

Eine „Überraschung" im Herzen von Phoenix

Grand Central Railroad

Die Stadt Surprise liegt im Nordwesten der Region Phoenix. Man sagt dort von sich selbst, die Stadt stecke, wie der Name schon sagt, voller Überraschungen. Eine davon ist die Gartenbahn Grand Central Railroad (GCRR).

Im Jahr 2003 taten sich drei Modellbahn-Enthusiasten zusammen, um nahe dem Zentrum der Stadt eine öffentliche Gartenbahn zu bauen. Schnell schlossen sich dem Projekt weitere Personen an, sodass 2004 die „Grand Central Railroad" als Interessengemeinschaft gegründet werden konnte.

Während die drei Gründer anfangs noch alleine zur Schaufel griffen, packten schon bald zehn weitere Mitglieder mit an. Dank des Engagements von aktuell über 60 Personen wird das Projekt seitdem stetig weiterentwickelt.

Die erste Strecke bestand im Wesentlichen aus Gleismaterial der Anlage eines Mitglieds, das bis dato eine Gartenbahn in dessen Garten bildeten. Die erste Phase der Gemeinschaftsmodellbahn begann im Jahr 2004. Aufgrund ihrer allgemeinen Beliebtheit wurde die Bahn 2006 in einer zweiten Ausbauphase von der Größe her verdoppelt. Seitdem werden ständig Verbesserungen vorgenommen. Wie bei Gartenbahnen üblich, befindet sie sich auch heute noch in der Entwicklung.

Das Hauptthema der Gartenbahn ist, wie der Name des

oben: Der Big Boy UP 4004 in ganzer Pracht. Die imposanten Dimensionen dieser riesigen Dampflok von über 40 Metern Länge und 540 Tonnen Gewicht sind hier im Modell gut zu erkennen.



rechts: Der beschilderte Bahnübergang. Hier hat der Zug Vorfahrt vor den Besuchern der Anlage.

Clubsschon verrät, die Grand Central Railroad im Südwesten der USA. Die Wüstenlandschaft umfasst sanfte Hügel, Tunnel, ausgetrocknete Flussbetten und Brücken, die mehrere Städte des Wilden Westens miteinander verbinden. Bahnbetriebswerke, Kohle- und Betankungsgleise sowie Rangierbahnhöfe machen den Betrieb, ebenso wie mehrere Anschlussgleise mit Industrieanlagen, interessant.

rechts: Gleich vier starke Diesellokomotiven warten mit ihren Zügen am Bahnhof auf das Abfahrtssignal.



unten: Eine Brücke über das ausgetrocknete Flussbett.



Die Bepflanzung ist typisch für die Wüstenlandschaft, jedoch natürlich nicht maßstabsgetreu. Kakteen, Oleander und einige schattenspendende Bäume bilden das spärliche Grün.

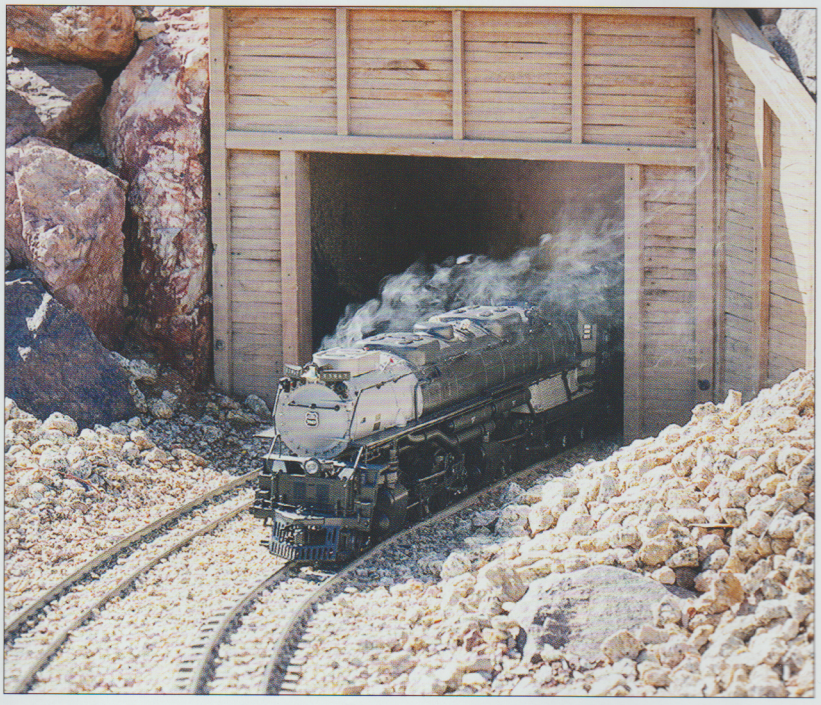
rechts: Der Viehtransport wurde als Detail am Verladegleis interessant umgesetzt.



Die für den Dauerbetrieb ausgelegte Grand Central Railroad ist dagegen maßstabsgetreu und bietet den Besuchern ein beeindruckendes Erlebnis. Rangierbahnhöfe und Abstellgleise sorgen für zusätzlichen Reiz, da sie vorbildgetreue Betriebsabläufe ermöglichen.

An jedem Betriebstag ist eine große Vielfalt an Lokomotiven zu sehen. Von einer 0-4-0-Tenderlokomotive bis hin zu 4-8-8-4-Gelenkdampflokomotiven, über kleine zweiachsige Dieselloks bis hin zu A-B-B-A-Kombinationen, ist vieles zu bestaunen. Eine Straßenbahn und diverse Inspektionsfahrzeuge vervollständigen das Bild. Auch „Thomas“, die Lokomotive, ist oft mit ihrem

rechts: Tunnelportale waren bei den US-Bahnen zumeist aus Holzbalken und -brettern aufgebaut.



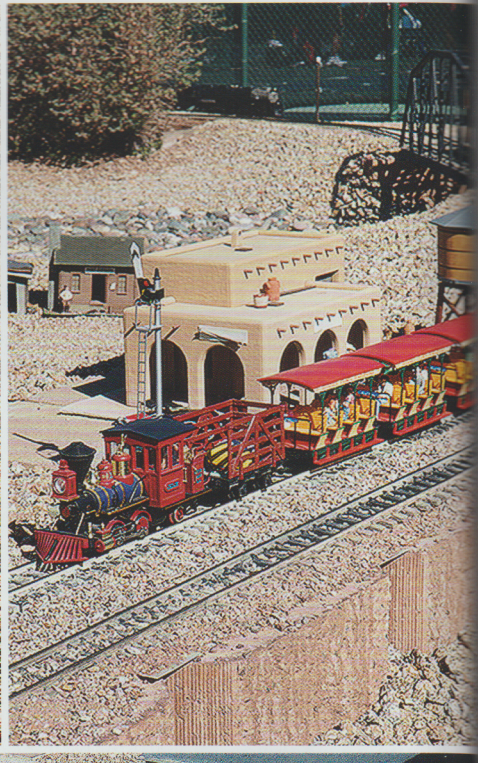







5016
ERIE


TEXACO






UNION
PACIFIC
1604
UNION
PACIFIC
1501A

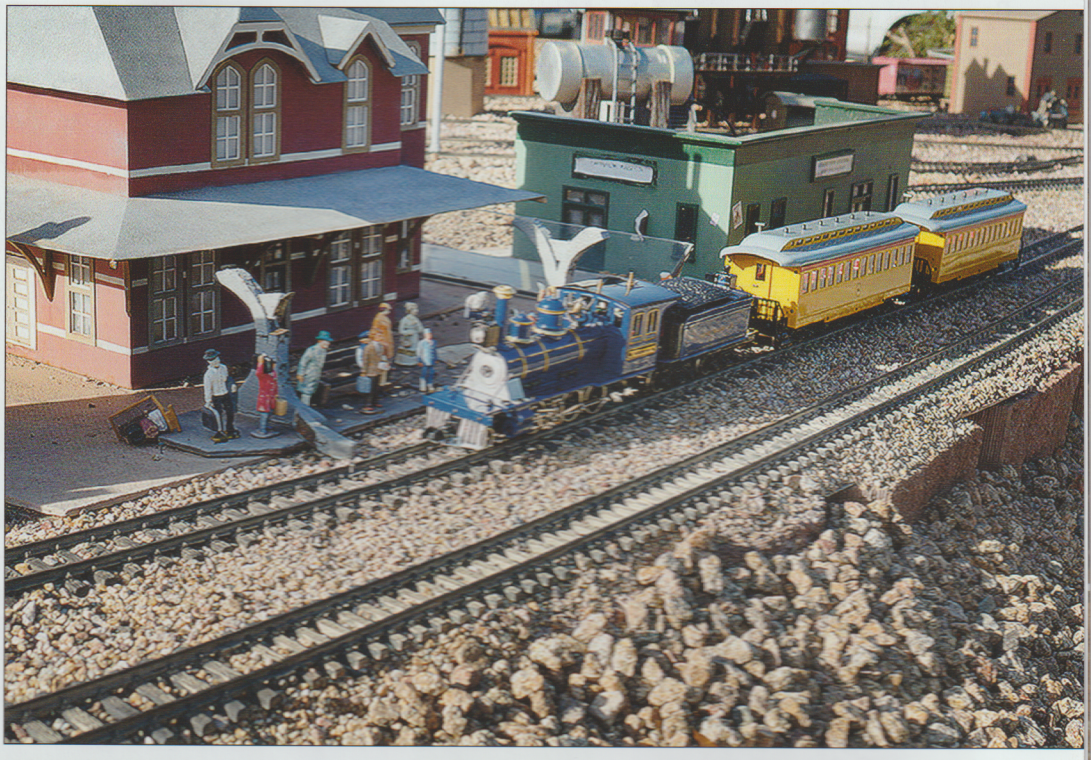
Freund Percy unterwegs. Alles, was auf G-Spur-Gleisen fährt, ist auf der GCRR willkommen. Der Betrieb und die Zugzusammenstellungen variieren jedoch täglich.

Das hügelige Gelände steigt vom Niveau her bis auf eine Höhe von rund 70 Zentimetern an. Die Schotterflächen wurden mit Granitschotter und „¼-Zoll-Kies" nachgebildet und gewährleisten eine ausreichende Stabilität für die Gleise. Wenn Gehwege gekreuzt werden müssen, wurden die Gleise bis zur Schienenoberkante eingelassen.

Das Messing-Schienenmaterial stammt größtenteils von LGB. Rund 550 Meter Gleis bilden zwei separate Bereiche, die durch in einen Betonsteg eingelassene Schienen miteinander verbunden sind. Die Schienenverbinder stammen von Split/Jaw. Der Verbinder hat seitliche Inbusschrauben.

Der erste Abschnitt der Bahn umfasst vier unabhängige Strecken, eine Punkt-zu-Punkt-Straßenbahn, mehrere Ausweichgleise und einige kleine Rangierbahnhöfe für die Industriebetriebe. Der zweite Abschnitt umfasst zwei unabhängige Strecken, mehrere Ausweichgleise für Lok-Abstellbereiche und Laderampen.

Die äußeren Hauptstrecken haben Radien von rund drei Metern und mehr, um den Betrieb der großen Lokomotiven gewährleisten zu können. Die kleinsten Radien weisen immer noch rund zwei Meter auf. Der Platz war ausreichend und die Gartenbahner konnten großzügig planen, um ein Optimum für die Funktionssicherheit der großen Gelenklokomotiven und stromlinienförmigen Personenwagen herauszuholen. Die engeren Strecken sind den kleineren Lokomotiven vorbehalten. Gut 30 Weichen im kompletten Layout lassen interessante Fahr- und Rangiermöglichkeiten zu. Die Strecken führen über mehrere Brücken, die ausgetrocknete Flussbetten und Straßen überspannen. Direkte Vorbilder gab es dafür nicht. Hier stand der reine Zweck im Vordergrund.

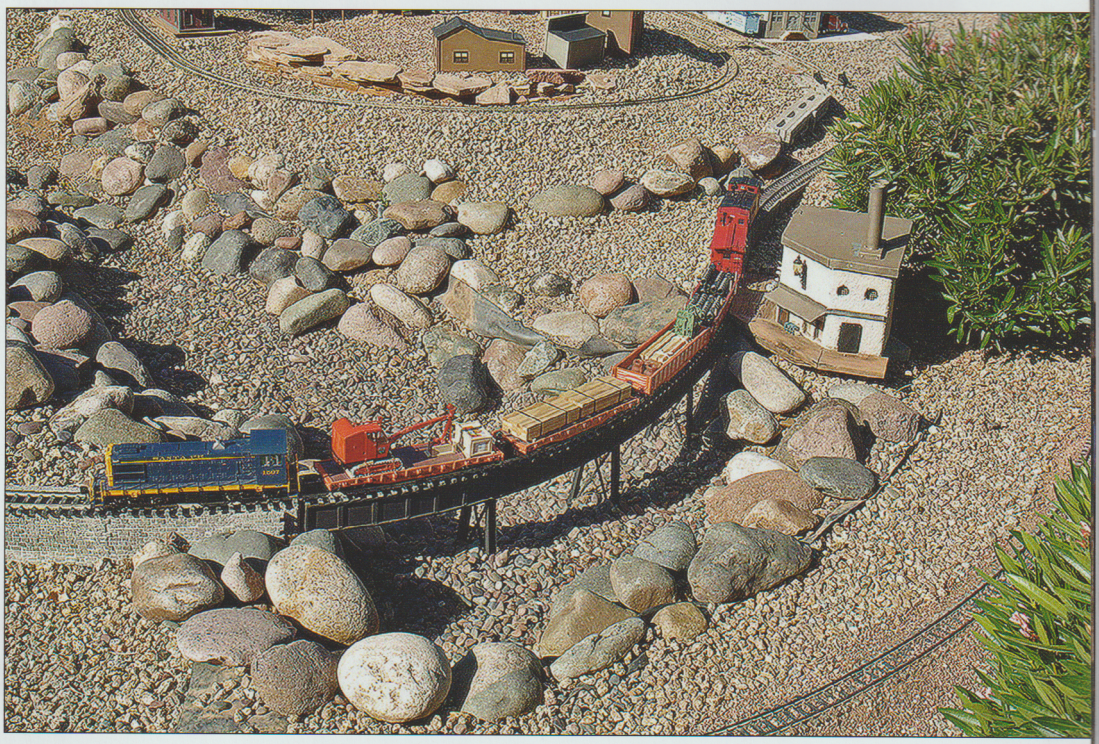


oben:
Am Bahnhof warten die Reisenden auf den kurzen Nebenbahnzug.

unten:
Ein Güterzug auf der alten Kastenbrücke. Der Caboose mit Büro und Unterkunft für das Zugpersonal am Ende sichert das Gespann.

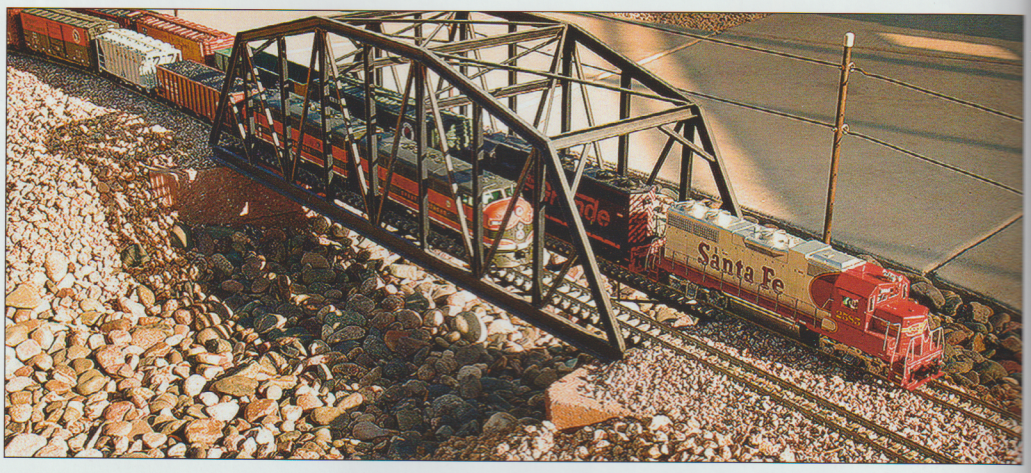
Eine nicht elektrifizierte Signalbrücke und ein Formsignal (außer Betrieb) besitzen eher dekorativen Charakter. Aufgrund der Gesamtgröße der Anlage und der Entfernung zu den Zuschauerbereichen wurde auf die Installation von zugbeeinflussenden Signalen komplett verzichtet.

Entlang der Strecke passieren die Züge fünf Bahnhöfe, wie zum



Beispiel „Las Cruces“, vier weitere Haltepunkte sowie diverse Laderampen und den Nelson Terminal. Der Zugbetrieb wurde bewusst auf die Vorlieben des Publikums ausgerichtert. Mehrere Züge im gleichen Gleisbereich ziehen die Blicke auf sich. Wenn die Züge dann noch vom einen in den anderen Bereich wechseln und dazu das große Signal am Gehweg selbständig auslöst, erfreut das die Besucher besonders. Durch die Kombination von analoger Gleisstromversorgung, Batteriebetrieb und Funksteuerung können in jeder Phase zwei bis drei Züge auf jeder Strecke betrieben werden.

Für jede der sechs unabhängigen Strecken steht eine analoge Steuerung zur Verfügung. Viele der Mitglieder besitzen eigene Triebfahrzeuge, die mit Bordakkus und Funksteuerung ausgestattet sind – Train Engineer ist eines der beliebtesten Systeme. Andere nutzen zusätzlich Steuerungssysteme, die mit den Gleichstrom-Akkus zusammenarbeiten (DCS von MTH, Train Engineer). Auch einige kundenspezifische Fernsteuerungssysteme sind im Einsatz. So können auf der gesamten Anlage zwölf und mehr Züge gleichzeitig in Betrieb sein.



oben: Zwei schwere Güterzüge mit Dieselloks in Doppeltraktion passieren gleichzeitig die doppelspurige Brücke

Bei den jüngeren Besuchern ist die Nutzung eines speziell für sie entwickelten Fahrreglers sehr beliebt. Das kabelgebundene Gerät ist vom Zuschauerbereich aus zugänglich und die Kinder können abwechselnd Thomas die Dampflokomotive selbstständig steuern.

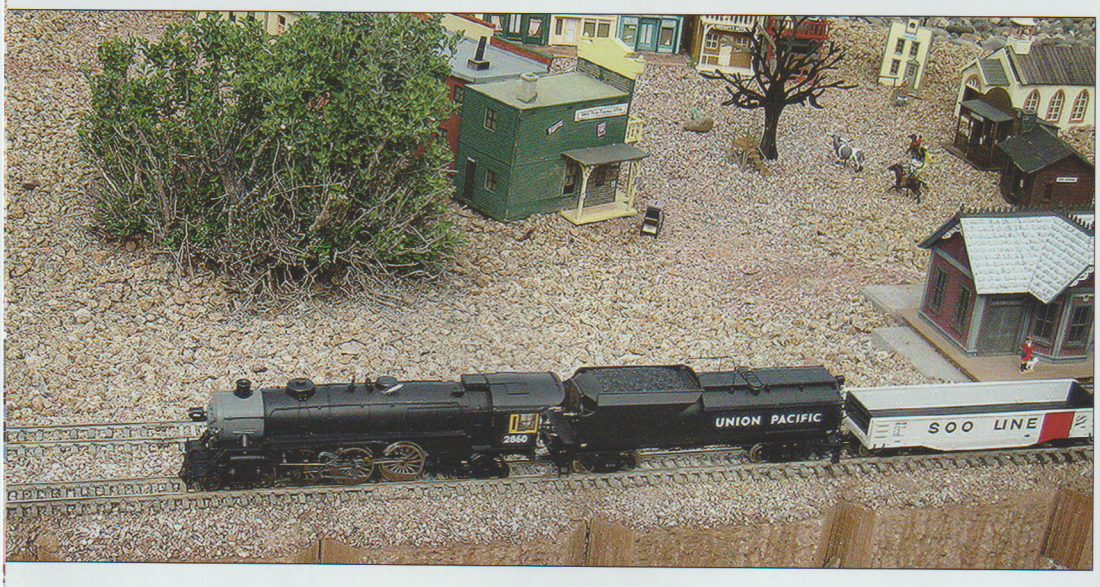
Etwa 20 Einspeisungen sind gleichmäßig entlang der Strecken verteilt. Aufgrund des relativ hohen Strombedarfs der Lokomotiven mit vier bis sechs Motoren und zwei bis drei Zügen pro Strecke trägt eine größere Anzahl von Anschlüssen dazu bei, den Spannungsabfall an den Schienenstößen zu minimieren.

Alle Weichen und Blocksteuerungen werden manuell bedient. Dennoch gibt es auch Automatiken, die zwei separate Punkt-zu-Punkt-Strecken für Oberleitungswagen mit automatischer Fahrtrichtungsumkehr über eine LGB-Pendelautomatik (10345) besitzen. Drei Zugmelder des Systems „Model Train Technologies Precision Detector MAX für Spur G“ werden zur Schaltung oder Aktivierung von Weichen und Glockensignalen eingesetzt. Eine Arduino-Steuerung sorgt für den Streckenhalt des Oberleitungswagens.

Die eingesetzten Fahrzeuge stammen von den Herstellern LGB, USA Trains, Aristocraft, Bachmann, PIKO, MTH. Auch Spur-1-Fahrzeuge von Märklin sowie Märklin-MAXI sind zu sehen. Jedes Mitglied bringt seine eigenen Lokomotiven und Waggons und zum Teil auch seine eigenen Fernsteuerungen für seine Züge mit.

Zusätzlich gibt es einige 3D-gedruckte Lokomotiven, einige aus Bausätzen umgebaute Waggons und viele fahrfertige Züge, die stark modifiziert wurden.

Die meisten Gebäude entlang der Strecke wurden individuell gestaltet, um Westernstädte darzustellen. Einige sind sogar, der Haltbarkeit wegen, aus Stahl gefertigt. Kunststoffmodelle von PIKO sind in Form von Tanklagern, Bahnhöfen und Wassertürmen im Einsatz. Zwei talentierte Mitglieder bemalen und deko-



unten: Dampflokomotive 2860 der Union Pacific passiert gerade ein kleines Dorf in der Wüste.

rieren alle Stahlgebäude, inklusive der Anbringung von Firmennamen und Werbetafeln. Für mehr Realismus werden „Fenster“ in die Gebäude integriert und Figuren bemalt, um die Schaufenster und Straßen lebendiger wirken zu lassen.

Alle Gebäude verfügen über Innenbeleuchtung. Andere Bauwerke wie die PIKO-Öltanks oder der selbstgebaute Getreidespeicher sind mit Scheinwerfern ausgestattet.

Die reguläre Betriebssaison auf der Anlage dauert von Oktober bis April. In den Sommermonaten reparieren die Mitglieder ihre Züge, um eventuelle Winterschäden zu beheben, und entwickeln neue Ideen und Modelle für die kommende Saison.

Es wird nie langweilig auf der GCRR. Die Mitglieder erweitern ihren eigenen Fuhrpark um neue Waggons, sodass die Modellbahn fast wöchentlich neue Akzente setzen kann. Neue Mitglieder bringen neue Züge, neue Ideen und Vorschläge für Erweiterungen mit.

Die Modellbahn ist während der Saison, sofern es das Wetter zulässt, an drei Tagen pro Woche für Besucher geöffnet. Fahrbetrieb ist jeweils donnerstags, freitags und samstags von 9 bis 11 Uhr. Zusätzlich gibt es an Halloween, Thanksgiving, Weihnachten und Ostern spezielle Sonderfahrten. Die Anlage und die Züge selbst erstrahlen dann in festlichem Glanz und sind mit besonderen Beleuchtungen ausgestattet.

Wer Kontakt zum Verein sucht, kann sich unter der E-Mail-Adresse web master@GrandCentralRailroad.info an den stellvertretenden Vorsitzenden des GCRR Wayne Herivel in Surprise, Arizona USA 85387, wenden. Weitere Informationen gibt es auf der Website des Vereins unter www.GrandCentral Railroad.info (tp/pb)

Damit Ihr Etat nicht unter die Räder kommt:

Versand erfolgt gegen Zahlung der Rechnung oder Bankeinzug.

LGB Metallloksnativen
26606 RhB Ge 6/6 I Krokodil 415 3.299,-€
26660 MOB Triebw. FZ 646 Ep. VII 3.299,-€
26662 MOB Triebw. FZ 646 Ep. II 3.299,-€

Golden Mountain Pullman
36660 Personenwagen Set 1 729,-€
36661 Personenwagen Set 2 729,-€

DEV – Bruchhausen – Vilsen
24743 Dampflok Spreewald DEV 739,-€
41036 offener Güterwagen DEV 149,-€

Jagsttalbahn
24268 Dampflok 798.101 679,-€
30142 Personenwagen MD 3 115,-€
33205 Personenwagen 116 155,-€

Rhätische Bahn
22064 E-Lok Ge 6/6 II der RhB 1.289,-€
23531 RhB Dampflok G 4/5 Nr. 107 1.825,-€
24602 RhB Ge 4/6 Nr. 355 grün 1.289,-€
44925 RhB Doppelrungenwagen 229,-€
47835 RhB Kesselwagen 2er Set 389,-€
RhB Containerwagen „coop®“ Set 2 Wagen 389,-€
45885 Edellieschen / Schefflera

LGB Neuheiten 2026:
25020 VW Draisine Ep. III 259,-€
36364 Speisewagen SOEG 215,-€

LGB Neuheiten 2026 - USA
41918 Express Service Box Car UP 195,-€
41919 Steel Box Car UP 195,-€
40598 250 Jahre USA mit Glocke 179,-€
Porto und Verpackung je 9,-€
Bei Neuheiten LGB übernehmen wir das Porto, ab 500,-€ Bestellwert für Deutschland.
Metallmodelle je Lok 30,-€ inkl. Versicherung.

Modellbahn-Atelier
Renken
45276 Essen (Steele)
Bochumer Str. 21, Tel. 0201/851 63 38
Internet: www.lgbshop.de
Irrtum und Preisänderungen vorbehalten. Herstellerbedingt nicht alle angebotenen Teile ständig lieferbar.

