



Speziell ist der Anblick, wenn an einem Bahnübergang der Rumpf einer B737 vorbeifährt.

und zur Endmontage nach Renton (Washington) zu transportieren. Anfangs wurden sie in einzelnen Sektionen verladen, welche nach dem erfolgten Transport zusammengefügt werden mussten. Ab Mitte der 1990er-Jahre konnten aber dank verschiedenen Anpassungen der Lichtraumprofile auf den befahrenen Strecken auch komplette Rümpfe der Boeing 737 auf 89-Fuss-Flatcars verladen werden.

Ein Flugzeugrumpf wird im Bereich der späteren Flügel mittels einer Auflageeinrichtung mit dem Flatcar verbunden. Eine zweite Auflage befindet sich im Bereich

hinter dem Cockpit. Um den Rumpf vor ins Lichtraumprofil ragenden Objekten wie Baumstäben oder Eiszapfen in Tunnels zu schützen, befindet sich zuvorderst am Flatcar ein Metallgestell – ein sogenannter «Icicle Breaker».

Abhängig vom B737-Modell ragt das Heck des Flugzeugrumpfs hinten mehr oder weniger weit über den Wagen hinaus. Um diesen Überhang zu überbrücken, muss immer ein zusätzlicher Flatcar mitgeführt werden. Zuerst handelte es sich um 68-Fuss-Flatcars, welche am gegenüberliegenden Ende eine gegen den Flugzeug-

rumpf hin abgeschrägte Skybox aufwiesen. Darin konnte weiteres Material verstaut werden. Später kamen aber auch normale 60- bis 89-Fuss-Flatcars dazu.

Normalerweise führt die Route dieser Boeing-Transporte ab Kansas City über die Gleise der BNSF Railway in Richtung Norden. Dabei werden sie an der Spitze oder im ersten Drittel des regelmässig verkehrenden gemischten Kansas-nach-Pasco-Güterzugs «H-KCKPAS» eingereiht. Ab Billings (Montana) führt die Reise über die regionale Montana Rail Link durch den Süden Montanas. Dabei wird in teilweise engen Kurven, über Brücken (Trestles) und durch Tunnels am Mullan Pass auf 1697 m ü. M. die Continental Divide in den Rocky Mountains überwunden. Ab Spokane – wieder auf der Infrastruktur der BNSF – werden die Boeing-Wagen umrangiert und an einen Containerzug gehängt, welcher mit ihnen über die Cascades bis in die Gegend um Seattle am Pazifik fährt.

Da die Flugzeugteile möglichst just in time geliefert werden müssen, kann es auch vorkommen, dass ein Boeing-Ganzzug ohne artfremde Wagen verkehrt. Meist sind diese kurzen Züge relativ leicht und verkehren mit lediglich einer Lokomotive.

Eine gewisse Bekanntheit erhielten die Boeing-Transporte, als 2014 ein solcher Zug in Montana entgleiste und einige der verladenen Flugzeugrümpfe im Clark Fork River landeten. Grundsätzlich verlaufen die Fahrten jedoch zuverlässig, und Boeing sowie die involvierten Bahnen rechneten damit, dass das Transportvolumen zunimmt. Das war allerdings noch vor dem Debakel mit der B737 «Max» und vor der Coronakrise.



Ein Boeing-Transport auf der Skyline Trestle am Mullan Pass in Montana.



In diesem Zug sind Skyboxes einer moderneren Variante zu sehen.