Mit Dieselpower durch die Rocky Mountains

Der Schnellzug der Denver & Rio Grande Western Railroad

Schon früh in den 40er-Jahren plante die Denver & Rio Grande Western, auf ihrer Hauptstrecke von Denver über Glenwood Springs, Grand Junction, den Soldier Summit und Provo nach Salt Lake City die damals als veraltet angesehenen Dampfloks durch moderne Dieselmaschinen zu ersetzen. Auf dieser anspruchsvollen Gebirgsstrecke, die von Denver, auf rund 1.600 Metern Seehöhe gelegen, hoch bis zum berühmten 10 Kilometer langen Moffat-Tunnel auf rund 2.800 Metern und den Soldier Summit auf rund 2.300 Metern Seehöhe mit rund 20 Promille Steigung in die Rocky Mountains führt, verkehrten damals berühmte Züge wie der „California Zephyr“ oder der „Rio Grande Zephyr“. Diese waren Luxuszüge mit Sitzwagen, Schlafwagen, Speisewagen sowie Aussichtswagen und boten alle nur erdenklichen Annehmlichkeiten für die Reisenden. So lag der Gedanke nahe, auch moderne leistungsfähige Dieselloks vor diesen Zügen einzusetzen.

LGB Fan Roland Gempe liebt amerikanische Landschaften. Auf seiner Indoor-Anlage wurde dieser F7-Zug fotografiert.

Die D&RGW hatte als relativ kleine Bahngesellschaft natürlich nicht die Möglichkeiten einer der Großen wie der

Hubraum ist alles! US-Zugpferd mit 150 Litern: Die EMD F7

Union Pacific oder der Santa Fe und so beschaffte man Dieselloks der Bauart F7 von EMD (Elektro Motive Division, der Lokbauabteilung von General Motors). Eigentlich waren diese Maschinen als Nachfolger der F3 aus den 30er-Jahren als Güterzugloks gedacht, aber einige wurden mit einem Heizkessel zur Energieversorgung des Zuges ausgerüstet und im Schnellzugdienst eingesetzt. Das war auch bei den von der D&RGW bestellten 43 A- und 40 B-Units der Fall, sodass die berühmten Züge auf der Hauptstrecke schon Ende der 40er-Jahre mit Dieseltraktion befördert werden konnten. Technisch war die F7 eine Weiterentwicklung der Vorgängerbaureihe F3, die erstmals 1946 ausgeliefert wurde. Sie erhielt einen verstärkten Generator und eine verbesserte elektrische Ausrüstung. Dabei leistete ein Dieselmotor der Bauart EMD 567 rund 1.500 PS. Die 567 bedeutet 567 Kubikzoll Hubraum je Zylinder, das sind 9,3 Liter. Damit verfügte er mit 16 Zylindern über den respektablen Hubraum von knapp 150 Litern. Natürlich war es – wie damals in den USA üblich – ein langsam laufender Zweitaktmotor, nicht besonders leistungsstark, aber zuverlässig und nahezu unzerstörbar. Daran angeflanscht war der Traktionsgenerator, der den Gleistrom für die vier Fahrmotoren lieferte. Es handelte sich um eine sogenannte dieselelektrische ▶

FOTOS: KÖTZLE; TEXT: ANDREAS SCHUMANN

Lok, im Gegensatz zu der bei der DB über lange Jahre verbreiteten dieselhydraulischen Bauart. Zwischen den Drehgestellen lagen der Batteriekasten und der Kraftstofftank mit einem Fassungsvermögen von 5.000 Litern. Im Design entsprach die Lok dem Zeitgeschmack und alle Bauteile waren unter dem stromlinienförmigen selbsttragenden Aufbau verborgen.

Verglichen mit den Dampfloks der Epoche waren die Diesel eher leistungsschwach, daher war Einzelbespannung die absolute Ausnahme. Normalerweise waren es mindestens zwei, wenn nicht sogar drei oder vier Einheiten. Da es natürlich keinen Sinn machte, auf allen Loks einen teuren Führerstand mitzuführen, baute man sogenannte A-Units, die an einem Ende einen Führerstand hatten und sogenannte B-Units ohne Führerstand. Oft waren vor den großen Überlandschnellzügen – die mitunter aus bis zu 20 Wagen bestanden – Gruppen aus zwei A-Units und einer oder auch zwei B-Units zu sehen. Mit diesen Lokpaketen mit bis zu 6.000 PS war es natürlich kein Problem, die langen Züge durch die Rocky Mountains zu schleppen, vor allem, da die neuen vierachsigen Streamliner doch nicht mehr ganz so schwer waren wie ihre stählernen Vorgänger.

Die Streamliner: hochmodern ausgestattete Wagen

Auch diese Wagen waren ein Kind der frühen 40er-Jahre, doch hatten sie viele Merkmale, die bei uns in Deutschland teilweise erst Jahrzehnte später Standard wurden: In allen Wagen

D&RGW DIESELLOK F7A

HIGHLIGHTS

D&RGW Diesellok F7A, Epoche III, Art. 20578

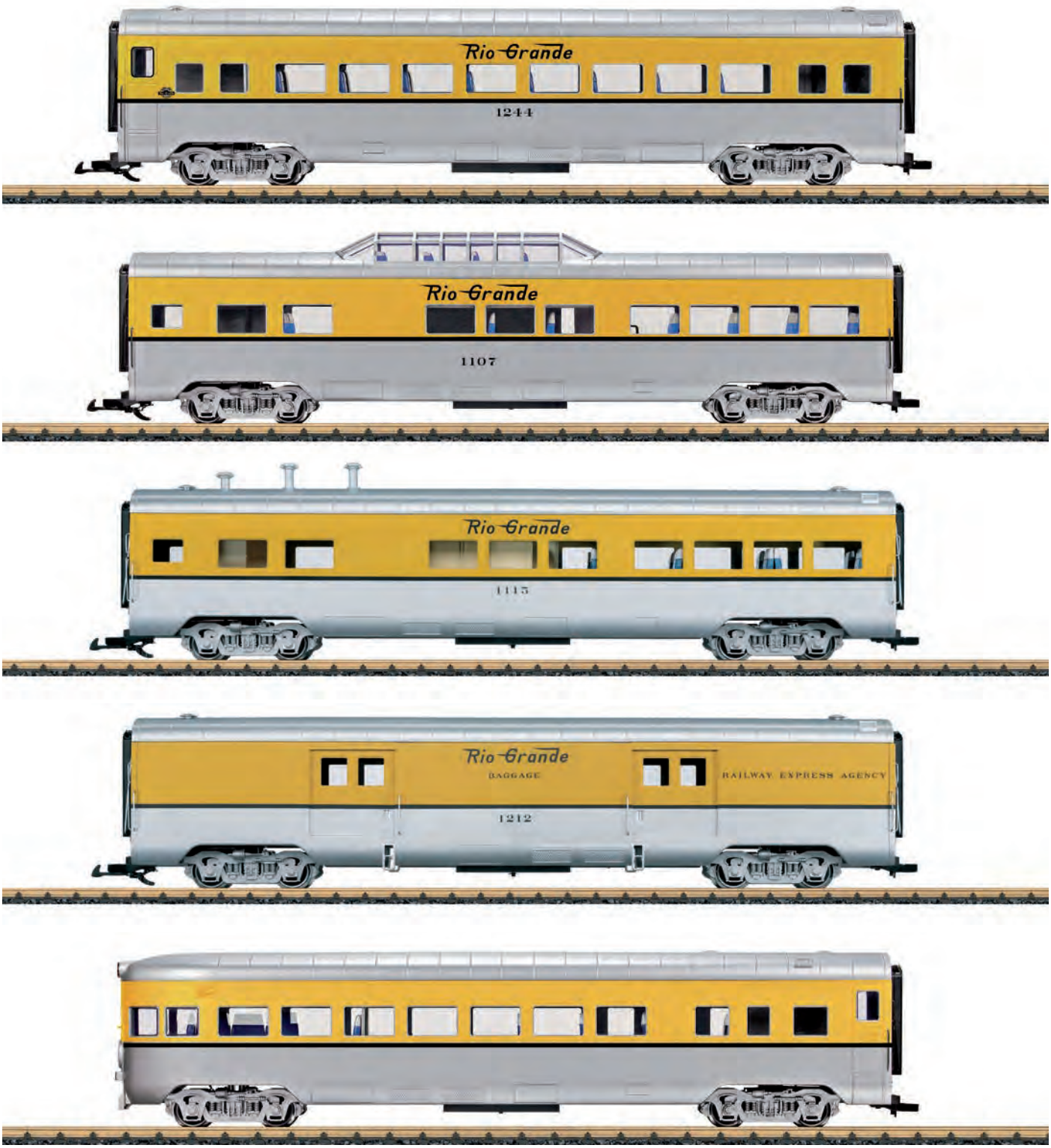
1. zwei leistungsstarke, kugelgelagerte Bühler-Motoren, Haftreifen
2. mfx/DCC-Digital-Decoder
3. Führerstandstüren zum Öffnen
4. Viele Lichtfunktionen wie Fernlicht oder Marslight
5. Steckdose zum Anschluss der B-Unit
6. Länge über Puffer 61 Zentimeter

FOTOS: KÖTZLE, LGB; TEXT: ANDREAS SCHUMANN

war eine Klimaanlage eingebaut, es gab ein „Dome Car“ mit einer Aussichtskanzel, generell eine extrem luxuriöse Inneneinrichtung mit verstellbaren Sitzen sowie einen Speisewagen und am Zugschluss einen speziellen Schlusswagen, das sogenannte Observation Car, bei dem im abgerundeten Ende ein Salonabteil eingebaut war. Typisch für diesen Wagen und amerikanische Schnellzüge war das Logo der Bahngesellschaft oder des Zuges am Zugschluss. Man nannte es „Drumhead“, was man ungefähr mit „Trommelfell“ übersetzen kann, hier ▶

aber das Aussehen der Trommel eines Schlagzeuges bedeuten soll. Bei den großen Schnellzügen war es beleuchtet, bei untergeordneten Zügen oder bei Schmalspurbahnen konnte es auch nur eine emaillierte Blechtafel sein.

Allen Wagentypen gemeinsam waren die schweren Drehgestelle der sogenannten Schwanenhals-Bauart, in den USA auch Pennsylvania-Drehgestell genannt. So boten die Wagen auch auf weniger gut verlegten Schienen sehr viel Fahrkomfort. Das war auch nötig, bekamen die Bahngesellschaften in dieser Zeit doch zunehmende Konkurrenz von Flugzeug und Pkw zu spüren. Die Wagenkästen waren in der Regel aus nicht rostendem Stahl gefertigt. Bei vielen Bahngesellschaften verblieben die Wagen in diesem edlen metallisch-silbernen Look. Nicht so bei der Denver & Rio Grande Western Railroad: Dort lackierte man das Fensterband der Wagen in leuchtendem Gelb, nach unten abgegrenzt durch einen schwarzen Streifen. Aspen Gold – so wurde diese gelbe Farbe genannt – erinnert an die Aspen Trees (Espen) in den Bergen von Colorado, die im Indian Summer im Herbst in diesem Goldgelb leuchten. Die Loks erhielten ebenfalls die dazu passende Farbgebung mit dem einzelnen schwarzen Streifen, so wie sie in den 60er-Jahren im Einsatz waren.



Fast so komfortabel wie die Vorbilder mit Inneneinrichtung und Beleuchtung: Zwei Passenger Cars (Art. 36572/36573), ein Dome Car (Art. 36574), ein Dining Car (Art. 36575), ein Baggage (Art. 36576) und ein Observation Car (Art. 36577).

DIE F7 UND DIE STREAMLINER ALS MODELLE

Aspen-Gelb: Die Farbe des D&RGW-Zuges gibt vorbildgerecht die kräftige Farbe der Aspen Trees im Indian Summer in Colorado wieder.

Schon mit nur einer A-Unit: ausgeklügelte Digital-Ausstattung für eindrucksvollste Sound- und Lichtfunktionen
Mehrfach gab es von LGB schon die F7 und die Streamliner in den Farbgebungen der verschiedensten Bahngesellschaften, aber immer wieder fragten die Gartenbahnfreunde nach der Ausführung der D&RGW Railroad. Zur Spielwarenmesse 2017 in Nürnberg war es so weit: Die Lok wurde in der traditionellen gelb-silbernen Farbgebung vorgestellt.
Nun wurde aber nicht nur die Farbe geändert, auch die Technik wurde auf den aktuellen Stand gebracht: Neben den bekannten kugelgelagerten Bühler-Motoren – je einer in jedem Drehgestell – wurde in der A-Unit ein mfx/DCC-Sounddecoder für viele Licht- und Soundfunktionen im Digital-Betrieb eingebaut. So können nicht nur der sonore Sound des großen Zweitakters, sondern auch andere Geräusche wie Glocke oder Pfeife sowie verschiedene Lichtfunktionen wie Fahrlicht, Fernlicht – in den USA High Beam genannt – geschaltet werden. Das Geräusch des Dieselmotors ist auch im Analogbetrieb funktionsfähig, ebenso die Pfeife und die Glocke, die per Reedschalter mit den beiliegenden Gleismagneten ausgelöst werden können. Im Gegensatz zu den älteren Modellen sind Soundteil und Lautsprecher komplett in der A-Unit eingebaut, sodass man den kompletten Soundgenuss bereits mit einer einzelnen A-Unit (Art. 20578) genießen kann. Doch die meisten Gartenbahnfreunde möchten eine zweite A-Unit ankuppeln. Das ist kein Problem: Unter der Artikelnummer 20579 ist eine zweite Lok mit einer anderen Betriebsnummer erhältlich. So kann man von der Zentrale aus beide Loks mit zusammen vier Motoren als Doppeltraktion fahren. Diesem Kraftpaket ist vor keinem noch so langem Zug bange. Natürlich kann man die beiden Loks noch um eine separat erhältliche B-Unit (Art. 20588) ergänzen: Diese besitzt einen weiteren Lautsprecher, der von einer der A-Units mit Leistung versorgt werden kann, damit ist auch der akustische Genuss gewährleistet.

Sechs vorbildgerechte Streamliner repräsentieren auch bei LGB den US-Bahn-Fahrkomfort bei der D&RGW
Natürlich gibt es passende Wagen zu diesen Loks. Zum einen zwei Nummern-Varianten des normalen Sitzwagens (Art. 36572/36573), selbstverständlich ausgerüstet mit kompletter Inneneinrichtung und Innenbeleuchtung mit Stromabnahme über Kugellagerradsätze. Besonders hervorzuheben ist die feine Lackierung und Beschriftung aller erhältlichen Wagen. Nicht fehlen darf in einem amerikanischen Schnellzug der Aussichtswagen, das Dome Car (Art. 36574), natürlich ebenfalls mit Inneneinrichtung und Innenbeleuchtung. Bisher gab es noch keinen Speisewagen zu den Streamlinern. Der ist nun unter der Artikelnummer 36575 erhältlich – mit passender Inneneinrichtung mit Küche, Speiseabteil und Innenbeleuchtung ausgerüstet. Völlig neu ist der Gepäckwagen (Art. 36576). Auch er bringt eine Inneneinrichtung mit Innenwänden und eine Innenbeleuchtung mit. Last, but not least der unabdingbare Schlusswagen – auch Observation Car genannt, der immer am Zugende läuft und am abgerundeten Ende ein Aussichtsabteil hat (Art. 36577). Auch hier sind Inneneinrichtung und Innenbeleuchtung serienmäßig. Besonders auffällig an diesem Schmuckstück: das beleuchtete Logo hinten und der rot beleuchtete Zugschluss – in den USA Taillight genannt. So entspricht auch die Rückansicht absolut dem großen Vorbild.
So kann der LGB Freund auf seiner Gartenbahn einen eindrucksvollen, über sechs Meter langen Zug aus drei Loks und sechs Wagen zusammenstellen. Wenn der – gezogen von den F7-Kraftpaketen – über die Steigungen in seinem Garten fährt, so sieht manch einer vor sich, wie der California Zephyr über die Kehren von Denver hinauf zum Moffat Tunnel oder durch das Tal des Colorado nach Glenwood Springs und weiter über den Soldier Summit nach Salt Lake City fährt – eine Fahrt, die man heute noch mit dem gleichnamigen Zug der Amtrak unternehmen kann. Auch wenn die grandiose Landschaft die gleiche geblieben ist – der Luxus und das Ambiente des legendären Zuges der D&RGW bleiben absolut einzigartig.

FOTOS: BURLINGTON, DREW JACKSICH, LGB; TEXT: ANDREAS SCHUMANN