annually—a significant increase from the current capacity of approximately 420,000 passengers per year. This clearly demonstrates the high level of demand for the 861-kilometer-long line, which was originally built primarily for freight transport. Passenger demand is similarly strong on the 664-kilometer-long route between Belo Horizonte and Vitória. To accommodate this expansion in passenger services, the Carajás Railway will hire up to 200 additional employees.

CHILE
TALCA – CONSTITUCIÓN

Nach rund 90 Tagen Betriebsunterbruch, verkehren wieder beide Zugpaare über die Gesamtstrecke. Heftige Regenfälle hatten die Trasse in der Region Toconey und Pichamán aufgeweicht. Um ein erneutes Abrutschen des Geleises zum Rio Maule hin zu verhindern, wurde die Trasse mit Felsen gefestigt. Zugleich wurde die Zeit genutzt in Constitución neue Drainagerohre unter der Bahn einzubauen, womit die Trasse auch hier weniger Beschädigungen ausgesetzt ist.
Die neuen Triebwagen bewährten sich auch in dieser Zeit. So verkehrten beide Zugpaare auf dem Abschnitt Talca – González Bastías, allerdings nur 4x in der Woche.
After an operational suspension of approximately 90 days, both pairs of trains are once again running along the entire route. Heavy rainfall had softened the trackbed in the Toconey and Pichamán areas. To prevent the tracks from sliding toward the Rio Maule, the line was reinforced with rock. At the same time, the traffic-less time was used to install new drainage pipes beneath the railway in Constitución, making the trackbed less susceptible to damage in that area as well.
The new railcars proved their worth during this period; both pairs of trains continued to operate on the section between Talca and González Bastías, albeit with a frequency of four times per week.

FC NEWS

Ausgabe Nr.: 93 Data: 07.11.2026

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***

KUBA

REGIONALVERKEHR

Kuba leidet weiterhin sehr stark unter den Sanktionen der USA und der damit auch verbundenen Unterbrechungen von Lieferungen aus anderen Ländern. Doch die Kubaner lassen sich nicht unterkriegen! Sie haben Mittel und Wege gefunden wie sie das wenige Erdöl aus dem eigenen Boden optimal einsetzen und sie haben auch begonnen aus Plastik Öl zu produzieren. Mit diesen Mitteln haben sie es geschafft wenigstens ein bisschen Regionalverkehr zu reaktivieren. Die Züge verkehren zwar meist nur 2 bis 4 Mal in der Woche, doch dies ist für viele Menschen sehr wertvoll, da sonst gar keine Transportmöglichkeiten bestehen. Hier eine Übersicht (unbekannt ob sie komplett ist) auf dem Stand vom 15.10.2026.

Fernverkehr: es verkehren weiterhin nur die 4 Fernzüge ab Habana nach Santiago de Cuba, Guantánamo, Holguin und Bayamo/Manzanillo. Diese Züge fahren nur alle 16 Tage und deren Fahrzeiten wurden massiv verlängert.

Regionalverkehr: In Vorbereitung sind die Verbindungen Santiago de Cuba – Bayamo – Manzanillo, einmal in der Woche; Santiago – Holguin mit der selben Komposition auch einmal in der Woche. Für die Teilstrecke Santiago – Contramaestre steht der Brill Triebwagen 4058 kurz vor Beendigung der Renovation. Der in San Luis stationierte Triebwagen CB10 2226 wurde durch die Provinz Granma übernommen, um den Lokalverkehr Bayamo – Mabay zu bedienen. Die Provinz Granma hat auch eine lokbespannte Komposition übernommen, womit ein Regionalzug Bayamo – Manzanillo (ab Bayamo Montag, Mittwoch, Freitag um 17.25; Dienstag, Donnerstag und Samstag ab Manzanillo um 05.00) gefahren wird.
Guantánamo konnte sich Dieselöl und Fahrzeuge sichern und lässt nun Triebwagen unterschiedlichster Bauart wie folgt verkehren: 2x täglich nach Boquerón, 2x täglich nach Caimanera, 2x täglich nach Cuneira, 2x täglich nach Jamaica, 2x täglich nach Honduras. Ein Diana Strassenbus mit Schienenrädern bedient mehrmals täglich die Innerstädtischen Strecken in Guantánamo. Guantánamo hat nur eine lokbespannte Komposition bestehend aus Lok 50921 und den allerletzten 4 ex-DB Personenwagen. Da sowohl Lok, als auch die Wagen ab und an Probleme machen wird nur am Montag nach Santiago und zurück gefahren. Nach Holguin wird ein Zugpaar Samstag gefahren. Die jeweils 2. Zugpaare auf diesen 2 Verbindungen wurden gestrichen um genug Zeit für den Unterhalt der betroffenen Fahrzeuge zu haben.
Der Verkehr nach Antilla musste komplett stillgelegt werden, da der Hurrican Melissa 2025 eine Brücke zwischen Herrera und Antilla zerstört hat. Holguin hat im Moment nur den Taino Ligero Triebwagen Nummer 4146 im Einsatz, womit mehrmals wöchentlich zwischen Holguin und Herrera gefahren wird (die Tage wurden nicht genannt).
Die Stadt Las Tunas konnte ihre Taino Ligero Schienenbusse wieder in Betrieb nehmen und bedient an allen Werktagen alle drei Vorortslinien.
In der Provinz Matanzas verkehrt der Zug Matanzas – Los Arabos und zurück Montag, Mittwoch und Freitag wofür eine Komposition aus Lok 38226 und zwei ehemals mexikanischen Personenwagen zu Verfügung steht.
Im Raum Camagüey verkehrt der Triebwagen CB10 2221 am Dienstag und Samstag zwischen Colombia und Camagüey und am Donnerstag fährt er Colombia – Jobabo – Camagüey – Jobabo – Colombia. Die übrigen Tage werden für den Unterhalt gebraucht.
In Sagua wurde der Triebwagen CB10 2218 repariert, um einen Lokalverkehr zu ermöglichen. Mitte Oktober war aber noch nicht bekannt welche Strecke bedient werden soll.
Die westlichste Provinz Pinar del Rio hat die Strecke Pinar del Rio – Guane wieder in Betrieb genommen. Samstag und Sonntag verkehrt jeweils ein Zugpaar. Von Pinar del Rio in Richtung La Habana finden Gleisbauarbeiten statt.
Ab Habana verkehren mehrmals wöchentlich Personenzüge zum Hafen Mariel. Der Betreiber ist die Hafenbehörde von Mariel.
Verschiedene Verbindungen von Provinzen werden bereits durch Privatunternehmen durchgeführt. Die Provinzen sind Auftraggeber und sollten – sofern sie die Mittel haben – entsprechende Subventionen ausschütten. Diese neuen Unternehmen, gehören meistens zu privaten Kleinunternehmen, die auch in anderen Bereichen tätig sind. Damit geht Kuba Wege, die von der Regierung Trump verlangt werden.

REGIONAL TRANSPORT

Cuba continues to suffer severely from U.S. sanctions and the resulting disruptions to supplies from other countries. Yet, the Cuban people refuse to be defeated! They have found ways to make optimal use of the limited oil extracted from their own soil, and they have even begun producing oil from plastic. Through these efforts, they have managed to reactivate at least some regional transport services. Although trains generally run only two to four times a week, this is valuable to many people who otherwise have no other means of travel. The following is an overview (though it may not be exhaustive) as of October 15, 2026.

Long-distance transport: Only four long-distance trains remain in operation, departing from Havana for Santiago de Cuba, Guantánamo, Holguín, and Bayamo/Manzanillo. These trains run only once every 16 days, and their travel times have been significantly extended.

Regional transport: Connections are being prepared for the Santiago de Cuba – Bayamo – Manzanillo route (once a week) and the Santiago – Holguín route (also once a week, using the same train set). For the Santiago – Contramaestre section, the renovation of the Brill railcar 4058 is nearing completion.

The railcar CB10 2226, previously stationed in San Luis, has been transferred to Granma Province to serve the local route between Bayamo and Mabay. Granma Province has also acquired a locomotive-hauled train set, which is now being used for a regional service between Bayamo and Manzanillo (dep. Bayamo on Mondays, Wednesdays, and Fridays at 17:25; and dep. Manzanillo on Tuesdays, Thursdays, and Saturdays at 05:00). Guantánamo has managed to secure diesel fuel and vehicles, and is now operating various types of railcars on the following routes: twice daily to Boquerón, Caimanera, Cuneira, Jamaica, and Honduras. A "Diana" road bus, fitted with rail wheels, serves routes within the city of Guantánamo several times a day. Guantánamo has only one locomotive-hauled trainset—consisting of locomotive 50921 and the very last four ex-DB (German Railways) pass-enger carriages. Due to occasional mechanical issues with both the locomotive and the carriages, this train only runs to Santiago and back on Mondays. A single round trip to Holguín operates on Saturdays. The second scheduled round trip for both of these routes

FC NEWS

Ausgabe Nr.: 93 Data: 07.11.2026

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***

has been cancelled to allow sufficient time for the maintenance of the rolling stock involved.
Service to Antilla has been completely suspended, as Hurricane Melissa (2025) destroyed a bridge between Herrera and Antilla. Currently, Holguín has only one "Taino Ligero" railcar—nr. 4146—in service, which operates several times a week between Holguín and Herrera (specific days unknown).
The city of Las Tunas has successfully returned its "Taino Ligero" railbuses to service and now operates all three suburban lines on every weekday.
In the province of Matanzas, a train runs between Matanzas and Los Arabos (round trip) on Mondays, Wednesdays, and Fridays, utilizing a consist made up of locomotive 38226 and two former Mexican passenger carriages.
In the Camagüey area, the CB10 railcar (number 2221) operates between Colombia and Camagüey on Tuesdays and Saturdays; on Thursdays, it runs the route: Colombia – Jobabo – Camagüey – Jobabo – Colombia. The remaining days are reserved for maintenance. In Sagua, railcar CB10 2218 has been repaired to facilitate local service. As of mid-October, however, it was not yet known which route it would serve.
The westernmost province, Pinar del Río, has resumed operations on the Pinar del Río–Guane line, with one round trip running on both Saturdays and Sundays. Track construction work is currently underway on the line from Pinar del Río toward Havana.
Passenger trains run several times a week from Havana to the port of Mariel; the service is operated by the Mariel Port Authority.
Various inter-provincial connections are now being operated by private enterprises. The provinces act as the contracting authorities and—provided they have the necessary funds—are expected to provide subsidies. These new entities are generally small, privately owned businesses that also operate in other sectors. In taking this step, Cuba is moving in a direction requested by the Trump administration.

BOLIVIEN
STRECKE SANIERT / REFURBISHED LINE

Die Bahnstrecke von Potosí über Don Diengo bis El Tejar am Stadtrand von Sucre wurde endlich repariert. Die Arbeiten wurden von der FCA (Andines Netz) durchgeführt. Die schwer beschädigte Brücke bei Yotala wurde offenbar schon vor einiger Zeit fertiggestellt, denn die dortigen Schäden führten zur Einstellung der Personenverkehrs. Nach Angaben der Bahn soll der Verkehr am 01. Januar 2027 wieder aufgenommen werden. Zum Einsatz kommt wiederum der kleine Eigenbau-Triebwagen.
The railway line from Potosí, via Don Diengo, to El Tejar on the outskirts of Sucre has finally been repaired. The work was carried out by the FCA (Andean Network). The severely damaged bridge near Yotala—the damage to which had led to the suspension of passenger services—was evidently completed some time ago. According to the railway operator, services will resume on January 1, 2027. The small, custom-built railcar will once again be used for these operations.

ECUADOR
TREN TAYTA IMBABURA

Der Touristenzug ab Ibarra bietet nebst den mehrmals wöchentlich verkehrenden Zügen nun auch Nachtfahrten an. Dies auf der vorhandenen Strecke nach Süden. Die Strecke nach Salinas scheint inzwischen fertiggestellt zu sein, doch es gibt noch keine Informationen über eine Betriebsaufnahme nach Salinas. Da Fahrzeuge des vormaligen Kreuzfahrzuges mit Tiefladern von Quito nach Ibarra gebracht wurden, steht genug Rollmaterial zur Verfügung.
In addition to its regular services running several times a week, the tourist train from Ibarra now also offers night trips along the existing southward route. The line to Salinas appears to be complete, though there is no information yet regarding the commencement of operations to that destination. As the carriages from the former cruise train were transported from Quito to Ibarra by special trucks, there is sufficient rolling stock available.

ECUADOR / COLOMBIA

Nein, es handelt sich nicht um eine neue internationale Bahnstrecke. Es bleibt wohl immer “schienenfrei” zwischen den zwei Staaten. Aber es gab trotzdem einen Austausch.
Fetecol, eine Gleisbaufirma aus Kolumbien war vor vielen Jahren an der Sanierung der Bahn von Durán nach Quito beteiligt. Kolumbien hat die Spurweite von 914 mm, Ecuador jene von 1067 mm. Also wurde eine Diesellok des Typs U10B (Nummer 1009) umgespurt und zusammen mit einer Krampmaschine und einigen Schotterwagen, alles auch umgespurt, um in Ecuador die Bahn zu sanieren. Als alle Arbeiten beendet waren, wurde das ganze Material in der Station Ventura bei Bucay abgestellt und da stand es gut!
Erst im Mai 2026 wurde das ganze Material wieder nach Bogotá in Kolumbien zurückgebracht – alles auf der Strasse! Erwähnenswert ist noch, dass das ganze Material praktisch unbeschädigt war, obwohl es nicht eingezäunt oder sonstwie gesichert war.
No, this is not a new international railway line. The connection between the two countries remains, for all practical purposes, "rail-free." Nevertheless, there was an exchange of such a kind.
Many years ago, Fetecol—a Colombian railway construction company—participated in the rehabilitation of the railway line from Durán to Quito. Colombia uses a track gauge of 914 mm, while Ecuador uses 1,067 mm. Consequently, a U10B-type diesel locomotive (nr. 1009) was regauged; this was done alongside a track-tamping machine and several ballast wagons—all of which were also regauged—to facilitate the railway restoration work in Ecuador. Once all the work was done, the entire set of equipment was left at the Ventura station near Bucay, where it remained, undisturbed!
It was not until May 2026 that all the equipment was transported back to Bogotá, Colombia—entirely by road. It is also worth noting that the equipment remained in virtually pristine condition, even though it was neither fenced in nor secured in any other way.

PERU
DOPPELSTOCKWAGEN / BI-LEVEL COACHES

Der Beginn eines Nahverkehrs zwischen Lima und Chosica verschiebt sich immer weiter, denn es fehlt an den Mitteln die Strecke entsprechend zu ertüchtigen, Lösungen für Bahn-

FC NEWS

Ausgabe Nr.: 93 Data: 07.11.2026

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***

übergänge zu finden und Haltestellen zu bauen. Nun diskutiert man ernsthaft einige Wagen auf anderen Strecken einzusetzen. Doch zuerst müsse mit Caltrain in San Francisco (USA) abgeklärt werden, ob eine Weitergabe solcher Wagen an andere Bahnen in Peru möglich ist, denn die Lieferung dieser gebrauchten Wagen wurde als Geschenk für die Stadt Lima deklariert.
Die Pläne sind folgende:
Einige Wagen und etwa 3-4 Loks könnten nach Puno abgegeben werden, um einen Nahverkehr ab Puno nach Juliaca und vielleicht weiteren Orten einzurichten. Die Bahninfrastruktur auf den Perurail-Strecken ist für Güter- und Personenzüge zugelassen und müsste auch bei Doppelstockwagen kein sehr grosses Problem darstellen. Allerdings müssten passende Bahnsteige errichtet werden.
Eine etwa ähnlich grosse Menge an Loks und Wagen sollen auch nach Tacna für die Tacna-Arica Bahn abgegeben werden. Bei dieser Bahnstrecke, die sich im Moment im Wiederaufbau befindet, könnten grössere Probleme entstehen. Teilweise liegen 150 Jahre alte Schienen, so im Bahnhof und der Werkstätte von Tacna. Doch auch die Geleise auf der Strecke können nur eine beschränkte Achslast, so wie für jene von Triebwagen, tragen.
The launch of a local rail service between Lima and Chosica continues to be delayed, as there is a lack of funding to upgrade the line, address level crossings, and construct stations. Consequently, there is now serious discussion about deploying some of the railcars on other routes. However, it must first be clarified with Caltrain in San Francisco (USA) whether these railcars—which were provided to the city of Lima as a gift—can be transferred to other railway operators in Peru.
The current plans are as follows:
A number of double-deck coaches and approximately 3–4 locomotives could be sent to Puno to establish a local service connecting Puno with Juliaca and probably other locations. The existing infrastructure on the Perurail lines is certified for both freight and passenger trains, so the use of double-decker railcars should not present a major issue; however, suitable platforms would need to be constructed.
A similar quantity of locomotives and railcars is also intended for the Tacna–Arica Railway. This line, which is currently undergoing reconstruction, may present more significant challenges. In some areas—such as within the station and workshops in Tacna—the rails are 150 years old. Furthermore, the tracks along the line are only capable of supporting a limited axle load, suitable primarily for self-propelled railcars.

TREN MACHO

Fast das ganze Jahr 2026 verkehrten keine Züge auf der Strecke Huancayo – Huancavelica. Dies war auf Bauarbeiten an der Strecke und erneuter Hochwasserschäden zurück zu führen. Am Montag 26.10.2026 wurde der Verkehr zwischen Huancayo Chilca und Cuenca wieder aufgenommen. Obwohl betont wurde, dass nun zwei Triebwagen einsatzfähig sind, verkehrt ein Triebwagen nur Montag von Chila nach Cuenca und zurück. Ab Ende November, voraussichtlich ab 27.11. 2026, soll auch am Freitag eine Fahrt in beiden Richtungen stattfinden. Diese Fahrten verkehren für die Bevölkerung kostenlos.
For almost the entire year of 2026, no trains operated on the Huancayo–Huancavelica line. This was due to construction work on the track and further flood damage. On Monday, October 26, 2026, service resumed between Huancayo Chilca and Cuenca. Although it was emphasized that two railcars are now operational, only one railcar is currently running—on Mondays—from Chilca to Cuenca and back. Starting in late November, expected from November 27, 2026—a service in both directions is also scheduled to run on Fridays. These trips are provided free of charge to the public.

AFRIKA / AFRICA

TUNESIEN / TUNISIA

SNCFT

Im September 2026 trat die Nationalbahn SNCFT vor die Presse, um zu den vielen Zugausfällen im Personenverkehr Stellung zu nehmen. Die aktuelle Situation im Fernverkehr entstand durch den gravierenden Mangel an einsetzbaren Lokomotiven und Triebwagen.
Bei der Normalspur im Norden bereitet der einzige normalspurige Triebwagen immer wieder Probleme, womit dann ein Zugpaar zwischen Tunis und Ghardimaou ausfällt, selten trifft es die beiden Lokomotiven der zwei anderen Fernzüge auf dieser Strecke. Der Zug nach Bizerte fällt auch öfter aus, wobei hier nicht nur die Fahrzeuge Probleme bereiten, an dieser Strecke finden immer noch Arbeiten statt.
Der Zug aus Algerien (Annaba – Tunis) verkehrt auf unbestimmte Zeit mit algerischen Loks.
Auf der Meterspur ist die Situation wesentlich schlechter. Da der Phosphatverkehr im Süden zahlreiche Loks “bindet” fehlen sie im Personenverkehr. Im Einzelnen sieht es wie folgt aus:
Tunis – Dahmani – Kalâa Khasba: der tägliche Zug bis/ab Kalâa Khasba verkehrt fast immer, er erleidet 2 bis 3 Ausfälle im Monat. Der Zug nach/ab Dahmani verkehrt täglich. Der Zug El Kef – Tunis fällt im Durchschnitt an 5-6 Tagen im Monat aus.
Tunis – Borj Cédria – Grombalia – Bir Bou Regba – Hammamet – Nabeul: die Verbindung von/nach Tunis fällt mehrmals im Monat aus, die Fahrten Nabeul – Borj Cédria neigen auch zu immer häufigeren Ausfällen, besonders seitdem man versucht alle Fahrten nur mit einem einzigen Triebwagen zu fahren.
Linie 5 Tunis – Sousse – Sfax – Gabès: Das Nachtzugpaar Tunis – Gabès – Tunis verkehrt im Grunde jeden Tag, Ausfälle sind selten. Mit der Tagesverbindung über diese Strecke sieht es auch nicht anders aus. Der Zug Sfax – Tunis – Sfax fällt etwa 3 bis 4 mal im Monat aus. Wesentlich öfter fällt der Lokalzug Sousse – Tunis – Sousse aus. Manchmal an 2 oder 3 Tagen hintereinander. Das Zugpaar Mahdia – Monastir – Sousse – Tunis fällt nicht selten eine ganze Woche aus. Dieses Zugpaar wird in der Regel mit einem Triebwagen gefahren. Ganz schlecht sieht es mit dem Zugpaar Tunis – Sfax – Gafsa – Metlaoui – Tozeur aus. Dieses fällt die meisten Tage aus. Da dieses Zugpaar auch den Kurswagen für das Zugpaar Metlaoui – Redeyef/Moularès mitführt, hat die SNCFT einen Wagen der 2. Klasse in Metlaoui stationiert. Dies führt zur Situation, dass zwar die meisten Tage die Bahnverbindung von Metlaoui ins Tal der Selja verkehrt, aber kein Anschluss von/nach Tunis existiert.
Die Situation bei den Lokomotiven ist so prekär, dass manchmal sogar Loks der Phosphat-Züge bis und ab Tunis ver-

FC NEWS

Ausgabe Nr.: 93 Data: 07.11.2026

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***

kehren müssen. Auf den Strecken Sfax – Metlaoui, Metlaoui – Moularès/Redeyef und Sfax – Gabès bestehen kaum Einschränkungen im Güterverkehr. Schlechter steht es um die Linie 6 nach Dahmani, von den maximal 6 Güterzügen kann höchstens einer pro Tag verkehren.

In September 2026, the national railway operator, SNCFT, addressed the press regarding the frequent cancellations of passenger train services. The current situation in long-distance transport stems from a severe shortage of operational locomotives and railcars.

On the standard-gauge network in the north, the sole available railcar frequently suffers faults, leading to the cancellation of a pair of trains between Tunis and Ghardimaou; the two locomotives assigned to the other long-distance services on this route are less often affected. The train to Bizerte is also frequently cancelled—a situation caused not only by rolling stock issues but also by ongoing infrastructure work on that line.

The train from Algeria (Annaba–Tunis) is, for the time being, operated using Algerian locomotives.

On the meter-gauge network, the situation is significantly worse. Because a large number of locomotives are tied up in phosphate transport in the south, they are unavailable for passenger services. The specific situation is as follows:

Tunis–Dahmani–Kalâa Khasba: The daily train to and from Kalâa Khasba runs almost daily, with only 2 to 3 cancellations per month. The train to and from Dahmani operates nearly every day. The El Kef–Tunis train is cancelled, on average, 5 to 6 days per month.

Tunis–Borj Cédria–Grombalia–Bir Bou Regba–Hammamet–Nabeul: Services to and from Tunis are cancelled several times a month. Furthermore, trips between Nabeul and Borj Cédria are increasingly prone to cancellation—a trend that has worsened since the operator began attempting to cover all these services using just a single railcar.

Line 5 (Tunis–Sousse–Sfax–Gabès): The overnight train pair between Tunis and Gabès runs virtually every day, with cancellations being rare. The daytime service along this route follows a similar pattern, with very few cancellations. The train service between Sfax and Tunis is cancelled approximately 3 to 4 times a month. The local train service between Sousse and Tunis is cancelled much more frequently—sometimes for 2 or 3 consecutive days. The train service connecting Mahdia, Monastir, Sousse, and Tunis is often out of operation for an entire week at a time; this route is typically served by a single railcar. The situation is even worse for the service connecting Tunis, Sfax, Gafsa, Metlaoui, and Tozeur, which is cancelled on most days. Because this service also carries a through-carriage for the route between Metlaoui and Redeyef/Moularès, the SNCFT has stationed a second-class carriage in Metlaoui. Consequently, while the rail connection from Metlaoui into the Selja Valley operates on most days, there is no corresponding connection to or from Tunis at most days.

The locomotive situation is so precarious that, at times, engines intended for phosphate trains must be used for passenger services to and from Tunis. Freight operations on the lines between Sfax and Metlaoui, Metlaoui and Moularès/Redeyef, and Sfax and Gabès face very few restrictions. The situation is more severe on "Line 6 to Dahmani" where, out of 6 scheduled freight trains, no more than one can run per day.

SELJA-SCHLUCHT / SELJA-GORGE

Am Mittwoch 28.10.2026 fielen aussergewöhnliche Regenmengen im Bereich Metlaoui/Moularès. Die Strassen mussten alle gesperrt werden. Doch beim Tunnel unweit der Station Selja wurde auch der Bahndamm beschädigt. Dies führte dazu, dass eine Lokomotive, die in Selja einen Phosphatzug abholen sollte, nicht mehr weiterfahren konnten. Das Lokpersonal konnte den Weg bis zur nahen Station Selja zu Fuss zurücklegen. Doch erst nachdem die Niederschläge endeten, konnte der Schaden begutachtet werden. Mit der Hilfe der Compagnie des Phosphates de Gafsa und dem Gleisbauunternehmen Société des Travaux Ferroviaires konnte die SNCFT innert etwas mehr als 24 Stunden die Strecke reparieren und die Lok konnte wie geplant den Güterzug in Selja übernehmen und nach Metlaoui befördern.

*On Wednesday, October 28, 2026, exceptional amounts of rain fell in the Metlaoui/Moularès area, necessitating the closure of all roads. Near a tunnel not far from Selja station, the railway embankment was also damaged. As a result, a locomotive—which was en route to Selja to collect a phosphate train—was unable to proceed. The train crew was able to reach by foot the nearby Selja station. However, the extent of the damage could only be assessed once the rainfall had ceased. With the assistance of the *Compagnie des Phosphates de Gafsa* and the track construction firm *Société des Travaux Ferroviaires*, SNCFT managed to repair the line in just over 24 hours. The locomotive was then able to take charge of the freight train in Selja as planned and haul it to Metlaoui.*

MAROKKO
WAGENMIETE / LEASING COACHES

Trenitalia hat 22 Personenwagen an die marokkanische Staatsbahn ONCF vermietet. Die Wagen wurden im Juni 2026 in 2 Etappen vom Standort Alessandria nach Ravenna und dann per Schiff nach Marokko transportiert. Es sind nicht die ersten Fahrzeuge von Trenitalia die von der Staatsbahn Marokkos gemietet und später übernommen wurden.

Trenitalia has leased 22 passenger carriages to the Moroccan national railway operator, ONCF. In June 2026, the carriages were transported in two stages from Alessandria to Ravenna, and subsequently shipped to Morocco. These are not the first vehicles from Trenitalia to be leased—and later acquired—by Morocco's national railway.

NAHER OSTEN / NEAR EAST

SYRIEN / SYRIA
WIEDERAUFBAU

Im Zuge des Wiederaufbaus der Bahnen in Syrien, hat man beschlossen, auch die Verbindungen in die Nachbarländer Türkei, Irak, Jordanien und Libanon wieder in Betrieb zu nehmen. So wurde nun ein Staatsvertrag zwischen den Regierungen in Damascus (Syrien) und Beyrouth (Libanon) geschlossen. Darin wird ausdrücklich auf die Strecke Tripoli – El Abboudieh – Akkari hingewiesen. Sie wird an die im Wiederaufbau befindliche Strecke Homs – Tartous anschliessen. Ob Personenverkehr stattfinden wird, ist noch unklar. Da die Strecke jedoch direkt in den Hafen von Tripoli führt, wird sie im Transitgüterverkehr eine Rolle spielen.

Und weiter, siehe Libanon……

RECONSTRUCTION

FC NEWS

Ausgabe Nr.: 93 Data: 07.11.2026

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***

As part of the reconstruction of the railway network in Syria, a decision has been made to restore connections to neighboring countries—Turkey, Iraq, Jordan, and Lebanon. To this end, an intergovernmental agreement has been concluded between the governments in Damascus (Syria) and Beirut (Lebanon). The agreement specifically mentions the Tripoli – El Abboudieh – Akkari line, which will connect to the Homs – Tartous line—a route currently undergoing reconstruction. It remains unclear whether passenger services will be offered; however, since the line leads directly into the port of Tripoli, it will play a role in the transit of freight.
And furthermore, see Lebanon……

LIBANON

ES FÄHRT EIN ZUG NACH…..

Am 09.10.2026 verkehrte erstmals nach rund 30 Jahren wieder ein Zug mit Passagieren im Libanon!
Was ist geschehen?: Die Regierung hat die OCFTC (Office des Chemins de fer et Transports en Commun/ Amt für Eisenbahnen und öffentlichen Verkehr) aus der alten Organisation gebildet. Die Elektrobusse in Beyrouth verkehren bereits unter dieser Regie.
Der Schwerpunkt der Direktion der OCFTC steht jedoch bei der Bahn. Eine Bahn in einem Land, welches am Rande der Pleite steht, zu reaktivieren, wird schwierig sein. Doch man hat die Ärmel hochgekrempelt und es wird alles Untersucht, was noch vorhanden ist. Besonders die Infrastruktur wird viel Arbeit geben, denn heute liegen nicht nur Strassen auf der Bahntrasse, nicht selten wurden ganze Häuser darauf gebaut. 2026 kann mit Recht als das Jahr der Wiedergeburt der Bahn im Libanon bezeichnet werden.
Ab dem Bahnhof Jbeil wurden vorerst 3,5 Km Gleis nach Norden saniert und zwar sehr professionell. Das Gleis führt durch die Stadtteile Kfarkada und Faghal und endet vorerst an der Madfoun Bridge. Um das Gleis sanieren zu können, mussten Gartenmauern abgerissen werden und Strassen bekamen wieder Bahnübergänge, die vorerst nicht gesichert sind. Die Bahn baute selber einen kleinen Triebwagen, der mit Solarenergie fährt und einen kleinen Beiwagen. Insgesamt können auf einer Fahrt 45 Personen transportiert werden. Für die erste Zeit soll nur gelegentlich gefahren werden, zum Beispiel für Schülergruppen oder andere Interessierte. Doch immerhin, es können wieder Menschen auf Schienen “reisen”.
Doch die Bahn will noch mehr.
Im Rahmen der Inventur wurde festgestellt, dass noch 5 Diesellokomotiven saniert werden können und man hofft dabei auf Hilfe aus Polen, denn die Loks stammen von dort.
Es sind noch recht viele Güterwagen vorhanden, die wiederverwendet werden können. So will man sogar einige Güterwagen in Personenwagen umbauen, wie man es aus Kuba kennt. Selbstverständlich sollen andere Güterwagen auch wieder ihrem ursprünglichen Zweck zugeführt werden.
Als inländische Strecke soll erst jene von Tripoli nach Batroun und Jbeil saniert und wieder in Betrieb genommen werden. Dazu müssen nicht nur die Geleise saniert werden, sondern auch die recht zahlreichen Brücken. Arbeiten am 15 km langen Abschnitt Jbeil – Amshit – Baachta – Monsef – Barbara und Rachana bis Batroun haben begonnen. 4 Brücken und ein Tunnel befinden sich in diesem Abschnitt.
Die Ziele der OCFTC liegen beim Personenverkehr, Touristenverkehr und Güterverkehr. Die Sache wird verfolgt.
A TRAIN RUNS TO…
On October 9, 2026, for the first time in about 30 years, a train carrying passengers is running in Lebanon!
*What happened? The government has established the OCFTC (*Office des Chemins de fer et Transports en Commun* – Office for Railways and Public Transport) out of the former organization. Electric buses in Beirut are already operating under this management.*
However, the primary focus of the OCFTC directorate is the railway. Reactivating a railway in a country close to bankruptcy is no small task—yet, they have rolled up their sleeves and are conducting a thorough assessment of what remains. The infrastructure, in particular, will need a great deal of work; in many places, the original railway alignment is now covered by roads, and in some instances, entire houses have been built directly on top of the tracks. 2026 can really be called the year of the railway’s rebirth in Lebanon.
Starting from the Jbeil station, 3.5 kilometers of track heading north have been restored—and to a very professional standard. The line runs through the districts of Kfarkada and Faghal, currently terminating at the Madfoun Bridge. To restore the track, garden walls had to be demolished, and roads were fitted with level crossings—though these are not yet equipped with safety signals. The railway team also constructed a small, solar-powered railcar, along with a small trailer; the train can carry a total of 45 passengers per trip. Initially, services will run only occasionally—for example, for school groups or other interested parties. Still, it is a significant milestone: people can once again "travel" on rails.
And the railway has even greater ambitions.
As part of an inventory assessment, it was determined that five diesel locomotives could be restored. The team is hoping for assistance from Poland, as that is where the locomotives originated. A significant number of freight wagons remain available that can be repurposed. There are even plans to convert some of these into passenger carriages—a practice seen in Cuba. Naturally, other freight wagons will be restored to their original function.
As for domestic routes, the line from Tripoli to Batroun and Jbeil is the first priority for rehabilitation and reactivation. This requires not only the restoration of the tracks but also the repair of numerous bridges. Work has already begun on the 15 kilometer section spanning Jbeil, Amshit, Baachta, Monsef, Barbara, and Rachana, extending to Batroun. This stretch includes four bridges and one tunnel.
The objectives of the OCFTC encompass passenger transport, tourism-related travel, and freight services. The initiative is currently being pursued.

ASIEN / ASIA

MALAYSIA

PERSONENVERKEHR

Am 16. Juni 2026 hat die Staatsbahn KTMB einen neuen Nahverkehr in Betrieb genommen. Obwohl die Hauptstrecke von Johor Bahru bis zur Abzweigung bei Paloh elektrifiziert ist, müssen Dieselfahrzeuge eingesetzt werden, da die rund 40 km lange Zweigstrecke bis zum Endpunkt Pasir Gudang keinen Fahrdraht aufweist. Die Zweigstrecke weist einen regen

FC NEWS

Ausgabe Nr.: 93 Data: 07.11.2026

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***

Güterverkehr auf. Die Züge verkehren unter dem Namen Shuttle Selatan (Südlicher Shuttle-Zug). Im Moment sind es 4 Zugpaare Johor Bahru – Paloh und zwei zwischen Paloh und Pasir Gudang. Noch wird herkömmliches Rollmaterial aus Lok und Wagen eingesetzt. In 2 bis 3 Jahren rechnet KTMB damit, über genügend Elektrotriebwagen zu verfügen. Diese werden dann selbständig auf der Hauptstrecke verkehren und auf der Nebenstrecke von einer Diesellok gezogen.

PASSENGER TRANSPORT

On June 16, 2026, the state railway operator KTMB launched a new local passenger service. Although the main line from Johor Bahru to the junction near Paloh is electrified, diesel-powered trains must be used because the approximately 40 km-long branch line to the terminus at Pasir Gudang lacks overhead lines. This branch line sees significant freight traffic. The trains operate under the name "Shuttle Selatan" (Southern Shuttle). Currently, there are four round-trips between Johor Bahru and Paloh, and two between Paloh and Pasir Gudang. For the time being, conventional rolling stock consisting of locomotives and carriages is being used. KTMB expects to have a sufficient number of electric multiple units (EMUs) available within two to three years. These will then operate independently on the main line, while being hauled by a diesel locomotive on the branch line.

EUROPA/EUROPE

LETTLAND / LATVIA

Das Schienenpersonenverkehrsunternehmen ViVi hat von Elron, der Personenbahn Estlands, einen Stadler Flirt Triebwagen gemietet und setzte diesen Probeweise im Verkehr zwischen Rīga und Daugavpils ein. Dieser Verkehr fand am 29. Juni 2026 statt. Es ging um die Zulassung der Elron Fahrzeuge für direkte Züge zwischen Tallinn (Estland) und Rīga (Lettland), aber auch um einen Test, ob man mit den Stadler Flirt auch in Lettland den Verkehr modernisieren kann.

The passenger rail operator ViVi leased a Stadler Flirt trainset from Elron, Estonia's passenger railway, and deployed it for a trial run between Rīga and Daugavpils. This operation took place on June 29, 2026. The initiative was aimed at securing authorization for Elron's rolling stock to be used on direct services between Tallinn (Estonia) and Rīga (Latvia), while also serving as a test to determine whether the Stadler Flirt units could be used to modernize rail services in Latvia.

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

ARGENTINA
Pellegrini – Benegas (Mendoza Tram) 28/10/2026
CHINA *(High-speed lines/Hochgeschwindikeitslinien)*
Xiong'an – Qinghe Xi Ende/end 09/2026
Harbin – Yichun 12/2026
Xi'an Dong – Ankang XI 30/09/2026
Wenling – Yuhuang 08/08/2026
Xi'an – Shiyan 30/06/2026
MALAYSIA
Kempas Baru – Pasir Gudang 16/06/2026
UZBEKISTAN
Urganch – Urganch Airport 17/08/2026

PERSONENVERKEHR / PASSENGER TRAFFIC WIEDEREREÖFFNUNG / REOPENING PLUS

INTERNATIONAL
Haparanda (SE) – Tornio (FI) 10/08/2026
ARGENTINA
Maimará – Tilcara 10/11/2026
BOLIVIA
Sucre (El Tejar) – Potosí) 01/01/2027
FINLAND
Tampere – Rauma 01/05/2027
GRIECHENLAND / GREECE
Mesonision – Florina 30/05/2026
LIBANON
Jbeil – Madfoun Bridge 09/10/2026
POLEN / POLAND
Bielawa Centralna – Bielawa Góry Sowie 14/06/2026
Kartuzy – Somonino 14/06/2026
UNGARN / HUNGARY
Dombóvár – Komló 01/08/2026
Miskolc – Tiszaújváros 01/09/2026

PERSONENVERKEHR / PASSENGER TRAFFIC STILLEGUNG / CLOSURE MINUS

No news

GÜTERVERKEHR / FREIGHT TRAFFIC ERÖFFNUNG / OPENING PLUS

No news

GÜTERVERKEHR / FREIGHT TRAFFIC WIEDEREREÖFFNUNG / REOPENING PLUS

INTERNATIONAL
Ojinaga (MEX) – Presidio (USA) =1 oder/or 02/2027

GÜTERVERKEHR / FREIGHT TRAFFIC STILLLEGUNG / CLOSURES MINUS

No news

FC NEWS

Ausgabe Nr.: 93 Data: 07.11.2026

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***

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 Sektetär 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