

Das Fahrzeug funktionierte sehr erfolgreich, bis die Strecke im Februar 1932 von Blizzards blockiert wurde. Die Trasse wurde erst im Mai 1932 wieder eröffnet. In der Zwischenzeit war der Bau der Fahrzeuge No. 2, 3 und 4 abgeschlossen. Motor No. 4 ersetzte die No. 1; obwohl sie gut lief und sich ihre Kosten in etwas mehr als zwei Wochen bezahlt gemacht hatten, wurde sie durch die späteren und viel grösseren Fahrzeuge ersetzt und ausgemustert.

Motor No. 1 wurde vermutlich ausgeschlachtet und die Teile dazu verwendet, um No. 2 während des Sommers 1932 am Laufen zu halten. Nur sieben Fotos des Originals sind bis heute bekannt.

Die Replica

Karl Schaeffer, ein pensionierter Eisenbahner, zog sich für den Ruhestand in die Berge von Colorado zurück, ein paar Meilen

westlich von Ridgway. Er gründete mit einigen Interessierten das Ridgway-Railroad-Museum. So kam er auf die Idee, Motor RGS No. 1 möglichst originalgetreu 1:1 nachzubauen.

Auf der Suche nach einem Original fand er in Dillon, Montana, einen Buick 1926, Modell 47. Das Auto wurde zuletzt im Jahr 1946 betrieben und war ziemlich vollständig. Im Oktober 1999 wurde es nach Ridgway überführt, und die aufwendige Rekonstruktion konnte beginnen.

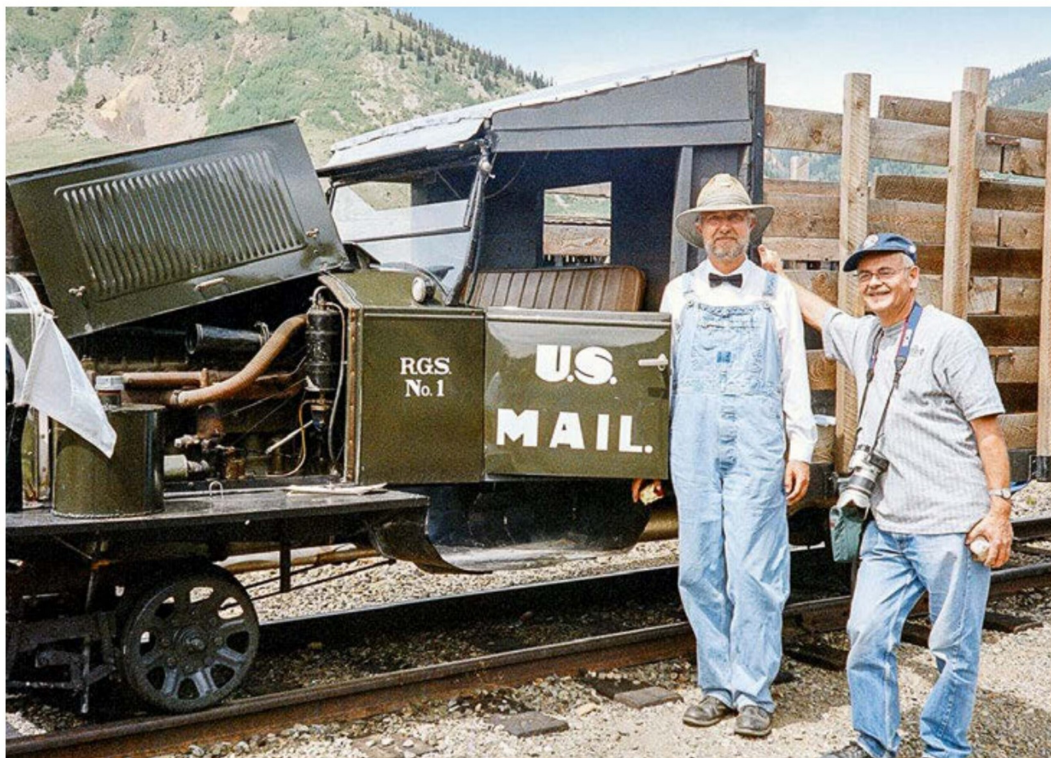
Am 1. Juni 2000 fuhr der neue Motor No. 1 erstmals aus eigener Kraft. Das war auf den Tag genau 69 Jahre nach der Jungfernfahrt des Originals. Der erste längere Einsatz erfolgte im August 2000 anlässlich des Railfestes in Durango. Während zehn Tagen beeindruckte No. 1 und absolvierte völlig problemlos 536 Meilen zwischen Durango und Silverton.



Spenderfahrzeug für die Rekonstruktion des ...



... Motor No. 1 der RGS auf dem Schrottplatz.



Absolut stilecht – Karl Schaeffer und seine «Galloping Goose». Die Mitfahrt auf diesem Fahrzeug hat Spuren hinterlassen – anregende Spuren!