

Union Pacific 844 4-8-4 FEF “Northern”



Information zum Vorbild

Die Fahrzeuge der **Klasse FEF** der Union Pacific Railroad (UP), auch als **Klasse 800** bezeichnet, sind Dampflokomotiven mit der Achsfolge 2'D2' (Northern). Bei den insgesamt 45 Lokomotiven unterscheidet man drei Lieferserien bzw. Unterklassen FEF-1, FEF-2 und FEF-3, wobei sich die FEF-2 und -3 im Kuppelrad- und Zylinderdurchmesser von den FEF-1 unterscheiden.

Die letzte Lokomotive dieser Reihe, Nr. 844, war die letzte für die UP gebaute Dampflokomotive. Sie wurde nie ausgemustert und wird von der UP bis heute betriebsfähig gehalten.

In den spätem 1930er Jahren wurden die Zuglasten im Reisezugbetrieb so groß, dass die 2'D1-Lokomotiven der Klasse 7000 an ihre Grenzen kamen. Nach einem Zusammenbruch einer solchen Lokomotive, in deren Zug auch der Dienstwagen des Präsidenten der UP eingereiht war, erhielt ALCO den Auftrag, eine stärkere Lokomotive zu bauen, die in der Ebene 20 Reisezugwagen mit 90 mph (145 km/h) ziehen konnte.

Die ersten 20 Lokomotiven wurden 1937 geliefert. Sie erhielten die Nummern 800–819 und die Bezeichnung FEF, was für „four-eight-four“ (die Achsfolge 4-8-4 in der Whyte-Notation) stand. Sie hatten einen Kuppelraddurchmesser von 77 Zoll (1956 mm). Der erste Kuppelradsatz war seitlich verschiebbar, damit trotz eines festen Radstands von 6,7 m noch die notwendige Kurvenläufigkeit gegeben war. Trotz der Größe der Lokomotiven waren nur zwei Zylinder vorhanden, wie es in den Vereinigten Staaten fast ausnahmslos üblich war.

Die Lokomotiven bewährten sich ausgezeichnet, und 1939 lieferte ALCO weitere 15 Lokomotiven mit den Nummern 820-834, die als Klasse FEF-2 bezeichnet wurden. Sie hatten auf 80 Zoll (2032 mm) vergrößerte Kuppelräder und einen größeren Zylinderdurchmesser, so dass die Zugkraft etwa gleich blieb. Der sechssachsige Schlepptender wurde durch einen siebenachsigen „Centipede“-Tender ersetzt, bei dem die hinteren fünf Radsätze fest im Rahmen gelagert waren.

Die zehn 1944 gelieferten Lokomotiven (Nr. 835-844), die als FEF-3 bezeichnet wurden, unterschieden sich praktisch nur in den verwendeten Materialien von den FEF-2.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden alle FEF auf Ölfeuerung umgebaut. Weil die Personenzüge zunehmend von Diesellokomotiven gefahren wurden, wurden die Lokomotiven zuletzt im Güterzugdienst eingesetzt. Zwischen 1957 und 1962 wurden sie ausgemustert, nur die jüngste von ihnen, die FEF-3 Nr. 844, wurde für Sonderzüge in Betrieb gehalten. Zwischen 1962 und 1989 trug sie die Nummer 8444, weil 844 im Nummernplan für eine Klasse von Diesellokomotiven vorgesehen war.

Nr. 844 wurde als einzige Dampflokomotive einer Class I railroad bis heute nicht ausgemustert. Sie kommt regelmäßig auf Sonderfahrten quer durch die Vereinigten Staaten zum Einsatz, wobei sie noch für Geschwindigkeiten bis 79 mph (127 km/h) zugelassen ist.

Quelle: Wikipedia

Sound Projekt Information

Das Soundprojekt gibt den kräftigen Abdampfschlag so wie leichtes Ausrollen in flachem Gelände wieder. Mit der Funktionstaste F15 kann zwischen den beiden Modi umgeschaltet werden.

Der Decoder muss mindestens SW Version 33.14 aufweisen.

Das Sound Projekt basiert auf dem Zimo Advanced Standard.

Das Soundprojekt ist für den neuen Zimo MX697 Decoder entwickelt worden, der auf den NMRA G-scale Plug and Play Stecksockel passt. Alle anderen Zimo Decoder sind auch geeignet, ausser die alte MX 690 Serie, die komplexe Geräusche sowie Ausrollen nicht genügend flexibel wiedergeben kann.

FA 7 und Servo 1 schalten bei Abkuppeln elektrische Kupplungen. Der elektrische Entkupppler von Kadee kann einfach in die Servo Steckverbindung 1 eingesteckt werden

CVs 3, 4, 5, 57, 154 und 158 sind relevant für dieses Sound Projekt. Veränderungen können Sound-Fehlfunktionen verursachen!

| Standardm | Installation | Funktionsausgang | Sound Effekt |
|-----------|--|--------------------------------|----------------------------------|
| F0 | Licht ein | FA 0v+0r | Dynamo |
| F1 | Glocke | | Glocke |
| F2 | Pfeife lang-lang-kurz-lang | | Vor Bahnübergang |
| F3 | Langes pfeifen | | Pfeife ertönt solange die |
| F4 | Kurzes Pfeifen | | Kurzes Pfeifen |
| F5 | Licht Führerstand | FA 5 | |
| F6 | Rauchgenerator ein, Lastabhängig. Auch | FA 6 Heizung Dampfflüssigkeit, | |
| F7 | Zylinderventil | | Dampf ausstossen |
| F8 | Sound ein/aus | | |
| F9 | Kurven quietschen | | Kurven quietschen |
| F10 | Nicht verwendet | | |
| F11 | Bläser | Rauchventilator ein | Dampf blasen |
| F12 | Kupplung öffnen, Lok vor und zurück | FA7 und Serrvo1 öffnen | Abkupplungsgeräusch |
| F13 | Ankuppeln | | Kupplungen haken in einander |
| F14 | Sicherheitsventil | | Lautes Dampfabblasen |
| F15 | Volle Kraft / Auslaufen | | Zwischen den beiden |
| F16 | Lautstärke absenken im Tunnel | | Lautstärke absenken oder |
| F17 | Zugführer | | „All aboard!“ |
| F18 | Injektor | | Kessel wird mit Wasser gespiesen |
| F19 | Westinghouse Luftpumpe, schnell | | Luftpumpe lädt |
| F20 | Tender mit Wasser befüllen | | Wasser plätschert |
| F21 | Dampf ausstossen | | Lauter Dampfstoß |

| Zufallseffekt | Geräusch | |
|---------------|-------------------|--|
| Z1 | Luftpumpe schnell | Immer wenn die Lok anhält |
| Z2 | Luftpumpe Langsam | Luftdruck halten |
| Z3 | Injektor | Wasser wird in den Kessel eingespritzt |
| Z4 | | |
| Z5 | Brennkammer Luke | Luke knallt zu |
| Z6 | | |
| Z7 | Sicherheitsventil | Lautes Abblasen des Sicherheitsventils |
| Z8 | | |

| Eingang | Geräuscheffekt | |
|---------|--------------------------------|--|
| 1 | Glocke | |
| 2 | Pfeife | |
| 3 | Dampfschläge, Abgriff an Welle | |

Geänderte CV Werte, die der Reset verwendet

| | |
|---------------|---------------|
| CV# 29 = --- | CV# 137 = 153 |
| CV# 35 = 0 | CV# 138 = 204 |
| CV# 36 = 12 | CV# 139 = 255 |
| CV# 37 = 0 | CV# 154 = 18 |
| CV# 38 = 0 | CV# 158 = 72 |
| CV# 41 = 0 | CV# 159 = 48 |
| CV# 42 = 0 | CV# 160 = 8 |
| CV# 43 = 0 | CV# 163 = 255 |
| CV# 44 = 0 | CV# 167 = 255 |
| CV# 45 = 0 | CV# 181 = 12 |
| CV# 46 = 4 | CV# 311 = 0 |
| CV# 57 = 100 | CV# 312 = 7 |
| CV# 58 = 32 | CV# 313 = 116 |
| CV# 59 = 255 | CV# 314 = 25 |
| CV# 60 = 60 | CV# 351 = 204 |
| CV# 114 = 127 | CV# 352 = 255 |
| CV# 115 = 66 | CV# 353 = 32 |
| CV# 116 = 145 | CV# 376 = 91 |
| CV# 124 = 3 | CV# 377 = 128 |
| CV# 132 = 72 | CV# 394 = 32 |
| CV# 133 = 20 | |