

Die Dampfloks der D&RGW, vor allem die Mikados der «K»-Klasse

Im Haupttext wird immer wieder von Denver & Rio Grande Western Dampfloks der K-Serien gesprochen, den K-27, K-28, K-36 und K-37. Dazu eine geraffte Erklärung, was diese Bezeichnungen bedeuten.

Die Denver & Rio Grande Railroad wurde 1908 mit der Rio Grande Western Railroad vereinigt. Durch eine Serie von Umstrukturierungen und Umfinanzierungen entstand 1921 schliesslich die **Denver & Rio Grande Western Railroad**, die Vorgängerin der Durango & Silverton und der Cumbres & Toltec Railroads. Vor diesem Zeitpunkt standen auf den beiden ehemals selbstständigen Gesellschaften 122 Schmalspur-Dampfloks der Typen 0-6-0T («Six Coupler»), 2-4-0 («Porter»), davon trug die DRG Lokomotive Nr. 1 den Namen «Montezuma»), 4-4-0 («American»), 2-6-0 («Mogul»), 2-8-0 («Consolidation») und 4-6-0 («Ten Wheeler») im Einsatz, sowie als Sonderling eine einzige 0-4-0+0-4-0 «Fairlie».

Die Denver & Rio Grande Western Railroad hatte von 1921 bis zum Ende ihrer Dampfära 1956 nur noch 21 Ten Wheelers (Serie T12) im Einsatz, dazu 2-8-0 Consolidations der Serien C-16, C-17, C-18, C-19, C-21 und C-25 und schliesslich die modernsten ihrer Schmalspurdampfloks, die Mikados der K-Serie. Schon die Nummerierung der Consolidations entsprach der Zugkraft («tractive effort») der Lokomotiven in Tausenden von Pounds. Deshalb erfolgte die Nummerierung der K-Loks (das «K» leitete sich vom Gattungsnamen «Mikado» ab) nicht fortlaufend ab 27, sondern es kam zur Folge 27-28-36-39.

Typ	Anzahl	Nummern	Baujahr	Zugkraft
K-27	15	450–464	1903	27,022 pounds
K-28	10	470–497	1923	27,540 pounds («fast 28,000»)
K-36	10	480–489	1925	36,164 pounds
K-37	10	490–499	1928/30	37,091 pounds

Die K-37 waren (und sind) wohl die schwersten und zugkräftigsten Schmalspurdampfloks. Entgegen landläufiger Diktion wurden sie nicht «aus ehemaligen Normalspurloks umgebaut». Nur ihre Kessel stammen von 1928 nicht mehr benötigten 2-8-0 Normalspurloks. Ihre Rahmen wurden von der Firma Baldwin als verlängerte Version der K-36er-Rahmen neu für die K-37er Loks gebaut. Dass sie ganz schwere Brocken sind, beweist ein Vergleich mit den «Elefanten» C 5/6 der Schweizerischen Bundesbahnen. Eine C 5/6 brachte als Dienstgewicht (Lokgewicht plus aufgefüllte Betriebsstoffe) 128 metrische Tonnen auf die Waage, eine K-37 deren 129.

Von allen vier K-Typen haben mindestens je zwei Loks überlebt, mindestens eine Lok jeden Typs ist zurzeit betriebsbereit. K-27 463 dampft in Chama,

ihre Schwester 464 bei der Huckleberry Railroad Touristenbahn in Flint, Michigan. Die Durango & Silverton Railroad hat drei K-28 in Betrieb. Von den K-36 arbeiten deren vier in Chama, vier weitere in Durango. Die momentan einzige betriebsbereite K-37 dreht im Colorado Railroad Museum in Golden ihre Runden auf einem «Märklin Oval». Weitere 36er und 37er stehen in unterschiedlichen Schrott-Zuständen bei der Durango & Silverton und bei der Cumbres & Toltec herum.

Das oben Geschriebene ist eine sehr geraffte Zusammenstellung eines nicht unkomplizierten Sachverhalts. Eine detaillierte Liste der D&RGW-Normal- und Schalspurdampfloks ist zu finden unter www.drgw.net/info/Steam



Mikado 2-8-2 K-27 463 von Blackstone Models in HOn3.



Mikado 2-8-2 K-28 473 in «Bumble Bee»-Farbgebung von Mountain Model Imports in On3.



Mikado 2-8-2 K-36 489 von Mountain Model Imports in On3.



Mikado 2-8-2 K-37 497 von Mountain Model Imports in On3.

Fotos: Roland Kink

gilt vor allem für die Modelle von Blackstone. Entgleisungen von alten Messingloks sind durch deren ungenaue Konstruktion bedingt. Nach einigen Tests mit diversen Fabrikaten wurden schliesslich motorische Weichenantriebe von Hoffmann eingebaut.

Die Anlage ist mit dem Lenz Digital-System ausgerüstet. Es sind drei Adapter in die Blenden eingesetzt. Somit kann der digitale Lokführer seine Maschine nicht nur von einem Punkt aus steuern, sondern sie

auf der ganzen Fahrt begleiten. Dies ganz entgegen der eher europäischen Gepflogenheit, an einer die Modellbahnanlage überschaubaren Stelle (Kanzel) eine zentrale Kommandoeinheit zu installieren, von der aus der Modellbahner (Chef über seine Welt) die Anlage steuert. Manchmal verfügt der Chef sogar über eine Zentrale mit zwei Steuerknöpfen. Nach amerikanischer Philosophie geht der Modell-Lokführer mit seinem Zug mit, speziell bei länglichen Modu-

lanlagen. Mit seinem einfachen Handregler steuert er seinen Zug entweder kabellos oder eben durch das Einstecken des Cab-Kabels in die vorhandenen Adapter entlang seines Laufweges. ○

In der nächsten Ausgabe werden wir diesen Bericht über Chama fortsetzen.