



Lokomotivtreffen
im Wald nördlich von
Canton unter Führung
der GP 9 mit verstärkter
Motorleistung.
Foto: David Booker im Mai 2011

Georgia Northeastern Railroad (GNRR)



An einem trübem März morgen des Jahres 2009 warten die
Lokomotiven am Betriebsmittelpunkt Marietta auf Arbeit. Foto: David Booker

Jannis Reisch, Wolf-Dietrich Geitz

Georgia Northeastern Railroad (GNRR)

... die echte Shortline im Süden

Die Georgia Northeastern Railroad hat ihren Sitz in Marietta im US- Bundesstaat Georgia. Sie befördert in erster Linie Waren aus dem Umkreis von Blue Ridge nach Marietta im Großraum Atlanta, wo die Güter auf den stark befahrenen CSX-Korridor zwischen Atlanta und Chicago übergehen, der sehr gute Anschlussverbindungen ermöglicht.

GESCHICHTE

Um 1854 wurde in Elizabeth (ab 1859 Marietta) die „Ellijay Railroad“ gegründet. Dieses Unternehmen existierte bis zum

Beginn des Bürgerkrieges im Jahr 1861 allerdings nur auf dem Papier. Später sollte die Strecke der Eisenbahn von Marietta über die Orte Canton, Ball Ground, Jasper, Ellijay – vorbei an Blue Ridge - bis nach Ducktown hinter der Staatsgrenze in Tennessee führen. Zu diesem Zeitpunkt ging man davon aus, dass Ducktown auch durch andere Bahngesellschaften an das Schienennetz angebunden würde und somit eine erweiterte Streckennutzung möglich wäre. Während des Bürgerkrieges wurde jedoch noch nicht mit dem Bau der Strecke begonnen.

Als nach dem Ende des Bürgerkrieges der Bedarf an Rohstoffen deutlich zunahm, musste nun dringend eine Anbindung der Gegend ans Schienennetz erfolgen. In der Region von Blue Ridge gab es ein großes Potenzial für die Holztransporte und die Abfuhr dort abgebauter Mineralien in Richtung der Metropole Atlanta.

Nachdem verschiedene Finanzierungsprobleme und Hindernisse zu mehreren Planänderungen geführt hatten, sollte die zum 1. Juli 1890 fertig gestellte Strecke schließlich von Marietta bis nach McCaysville an der Staatsgrenze zu Tennessee führen. Von dort ging es weiter hinein nach Tennessee bis nach Etowah. Die fertige Strecke erhielt später den Beinamen „Hook and eye“ (zu deutsch: Haken und Auge). Da man die Kosten gering halten wollte, orientierte man sich mit dem Gleisbau stark an der Topographie der Gegend, statt teure Einschnitte oder Wälle zu bauen. Der „Haken“ in der Strecke entstand daraufhin südlich von Blue Ridge bei Whitestone, wo die Strecke an einem Hügel eine eng gezogene Wende machte, um einen zu bewältigenden Höhenunterschied auszugleichen, statt den Hügel zu durchfahren. Dieses Merkmal der Strecke bestand bis 1950, als der zwischenzeitliche Betreiber L&N die Streckenführung vereinfachte und schließlich die Durchfahrung des Hügels abschloss.

Das „Auge“ der Strecke entstand auf dem entfernteren Teil der Strecke in Tennessee, wo ein Hügel komplett umrundet und das Gleis anschließend unter den auf einer Holztrasse liegenden Gleisen durchgeführt wurde. Dieser Abschnitt wird von der heutigen GNRR allerdings nicht mehr befahren. Lediglich die Touristenfahrten reichen noch bis zur Staatsgrenze von Tennessee heran.

Die inzwischen in „Marietta and North Georgia Railroad“ umbenannte Eisenbahngesellschaft musste infolge des aufwendigen, 13 Jahre dauernden Baus im Jahre 1896 Konkurs anmelden.

Um 1902 wurde die Gesellschaft von „Louisville and Nashville Railroad“ (L&N) übernommen und von dieser bis 1983 fortgeführt. Als L&N anschließend von „CSX Transportation“ aufgekauft wurde, nutzte dieses Unternehmen die Strecke noch vier Jahre weiter, bis man sie 1987 an eine Investorengruppe veräußerte, aus der die heutige „Georgia Northeastern Railroad“ (GNRR) entstand. Die heutigen Betreiber kauften im Jahr 1990 die Anteile der übrigen Investoren auf und führen die Eisenbahnlinie bis heute erfolgreich fort.

Die Georgia Northeastern Railroad hat ihren Sitz in Marietta im US- Bundesstaat Georgia. Geschäftsführer Wilds Pierce, der zu den Investoren von 1990 gehört, sitzt dem Eisenbahnverkehrsunternehmen bis heute vor.

AKTUELLE SITUATION

Die Georgia Northeastern Railroad hat ihren Sitz in Marietta im US- Bundesstaat Georgia. Geschäftsführer Wilds Pierce, der zu den Investoren von 1990 gehört, sitzt dem Eisenbahnverkehrsunternehmen bis heute vor.



Karte: © FE / KWK 2012
 Quelle:
<http://railga.com/gne00.html>

Nach einem Bericht des amerikanischen „Georgia Department of Transportation“ vom April 2011 arbeiteten zu diesem Zeitpunkt 26 Angestellte für GNRR, und es wurden jährlich 9.500 Wagenladungen transportiert.

Das von GNRR betriebene Streckennetz, hat eine Spurweite von 4 ft. 8 1/2 (1.435 mm) und eine Gesamtlänge von über 100 Meilen. Aktuell hat die GNRR 10 Dieselloks im Betrieb und bedient mit diesen den Transportbedarf des Nordens von Georgia. GNRR befördert in erster Linie Waren aus dem Umkreis von Blue Ridge nach Marietta im Großraum Atlanta, wo die Güter auf den stark befahrenen CSX-Korridor zwischen Atlanta und Chicago übergehen, der sehr gute Anschlussverbindungen ermöglicht. Das Eisenbahnverkehrsunternehmen fährt regelmäßig wochentags von Montag bis Freitag und bietet bei Bedarf auch samstags Transporte an.

Momentan werden Waren für ungefähr 25 Kunden transportiert, die hauptsächlich Güter wie Holz, Getreide, im Norden abgebauten Marmor und im großen Stil Geflügel zur Beförderung aufliefen. Das Wahrzeichen der Stadt Marietta ist nicht umsonst das sogenannte „Big Chicken“, eine 17 Meter hohe Stahlkonstruktion, die ein sich bewegendes Huhn darstellt und heute eine Kentucky-Fried-Chicken-Filiale beherbergt.

STRECKENFÜHRUNG

Die Georgia Northeastern Railroad verkehrt heute mit Güterzügen zwischen den Städten Blue Ridge und Marietta in Georgia, einem Bundesstaat im Südosten der USA. Die Strecke liegt nördlich von Atlanta, der Hauptstadt Georgias, und führt vom abgelegenen Blue Ridge aus dem Hinterland des Chattahoochee National Forest bis nach Marietta, einer vorgelagerten Stadt Atlantas. Die von Blue

Ridge weiter nach Norden führenden Gleise werden heute nur noch für Touristenfahrten genutzt, wofür die GNRR eine eigene Tochtergesellschaft gründete.

Die wichtigsten Haltepunkte auf der Strecke von Blue Ridge nach Marietta sind White Path, Ellijay, Jasper, Tate und Canton.

Die Strecke wurde zu einer Zeit gebaut, in der weite Kurven billiger waren als Einschnitte. Daher wird einem auf einer Fahrt nach Blue Ridge als Zugführer nie langweilig. Die Strecke macht viele eng geschwungene Kurven an kleinen Hügeln entlang. Überlegungen, die Streckenführung komplett neu zu planen, blieben aufgrund hoher Kosten bis heute stets unberücksichtigt.

EINGESETZTE TRIEBFAHRZEUGE

Die Georgia Northeastern Railroad (GNRR) nutzt für die Traktion ihrer Güterzüge folgende Diesellokomotiven, die sie im Laufe der Zeit erworben und ihren Fuhrpark damit auf inzwischen 10 Lokomotiven vergrößert hat:

- **GNRR 6576:** Die Lokomotive 6576 gehört zur Baureihe GP 9, die von 1954 bis 1959 von EMD gebaut wurde. Das Exemplar der Georgia Northeast ist aus dem Baujahr 1958 und wurde zunächst von B&O eingesetzt. Heute zieht sie mit ihren 1.750 PS Güterwagen zwischen Marietta und Blue Ridge.
- **GNRR 7529:** Die 7529 wurde als Umbau einer GP 9 von „Illinois Central Gulf's Paducah Shops“ gefertigt. Bei der GP 10 wurden 50 zusätzliche PS installiert (nun 1.800 PS) und die Nase verkleinert. Dieses Modell der GP 9 wurde im Jahr 1956 für die New York Central Lines gebaut und fuhr dort unter der Nummer NYC-5958. Anschließend wurde sie von Penn



Am Tag vor Sylvester 2003 kehrt langsam Ruhe ein auf der GNRR – lange wird die Ruhe nicht währen.
Foto: David Booker

Freunde der Bahn sind willkommen: Zwischenhalt südlich von Jasper am 13. Mai 2011 zum Gespräch mit den Fotografen.

Foto: Wolf-Dietrich Geitz



Central unter der Nummer PC-7358 eingesetzt, bevor sie als CR-7358 zu Conrail kam. Dort wurde sie zur GP 10 als CR-7529 umgebaut und wechselte später unter der gleichen Nummer zur GNRR. 7529 war die erste der älteren Lokomotiven, die einen blauen Anstrich der Georgia Northeastern Railroad erhielt.

- **GNRR 7562:** Die 7562 wurde ebenfalls durch die Paducah Shops (inzwischen zu „VMV Paducahbilt“ umbenannt) zur GP 10 umgebaut. Nachdem sie zunächst als GP 9 für die Pennsylvania Railroad unter der Nummer PRR-7098 fuhr, wurde sie später von Conrail gekauft und eingesetzt. Dort baute man sie zur GP 10 als CR-7562 um und verkaufte sie anschließend wie die 7529 zu GNRR.
- **GNRR 8705:** Diese GP 18 mit 1.750 PS wurde ursprünglich für die Nickel Plate Railroad gebaut. Anschließend fuhr Sie für Norfolk &

GP 38 No 9708 hat am 12. März 2005 neben ihren Wagen noch Schwesterlokomotiven am Haken, die zum Rangieren auf Zwischenbahnhöfen mitgeführt werden.
Foto: David Booker





Western, dann für Norfolk Southern. Die Maschine wurde im Jahr 1960 ebenfalls von EMD gefertigt.

- **GNRR 316:** Die Lok wurde als GP 20 (2.000 PS) mit der Nummer 2016 für die Great Northern Railroad gebaut und gehörte anschließend zum Fuhrpark von Burlington Northern. Sie fuhr dann kurzzeitig für Indiana Hi Rail, bevor sie von der GNRR übernommen wurde.
- **GNRR 4125:** Die Reihe GP 20 (2.000 PS) wurde zwischen 1959 und 1962 von GM's „Locomotive division“ gebaut. Die Maschine wurde vor ihrem Einsatz für GNRR von Southern Pacific Railroad mit der Nummer 7207 genutzt.
- **GNRR 9706:** Dieses Exemplar der GP 38 (2.000 PS) wurde ebenfalls durch Paducah Shops umgebaut und anschließend im Mai 2004 von Progress Rail an GNRR verkauft.
- **GNRR 9708 / 2000:** Die beiden baugleichen GP 38 wurden ebenfalls von Progress Rail an GNRR veräußert.
- **GNRR 4631:** Auch diese GP 9 mit 1.800 PS wurde im Jahr 2010 von Progress Rail an GNRR verkauft.

**DER TOURISTENVERKEHR:
Blue Ridge Scenic Railway (BRSR)**

Der Ort Blue Ridge stand Ende des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts in seiner Blütezeit. Wie viele entlegene Städte hing der Ort stark von der Eisenbahnanbindung ab, um Kunden, Touristen und Besucher anzuziehen. Nachdem die Wirtschaft nach und nach weggezogen war und das Auto nun verstärkt genutzt wurde, stellte man den

Waggon-Bezeichnung	Coach 105/106	Coach 2705	Coach 549	Special Access 405	Concession 206	Coach 332	Coach 150	Open-Air 2975/ 2929	Open-Air 697
Sitzplätze	50	60	56	20	-	50	65	70	60
Fenster				Offen				Offen	Offen
Waggons der Blue Ridge – Museumsbahn									

Zugverkehr zum 28. Februar 1949 ein. Es vergingen über 30 Jahre, bis die verschlafene Bergstadt wiederbelebt wurde.

Um 1980 begannen motivierte Einwohner damit, den Bahnhof von Blue Ridge zu renovieren, um den Ort wieder attraktiver zu machen. Kurz darauf verkaufte CSX Transportation die Gleisverbindung von Marietta nach Blue Ridge zu Teilen an den Staat Georgia und an die Gruppe von Investoren, die später die Georgia Northeastern Railroad gründete. Seit 1990 ist die GNRR komplett im Besitz der heutigen Betreiber.

Im Jahr 1996 wurde die Tochtergesellschaft Blue Ridge Scenic Railway der GNRR ins Leben gerufen. Diese bietet seit dem Sommer 1998 Touristenfahrten vom historischen Bahnhof (erbaut 1905) in Blue Ridge entlang dem Toccoa- River in Richtung Norden an. Die 13 Meilen lange Strecke führt bis nach McCaysville an der Staatsgrenze zu Tennessee, wo man bei einem zweistündigen Zwischenstopp zu Fuß die Staatsgrenze überschreiten kann. McCaysville/ Copperhill ist eine der wenigen Städte mit zwei Namen, da sie durch die Staatsgrenze zwischen Georgia und Tennessee geteilt ist. Vor Ort können Besucher über die alte Brücke der Stadt spazieren, um den Fluss zu betrachten oder die Pause für ein ausgiebiges Mittagessen nutzen. Anschließend geht es auf einer einstündigen Fahrt den Toccoa- River entlang wieder zurück bis Blue Ridge. Die Blue Ridge Scenic Railway fährt von März bis Ende Dezember ihre Route als Rundkurs und ist ein beliebtes Ausflugsziel für Familien. Nachdem im ersten Betriebsjahr bereits 17.000 Fahrgäste mit der BRSR fuhr, hat man die Anzahl der jährlichen Fahrgäste inzwischen weiter gesteigert, indem man u.a. besondere Aktionen wie den „Santa Express“ während der Weihnachtszeit eingeführt hat.

Für die Blue Ridge – Museumsbahn werden die Loks der GNRR eingesetzt, die von der Firma Conrail zur GNRR kamen. In nördlicher Fahrtrichtung nach McCaysville lässt man sich von der GNRR-7529 ziehen, um auf die Höhe von 446 m zu klettern, während auf dem Rückweg die Lok GNRR-7562 vor die Waggons gespannt wird, um die abschließende Steigung vom Toccoa-River zurück ins auf 537 m gelegene Blue Ridge zu bewältigen.

Bei den Waggons der Museumsbahn sind als Besonderheiten die Wagen 2975 und 2929 zu nennen, bei denen die Fenster einer besseren Sicht gewichen sind. Außerdem sind in Wagen 405, der teilweise freie Fensterrahmen aufweist, auf beiden Seiten Hebevorrichtungen für Rollstühle angebracht, damit auch bewegungseingeschränkte Reisende die Fahrt genießen können. Wagen



Nummer 206 fährt als Bistro-Wagen mit und ermöglicht den Reisenden den Genuss von verschiedenen Snacks und Getränken.

Ehemalige Textilfabriken säumen die Strecke im südlichen Abschnitt und weisen auf früheres Ladeaufkommen hin.

Foto: Wolf-Dietrich Geitz

FAZIT

Die Georgia Northeastern Railroad ist eine Shortline mit allem, was dazugehört – inhabergeführt und wirtschaftlich erfolgreich, ein Rückgrat der lokalen Wirtschaft, eine Streckenführung durch eine liebevolle Landschaft, traditionsbewusst, einfach liebenswürdig und unentbehrlich. Der Betriebsmittelpunkt Marietta ist von Atlanta aus leicht zu erreichen und gut zugänglich. ◀