



Das Modell von Walthers kommt in einer einfachen Verpackung daher, ...



... die ausreichend ist, um die Geländer vor Beschädigungen zu schützen.

Was für ein Erlebnis! Ich befinde mich hier am westlichsten Punkt meiner Urlaubsreise, in Rochelle, Illinois. Es ist um Mitternacht, die Familie ist im einige Kilometer entfernten Motel. Am Sonntagmorgen soll es schon früh in die Willow Creek Community nach Chicago gehen. Statt nach dem langen Tag zur Ruhe zu kommen, stehe ich hier und erlebe dieses unglaubliche Spektakel. Bis weit in die Nacht hinein kann ich mich von diesen nächtlichen Erlebnissen nicht losreissen. Auf beiden Strecken – eine gehört der Burlington Northern Santa Fé Railway (BNSF), die andere der Union Pacific (UP), den zwei grossen Class-1-Railroads des Westens – herrschte so reger Verkehr, dass zwischendrin fast keine Zeit bleibt, eine andere Kameraposition für die Filmaufnahmen zu finden.

Rochelle

In der Ortschaft kreuzen sich heute auf einer Ebene Bahnenlinien der BNSF und der UP. Im Schnitt können hier 80 bis 90 Züge am Tag beim Queren der «diamond crossing» beobachtet werden. Aufgrund der für die USA hohen Zugdichte wurde Rochelle zu einem bekannten Hotspot, um schwere und lange Güterzüge zu beobachten.

Die beiden «mainlines» werden aus weiter Ferne überwacht. Der Dispatcher der UP für den Abschnitt «Geneva Subdivision» sitzt in Omaha, Nebraska, während derjenige für die BNSF («BNSF Aurora Subdivision») seinen Arbeitsplatz in Fort Worth, Texas, hat.

1995 kaufte die Gemeinde Rochelle das westlich der Kreuzung zwischen den beiden Strecken gelegene Gelände und errichtete einen Park für die vielen zu Besuch kommenden «trainspotters». Neben einem grosszügig angelegtem Parkplatz und einem Verkaufsgeschäft sind zwei Whitcomb-Denkmal-Lokomotiven ausgestellt. In einem überdachten Beobachtungspavillon ist eine Art Informationszentrum eingerichtet. Mit Zugfunkdurchsagen, einer Webcam

und einem Flachbildschirm werden die Besucher über die Gleisbelegungen um Rochelle informiert.

Besuch im Modellbahngeschäft

Bei solchen Erlebnissen am Gleisrand ist es naheliegend, auch ein Modellbahngeschäft zu besuchen. Schnell wurde unser Blick auf ein Angebot der Firma Walthers gelenkt: attraktiver Preis, bereits digitalisiert mit Sound, in der gewünschten UP-Lackierung – ein nahezu perfektes Souvenir. Einzig Kompro misse waren, dass das Modell in manchen Punkten etwas vereinfacht ausgestattet war und der Typ den in Rochelle beobachteten Lokomotiven nur ähnelte. Mit in die Tüte wanderte schlussendlich noch ein GATX-Tankcar des Herstellers Scaletrains.

Vorbild EMD SD70ACe

Ende 1992 begann man bei EMD (General Motors Electro-Motive Division) mit der Herstellung der SD70-Lokomotiven. Die Maschinen galten als Antwort auf die Dash 9-44CW des grossen Konkurrenten GE (General Electric Transportation). Bis heute sind diese beiden Unternehmen die weltweit grössten Hersteller von Lokomotiven, wobei EMD von Electro-Motive Diesel (ab 2005) aktuell in Progress Rail Locomotive umbenannt worden ist. Neben Nordamerika kommen diese Fahrzeuge auch in vielen anderen Ländern der Welt – bis nach Australien und Neuseeland – zum Einsatz. EMD ist/war mit Class-66- und Class-77-Lokomotiven im Grenzbahnhof RB Basel SBB zu Gast (siehe LOKI 10+11/2015). Einzelne Messfahrten fanden auch innerhalb der Schweiz statt.

Zurück zur SD70: Die SD70 entspricht dem Standardschema der amerikanischen Streckenlokomotive:

- dreiachsige Drehgestelle
- einseitige Standardcabine
- schmale Hauben über Dieselmotor und Generator
- seitliche Umläufe mit Geländer

Diese Lokomotive wurde im Laufe der Jahre in verschiedenen Serien mit unterschiedlichen Typenbezeichnungen und Ausstattungen produziert.

Angetrieben wird sie durch einen 3000 kW starken 16-Zylinder-Dieselmotor, der über einen Generator Gleichstrom an die Fahrmotoren liefert. Bei nachfolgenden Serien (SD70M/SD70M-2) entschied man sich für die angenehmere Komfortkabine («North American Safety Cab»). Bei der SD70I wurde besonderen Wert auf die Geräuschkämmung der Kabine gelegt. SD70MAC sind mit Wechselstrommotoren ausgerüstet. Diese sind einfacher und zuverlässiger, allerdings haben die nun notwendigen Umrichter den Anschaffungspreis erhöht.

Direkter Nachfolger der SD70MAC war die SD70ACe, Vorbild für das Modell. Die Produktion dieser Serie startete 2004 und dauerte bis ins Jahr 2014. Die Lokomotiven erfüllen die damalige EPA-TIER-2-Lokomotive-Abgasvorschrift der Environment Protection Agency (EPA). Ihre EMD-16-710-G3C-T2-Motoren erbringen eine Leistung von 3200 kW. Die ab 2012 hergestellten Lokomotiven waren nochmals 200 kW stärker und der weiter verschärfte Abgasvorschrift angepasst. Gegenüber

Digitaler Einsatz

Im Stand kann sehr schön der langsam laufende Dieselmotor wahrgenommen werden. Beim Anfahren kommt dieser hörbar auf Touren. Mit der Digitalsteuerung können folgende Funktionen geschaltet werden:

F1 Glocke

F2 Horn lang

F3 Horn kurz

F5 ditch lights

F8 Sound an/aus