



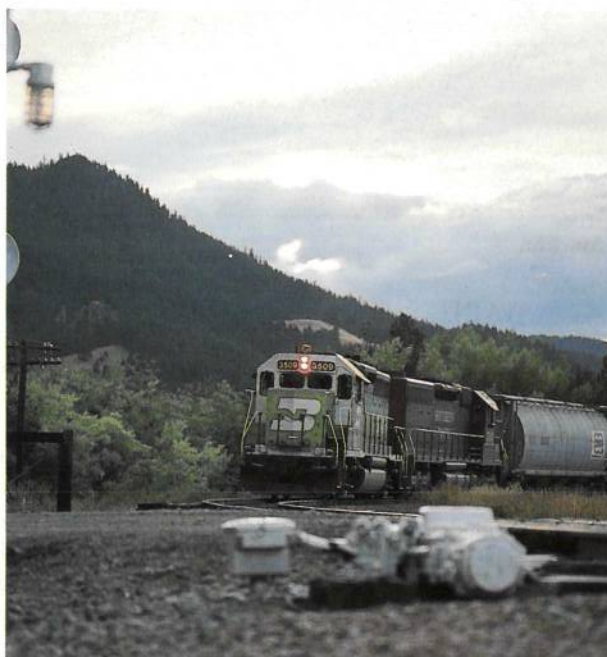
AMERICAN RAILROADFANS IN SWITZERLAND



Das Jahr 1990 ist vorbei, im American-Corner ist ein Jahresrückblick auf die amerikanische Eisenbahnszene angesagt. Sehr viel hat sich getan, nur über wenig kann hier berichtet werden. Ausgewählt wurden verschiedenste Ereignisse, die Trends und Eigenarten der US-Bahnen aufzeigen sollen.

Farbschemata

● Nach 20 Jahren Unterbruch erscheint die weltberühmte rot-silberne «Warbonnet»-Bemalung der Santa Fe wieder auf den Gleisen. Im Zuge einer neuen Marketingstrategie für Schnellgüterzüge werden die Loks der allerneusten Bauweisen von Santa Fe mit diesem früher nur für den Personenverkehr reservierten Farbschema versehen. Die erste neue GP60M mit der at-



traktiven Bemalung erhielt die Bahngesellschaft am 18. Mai 1990. Diese Wide Cab-Loks sind zusätzlich mit «Ditchlights» (untere Scheinwerfer analog den kanadischen Loks) ausgerüstet. Ab Oktober wurden die DASH8-40BW Diesels von GE in dieser Bemalung ausgeliefert. Die neuen Loks im alt/neuen Farbschema werden werbetreibend als sogenannte «Super Fleet» bezeichnet.

Viele neue Loks wurden 1990 ausgeliefert. Dabei geht der Trend eindeutig zu breiten Führerkabinnen, wie bei der hier führenden Dash8-40CW Lok; nördlich von Milfort (oben; Foto: F. Rat).

Bei der Burlington Northern erhalten immer mehr Loks die sogenannte «White Face»-Bemalung; Mullans Pass, Montana (links; Foto: F. Rat).

● Die Speditionsfirma MAERKS liess zu Reklamezwecken eine brandneue GP60M von Santa Fe in ihren hellblau-silbernen Hausfarben bemalen. Die Werbefilm-aufnahmen mit den zur umgespritzten Lok passenden doppelstöckigen Containerwagen fanden am 13. August beim berühmten Ca-jon Pass statt. Nur bestens informierte Eisenbahnfotografen konnten diese Spezialität auf den Film bannen. Kaum zu glauben, aber wahr: Gleich anschliessend an die Aufnahmen wurde die Lok No. 146 nach Topeka, KS überführt, wo sie wieder die aktuelle Santa Fe Warbonnet-Bemalung erhielt.

● Die Pepsi Cola Company mietete von der kanadischen VIA eine F40PH-2 und 5 Personenwagen für Filmaufnahmen im Fraser Canyon. Für den Werbefilm «Pepsi Challenge» wurden Lok und Wagen mit dem Pepsi-Cola Farbschema bemalt.

● Bei der Bahngesellschaft Burlington Northern erhalten fast alle Loks die neue «White Face»-Bemalung. Der grüne Lokkasten wird dabei an der Frontseite links und recht mit einem weissen, vertikalen Streifen versehen.

Neue Loks und Wagen

● Der Trend bei modernen Dieselloks geht eindeutig zu den «Wide Cab»- (Führerstand geht über ganze Lokbreite) oder gar «Wide Body»-Versionen (Lokkasten ist ganz geschlossen, also ohne seitliche Laufstege). In dieser Entwicklung eingeschlossen ist der definitive Durchbruch zu einer neuen Führerstands-anordnung, die derjenigen von modernen europäischen Loks entspricht. Beide grossen Lokhersteller, EMD und GE, gehen im Design den Wünschen der Bahngesellschaften entgegen. Trotzdem, oder vielleicht gerade deshalb, sind gewisse Loktypen kaum noch zu unterscheiden.

● Union Pacific stellte am 9. Mai an der Intermodal Exposition in Atlanta das «SMART» Triple Stack Container System vor. Dabei handelt es sich um dreistöckige Containerwagen die ausschliesslich für den Transport von Autos konzipiert wurden und für die Fracht einen optimalen Schutz bie-

Die grössten Lokauslieferungen innerhalb 1990:

Santa Fe: 63 Stk. GP60M und 50 Stk. DASH8-40BW (beides Wide Cab)

Burlington Northern: 100 Stk. SD60M (Wide Cab)

Southern Pacific: 50 Stk. DASH8-40B (regular Cab)

Union Pacific: 50 Stk. DASH8-40CW (Wide Cab)

Conrail: 50 Stk. DASH8-40CW (Wide Cab)

Canadian National: 30 Stk. DASH8-40CM (Full Body)

British Columbia: 22 Stk. DASH8-40CM (Full Body)



Die attraktivste Neuheit bei den US-Bahnen im vergangenen Jahr war wohl die Renaissance einer weltberühmten Lokbemalung. Die Santa Fe präsentiert ihre neusten Loks wieder mit dem Warbonnet-Farbschema und lässt sie als «Super Fleet»-Schnellgüterzüge befördern. Hier zieht eine GP60M auf ihrem Weg nach Tehachapi am 15. Juni 1990 – erst gerade drei Wochen alt – am Fotografen vorbei; (Fotos: W. Meer).



Das Innere amerikanischer Führerstände nimmt bei Loks neuer Baureihen immer mehr europäische Formen an: «cab interior» einer GP60M der Santa Fe (Foto: Santa Fe).



Werden in Zukunft Autos in solchen dreistöckigen Containerwagen über Eisenbahnschienen rollen? In Mai 1990 präsentierte Union Pacific an einer Messe in Atlanta diese Konstruktion (Foto: Scott Lindsey).

ten. Die Autos können direkt in die Container gefahren werden (am Boden oder auf dem Wagen).

- Burlington Northern erhielt 1990 1'700 neue Güterwagen: 1'000 Getreidewagen mit 115 t Kapazität wurden innerhalb von nur 14 Wochen (!) ausgeliefert. Weiter verkehren jetzt neu 240 Kohlewagen in Aluminiumbauweise mit einer Kapazität von 120 t (die Prototypen kamen aus der Schweiz), 300 zweistöckige und 160 dreistöckige Autotransportwagen.

Personenverkehr

- Bedingt durch drastische Subventionskürzungen der kanadischen Regierung wurde am 15. Januar 1990 ein grosser Teil des von der VIA betreuten Personenverkehrs stillgelegt. Die grosse Flotte von VIA-Triebfahrzeugen konnte so auf rund 100 Einheiten abgebaut werden. Auch der berühmte, einstige Paradezug «Canadian» zwischen Vancouver und Toronto (früher Montreal) fiel den Kürzungen zum Opfer. Der Einsatz eines weiteren bekannten Zuges, des «Super Continental», wurde von täglich auf dreimal wöchentlich reduziert.

- Seit der Stilllegung des «Yellow Car Systems» 1963 gab es in der autogerecht gebauten Millionenstadt Los Angeles keine Trams mehr. Doch am 14./15. Juli vergangenen Jahres konnte als erstes 22 Meilen langes Teilstück die «Blue Line» zwischen Los Angeles und Long Beach den Trambetrieb aufnehmen. Das komplette Netz wird einmal 150 Meilen umfassen und verläuft im Bereich der Downtown zum Teil unterirdisch.

- Am 22. Januar hat Santa Fe Pacific Realty (eine Tochter der Santa Fe Railway) 100 % des historischen «Los Angeles Union Passenger Terminal» (LAUPT) übernommen. Seit 1939 gehörte das LAUPT zu 22 % der Union Pacific, zu 44 % der Southern Pacific und zu 34 % der Santa Fe. Das Gelände (50 acres) soll in erster Linie als Regional Transportation Hub (Drehscheibe) für den Personenverkehr hergerichtet werden (Amtrak, Commuter Service, Light Rail und Bus).

- In Baltimore wurde letztes Jahr weiter an einer neuen Stadtbahn gebaut, die vorerst ein Netz von gut 34 km Länge umfassen soll. Bei ABB wurden dafür 35 Gelenktriebwagen mit GTO-Umrichtertechnik bestellt.

Mühe und ersetzte spielend drei Dieselloks! Über das Spektakel ist bereits ein Videofilm in PAL erhältlich.

- Der Höhepunkt für Dampfliebhaber war sicher die NRHS-Convention (National Railway Historical Society) in St. Louis vom 11.-17. Juni. Vier grosse Dampflokzügen zu Sonderfahrten ein. Dabei waren folgende Maschinen: Union Pacific 4-8-4 No. 844, St. Louis South Western 4-8-4 Nr. 816, Frisco 4-8-2 No. 1522 und Norfolk & Western 2-6-6-4 Nr. 1218.

- Burlington Northern (BN) finanzierte die private Restaurierung der SP&S 4-8-4 Northern No. 700. BN will diese Dampflok nun für spezielle Anlässe einsetzen.

Einmal pro Jahr veröffentlicht Amtrak ihren Rollmaterialbestand. Per 1. April 1990 beinhaltete die Flotte:

244 Dieselloks
64 Elektroloks
81 Rangierloks
1866 Wagen (inkl. Gepäckwagen)

Dampfspektakel

- Auf Wunsch des Speditionskonzerns APL (American President Lines) führte Union Pacific am 1. August für Werbezwecke mit ihrem Challenger No. 3985 (4-6-6-4) einen 140 Wagen langen doppelstöckigen Containerzug von Cheyenne, WY nach North Platte, NE. Die Museumsdampflok hatte mit dem 7342 Tonnen schweren Zug keine



In den USA sind Tram und Stadtbahnen wieder im Aufwind. In Los Angeles wurde letztes Jahr das erste Teilstück eines grossen Tramnetzes dem Betrieb übergeben; (Foto: Walt Stringer).



Eine der grössten Eisenbahngesellschaften, die Burlington Northern, feierte 1990 ihr 20jähriges Bestehen. Durch Fusionen wuchs das Streckennetz in dieser Zeit auf mehr als 37'000 km an; BN-Zug am Mullans Pass, Montana (oben; Foto: F. Rat).

Spektakel: Die Museumsdampflok Challenger No. 3985 der UP beförderte letztes Jahr zu Werbezwecken einen regulären 7'342 (!) Tonnen schweren Containerzug ohne Mühe; (rechts; Foto: George Crockle).

Joint Venture mit Russland

Burlington Northern (BN) feierte 1990 ihr 20jähriges Bestehen. Eine GP38 wurde zu diesem Zweck speziell beschriftet. Sie trägt die Logos von BN, GN, NP, CB&Q, SP&S, C&S, FW&D und einen Safety Slogan. Bei diesen Abkürzungen handelt es sich um jene Bahngesellschaften, die bisher in der Burlington Northern aufgingen. 20 Jahre sind kein Alter für eine Bahngesellschaft (wenigstens in Europa) und so schaut man bei BN denn auch mutig in die Zukunft: Die Burlington Northern will mit den russischen Bahnen zusammenarbeiten. BN's President Gerald Grinstein sagte, die sowjetische Bahntechnologie sei gegenüber derjenigen der USA rund 20 Jahre im Hintertreffen. Die Vereinbarung soll folgendes umfassen: verbesserte Kommunikation (mit Satellitentechnik), Computer unterstützte Betriebsabläufe, besserer Service für Kohle- und Getreidetransporte. BN wird den Sowjets auch doppelstöckige Containerwagen liefern.

Text: W. Meer

