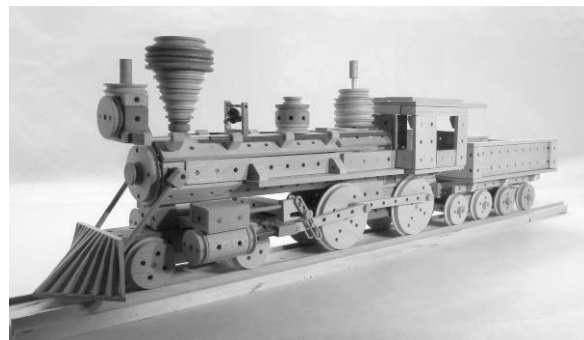


Die Ära der Dampfmaschinen und die MATADOR-Modellreihe

4. Die Standardlokomotive der Union Pacific Railroad um 1865

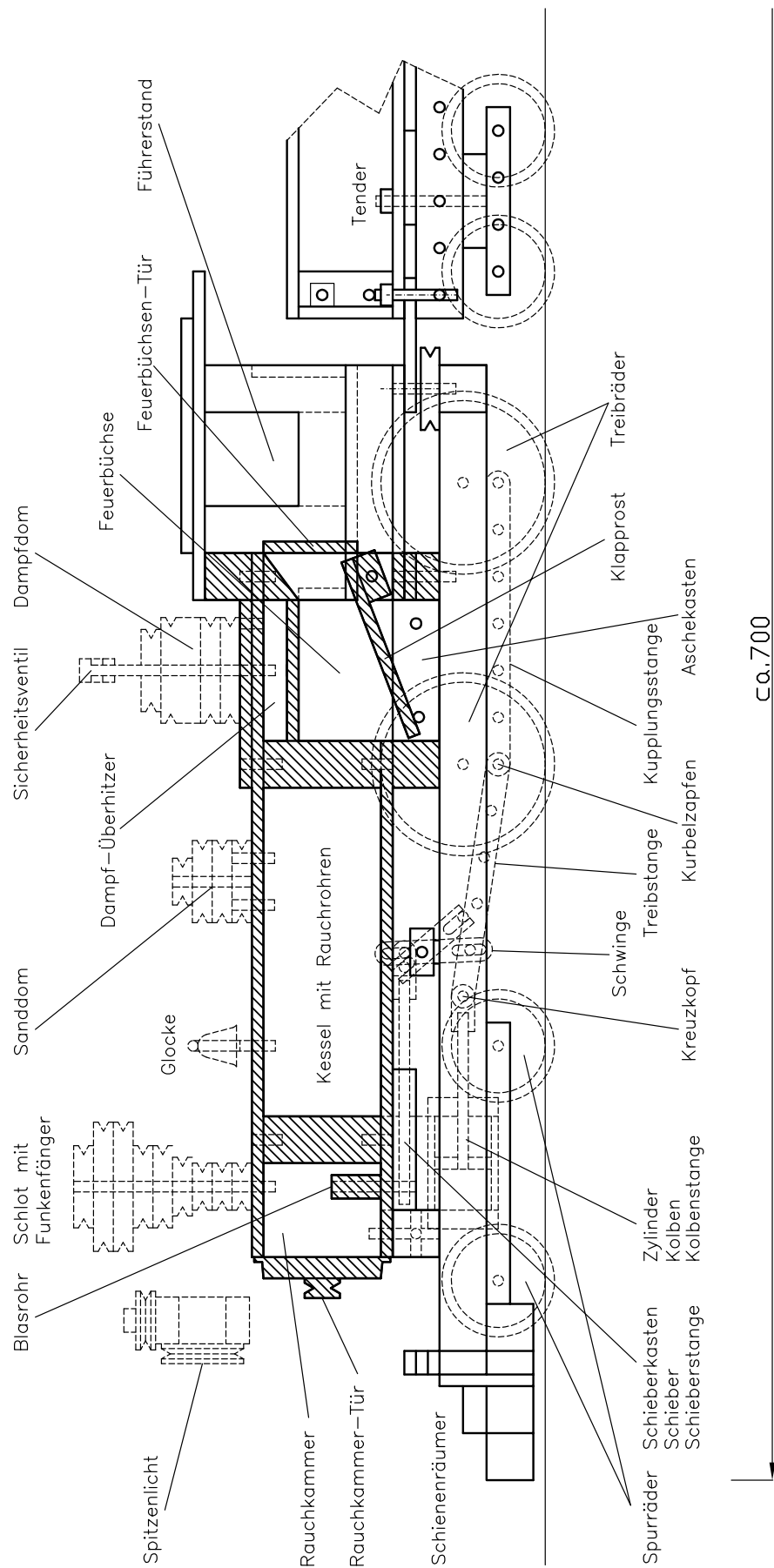
Nach der mehr als 100jährigen Geschichte des industriell einsetzbaren Dampfantriebs, von Newcomen (1712) bis Stephenson (1825) zur nun in wenigen Jahren weltumfassenden Blütezeit des Dampfantriebs, ist die Querung eines ganzen Kontinents ein herausragendes Beispiel.

Im Jahr 1862, noch während des Sezessionskriegs (1861-1865), erteilt Abraham Lincoln aus strategischen Überlegungen die Konzession zum Bau einer Eisenbahnlinie quer durch den nordamerikanischen Kontinent. Diese soll die Unionsstaaten an der Ostküste mit denen der Westküste verbinden und dabei noch nicht annektiertes Gebiet erschließen. Während die Central Pacific Railroad (C.P.R.R.) von Kalifornien gegen Osten die Strecke über die Rocky Mountains in Angriff nimmt, wird die Strecke in der Gegenrichtung durch die Union Pacific Railroad (U.P.R.R.) vorangetrieben. Der Spatenstich im Osten erfolgt 1865 in Omaha / Nebraska und bereits im Mai 1869 gelingt der Zusammenschluss in der Gegend des Promontory Summit im Bundesstaat Utah (Bild unten). Es gib wohl kaum einen Bahnbau um den sich mehr Legenden ranken, als um jenen durch den „wilden Westen“.

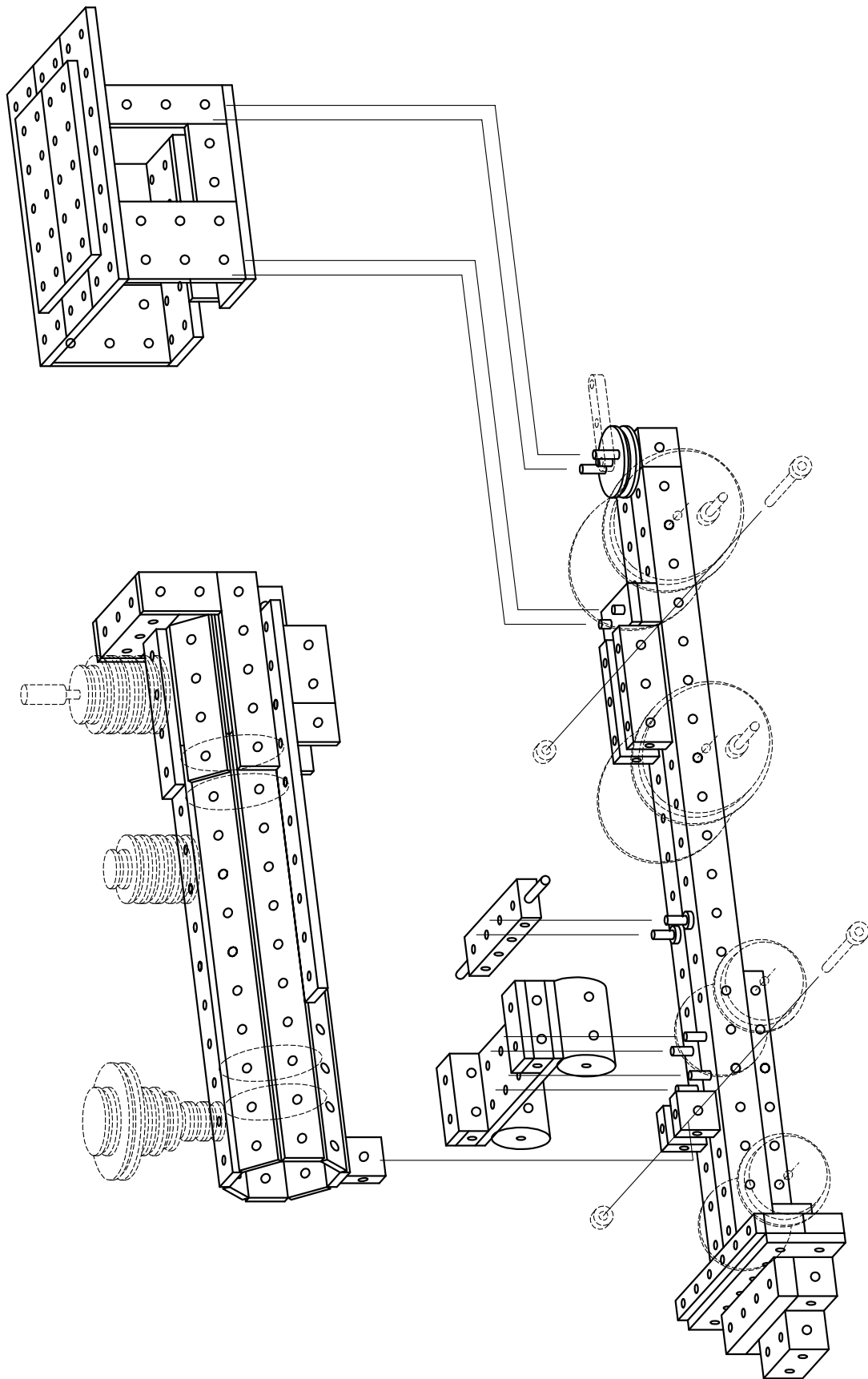


Stellvertretend für den rasanten Fortschritt der Dampfmaschinen steht hier die beim Bau der transkontinentalen Bahnlinie eingesetzte Standard Lokomotive der U.P.R.R. Die holzbeheizte Maschine mit ihrem mächtigen Rauchfang mit integriertem Funkenfang sind besonders markant. Ein Funkenfang ist bei der Querung der weitläufigen Graslandschaften, der Prärien, unabdingbar. Der wegen dem geringen Heizwert von Holz übergroße Tender ist ein weiteres Merkmal. Auch der vorgesezte „Bullcatcher“ trägt zur typischen Ansicht bei. Die Mitte des 19. Jahrhunderts zur Verfügung stehende Technologie setzt der Geschwindigkeit des hin- und hergehenden Kolbens und davon abhängig, der Drehzahl der getriebenen Räder Grenzen. Um den Lokomotiven dennoch ein möglichst hohes Reisetempo zu ermöglichen, werden Treibräder mit größtmöglichem Durchmesser gebaut, die das Erscheinungsbild der Lokomotiven der Epoche generell prägen.

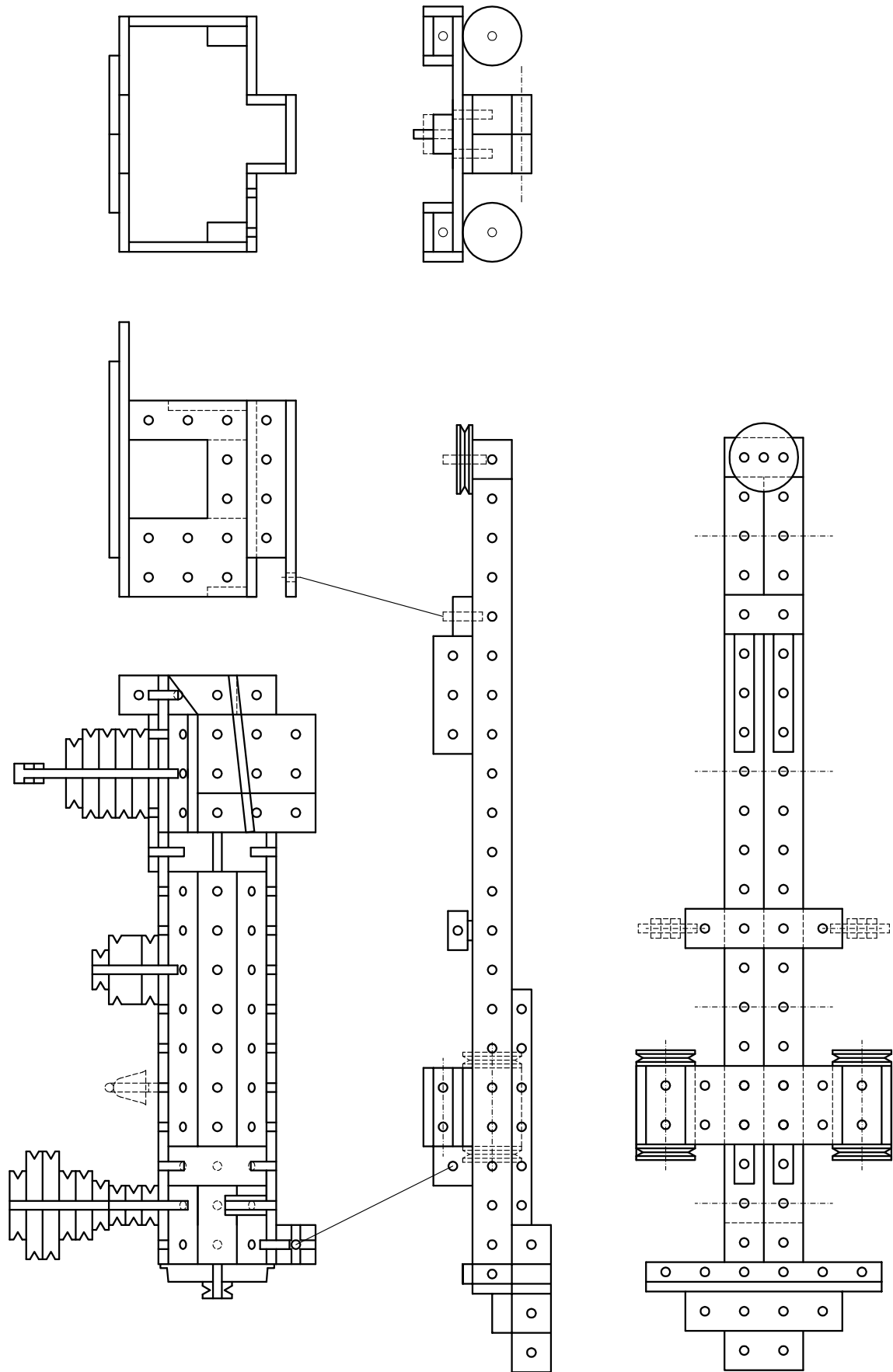
Das Modell nutzt die Möglichkeiten der Matador-Baukästen aus älterer und neuerer Zeit. Um unter Berücksichtigung der Matador-Standardteilung von 20 mm eine möglichst maßstabgetreue Reproduktion in noch handlichem Format zu bauen, hat sich ein Maßstab von etwa 1:27 als passend erwiesen. Das Modell, mit immerhin einer Länge von 70 cm, könnte auf der traditionellen Matadorspurweite von 50 mm betrieben werden. Es wird sich die Freiheit genommen, die heute ohnehin nicht mehr erhältlichen Spurkranzräder mit Spurkranzdurchmesser 40 und 70 mm neu zu dimensionieren. Besonders der überwiegende Einsatz dünner Platten und Leisten und anderer beim Bau des eigenen Modells angefertigte Sonderteile aus Holz, die der neueren Matadorgeneration nachempfundenen Verbindungselemente, ermöglichen eine feinere Gliederung. Mit einiger Vereinfachung wären sie aber durch Standardteile zu ersetzen. Besonderer Wert wird auf nicht formrelevante, jedoch wesentliche Bauelemente einer Dampflokomotive gelegt und es wird versucht, diese von außen nicht sichtbaren Details nachzubilden oder zumindest anzudeuten, um dem Modellbauer auch den Aufbau der Dampflokomotive näher zu bringen.



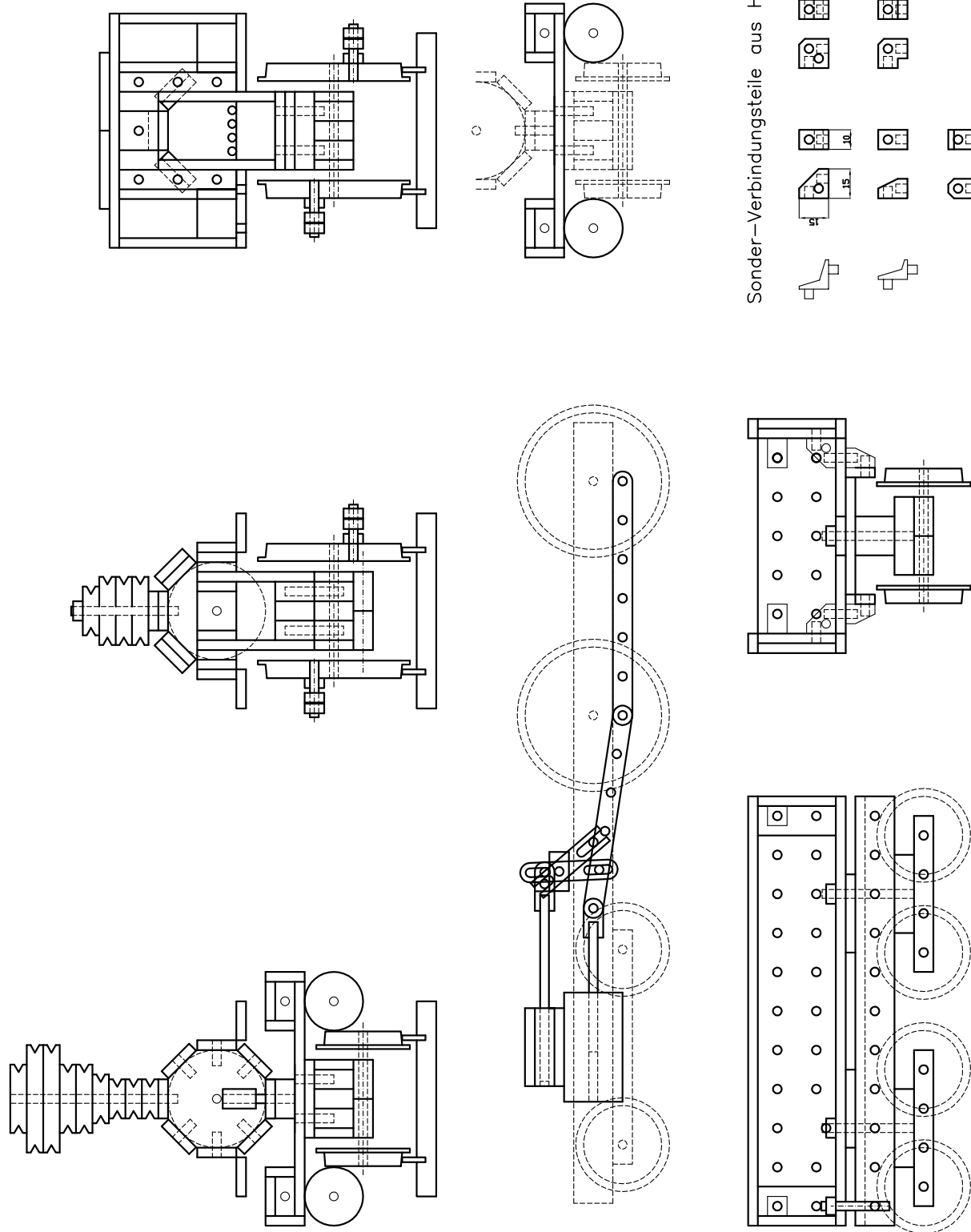
Das Modell mit den ausgeführten Details
Die Standardlokomotive der Union Pacific Railway, um 1870



Der modulare Aufbau Die Standardlokomotive der Union Pacific Railway, um 1870



Kessel, Grundrahmen und Führerstand
Die Standardlokomotive der Union Pacific Railway, um 1870



Schnitte, Kurbeltrieb, Tender und neue Verbindungssteile Die Standardlokomotive der Union Pacific Railway, um 1870