

## «Bisch jo verruckt!»

Ich lernte Kim Nipkow an der 15. Convention der American Railroadfans anno 2012 in Adliswil kennen. Dort imponierte er den Besuchern zusammen mit Pelli Soeborg in einer Clinic mit seinen Modell-Landschaftsbau-Künsten. (In der Zwischenzeit ist Kim als Autor den Lesern dieser Zeitschrift wohlbekannt). Zusammen mit seinem Bruder Mel stellte er zudem seine H0-Modulanlage aus, eine mit einem Big Boy betriebene fiktive Museumsbahn (siehe dazu «Kleiner Mann - Big Boy» in LOKI 12/2013). Wir fachsimpelten zusammen, und unter anderen wichtigen Dingen kamen wir auch auf die Cumbres & Toltec Railroad zu sprechen. Ich erzählte ihm von Soni Honegger, meinem Freund in Chama, Dampflokführer und einst gar kurze Zeit General Manager der C&T. (Dem langjährigen treuen Leser ist Soni bekannt aus LOKI 1 und 2/2009). Ich versprach Kim, ihm gerne den Kontakt zu Soni herzustellen, sollte er die Gelegenheit zu einem Besuch in Chama haben. Lange hörte ich nichts mehr von Kim. Dann, plötzlich und eine kurze Woche vor seinem Abflug in die USA, meldete er sich mit der entsprechenden Bitte wieder. Obwohl Freund Soni manchmal nicht gerade leicht erreichbar ist, konnte ich ihn vorwarnen. Kim jedoch erreichte Soni telefonisch nicht. Trotzdem machte er sich gleich nach seiner Ankunft in Chama auf die Suche nach ihm. Die erste Anlaufstelle war natürlich der Bahnhof. Auf dem Perron traf er Alan Loomis, altgedienter Conductor auf der C&T. Dieser konnte ihm sofort sagen, wo Soni steckte: «Er ist mit dem Sunset-Special auf dem Rückweg». Um halb zehn würde er ankommen. So entschloss sich Kim, während Eltern und Bruder müde vom Tag bereits zu Bett gegangen waren, wach zu bleiben. Kurz vor halb zehn machte er sich auf den Weg. Es regnete in Strömen, als er die Treppen zum Depot hinunterstieg. Alan stand mit dem Funkgerät in der Hand unter dem Vordach. Pünktlich um halb erönte das markante Pfeifen einer Dampflok in der Ferne. Wenig später wurde das Scheinwerferlicht am Ende der Bahnanlage in der Dunkelheit sichtbar. Unter Schrauben und Dampfen schob sich der Zug im Regen in den Bahnhof und kam vor dem Depot zum Halt. Kim schaute zum Führerhaus hinauf und rief: «I am looking for Soni». Der Lokführer antwortete in wohlvertrautem Zürüdtüsch: «Ha, de bin i. Du bisch demfall de Kim». Der Schrei-



Da der nördliche Teil des Gleisfelds eine leichte Kurve macht, mussten dort die Segmente zur vorbildrichtigen Gestaltung leicht versetzt werden.

bende schien vergessen zu haben, Kim gegenüber zu erwähnen, dass Soni ursprünglich Züri-Oberländer ist. Dies war eine gelungene Überraschung. Soni forderte Kim sofort auf, zu ihm in die Kabine hinaufzusteigen und ihn während dem Wenden und Einstellen der Lok für die Nacht zu begleiten. Sofort wurden Lebensläufe ausgetauscht und das Programm für den nächsten Morgen, eine Führung durch den Chama Yard beschlossen. All diese Erlebnisse in so kurzer Zeit hinterliessen ohne Zweifel einen gewaltigen Eindruck auf den jungen Edgeñossen in der Ferne.

Als Kim von seiner Amerikareise zurückgekommen war, rief er mich an und erzählte von seinen Erlebnissen. Und von seinem Entschluss: «Ich möchte den Bahnhof Chama im Massstab 1:87 genau nachbauen, mit allen Gleisen und Gebäuden, tutti!» Ich lachte und sagte spontan: «Bisch jo verruckt! Weisst Du wie gross das würde? Das gibt ja einen richtigen Dinosaurier!» Einseitig war Kim nicht von seinem Plan abzubringen, andererseits hatte der damalige Gymnasiast ein Problem, die Finanzen. Er hatte mich auch angerufen, um mögliche Sponsoren, die die Materialkosten decken sollten, zu finden. Was schliesslich auch gelang.

Der Entschluss war längst gefasst, nun konnte er in die Tat umgesetzt werden. Im Spätsommer 2013 brüteten Kim und ich bereits über das generelle Konzept und viele Details. Bei diesen stellten sich einige knifflige Fragen. Deshalb kam es sehr zu pass, dass der Schreibende (per Zufall) für den Herbst eine weitere Reise in die USA und dabei «selbstverständlich» auch nach

Chama geplant hatte. Ich verbrachte zwei Tage dort und fotografierte jedes Detail, jede Lok, Ruine oder betriebsbereit, jeden Wagen, jeden Laternenpfahl, jeden Abfallhaufen, jede weggeworfene Blechdose. Das ergab ziemlich genau 1000 Bilder, die nun Kim zur Detaillierung seines Modells zur Verfügung standen. Die Arbeiten sollten in den Herbstferien begonnen werden und, gemäss Kims Schätzung, ungefähr ein Jahr dauern.

### Modell-Details

Folgende Aspekte des Baus vom Chama Yard 1:87 sollen hier beschrieben werden: Planung/Gleispläne, Epoche, Unterbau, Schienenmaterial/Weichen/Weichenantriebe, Gebäude, Rollmaterial und Landschaft.

### Planung/Gleispläne

Obwohl die Denver & Rio Grande Western Railroad, die Cumbres & Toltec Scenic Railroad und damit auch Chama in aller amerikanischer Eisenbahnfans Munde ist, und obwohl es darüber eine fast unübersehbare Menge an Literatur gibt, war es anfänglich schwierig, genaue Pläne der Gleisanlagen von Chama zu finden. Für die Festlegung der Grösse des Modells behielt sich Kim als Erstes mit dem Ausmessen des Bahnhofs in Google Earth. Daraus ergab sich die Beschränkung auf den Raum zwischen den beiden Einfahrweichen, anders ausgedrückt, der Verzicht auf die Nachbildung des Gleisdreiecks und der Stock Pens. Die Modell-Gesamtlänge von 10,5 Metern musste genügen. Die Breite der Segmente von 85 cm ergab sich aus der Breite des Vorbild-Gleis-