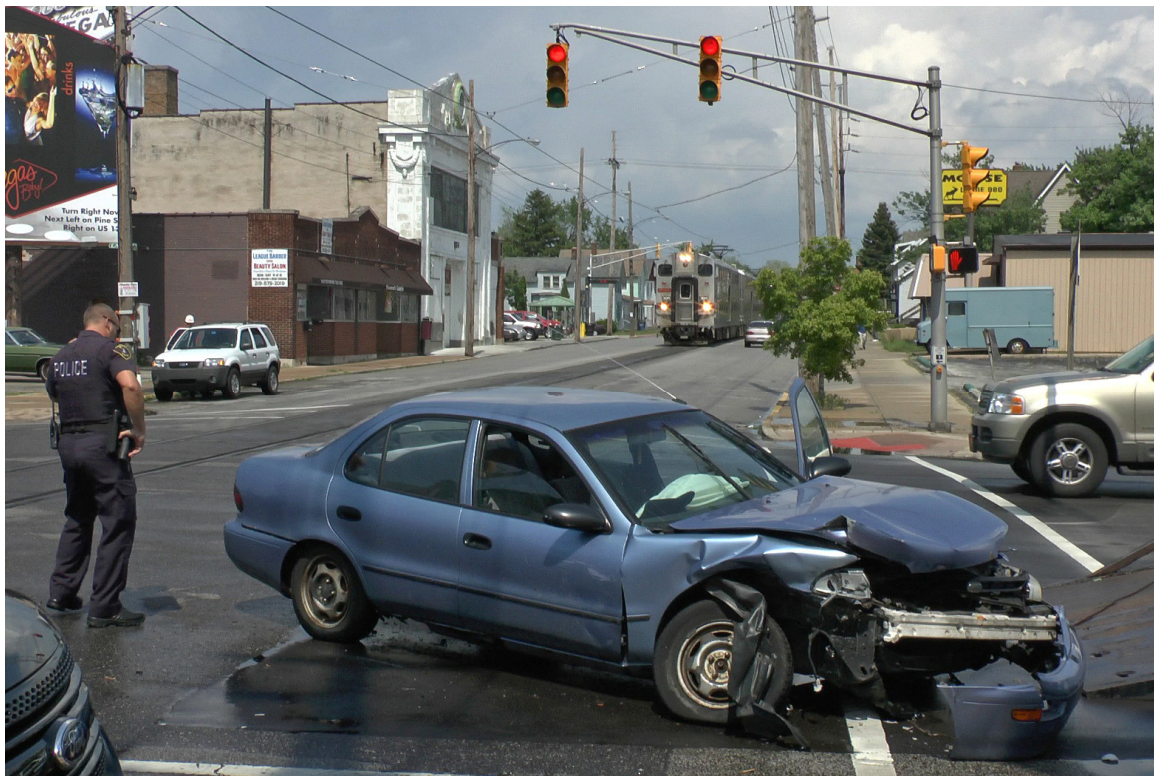


Andreas Illert

Die letzte „Interurban“

Im Großraum Chicago findet man ein historisch gewachsenes Netz von Stadtbahnen und Vorortbahnen. Eine dieser Bahnen ist die South Shore Line. Sie gehört zu einer einst weit verbreiteten Gattung von Eisenbahnen, der „Interurban“.

Das Duell zweier Teilnehmer am motorisierten Individualverkehr in Michigan City endete im Mai 2013 mit dem Totalschaden beider Kraftfahrzeuge. Während die örtliche Polizei den Abtransport des einen Kontrahenten überwacht, wartet ein Doppelstocktriebwagen der South Shore Line genauso ungeduldig auf die Freigabe der Kreuzung wie die Autofahrer in den Seitenstraßen.



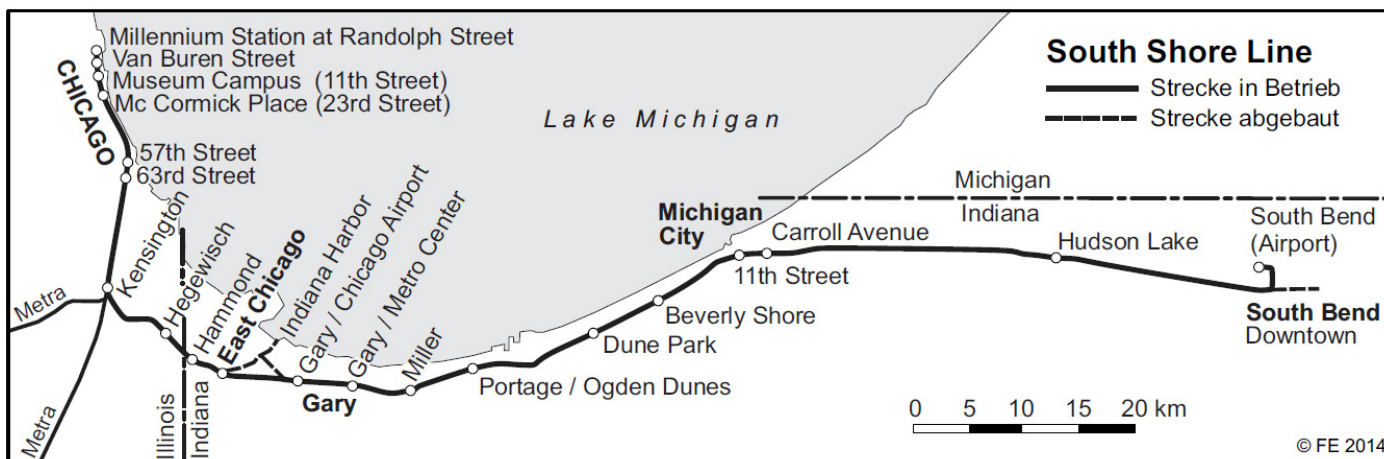
Der Begriff „Interurban“ wurde in Nordamerika geprägt. Er bezeichnet eine Mischform zwischen Überlandstraßenbahn und Nebenbahn, die in dicht bebautem Gebiet auch auf Straßen und in schwach bebautem Gebiet überwiegend auf eigenem Gleiskörper geführt wird. Interurbans sind meist elektrifiziert. Sie dienen hauptsächlich dem Personenverkehr und werden mit schwererem Rollmaterial als Straßenbahnen betrieben.

Die ersten Interurbans entstanden ab 1880. Die meisten wurden zwischen 1900 und 1910 in Betrieb genommen. Auch der Ursprung der South Shore Line lässt sich in diese Zeitspanne zurück-

verfolgen. Als erster Abschnitt der South Shore Line wurde 1903 die kurze Strecke zwischen East Chicago (Indiana) und Indiana Harbor eröffnet.

1908 bediente die *Chicago, Lake Shore and South Bend Railway* bereits einen Einzugsbereich von Hammond im Westen bis South Bend im Osten. Im folgenden Jahr wurde die Strecke im Westen bis Kensington verlängert und hatte dort Anschluss in das Streckennetz der *Illinois Central Railroad*.

Die Stammstrecke der South Shore Line war mit der in den USA eher unüblichen Spannung von 6.600 Volt Wechselstrom elektrifiziert. Mit Dampf-



lokomotiven wurden einzelne Kurswagen ab Kensington über die nicht elektrifizierten Strecken der *Illinois Central Railroad* bis ins Zentrum von Chicago geführt.

DAS IMPERIUM DES SAMUEL INSULL

Die *Chicago, Lake Shore and South Bend Railway* musste im Februar 1925 Konkurs anmelden. Im Juni wurde die Eisenbahn zwangsversteigert und bei dieser Gelegenheit von Samuel Insull erworben. Damit geriet die South Shore Line unter die Regie einer der schillerndsten Figuren der amerikanischen Wirtschaftsgeschichte.

Samuel Insull wurde 1859 in London geboren. Er begann seine Karriere als Telefonist in der Londoner Filiale von Edisons Telefongesellschaft. Als eine Stelle im persönlichen Umfeld von Thomas Edison ausgeschrieben wurde, ergriff der ehrgeizige Junge seine Chance und emigrierte im Alter von 21 Jahren in die Vereinigten Staaten.

Dort erweiterte Edison gerade seine Telefongesellschaft zu einem Konzern für die Stromversorgung einschließlich der dazu notwendigen Kraftwerke und Leitungsnetze. Samuel Insull arbeitete sich in dem Unternehmen nach oben. Er gehörte zu den Mitgründern des Ablegers *Edison General Electric*, heute besser bekannt als *General Electric*. Als er bei der Vergabe des Chefessels von *General Electric* übergangen wurde, wechselte er 1892 von New York nach Chicago und übernahm dort die Leitung von *Chicago Edison Co.*

Zum Zeitpunkt der Amtsübernahme durch Samuel Insull schrieb *Chicago Edison Co.* rote Zahlen. Insull brachte das Unternehmen zurück in die Gewinnzone. Eine seiner Maßnahmen bestand in der erstmaligen Anwendung von unterschiedlichen Tarifen für die Zeiten von starker und schwacher Nachfrage. Zudem erweiterte er den Konzern durch Zukauf von Unternehmen insbesondere aus dem Infrastruktur-Sektor. Hierzu gehörten auch zahlreiche Eisenbahnen, darunter die *Illinois Central Railroad* und 1925 auch die *Chicago, Lake Shore and South Bend Railway*.

Samuel Insull ließ das Stromsystem der South Shore Line auf 1500 Volt Gleichstrom umstellen. Mit dem gleichen System war bereits die *Illinois Central Railroad* elektrifiziert. Ab August 1926 fuhren die Züge der South Shore Line bis zum Randolph Street Terminal der *Illinois Central Railroad*. Im selben Jahr wurde die ursprüngliche Strecke zwischen East Chicago und Indiana Harbor stillgelegt.

Insull investierte in neues Rollmaterial. Die schnellsten Verbindungen nach Chicago benötigten knapp unter zwei Stunden und waren damit deutlich schneller als die heutigen Reisezeiten von 2 Stunden 20 Minuten. Neben dem Personenverkehr wurde der Güterverkehr als zweites Geschäftsfeld ausgebaut.

Samuel Insull kontrollierte ein Firmenimperium im Wert von 500 Millionen Dollar mit nur 27 Millionen Dollar Eigenkapital. In der Weltwirtschaftskrise brach dieses Imperium zusammen, und mit ihm die

Ersparnisse von 600.000 Aktionären. Insull floh zunächst nach Europa, wurde aber nach Amerika ausgeliefert und dort 1934 vor Gericht gestellt. Ein guter Anwalt erreichte einen Freispruch. Wenige Jahre später starb Samuel Insull an einer Herzattacke in einer Pariser Metrostation. Sein Vermögen hatte sich bei seinem Tod auf etwa 1.000 Dollar reduziert, bei 14 Millionen Dollar Schulden.

WECHSELNDE EIGENTÜMER

Die Weltwirtschaftskrise und die frühe Massentourismus führten zur Schließung der meisten Interurbans. Die *Chicago Lake Shore and South Bend Railroad* überlebte nach dem Bankrott von Samuel Insull vor allem durch ihre Einnahmen aus dem Güterverkehr. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr gingen jedoch immer weiter zurück. Der zunehmende Autoverkehr veranlasste die Gesellschaft zudem zur Verlegung ihrer Strecke in East Chicago von der Straßenlage in Stadtmitte an den Rand einer neuen Autobahn. Ein weiteres Teilstück mit Gleisen in der Straßenmitte wurde 1970 durch die Kürzung des Endpunktes an den Stadtrand von South Bend überflüssig.

Im Januar 1967 ging die South Shore Line in das Eigentum der *Chesapeake and Ohio Railway* über. Da der Personenverkehr weiter Verluste einbrachte, bat die South Shore Line im Jahr 1976 um Entbindung von der Betriebspflicht. Dem Antrag wurde nicht entsprochen. Stattdessen gewährte der Staat Indiana finanzielle Beihilfen und gründete hierzu die *Northern Indiana Commuter Transportation District* (NICTD).

Ein erneuter Konkurs der Bahngesellschaft führte im Dezember 1989 zur Übernahme des Personenverkehrs durch NICTD. Kurz darauf erwarb NICTD auch die Trasse. Der bereits verdieselte Güterverkehr wurde in die neu gegründete Gesellschaft *Chicago South Shore and South Bend Railroad* ausgelagert, einem Tochterunternehmen des shortline-Betreibers *Anacostia and Pacific*. Am 21. November 1992 eröffnete NICTD eine kurze Neubaustrecke als Verlängerung vom damaligen Streckenendpunkt in South Bend Amtrak station zum South Bend Airport.

Fahrkartenverkauf auf offener Straße, während im Hintergrund der wartende Elektrotriebwagen mal eben für fünf Minuten den innerstädtischen Verkehr lahmlegt ...
(Michigan City, Juli 2013, KWK)





HEUTIGER BETRIEB

Die Betriebszentrale und das Depot für das Rollmaterial befinden sich in Michigan City. Zwischen Gary und Chicago ist die Strecke für Geschwindigkeiten bis 70 mph zweigleisig ausgebaut. Die Züge nutzen dabei ab 63th Street die Strecke der Metra und halten bis Chicago Millenium Station an deren Stationen, allerdings nur zum Aus- bzw. Einsteigen für Fahrgäste mit Fahrausweisen der South Shore Line. Im östlichen Abschnitt zwischen Michigan City und South Bend verläuft die Strecke eingleisig durch die typische Farmlandschaft des Mittleren Westens.

In Michigan City fahren die Züge noch immer in der Straßenmitte auf der 10th Street und 11th Street. Dies ist inzwischen die letzte „street running section“ einer nordamerikanischen Vorortbahn und verhilft der South Shore Line zum Status der letzten Interurban. Die Fahrgäste warten in Michigan City am Straßenrand. Die Triebwagen der South Shore Line sind deshalb sowohl für Hochbahnsteige als auch für den Einstieg vom Straßenniveau ausgerüstet. Beim Halt in Michigan City klappen die Schaffner an ausgewählten Türen ein Bodenbrett hoch und ermöglichen dadurch den Ausstieg und Einstieg über die darunter liegenden Treppenstufen.

Der Fahrzeugpark der South Shore Line besteht inzwischen ausschließlich aus Triebwagen japanischer Produktion. 58 einstöckige Triebwagen und zehn passende Beiwagen wurden zwischen 1982 und 2001 von Nippon Sharyo geliefert. Bis zu acht Wagen bilden eine Zuggarnitur. Seit 2009 sind zusätzlich 14 doppelstöckige Triebwagen im Einsatz, ebenfalls gebaut von Nippon Sharyo. Diese Triebwagen haben den Führerstand an nur einem Ende und fahren daher in Garnituren von mindestens zwei bis maximal sechs Einheiten.

Der Fahrplan ist auf die Berufspendler nach Chicago ausgerichtet. An Werktagen zwischen

7:30 Uhr und 9 Uhr treffen die Züge in Chicago fast im Viertelstundentakt ein. Gleiches gilt für Abfahrten zwischen 16:30 Uhr und 18 Uhr. Ansonsten ist die Bedienung sehr übersichtlich, mit Zugpausen von zwei bis drei Stunden. Nach South Bend fahren nur fünf durchgehende Zugpaare. Zu beachten ist der Zeitunterschied: South Bend liegt in der Eastern Time Zone, alle anderen Bahnhöfe in der Central Time Zone.

Auf der gesamten Strecke der South Shore Line wird noch Güterverkehr betrieben. Zum Einsatz kommen allerdings Diesellokomotiven.

ABSCHIED VOM STREET RUNNING

Seit dem Jahr 2005 wird in Michigan City eine Verlegung der Strecke aus dem Straßensbereich diskutiert. Im Juli 2009 verkündete die NICTD ihre Absicht, die Strecke auf eine Trasse südlich der Wohngebäude ablegen. Hierzu müsste ein Großteil der Wohngebäude abgerissen werden. Zunächst fehlte jedoch das Geld für eine Projektstudie. Erst mit Unterstützung von Kommune und Staat wurde diese Studie 2011 in Auftrag gegeben und im Sommer 2012 fertig gestellt.

In der Folge haben drei Bürgerversammlungen stattgefunden, bei denen die Pläne nochmals nicht unwesentliche Änderungen erfuhren. Mit Stand Ende 2013 ist vorgesehen, die Straße auf eine Fahrspur mit Einbahnverkehr zu reduzieren und auf der restlichen Straßenfläche eine zweigleisige Eisenbahnstrecke in Seitenlage zu errichten. Die Gebäude müssen bei dieser Lösung nicht abgerissen werden. Die Charakteristik einer Interurban in Straßenlage geht jedoch definitiv verloren.

Es ist somit nur noch eine Frage der Zeit, bis mit dem Umbau der letzten Interurban ein weiteres Kapitel Eisenbahngeschichte abgeschlossen ist. Immerhin – sie wird in modernisierter Form überleben.

Als überdimensionierte Straßenbahn durchqueren die Elektrotriebwagen der South Shore Line das beschauliche Städtchen Michigan City in Indiana und mischen dabei den heimischen Straßenverkehr etwas auf. Vor allem Ortsfremde reagieren panisch, wenn ihnen der 200 m-Koloss entgegen kommt ...

(Foto: KWK; Juli 2013)