

Restoration of UP4014

[http://www.uprr.com/newsinfo/releases/heritage\\_and\\_steam/2013/](http://www.uprr.com/newsinfo/releases/heritage_and_steam/2013/)

## **Union Pacific Railroad Acquires Big Boy Locomotive No. 4014**

### **Railroad Plans to Restore One of the Largest Steam Locomotives Ever Built**

**Omaha, Neb., July 23, 2013**

ユニオン・パシフィック鉄道 HP／ニュース情報／リリース／遺産と蒸気／2013

ユニオン・パシフィック鉄道はビッグボーイ機関車 4014 号機を取得します

今まで製造された最大の蒸気機関車のうちの 1 つを復活させることを計画します

オマハ(ネブラスカ州)、**2013 年 7 月 23 日**

Union Pacific Railroad today announced it reached an agreement with the Southern California Chapter - Railway & Locomotive Historical Society in Pomona, Calif., to transfer ownership of one of the world's largest steam locomotives, Big Boy No. 4014, back to Union Pacific.

ユニオン・パシフィック鉄道は、ポーモナ(カリフォルニア州)の鉄道&機関車歴史協会と合意に達したと今日発表しました、世界で最大の蒸気機関車のうちの 1 つの所有権を移転し、ビッグボーイ 4014 号機はユニオン・パシフィックへ戻ります。

Union Pacific plans to relocate No. 4014 to Cheyenne, Wyo., where Union Pacific's Heritage Fleet Operations team will work to restore it to operating condition. Details regarding those efforts will be made public at a later date.

ユニオン・パシフィックは、シャイアン(ワイオミング州)へ 4014 号機を再配置することを計画しています。ここでユニオン・パシフィックの遺産車両オペレーション・チームは動態状況にそれを戻すために動きます。

それらの努力に関する詳細は後日に公表されます。

Union Pacific donated No. 4014 to the historical society December 7, 1961. The locomotive arrived January 8, 1962, at its current display location at the Rail Giants Train Museum in Pomona.

ユニオン・パシフィックは 1961 年 12 月 7 日に歴史協会に 4014 号機を寄贈しました。機関車はポーモナの鉄道大型列車博物館のその現在の展示位置に、1962 年 1 月 8 日に着きました。

No other railroad has retained its historical equipment or honored its American roots like Union Pacific.

他の鉄道はその歴史上の車両を保持していないか、あるいはユニオン・パシフィックのようにはアメリカのルーツを尊敬しませんでした。

"Our steam locomotive program is a source of great pride to Union Pacific employees past and present," said Ed Dickens, senior manager - Union Pacific Heritage Operations.

"We are very excited about the opportunity to bring history to life by restoring No. 4014."

「私たちの蒸気機関車プログラムはユニオン・パシフィック従業員の過去への大きな誇りの源で存在します」とユニオン・パシフィック遺産オペレーション部門のエド・ディケンズ(上級管理者)が言いました。「私たちは、4014号機の復活により歴史を活気づける機会に非常に興奮しています。」

#### About Union Pacific

ユニオン・パシフィックについて

Union Pacific Railroad is the principal operating company of Union Pacific Corporation (NYSE: UNP). One of America's most recognized companies, Union Pacific Railroad links 23 states in the western two-thirds of the country by rail, providing a critical link in the global supply chain. From 2007-2012, Union Pacific invested \$18 billion in its network and operations to support America's transportation infrastructure, including a record \$3.7 billion in 2012. The railroad's diversified business mix includes Agricultural Products, Automotive, Chemicals, Coal, Industrial Products and Intermodal. Union Pacific serves many of the fastest-growing U.S. population centers, operates from all major West Coast and Gulf Coast ports to eastern gateways, connects with Canada's rail systems and is the only railroad serving all six major Mexico gateways. Union Pacific provides value to its roughly 10,000 customers by delivering products in a safe, reliable, fuel-efficient and environmentally responsible manner.

ユニオン・パシフィック鉄道はユニオン・パシフィック株式会社(NYSE: UNP)の主要な事業会社です。アメリカの最も知られた会社のうちの1つ、ユニオン・パシフィック鉄道は、グローバルサプライチェーン中の重大なリンクを提供して、レールによって国の西の3分の2の23州をリンクします。2007年から2012年までは、アメリカの交通インフラストラクチャーを支援するために、ユニオン・パシフィックはそのネットワークとオペレーションに180億ドルを投資しました、2012年の記録的な37億ドルを含みます。鉄道の多角経営統合は農産物、化学製品、自動車、石炭、工業製品、そしてインターモーダル(各種の輸送機関を統合した輸送)を含んでいます。ユニオン・パシフィックは、最も急成長している米国中央部の多くに役立ち、すべての主な西海岸および湾沿岸諸港から東部のゲートウェイへ運行し、カナダの鉄道網にも接続し、6つの主なメキシコのゲートウェイすべてに役立つ唯一の鉄道です。ユニオン・パシフィックは10,000の顧客へ価値を提供します、安全で、信頼できて、燃費が良く、環境上責任を負う方法で製品を運ぶことによって。

Union Pacific media contacts:

Aaron Hunt, 916-789-6019, amhunt@up.com @aaronmhunt

Mark Davis, 402-544-5459 or mwdavis@up.com.

ユニオン・パシフィックのメディア担当:

アーロン・フロント

マーク・デイビス

The statements and information contained in the news releases provided by Union Pacific speak only as of the date issued. Such information by its nature may become outdated, and investors should not assume that the statements and information contained in Union Pacific's news releases remain current after the date issued. Union Pacific makes no commitment, and disclaims any duty, to update any of this information.

ユニオン・パシフィックによって提供される新聞発表に含まれていたステートメントおよび情報は、出された日時時点での話です。その性質によるそのような情報は、時代遅れのようになるかもしれません。また、投資者は、日付が出た後ユニオン・パシフィックの新聞発表に含まれていたステートメントおよび情報が最新のままであると考えるべきではありません。ユニオン・パシフィックは約束をせず、この情報を更新するどんな義務も放棄します。



<http://www.pe.com/local-news/san-bernardino-county/san-bernardino-county-headlines-index/20140119-big-boy-steam-engine-begins-journey-to-restoration.ece>

### **BIG BOY: Steam engine begins journey to restoration**

PEニュースHP / ローカルニュース / サン・ベルナルディノ / ヘッドライン索引  
ビッグボーイ蒸気機関車が復活のための移動を始めた



KURT MILLER/STAFF PHOTOGRAPHER

クルト・ミラー / スタッフ写真家

Ed Dickens sits in the cab of Engine 4014 at the Pomona Fairgrounds on Monday, January 13, 2014. After 51 years at the Rail Giants Train Museum on the LA County Fairgrounds, Engine 4014, AKA Big Boy, is about to hit the rails again. The engine is headed later this month for Wyoming, by way of Colton and the Cajon Pass where it will be refurbished and eventually run by Union Pacific as a piece of living rail history. Seeing the engine on the track again, even under tow, is a huge deal for rail fans.

エド・ディケンズはポモーナ遊園地での機関車4014号機の運転席に2014年1月13日(月)に座った。51年後にLA郡遊園地の鉄道大型列車博物館で、機関車4014号機(AKAビッグボーイ)は再びレールの上に乗るところである。機関車は、コルトン、およびカホン峠経由で、ワイオミングまで今月の終わりに牽引される、ここでレール史上唯一生き残っているユニオン・パシフィックによって磨き直されイベントで運行されるでしょう。線路上の機関車を再び見ることは、牽引されていても、レール・ファンにとって巨大な振る舞いである。

BY JAN SEARS | STAFF WRITER | Published: January 19, 2014; 01:53 PM  
CORRECTION: An earlier version of this story incorrectly reported the date that Big Boy will be displayed in Covina. It can be viewed from 7 a.m. until 8 a.m. Sunday, Jan. 26.

ジャン・シールス記／スタッフ記者／発行：2014年1月19日午後1時53分

修正:この記事の初期のバージョンは、ビッグボーイがコヴィーナで展示される日付を不正確に報告しました。それは、1月26日の日曜日に午前7時から午前8時まで見ることができます。

Union Pacific's Big Boy, a 1941 steam locomotive, has embarked on an epic journey that many rail fans dreamed of but never truly thought would come to pass.

ユニオン・パシフィックのビッグボーイ(1941年の蒸気機関車)は、多くのレール・ファンが夢見た叙事詩の旅に乗り出した……しかし決してなかったが……本当に、考えは実現するだろう。

The hulking black engine, among the largest locomotives ever built, already has made a slow, mile-long trek across a Los Angeles County Fairgrounds parking lot to its current resting spot near the Metrolink tracks.

大きく不格好な黒い機関車、今まで製造された最大の機関車は、メトロリンクの線路の近くのその流れを休止させるスポットへのロサンジェルス郡遊園地駐車場を横切って遅くて長い旅を既に行いました。

On the night of Jan. 26, it will roll off the Pomona fairgrounds and onto the national rail system for the first time in more than 50 years. That will begin its journey — under tow — to Union Pacific's Colton yard. In the spring, it will be towed north to Cheyenne, Wyo., where it will undergo a four- to five-year restoration that will return it to operation as a rolling museum.

1月26日の夜に、それはポモナーの遊園地から、および全国鉄道網上に50年以上ぶりに転がるでしょう。それはユニオン・パシフィックのコルトンヤードへその旅(牽引されている)に出るでしょう。春に、それは、シャイアン(ワイオミング州)へ北に向かつての牽引されるでしょう。そこで、4,5年間復活工事が行われて、博物館巡りとしてのオペレーションに戻るでしょう。

Since 1962, the 1.2 million pound locomotive has been the property of the Southern California Chapter of the Railway and Locomotive Historical Society, which displayed it at the RailGiants Train Museum at Fairplex.

1962年以来、120万ポンドの機関車は、鉄道および機関車歴史協会の南カリフォルニア地域の財産でした。それはフェアプレックスの鉄道大型列車博物館でそれを展示しました。

Several generations of children recall playing on the locomotive while it sat at the fairgrounds. They marveled at the maze of tubing and the enormous wheels, clambered

into the giant, battered cab and tugged on the rope that sounded the mighty whistle, which museum volunteers had rigged to a compressed air line.

子どものいくつかの世代はそれが遊園地に居る間に機関車で遊んだことを思い出します。彼らは配管の迷路および巨大な車輪に驚嘆しました、巨人へよじ登り、運転席を乱打し、またロープを引っ張った、それは強力なホイッスルを鳴らした、博物館ボランティアが圧縮空気を送っていたので。

Chapter members painstakingly kept their Big Boy in tip-top condition, with the hope that one day it would return to the tracks.

展示メンバーは、ある日それが線路へ戻るという希望と共に、最高の状態で彼らのビッグボーイを丹念に維持しました。

“They took special care of it. They made sure it was lubricated, cleaned and maintained,” said Rob Shatsnider, of Upland, the chapter president. “They just knew this engine would run again.”

「彼らはそれを特別に世話をした。彼らは、それが円滑になり綺麗になって、維持したことを確かめた。」とロブ・シャツニダーが言いました、UP展示責任者の。「彼らは、この機関車が再び走るということを本当に知っていました。」

But when Union Pacific finally did come calling for its Big Boy, it wasn't an easy decision to let it go, even knowing it would be restored, Shatsnider said.

しかし、そのビッグボーイを要求して、ユニオン・パシフィックが最後に来た時、それは容易な決定ではなかった、それが復活されるであろうことを知っていても、とシャツニダーが言いました。

“Our group had many, many long discussions,” he said.

「我々のグループはたくさんの、多くの長い議論をした。」と彼は言った。

Engine 4014, one of the largest steam engines ever manufactured, has been a big draw for the museum.

機関車 4014 号機(今まで製造された最大の蒸気機関のうちの 1 つ)は博物館で大きな呼び物でした。

In exchange, Union Pacific offered diesel engine No. 3105, built in 1979 and still running, along with an insulated box car and a caboose. The replacement equipment may not have the charisma of the huge old steam engine, but it's more in line with what people see on the rails today and might attract a younger crowd of admirers — or so the argument went.

交換に、ユニオン・パシフィックは、ディーゼル機関車 3105 号機を提供しました、1979 年に製造されてまだ走っていた、有蓋車および車掌車を牽引して。交換した車両は、巨大な古い蒸気機関のようなカリスマを持たないかもしれませんが。しかし、それは、人々が今日の線路上で見るものが増え、賛美者の若い群衆を引きつけるかもしれません。— したが

って、議論は尽きました。

For Shatsnider, leader of a group whose goal is historic railroad preservation, the more important argument was this: What better way to preserve history than to have the Big Boy completely restored and running on the rails of the Union Pacific?

シャツニダー(そのゴールが歴史的な鉄道保存であるグループのリーダー)にとっては、より重要な議論はこれでした：歴史を保存する改善策は、ビッグボーイをより完全に維持するために、復活されて、またユニオン・パシフィックの線路上で走ることか。

“We get maybe 20,000 to 30,000 visitors a year, mostly during the LA County Fair,” Shatsnider said. “Visitors come here from all over the world because the type of equipment we have is unique. But compared to the millions of people who will see this engine once it’s running ...”

「私たちは、ほとんど LA 郡フェア中に、年間 20,000～30,000 人のビジターを恐らく得ます」とシャツニダーが言いました。「私たちが持っている車両のタイプがユニークであるので、ビジターはここに世界中から来ます。しかし、一旦それが走れば…、この機関車を見る何百万もの人々と比較されました。」

On a split vote, the chapter agreed to surrender Big Boy.

分離した投票で、保存チームはビッグボーイを譲渡することに合意しました。

## THE STEAM TEAM

蒸気機関車チーム

Last summer, the UP Steam Team came to Pomona from Cheyenne, Wyo., to begin getting Engine 4014 ready to move again.

この前の夏、UP 蒸気機関車チームは、機関車 4014 号機を再び移動する準備を始めるためにシャイアン(ワイオミング州) からポーモナへ来ました。

They have been pleasantly surprised by its condition, said Ed Dickens Jr., senior manager of Heritage Operations for Union Pacific.

それらはそのコンディションに嬉しい驚きを覚えた、とエド・ディッケンズ Jr.(ユニオン・パシフィックの遺産オペレーション上級管理者)が言いました。

Union Pacific chose this engine to restore because it’s in the best shape of any of the world’s remaining eight Big Boys. Even though it’s been sitting outside at the museum for 52 years, Southern California’s generally temperate climate has been kind. And the attention lavished by the chapter’s volunteers prevented it from rusting into an immobile hunk of metal.

世界中で 8 つあるビッグボーイの中で最良の形にあるので、ユニオン・パシフィックは、復活するためにこの機関車を選んだ。たとえそれが 52 年間博物館の屋外に展示していても、南カリフォルニアの一般に温和な気候は適切だった。また、展示チームのボランティアに

よって浪費された手入れは、金属が不動の大きな塊へさびるのを防いだ。

“It’s been cared for rather meticulously for a display locomotive,” Dickens said.

「それは、展示機関車をやや小心に世話されました」とディケンズが言いました。

Twenty-five engines of the 4000 series were built in the 1940s, when Union Pacific needed some mighty locomotives that could haul 3,600-ton trains over the Wasatch Mountains between Ogden, Utah, and Green River, Wyo.

ユニオン・パシフィックがオグデン(ユタ州)とグリーンリバー(ワイオミング州)の間のワサッチ山脈上の 3,600 トンの列車を運搬することができる強力な機関車を必要とした時、4000番台のシリーズの 25 台の機関車が 1940 年代に製造されました。

The Big Boys did better than that. They were able to haul 4,200-ton trains over the mountains and could hit 70 mph on flat land.

ビッグボーイは、それより上手に行いました。それらは、山脈上の 4,200 トンの列車を運搬することができ、水平な土地では 70mph に達することができました。

But by 1961, as more efficient diesel electric engines took over, most of the Big Boys were scrapped.

しかし、1961 年までに、より効率的なディーゼル発電式電気機関車が引き継いで、ほとんどのビッグボーイは廃棄されました。

“In the early ‘60s, they cut up all the locomotives they didn’t need any more,” Dickens said. “Back then, it was an obsolete piece of machinery. Today it’s an amazing historic artifact that you want to preserve.”

「'60 年代の初めに、彼らは、もはや必要としなかった機関車をすべてカットした」とディケンズが言いました。「当時、それは旧式の 1 片の機械類でした。今日、あなたが保存したいのは驚くべき歴史的な人工品です。」

Since August, the Steam Team has been pulling parts off the engine, checking and cleaning them, making sure they are strong and lubricated.

8 月以来、蒸気機関車チームは、エンジンから部品を外して、チェックとクリーニングをしており、それらが強く、円滑なことを確かめています。

After the engine arrives at the Union Pacific yard in Cheyenne, it will get a rail-up restoration that will take four to five years to complete.

機関車がシャイアのユニオン・パシフィックのヤードに着いた後、完成するために 4~5 年かけて、線路上に復活するでしょう。

Every part will be scrutinized and much will be rebuilt, including the engine’s cab, which now shows the dings, dents and dirt of years of hard use.

すべての部品は吟味され機関車の運転室を含めて、完全に再建されるでしょう。それは、長年過酷な使用による磨耗、くぼみおよび汚れに見ることができます。

“These things are tools,” Dickens said of the locomotive. “It’s a big, giant tool. When



you worked on it, you worked on it fast. Things weren't necessarily gentle and pretty. As much as we like that uniqueness and the beauty of its originality, there is a lot of it that is going to be built new.”

「これらのものはツールです」とディケンズが機関車について言いました。「それは大きく巨大なツールです。それに作業した時、それに速く作業しました。事態は必ずしも温和でなくきれいではありませんでした。私たちがその独自性およびその独創性の美が好きであるのと同じだけ、新しく構築されるその多くがあります。」

And when it is all shiny and new, Dickens will be its engineer.

また、すべてが光り新しい場合、ディケンズはそのエンジニアになるでしょう。

“I'm the only steam-qualified engineer on the UP railroad. I'm it,” he said. “I'll be driving it.”

「私はUP鉄道のただ一人の蒸気機関車資格を与えられたエンジニアです。「私はそれです」と彼が言いました。「私はそれを運転しましょう。」

Dickens' career with steam engines started when he worked for a couple of small historic railroads in Colorado, including nearly two years with the Durango and Silverton Narrow Gauge in southwest Colorado.

ディケンズの蒸気機関車についての経歴は、彼がコロラドで2、3の小さな歴史的な鉄道で働いた時に始まった、それは南西コロラドのドゥランゴ・シルバートン狭軌鉄道でのほぼ2年間を含む。

He hired on with what was then Southern Pacific in 1993 and now works with the department that manages Union Pacific's historic fleet, which includes two other steam engines.

彼は、1993年までサザン・パシフィックから雇われて、今はユニオン・シフィックの歴史的な運行を管理する部で働いています、それは2つの他の蒸気機関車を含んでいます。

## WATCHING THEM WORK

チームの仕事を見る

The team has had an audience ever since they arrived at the fairgrounds.

彼らが遊園地に着いて以来、チームには聴衆があった

Some are what Dickens calls rail groupies, including a few who followed the team south from Wyoming. They would bring their chairs and coolers and settle in to watch the work for hours.

何人かは、ディケンズがレール・グルーピーと呼ぶ人です、ワイオミングから南に来たチーム数人が含まれます。彼らは椅子とクーラーを持って来て、何時間も仕事を見るために準備しています。

At the other end of the scale are families whose youngsters fell in love with steam

engines because of the Thomas the Tank Engine books and television shows.

もう 1 つの端に家族が居ます、彼らの若者はトーマスのタンク機関車本およびテレビ番組で蒸気機関車が好きになりました。

The Pointer family, from Laguna Niguel, is in that group. Billy Pointer, 6, was at the fairgrounds Saturday, Jan. 11, with his father, Bill Pointer, 40, and his grandfather, also named Bill Pointer, 62.

ラグーナニゲルから来たポインター家族は、そのグループにいます。

ビリー・ポインター6歳は、1月11日土曜日に彼の父親、ビル・ポインター40歳および彼の祖父(同じくビル・ポインター)62歳と、遊園地に行きました。

“This is our second time,” the grandfather said. “We came out when it moved and we were in the area today so we stopped by again.”

「これは私たちの2回目です」と祖父が言いました。「移動し、今日、またそのエリアにいたので、私たちが再び止まった時、私たちはそこに居ました。」

They visited the engine at its resting spot on the far side of the fairgrounds, and then drove over to the museum to see the other engines.

彼らは、遊園地の向こう側の休憩場所にある機関車を訪れて、次に、他の機関車を見るために博物館のこちら側へ移動しました。

“We’re a whole family of rail fans, and all that’s happened just in the last three years, since he became interested,” Bill Pointer, 62, said of his grandson.

「私たちは家中ごとレール・ファンです、それはそうです、彼が興味を持つようになったのはちょうど3年前です。」ビル・ポインター、62歳、彼の孫について言いました。

Shelly Hunter, 18, of Ontario, got interested in trains as a child, too, because her father would always take her along when he went to watch whatever steam engine might be passing through. She joined the Railway and Locomotive Historical Society when she was 14 and on Jan. 11 was behind the counter in the depot, greeting visitors.

通り過ぎるどんな蒸気機関車でも見に行った時、彼女の父親が彼女を常にとともに連れて行ったので、オンタリオのシェリー・ハンター(18歳)は子どもの時から列車に興味を持っていました。14歳で、1月11日に貯蔵所のカウンターの後ろにいた時、ビジターに挨拶して、彼女は鉄道と機関車歴史協会に参加しました。

An avid photographer, she has scoped out some good viewing spots in the Cajon Pass for the day when 4014 begins its journey to Cheyenne.

熱心な写真家ゆえ、彼女は、カホン峠のいくつかのよいビューイング・スポットをすでに下見をした、4014号機がシャイアンへのその旅に出る日の為に。

“I’m hoping I might be able to ride with it,” she said. “But if not I will be out there with the tens of thousands of other people to see it. It will be pretty insane.”

「私は、そこに乗ることができる可能性を望んでいます」と彼女が言いました。「しかし、

そうでなければ、私は、それを見る何万の人々と一緒にそこへ出かけましょう。  
それはかなり正気でないでしょう。」

Jim Kreider, of Redlands, grew up in Erie, Pa., just yards from the tracks of the Nickel Plate Road, as the New York, Chicago and St. Louis Railroad was known. He's had an affinity for steam engines ever since.

レッドランズのジム・クレイダーはエリー(ペンシルバニア州)で成長しました、ニッケル・プレート鉄道の線路からのヤードの近くで、ニューヨーク、シカゴおよびセントルイス鉄道の方が知られていたのに。彼は、その後ずっと蒸気機関車への親近感を持っています。

He's a member of the Railway and Locomotive Historical Society and of Riverside Live Steamers, which operates scale model trains twice a month in Riverside's Hunter Park. 彼は、鉄道と機関車歴史協会、およびリバサイド・ライブ・スチーム会のメンバーです、そこはリバサイドのハンター・パークでスケールモデル列車を運転します。

“Getting a Big Boy restored is one of the most monumental milestones in rail history,” Kreider said.

「ビッグボーイの復活は鉄道史で最も記念になるマイルストーンのうちの 1 つです」とクレイダーが言いました。

He figures he'll probably be among the thousands of people watching in the Cajon Pass as Engine 4014 heads north to Wyoming this spring.

彼は、恐らく機関車 4014 号機がこの春、ワイオミングに北へ向かうときに、カホン峠で見る何千人の人々の中にいるだろうと考えています。

## ONE LAST RIDE

### 最後の乗車

Several milestones have been passed since the team has been in Southern California.

チームが南カリフォルニアへ行ったときに、いくつかのマイルストーンが渡されました。

Rail fans have had what Dickens calls “Make A Wish” moments when the crew invites them to see the engine up close. One couple that was expecting a child when they came out in November to watch the move came back on Jan. 12 to introduce the crew to their infant daughter.

レール・ファンは、ディケンズが「願いをかける」と呼んでいる瞬間を持っています、乗組員が機関車を終了することをそれらに依頼するとき。動きを見るために 11 月に現われた時、子どもが生まれる予定だった 1 組のカップルは乗組員を彼らの生まれたばかりの娘に紹介するために 1 月 12 日に戻って来ました。

The most poignant milestone was for Dickens.

最も強烈なマイルストーンはディケンズ向けでした。

When the Steam Team came south to work on the 4014, he brought along his best friend

and mentor, 79-year-old Ed Gerlitz.

スチーム・チームが 4014 号機に作業するために南へ来た時、彼は親友であり顧問である 79 歳のエド・ゲルリッツに寄り沿ってもらいました。

Gerlitz had a lifetime of knowledge about steam engines and loved to talk, Dickens said. The two had been friends for 30 years, ever since Dickens worked for Gerlitz on the High Country Railroad in Golden, Colo., which Gerlitz owned.

ゲルリッツは、蒸気機関車に関する知識のライフタイムを持っており、話すことが好きだった、とディケンズが言いました。

ディケンズがハイカントリー鉄道 of ゲルリッツのもとで働いて以来、2 人は 30 年間友達でした、ゲルリッツが所有していたコロラド州ゴールドデンの中の。

“I’ve known him since I was 17,” Dickens said. “He got me into railroading and he was my mentor.”

「私は、17 歳だったときから彼を知っている」とディケンズは言った。「彼は鉄道敷設事業に私を入れた。また、彼は私の顧問だった。」

At the fairgrounds, Gerlitz was the team’s ambassador. During the November move, Gerlitz spent every day outside with the crew — even when the days were chilly and un-California-like.

遊園地では、ゲルリッツはチームの大使でした。11 月の作業では、ゲルリッツは乗組員と屋外で毎日をごすごしました—その時期は寒く、カリフォルニアではないような時でさえ。

“He’d be up early with us every day and he would station himself at what we called our command post,” Dickens said. “He would intercept people and talk to them and answer their questions and kind of keep them out of our way.”

「彼は、毎日、我々と最初から付き合っていた、また、彼は、我々が我々の司令官と呼んでいたポジションだった」とディケンズが言った。

「彼は人々との付き合いを断り、彼らに話しかけて、彼らの質問に答えて、我々の方法ではないものを維持した。」

But just as the locomotive reached the other side of the parking lot, Gerlitz became ill. After nearly three weeks in intensive care, he died Dec. 17.

しかし、ちょうど機関車が駐車場の反対側に達したときに、ゲルリッツは気分が悪くなりました。ほぼ 3 週後に、集中治療室で、彼は 12 月 17 日に死にました。

The metal box containing his ashes sits on a shelf in the cab of Engine 4014. Gerlitz will ride there with Dickens when the locomotive hits the rails.

彼の遺骨を入れた金属箱は、機関車 4014 号機の運転席中の棚に置かれます。機関車がレールを打つ時、ゲルリッツはディケンズと一緒にそこに乗るでしょう。

“So, here he is,” Dickens said, resting his hand on the box. “He’s gonna go to Colton with us. He died doing what he wanted to do.”

「したがって、ここに、彼はいます」とディケンズが箱に彼の手を置いて言いました。「彼は私たちとコルトンへ行くつもりです。彼は彼が行いたかったことを行って、死にました。」

## THE BIG MOVE

### 大移動

On night of Jan. 26, the move to Colton will begin. Metrolink will shut down its San Gabriel line. The rails at Fairplex will be cut and pushed slightly south, so they can be linked to the temporary track. Big Boy will be pulled off the fairgrounds and begin the slow trek to Covina, where it will be on display from 7 a.m. until 8 a.m. Sunday, Jan. 26. 1月26日の夜に、コルトンへの移動は始まるでしょう。メトロリンクはそのサンガブリエル・ラインをシャット・ダウンするでしょう。フェアプレックスのレールは、わずかに南へカットされ押されるでしょう。したがって、それらは一時的な線路にリンクすることができます。ビッグボーイは遊園地から引かれ、コヴィーナへの遅い旅を始めましょう、それは1月26日日曜日の午前7時から午前8時まででしょう。

Once Big Boy is gone, the diesel engine Union Pacific is donating will move onto the fairgrounds, pulling the boxcar and caboose. In mid-February, the Steam Team will return and run the train back across the parking lot and onto the museum's lot.

ビッグボーイがなくなったならば、ユニオン・パシフィックが寄贈しているディーゼル機関車は有蓋貨車と車掌車を牽引して、遊園地上に移動するでしょう。2月中旬に、スチーム・チームは駐車場を横切って、博物館の展示場上に列車を戻すでしょう。

After its one-hour stop in Covina, Big Boy Engine 4014 will be pulled farther west to a point where Metrolink and Union Pacific tracks can link up, near El Monte. Then it will journey back east to Colton, where it will sit the Union Pacific yard, waiting for spring and the beginning of its new life.

コヴィーナのその1時間の滞在の後、ビッグボーイ機関車4014号機は、エルモンテの近くで、メトロリンクとユニオン・パシフィックの線路がリンクすることができるポイントへの牽引されて、さらに西に行くでしょう。その後、それは、コルトンへ後ろ向きに東へ移動するでしょう。ここでそれは春およびその新しい生活の始めに向かって待ち、ユニオン・パシフィックのヤードに留置されるでしょう。

## WHERE TO SEE BIG BOY

### ビッグボーイを見れる場所

Union Pacific Engine 4014 will be on display at the Covina Metrolink Station for one hour on Sunday morning, Jan. 27.

ユニオン・パシフィックの機関車4014号機は1月27日の日曜朝に1時間、コヴィーナのメトロリンク駅に展示されるだろう。

**WHEN:** 7 a.m. to 8 a.m.

時間：午前7時から午前8時

**WHERE:** 600 N. Citrus Ave., Covina

場所：600番地シトラス通り北、コヴィーナ

**PARKING:** Free parking will be available in the parking structure across the street.

駐車場：無料駐車場が可能です、通りを横切った駐車場施設で。

**SERVICE DISRUPTION:** Moving the huge locomotive will require that passengers be bused along the San Gabriel Valley Metrolink route on Saturday evening, Jan. 26, and Sunday morning, Jan. 27. Normal service will resume at 11:30 a.m. Sunday.

運休：巨大な機関車を移動させることは、1月26日(土曜夜)から1月27日(日曜朝)に、サンガブリエルヴァレー・メトロリンクルートに沿って、乗客はバスでの代替輸送を必要とするでしょう。正常な運行は日曜午前11:30に再開するでしょう。

**INFORMATION:** [metrolinktrains.com](http://metrolinktrains.com)

情報：メトロリンクHP

#### **MORE STEAM ENGINES**

Haven't had your fill of steam engines yet? Here are a few more places to see them in Southern California.

蒸気機関車の追加情報：十分にまだ蒸気機関車を体験できない？ここに、南カリフォルニアでそれらを見るさらに若干の場所があります。

**PERRIS:** Orange Empire Railway Museum, Perris. [OERM.org](http://OERM.org)

ペリス

**LOS ANGELES:** Travel Town Museum, [traveltown.org](http://traveltown.org)

ロサンジェルス

**LOMITA:** Lomita Railroad Museum, [Lomita-rr.org](http://Lomita-rr.org)

ロミタ

**FILLMORE:** Fillmore and Western Railway Co., [fwry.org](http://fwry.org)

フィルモア

**SAN BERNARDINO:** San Bernardino History and Railroad Museum, [sbdepotmuseum.com](http://sbdepotmuseum.com)

サンベルナルディオ

[http://www.up.com/aboutup/special\\_trains/steam/trace.cfm](http://www.up.com/aboutup/special_trains/steam/trace.cfm)

蒸気機関車の移動経路と現在位置追跡



現在位置：青丸（2月14日現在）

移動経路：カホン峠(Cajon Pass)