

mosa-Seite bemisst die Steigung auf den Cumbres Pass gemässliche 1,5%. Sie wurde mit einem «Mid-Train Helper» bewerkstelligt. Der Grund, warum die zweite Lok in die Mitte des Zuges gekoppelt wurde, ist einfach: Die Cascade Trestle westlich von Osier konnte das Gewicht zweier Maschinen auf einmal nicht mehr tragen.

Auf dem Pass angekommen, wurde der Zug in zwei Teilen das Gefälle von 4% nach Chama hinuntergebracht. Diese Vorgehensweise erfolgte aus Sicherheitsgründen. Ein paar Tage später wurden die dann meist leeren Güterwagen wieder zurück nach Alamosa transportiert. Dies war auf der 4%-Steigung sicherlich kein Zuckerschlecken. Zwei der mächtigen Baldwin-K-36- oder K-37-Lokomotiven konnten gerade mal 20 Wagen den Pass hochbefördern. Bemerkenswert ist, dass diese beiden Lokomo-

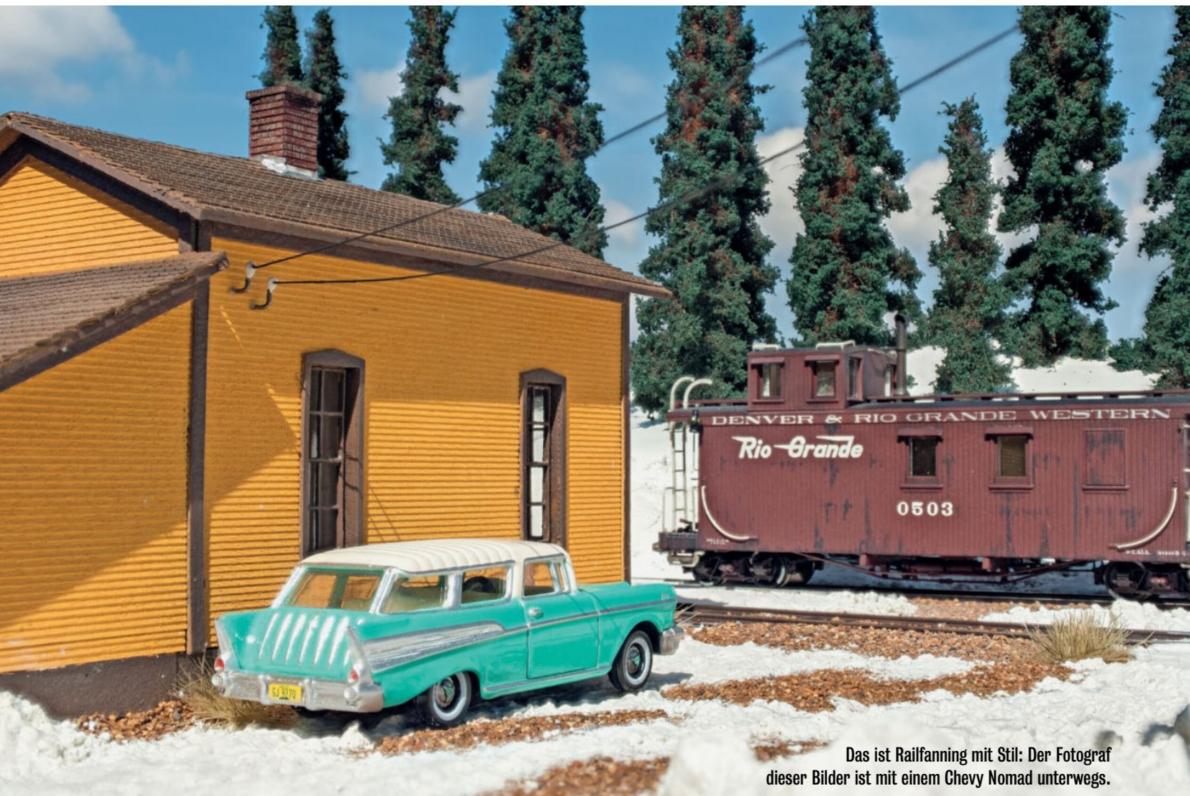
tivtypen an Power mit der C 5/6 «Elefant» der SBB gleichzustellen sind, auch wenn sie sich nur auf 3-Fuss-Schmalspurgleisen bewegen.

Die 20-Wagen-Portionen wurden «Cuts» genannt. Um die Cuts auf dem Pass für die Talfahrt wieder zu einem Zug zusammenzustellen, benötigte es entsprechende Gleisanlagen. Dazu gehörte eine genug lange «Sidings» mit einem Gleiswechsel und einem Kehrdreieck zum Wenden der Lokomotiven. In früheren Jahren befand sich sogar eine gedeckte Drehscheibe auf dem Pass. Später, mit dem Grösserwerden der Loks, wurde diese ersetzt. Ein oft angewandtes Konzept zur Schneebekämpfung waren sogenannte «Snowsheds». An neuralgischen Stellen wurden die Gleise mit einer Holzgalerie gedeckt. So war dies auch auf dem Cumbres der Fall.

Bis 1950 befand sich sogar ein Bahnhofsgebäude auf dem Pass. Mit dem Einstellen des Personenverkehrs wurde dieses aus steuerlichen Gründen abgerissen. Ab dann diente das «Section House» zugleich als Bahnhofsgebäude. So ist dies auch im Modell der Fall.

Die Cumbres-Pass-Module feierten an der ersten Rail Convention in Derendingen (wir berichteten in der LOKI 6 | 2018) ihre Premiere, eingegliedert in die Modulanlage der H0n3-AMORS. In Zukunft wird die Anlage sicher bei der einen oder anderen Ausstellung zu sehen sein.

Die San Juan Extension im Modell wird weitergebaut werden. Was dann als Nächstes kommen wird, ist allerdings noch unklar. Vielleicht die Station Antonito oder ein paar Streckenmodule mit herbstlich goldigem Espenwald.



Das ist Railfanning mit Stil: Der Fotograf dieser Bilder ist mit einem Chevy Nomad unterwegs.