

ser Epoche nach Vorbild von Chama und Umgebung ein San Juan Express.

Das Modell Chama Yard 1:87 misst 10,5 Meter, das Vorbild demgemäss knapp 915 Meter, fast einen Kilometer. Ausserhalb der südlichen Einfahrweiche befindet sich das für den heutigen Betrieb als Kopfbahnhof unerlässliche Wye (Gleisdreieck) und auf dessen einem Schenkel grosszügige Stock Pens (Verlade-Anlagen für Rindvieh, Schafe und Schweine). Diese beiden Dinge sind im Modell nicht nachgebildet. Wye und Stock Pens eingerechnet misst die Vorbildbahnhofsanlage also deutlich über einen Kilometer. Wie kommt ein Kaff wie Chama (heutige Einwohnerzahl circa 1200 auf einer Meereshöhe von 2400 Metern) zu einem Yard von solcher Dimension? Das lässt sich aus den ursprünglichen betrieblichen Notwendigkeiten erklären.

Ein Blick auf die Karte lohnt sich für das Verständnis, sowie zwei wichtige Fakten: Die Güterzüge auf der San Juan Extension waren schon in der Blütezeit des Verkehrs (Gründung 1880 bis zur Silver Panic 1893 und in etwas geringerem Masse bis in die 1920er Jahre) für das schweizerische Verständnis von Schmalspurbahnen jener Zeit sehr lang. In den 50er- und 60er-Jahren kam es noch zu einer Steigerung. Durch die Ölfindung in der Region Farmington entstand ein Transportbedürfnis für Pipelines, Bohrsand und Maschinen ab Alamosa. Zudem



Ulrich «Soni» Honegger in lichter Höhe auf dem Cumbres Pass.

Foto: Roland Klink

wartete man aus Spargründen, bis genug Material für einen sich lohnenden Zug zusammen war. Das ergab pro Woche dann im Durchschnitt zwei gewaltige Züge mit bis zu 70 (!) vierachsigen Wagen. Sie werden wohl weltweit die längsten schmalspurigen Güterzüge gewesen sein. Fakt zwei: Chama liegt, wie erwähnt, auf stolzen 2400 Metern Meereshöhe und zudem am südlichen Fuss des Cumbres Pass. Die Bahnstrecke zwischen Chama und Cumbres überwindet auf 21,7 Kilometern Distanz eine Höhendifferenz von 655 Metern bei einer maximalen Steigung von 4%. Die Cumbres-Passhöhe liegt auf 3055 Meter. Auf der anderen Seite

des Passes sind die Verhältnisse weniger dramatisch. Bis nach Antonito, dem heutigen Endpunkt der Strecke auf einer Meereshöhe von 2400 Metern, gleich wie Chama, beträgt die Bahndistanz 80,5 Km mit entsprechend flacherer Steigung. Man stelle sich einen Güterzug von 70 Wagen auf der Cumbres-Südrampe vor! Wenn nun einer dieser langen Züge auf der relativ flachen Strecke von Süden und damit von Durango her in Chama eintraf, musste er je nach Gewicht in zwei oder mehrere Sektionen für den Aufstieg nach Cumbres unterteilt werden. Diese wurden dann normalerweise von zwei Loks für die Steilrampe übernommen. (In der Pionierzeit mit den noch schwachen kleinen Loks konnten es auch mehrere sein.) Es dauerte einen ganzen Tag, bis einer dieser Riesenzyüge schliesslich in voller Länge auf der Cumbres-Passhöhe angekommen war. Für das Abstellen eines oder mehrerer Güterzüge in Chama erhielt die Station deshalb nebst dem Durchgangsgleis vier lange Abstellgleise. Natürlich weist auch die Station Cumbres entsprechende Abstellgleise auf, die in noch krasserem Missverhältnis zur dort kaum vorhandenen Besiedlung standen, ein kleiner Weiler, dazu eine Tankstelle und ein General Store.



Das Gleisfeld von Chama von der Einfahrweiche Süd her gesehen. Das zweite Gleis von links ist das Durchfahrgleis.