



Departement of Defence Military Train

Compiled by Samuel Roethlisberger

Geschichte

Während dem Korea-Krieg (25.6.1950 bis 27.7.1953) transportierten die USA immer wieder Kriegsmaterial in das Krisengebiet. Dieses wurde hauptsächlich per Bahn von den Industriezentren zwischen der Ostküste und den grossen Seen an die Westküste gebracht, um von dort nach Korea verschifft zu werden. Auch gegen Ende des Konfliktes wurden noch solche Transporte abgewickelt, unter anderem wurden Panzer und deren Begleitfahrzeuge transportiert. Dazu setzte das DODX (Department of Defence) eigene, schwere 4-, 6- und sogar 8-achsige sogenannte „Heavy Duty Flatcars“ (Schwerlast-Flachwagen) ein.

Die Züge wurden zum Beispiel von der Ostküste her kommend von der NYC (New York Central) bis zum Mississippi geführt und dann von der Union Pacific, Santa Fe oder Southern Pacific in die Schiffshäfen an der Westküste gefahren.

Das Modell

Der heute hier gezeigte Militärzug im Modell stellt einen solchen Transport Anfang 1953 dar. Er wird von der bekannten schweren Dampflokomotive „Big Boy“ der Union Pacific gezogen, wobei für die Überwindung der Bergstrecken eine Gasturbinen-Lok. vorgespannt wurde.

Die Big Boys waren eine Serie von 25 Gelenklokomotiven die zwischen 1941 und 1944 von ALCo für die Union Pacific gebaut wurden. Ein unbekannter Fabrik-Mitarbeiter schrieb Big Boy (grosser Junge) an die Rauchkammertür einer Lok. Sie leisteten über 6000 PS, wogen 548 Tonnen und konnten 112 km/h schnell fahren. Auf der Strecke über den Sherman Hill in Wyoming, für die sie gebaut wurden, wurde eine Anhängelast von 3300 Tonnen vorausgesetzt. In der Praxis konnten sie viel mehr ziehen. 1959 wurde der letzte Güterzug von einem Big Boy gezogen. Die Loks wurden noch betriebsfähig in Reserve gehalten. 1963 wurden sie endgültig abgestellt. Big Boy 4014 wird zurzeit restauriert und soll dereinst wieder fahren können.

Die Union Pacific setzte ab 1952 Gasturbinen-Loks ein. Die erste Bauserie leistete 4500 PS und hatte 8 Achsen in 4 Drehgestellen. Dieselloks leisteten zu jener Zeit maximal etwa 1750 PS. Im Vergleich zu einem Dieselmotor verbraucht eine Turbine viel Treibstoff. Allerdings verwendete die UP ein Schweröl, das so billig war, dass der Mehrverbrauch ausgeglichen wurde.

Die zweite Bauserie von 1954 war in ihren technischen Daten identisch mit der ersten. Sie hatten aber einen offenen Seitengang und wurden daher auch Veranda-Turbinen genannt. Die erste und die zweite Serie erhielten später ausgediente Dampflokomotiv-Tender angehängt um mehr Treibstoff mitführen zu können.

Die dritte Bauserie wurde ab 1958 ausgeliefert. Sie hatten von Beginn an einen Tender. Die Apparaturen wurden auf 2 Teile verteilt. Der vordere Teil hatte einen Hilfsdiesel und diverse andere Aggregate, der hintere Teil beherbergte eine riesige Gasturbine. Diese leistete 8500 PS.

