



Chicago, Milwaukee, St. Paul & Pacific Railroad 1947 und 1948 "Olympian Hiawatha", #15/16

Compiled by Samuel Roethlisberger

Geschichte

Seit dem 28. Mai 1911 führte die Milwaukee Road auf ihrer Strecke zum Pazifik den Luxuszug "Olympian", benannt nach der Olympian Peninsula gegenüber von Seattle und Tacoma. Dieser Zug bestand vollständig aus schweren 6-achsigen Personenwagen, sogenannten „Heavyweights“.

Nach dem 2. Weltkrieg führte die Milwaukee Road am 29. Juni 1947 ihr neues Flaggschiff ein, den neu aus modernen „Lightweights“ bestehenden „Olympian Hiawatha“. Anfangs verkehrte der Olympian Hiawatha noch mit alten Heavyweight-Schlafwagen. Neue Dieselloks von Fairbanks-Morse wurden speziell für diesen Zug beschafft und mit Chrom-Applikationen geschmückt.

1949 wurden von Pullman neue Schlafwagen geliefert, darunter die bekannten Skytop-Sleeper mit dem verglasten Ende.

Als 1949 die Kohlearbeiter im mittleren Westen streikten, wurden die Dieselloks abgezogen um Dampflok dort zu ersetzen. Sie kehrten nie mehr zurück und als Zuglok wurde jetzt eingesetzt, was gerade verfügbar war. Auf den elektrifizierten Strecken waren das bis 1950 Bipolars und Quills, dann bis etwa 1957 auch Little Joes. Später verkehrten auch vermehrt wieder Dieselloks der EMD-Baureihen FP7 und E9 durch.

Ab 1955 wurden die Wagen in Union Pacific-Farben umlackiert. Das hatte den Grund, dass die Milwaukee Road neu die Personenzüge der UP zwischen Chicago und Council Bluffs beförderte.

Der Olympian Hiawatha verkehrte bis 1961. Danach war er namenlos und verkehrte nur noch bis Deer Lodge, ab 1964 sogar nur noch bis Aberdeen, und das ohne Schlaf- oder Speisewagen.

Das Modell

Der hier fahrende Zug ist eine Nachbildung des Olympian Hiawatha wie er zwischen 1947 und 1949, mit leicht veränderter Zusammenstellung bis etwa 1952, verkehrte. Zusätzlich zu den Fairbanks-Morse Dieseln haben wir auch Elektroloks der Baureihen EP-2 „Bipolar“, EP-3 „Quill“ und EP-4 „Little Joe“ im Einsatz.

