



Ein modernes, stromlinienförmiges Design und zahlreiche technische Feinheiten zeichneten die J's aus. Die Konstruktion war so ausgewogen, dass man damals scherzte, ihre Höchstgeschwindigkeit sei nur durch die Nervenstärke ihrer Lokführer begrenzt.

Es war eine Sensation, als das neu gegründete Komitee „Fire Up 611!“ am 28. Juni 2013 ankündigte, innerhalb nur eines Jahres die legendäre Museumslokomotive J 611 restaurieren und zurück in den Sonderzugdienst schicken zu wollen. Die Maschine war noch 1950 in den bahneigenen Werkstät-

ten der Norfolk & Western Railway (N&W) in Roanoke entstanden, als Teil einer 14 Maschinen umfassenden Serie, die guten Gewissens als modernste im Dampflokbau bezeichnet werden kann. Die ersten J bauten die Roanoke Shops 1941. Ihre markante Gestaltung und die Leistungsdaten beeindruckten noch nach über sechs

Jahrzehnten: 3800 kW für 1000-Tonnen-Schnellzüge bis 175 km/h, vier Kuppelachsen mit 1,78 Meter hohen

KRAFT UND SCHNELLIGKEIT

Rädern, 33 Tonnen Achslast, 21-Bar-Hochleistungskessel und zehn Quadratmeter Rostfläche für die Erzeu-



Fotos: Bernie Feltman, Ron Flanary, Matthew Malkiewicz, Donnie Nunley, S. 22/23: Matthew Malkiewicz

Die drei Leben der J 611

gung von über 40 Tonnen Dampf pro Stunde. Die leistungsfähigsten deutschen Dampflokomotiven der Reihen 01⁵ und 01¹⁰ hätte man dafür schon doppelt vorspannen müssen, und selbst dann wären nicht mehr als die maximal zugelassenen 130 beziehungsweise 140 km/h erreicht worden. Die J hingegen spulten Monat für Monat vor namhaften Zügen wie „Powhatan Arrow“ oder „Pocahontas“ bis zu 24000 Kilometer ab. Dabei waren zum Beispiel Langläufe von 682 Kilometern zwischen Roanoke und Cincinnati, ohne ein einziges Mal vom Zug getrennt zu werden, an der Tagesordnung. Dabei waren sie auch vor leichten und besonders eiligen Güterzügen einsetzbar und bewältigten mit ihren vier angetrie-

benen Radsätzen auch diese Dienste anstandslos.

Als die Norfolk & Western ziemlich unfreiwillig und als letzte große Ei-



senbahngesellschaft auf Diesellokomotiven umstellte, überlebte 611 ihre Schwestern als einzige – dank des Engagements einiger ihrer Anhänger.

Unter ihnen war auch der Fotograf O. Winston Link, welcher schon damals für seine extensive und künstlerisch wertvolle Dokumentation der letzten Dampfjahre der N&W einige Anerkennung erfuhr und sogar willens war, die von ihm verehrte Lokomotive nötigenfalls selbst zu erstellen. Zugute kam der Erhaltung der Dampfloch-Schönheit ausgerechnet der einzige schwere Unfall mit einer J: 1956 entgleiste J611 vor dem „Pocahontas“ aufgrund überhöhter Geschwindigkeit in einem Bogen und kippte um. Trotz des bereits beschlossenen Dampfendes wurde sie in kurzer Zeit wieder umfassend aufgearbeitet und war daraufhin bei ihrer Überstellung in das „Virginia Museum of Transportation“ im Jahr 1960