



Chicago, Milwaukee, St. Paul & Pacific Railroad Freight Train of the late 60' and early 70' on the electrified Rocky Mountain Division

Compiled by Samuel Roethlisberger

Geschichte

1909 stellte die Milwaukee Road ihre Strecke zum Pazifik fertig. Sie war die letzte Bahngesellschaft, die den Pazifik erreichte.

Vor allem im Winter war der Betrieb auf den Gebirgstrecken, es wurden insgesamt 5 Bergketten überwunden, schwierig und teuer. 1912 wurde daher beschlossen, die betrieblich schwierigsten Abschnitte zu elektrifizieren.

1916 wurde die Elektrifizierung auf dem Abschnitt Harlowton und Avery (Rocky Mountain Division), eine Streckenlänge von 705 Kilometern, eröffnet. 1917 kam das 333 Kilometer lange Teilstück zwischen Othello und Tacoma (Coast Division) dazu. Dazwischen wurde weiter mit Dampf, respektive mit Diesel gefahren.

Betrieb

Der Betrieb wurde mit 42 Doppellokomotiven der Baureihen EF-1 und EP-1 aufgenommen. Sie wurden als Boxcabs bezeichnet. Die EP-1 hatten zusätzlich Heizkessel zur Führung von Personenzügen. Diese äußerst robusten Loks versahen ihren Dienst teilweise bis 1974. Sie wurden in dieser Zeit mehrmals umarrangiert zu 3- und 4-teiligen Loks und auch modernisiert. Die 3- und 4-teiligen Einheiten bekamen die Bezeichnung EF-2, EF-3 und EF-5. Die Modernisierung führte zu einer höheren Geschwindigkeit (45mph statt 35mph) und es konnten teilweise auch Dieselloks ferngesteuert werden.

Zum Rangieren wurden 4 kleine Elektroloks der Baureihe ES-2 gebaut. Auch sie waren teilweise bis 1974 im Einsatz.

1919 wurden 15 neue Personenzugloks in Betrieb genommen. 5 Stück der Baureihe EP-2 „Bipolar“ wurden der Coast Division zugeteilt. Die 10 Loks der Baureihe EP-3 „Quill“ verkehrten auf der Rocky Mountain Division. Die EP-1 wurden folgerichtig zu reinen Güterzugloks umgebaut.

Nach dem 2. Weltkrieg fertigte General Electrics für die Sowjetunion 20 neue Elektroloks in Breitspur für die Transsibirische Eisenbahn. Der beginnende kalte Krieg verhinderte allerdings die Auslieferung und so konnte die Milwaukee Road 12 Lokomotiven erwerben. Die Loks wurden auf Normalspur umgebaut und an die eigenen Bedürfnisse angepasst. 2 Maschinen wurden als EP-4 eingereiht. Sie waren mit Rollenlager ausgestattet und hatten in einem Führerstand einen Zugheizkessel eingebaut. Die restlichen Loks wurden als EF-4 bezeichnet. Die Loks hatten den übernahmen „Little Joe“.

Die EP-4 wurden Mitte der 50er Jahre von den Personenzügen abgezogen. Sie und die EF-4 wurden so umgebaut, dass sie Dieselloks steuern konnten. Ausserdem wurde ab 1964 ein Führerstand stillgelegt. Die Möglichkeit Dieselloks zu steuern wurde rege benutzt. Sie liefen vielfach durch und ein oder zwei Little Joes dienten als Helfer. Bei sehr schweren Zügen wurden auch noch Boxcabs in der Mitte des Zugs eingereiht.

Das Modell

Der hier fahrende Güterzug bildet einen Querschnitt ab, wie die Züge auf der Milwaukee Road ab etwa 1964 bis 1974 aussahen. In den späten 60er Jahren kamen immer mehr damals sehr moderne Güterwagen wie Covered Hoppers (geschlossene Schüttgutwagen) und Autoracks (Auto-Transportwagen) zum Einsatz. Auch Container und Lastwagen-Anhänger wurden vermehrt auf Flachwagen transportiert.

Neben den Elektrolokomotiven der Baureihen EF-2, EF-5 und EF-4 kommen auch Dieselloks der EMD-Baureihen GP9, GP35, GP40, SD45, SD40-2 und FP45 sowie der GE-Baureihen U25B, U30B und U36C zum Einsatz.



