

Rollmaterial/Betrieb

Kims Chama Yard «spielt» im Heute. Damit müsste das darauf verkehrende Rollmaterial für die Cumbres & Toltec Scenic Railroad beschriftet sein. Dieses stammt bekanntlich vollständig von der ehemaligen Denver & Rio Grande Western Railroad. Auf dem Markt ist HO³-Rollmaterial der D&RGW in beachtlicher Fülle erhältlich, und das Angebot wird laufend erweitert (Blackstone hat zusätzlich zu ihren C-19- und K-27-Loks die Typen K-28 und K-36 für das laufende Jahr angekündigt). Damit wären dann sämtliche bei der C&T betriebsfähigen Loktypen im Modell erhältlich). Für die C&T beschriftetes Rollmaterial gibt es jedoch nicht. Und es wäre auch schade, die schönen Eigenbau- oder Blackstone-Modelle umzubeschriften. Deshalb verkehren in Kims Heute auf dem Bahnhof der Cumbres & Toltec vorbildwidrig Personen- und Güterzüge der alten Denver & Rio Grande Western. Das geht bei den Bildern dieses Artikels so weit, dass auf ihnen auch ein dem Schreibenden speziell gefallender Zug der Vorgängergesellschaft, der «Denver & Rio Grande Railroad» (ohne «Western»), verkehrt, die Personenwagen in einem schönen, warmen Rot. Oder ein K-36 in adrettem,

«unmöglichem» Grün. Mit dieser Vorbildwidrigkeit können Kim und ich leben, und Sie, lieber Leser, müssen es wohl oder übel halt auch.

Ziel des Projekts war nicht unbedingt ein möglichst interessanter Betrieb, sondern die Nachbildung dieses einmaligen Bahnhofsgeländes mit all seinen Zutaten. Das solo aufgestellte Modell kann selbstverständlich für Probe- und vor allem für Manöverfahrten gebraucht werden. Allein wegen seiner schieren Größe bietet es dabei unzählige Möglichkeiten, Züge zusammenzustellen und wieder auseinanderzunehmen, Loks zu wechseln und diese mit Betriebsstoffen zu versorgen. Etwa einen Dampfer zuerst über die Aschengrube zu fahren (ein Kippschalter bringt dabei die Asche unter der Lok zuerst zum Glühen, dann zum Rauchen), weiter zur Bekohlung (sei es unter den Coaling Tower wie früher oder zum vorbildrichtigen Pneulader wie heutzutage), dann zum Wasserfassen an den Tower mit den ebenfalls durch Kippschalter senk- und wieder hebbaren Spouts, weiter in die Werkstatt zu einer Kurzinspektion und schliesslich wieder zurück aufs Gleisfeld vor den bereitstehenden Zug.

Der Chama Yard läuft erst in Kombination mit einer langen Fahrstrecke zu einer grossen Betriebsform auf, wenn er vorbildrichtig für die heutige Zeit als Kopfbahnhof eingesetzt wird. So geschehen anlässlich seines ersten öffentlichen Auftritts im Oktober 2015 an der 5. US-Modellbahn-Convention in Rodgau bei Frankfurt am Main. Dort hängten die AMORS eine Fahrstrecke von gut 20 Metern an das nördliche Ende des Chama Yard. In Chama wurden also Züge zusammengestellt und auf die lange Reise geschickt. Da es auf der Strecke der AMORS-Module auch einen Bahnhof mit Abstellgleisen gab, dauerte es manchmal über eine Stunde, bis ein Zug wieder zu Hause in Chama ankam. Die heimkehrende Lok stellte insofern ein Problem dar, als sie infolge des weggelassenen Gleisdreiecks im Süden und der nicht vorhandenen Drehscheibe nicht gedreht werden konnte. Dafür hatten wir kurz vor der Ausstellung eine einfache Lösung gefunden: Wir stellten ein kleines Brettchen mit darauf montiertem Gleis auf ein kleines Zusatzsegment. Diese war ans Gleisende des Segments 1 ansteckbar und mit einfachen Steckern für die Stromversorgung versehen. So drehten wir die Loks auf diesem «Schiffchen» von Hand,



Chama-Einfahrt eines fremden Personenzugs mit Wagen in «Silverton-Gelb». Die Wagen des Silverton Trains waren schon in den letzten Betriebsjahren der D&RGW in dieser Farbe gehalten, also noch vor der Übernahme der Strecke durch die Durango & Silverton Narrow Gauge Railroad.