



Union Pacific

Freight Train of the early and mid 60'



Compiled by Christian Ott and Samuel Roethlisberger

Geschichte

Die Union Pacific ist Teil der ersten transkontinentalen Bahnstrecke der USA. Sie wurde 1862 gegründet. Ab Omaha in Nebraska baute man Richtung Westen. 1869 wurde die Strecke fertiggestellt. Der letzte Gleisnagel wurde am grossen Salzsee in Utah eingeschlagen. Dort traf die UP auf die Strecke der Central Pacific, die von Kalifornien her ostwärts baute. Später baute man noch Strecken von Ogden am grossen Salzsee in Richtung Nordwesten nach Portland in Oregon sowie nach Südwesten nach Los Angeles dazu.



Ab 1981 wurden mehrere grössere Bahngesellschaften aufgekauft. Diese waren zum Teil grösser als die UP selbst. Dadurch wurden viele Strecken im mittleren Westen und in Texas zum eigenen Netz hinzugefügt. Mit der Übernahme der Southern Pacific im Jahr 1996 erreichte das Streckennetz den heutigen Stand.

Betrieb

Zwischen Cheyenne in Wyoming und Ogden in Utah wird die Gebirgskette der Rocky Mountains am Sherman Hill überquert. Verglichen mit anderen Strecken sind die Steigungen moderat. Die Strecke ist allerdings dicht befahren.

Aus dem Bedürfnis, schwere Lasten mit einer vernünftigen Geschwindigkeit über diesen Abschnitt zu transportieren, entstanden im Verlauf der Jahre einige bemerkenswerte Lokomotiven. Erwähnenswert sind hierbei sicher die „Big Boy“-Dampflokomotiven. Diese Gelenkloks hatten 8 angetriebene Achsen sowie je 2 Vor- und Nachlaufachsen. Bei einem Gewicht von 548 Tonnen leisteten sie über 6000 PS und waren für 112 km/h zugelassen.

Für die gleiche Strecke wurden auch Gasturbinenloks in 3 Baureihen beschafft. Diese leisteten damals in den 50er Jahren einiges mehr als die verfügbaren Dieselloks, und die UP war PS-hungrig. Diese Loks leisteten je nach Baureihe zwischen 4500 und 8500 PS. Dieselloks kamen damals maximal auf 2000 PS.

Da die Gasturbinenloks teuer im Unterhalt waren, suchte man in den frühen 60er Jahren nach Möglichkeiten, eine ähnliche Leistung mit Dieselloks zu erreichen. Das läutete die Ära der doppelmotorigen Loks ein. Von mehreren Herstellern wurden Loks im Leistungsbereich von 5000 bis 6600 PS gekauft.

Ab etwa 1970 setzte sich auch bei der Union Pacific die Erkenntnis durch, dass die geringen Ersparnisse im Unterhalt die mangelnde betriebliche Flexibilität der PS-Monster nicht aufwiegen konnten, so dass man nur noch Standard-Dieselloks anschaffte.

Das Modell

Der hier fahrende Güterzug bildet einen Querschnitt ab, wie die Züge am Sherman Hill ab etwa 1959 bis 1968 aussahen. Der klassische Boxcar war damals noch der am meisten verbreitete Wagentyp. Viele Wagen waren noch aus der Kriegszeit oder von davor. In den späten 60er Jahren kamen mehr moderne Güterwagen wie Covered Hoppers (geschlossene Schüttgutwagen) und Autoracks (Auto-Transportwagen) zum Einsatz. Auch Container und Lastwagen-Anhänger wurden vermehrt auf Flachwagen transportiert.

Die Dampfloks waren zu diesem Zeitpunkt abgestellt worden. Neben den im Text erwähnten Gasturbinen- und Doppelmotor-Loks kommen auch diverse kleinere Dieselloks zum Einsatz, darunter mehrere B-Einheiten. Diese Loks haben keinen Führerstand und werden in Mehrfachtraktionen eingesetzt.

