*Schweiz*

## Tunnelbahnhof für Luzern?

Um den Engpass der SBB-Zufahrt zum Bahnhof Luzern, der den Ausbau des Zugangebots verhindert, zu beseitigen, haben die SBB vier Ausbauvarianten geprüft. Favorisiert wird die Variante „Rotsee kurz". Sie sieht einen doppelspurigen Tunnel zwischen Ebikon und Luzern vor, der das Becken des Vierwaldstättersees in Luzern unterquert und zu einem neuen Tiefbahnhof unter dem bestehenden Bahnhof führt. Die Vorteile wären: Entlastung der Einfahrt in den heutigen Kopfbahnhof, verkürzte Fahrzeit auf der Strecke Luzern–Zug und geringe Einschränkung des Betriebs während des Baus. Die Kosten liegen allerdings bei deutlich über 1 Mrd. Franken (660 Mio. Euro). *pr, sc*

*Rhätische Bahn*

## Krokodil verschrottet

Die Rhätische Bahn (RhB) in der Schweiz hat mit der – seit Frühjahr 2008 schadhaft abgestellten – Ge 6/6 I 412 ein weiteres der legendären „rhätischen Krokodile" C-C verschrottet. Dafür bleibt der blitzschlaggeschädigte historische Triebwagen ABe 4/4 501 nach einer Reparatur erhalten.

Die 1925 gebaute 412 hatte 2006 zum 75-Jahr-Jubiläum des Glacier-Express eine recht umstrittene blaue Lackierung erhalten. Für diese zeitlich begrenzte Werbeaktion war bewusst die C-C ausgewählt worden, die sich im schlechtesten technischen Zustand befand. Brauchbare Ersatzteile der Meterspur-Ellok wurden nun ausgebaut für die bei der RhB noch vorhandenen 414 und 415. Die 414 war 1988 als letzte Ge 6/6 I hauptrevidiert worden. Derzeit ist die RhB den Nostalgiefahrzeugen gegenüber weniger positiv eingestellt als früher. Was sich kommerziell nicht nutzen lässt, hat langfristig gesehen wenig Chancen. Gesichert erscheint die betriebsfähige Zukunft der 414 bis voraussichtlich 2018 sowie der vom Club 1889 in privater Initiative erhaltenen Nostalgiefahrzeuge. Als Denkmal oder nicht betriebsfähige Museumsloks sind die Krokodile 402, 406, 407 und 411 erhalten. *bs, pr*

Flytoget/Slg. Holtz

***Der erste verlängerte Flytoget – die 1998 in Dienst gestellten Flughafen-Züge wirken noch immer futuristisch.***

*Norwegen*

## Osloer „Flugzüge" werden verlängert

Die norwegische Flytoget A/S, die die Zubringerzüge vom Osloer Flughafen Gardermoen zum Hauptbahnhof und weiter nach Asker betreibt, hat im Januar den ersten von 16 dreiteiligen Elektrotriebzügen um einen Mittelwagen verlängert. Dadurch erhöht sich die Kapazität jedes „Flugzuges" von 168 auf 244 Fahrgäste, womit die staatliche Bahngesellschaft dem steigenden Fahrgastaufkommen Rechnung trägt. Die Verlängerung der 16 Züge, die 1998 in Betrieb genommen worden waren, kostet etwa 65 Mio. Euro und soll bis Oktober abgeschlossen sein. Die neuen Wagen fertigt Bombardier in Strømmen (Norwegen), die Wagenkästen kommen jedoch aus Görlitz und die Drehgestelle aus Siegen. *ho*

*Abgabe gescheitert*

## Keine IR-Wagen der DB AG für Tschechien

Der Verkauf von 100 gebrauchten InterRegio-Wagen der Deutschen Bahn an die tschechische Staatsbahn ČD kommt nicht zustande *(em 9/08)*. Laut ČD seien zwar der geforderte Preis günstig, andere Verkaufsbedingungen aber unannehmbar gewesen. Nun haben die Tschechen die Beschaffung von 100 gebrauchten Reisezugwagen für Inland-Fernzüge europaweit ausgeschrieben. *mf*

Rutger Friberg

***Trotz 54-jähriger Abstellzeit in einem Wellblechschuppen waren die drei im Juli 2008 in Sandträsk geborgenen Dampfloks noch rollfähig – und eine steht jetzt schon wieder unter Dampf.***

*Schwedische Dampflok*

## Nach 54 Jahren aus der strategischen Militärreserve zurück in den Betriebseinsatz

In Schweden wurde eine Schnellzug-Dampflok, die 54 Jahre lang als strategische Reserve abgestellt war, wieder in Betrieb genommen. Die 1910 von Nohab gebaute B 1037 hatte seit 1954 zusammen mit zwei Schwesterloks unzugänglich in einer Halle in Sandträsk an der nordschwedischen Erzbahn gestanden. Die Militärs hatten in den 1950er Jahren 50 Dampfloks als Reserve übers Land verteilt.

Im Juli 2008 wurden die 2'C-Loks über eine provisorisch (wieder) verlegte Weichenverbindung geborgen. Der Zustand der bestens konservierten früheren Staatsbahn-Loks war so gut, dass sie ohne große Probleme geschleppt werden konnten. Die B 1037 kam nach Göteborg zum Verein Bergslagernas Järnvägssällskap (BJS), die B 1108 ins nationale Eisenbahnmuseum Gävle und die B 1267 nach Stockholm.

Nach einer ersten kurzen Testfahrt am 20.12.2008 erhielt die B 1037 alle notwendigen Zertifikate, um zunächst ein Jahr lang in ganz Schweden fahren zu dürfen. Die erste große Reise soll am 31. Mai von Göteborg Zentral (ab 8.03 Uhr) nach Halmstad (nördlich von Malmö) und zurück führen. Dabei findet die Hinfahrt auf der zweigleisigen Strecke als Parallelfahrt zweier Sonderzüge statt, die von je zwei Dampfloks geführt werden. Der Verein BJS verfügt über insgesamt sieben Dampfloks (Info: www.bjs-club.se). *rf, as*

Bernhard Studer

## Asiatische Intercity-Züge in Irland

*Die irische Staatsbahn Iarnród Éireann nimmt derzeit 31 drei- und 15 sechsteilige Diesel-Triebzüge Class 22000 in Betrieb. Diese ICR (Intercity Railcars) wurden bei Mitsui in Japan für 400 Mio. Euro geordert und von Tokyu Car in Japan und Rotem in Korea gebaut. Die 160 km/h schnellen ICR sind auf den irischen Breitspurstrecken (Spurweite 1600 mm) im Einsatz, hier zwei Dreiteiler im Bahnhof Portarligton.*