

Interurbans in Kalifornien

- versteckte Perlen vergangener Effizienz



Vor hundert Jahren entstanden in den USA die meist normalspurigen Interurbans, welche städtisch geprägte Gebiete miteinander verbanden und Vororte erschlossen. Schnellfahrende elektrische Triebwagen fuhren überland auf Eigentrasse mit leichtem Oberbau, in den Städten waren die Schienen in den Straßen eingelassen.

Triebwagen der Petaluma and Santa Rosa Railway von 1904, Garfield CA

(M. Schumacher, 2014)
x

Auch in Kalifornien entstanden große Interurbannetze. So konnten den Reisenden attraktive Fahrzeiten und kurze Fußwege angeboten werden. Die Mitbenutzung der Straße führte mit der einsetzenden Massenmotorisierung bereits nach dem ersten Weltkrieg, besonders aber nach dem zweiten Weltkrieg zu Konflikten. Das oft verrottete Rollmaterial und das fehlende Geld führten dazu, dass bereits in den Dreißigerjahren die meisten Linien ihren Betrieb einstellten, einige überlebten etwas länger. Der Bericht soll einen Blick auf ausgewählte Interurbans werfen und heute noch sichtbare Spuren beleuchten.

Unsere Reise begann im Herbst 2014 in San Francisco: Einige der historischen PCC-Wagen der F-Line tragen Farben untergegangener Interurbanlinien. Ein Teil ist original, andere sind farblich angepasst worden. Das Feeling von Streetcars und Interurbans strahlen sie trotzdem aus.

Die Baybridge, welche San Francisco mit Oakland verbindet, ist zweistöckig konstruiert. Die obere Fahrbahn diente ursprünglich dem Autoverkehr, die untere Ebene den Lastwagen und den Interurbans. Über diese Brücke fuhren für eine kurze Zeit nebst den Zügen des Key-Systems auch die Wagen der Sacramento Northern (SN). Von Oakland aus fuhren die Züge über 250 km weit über Sacramento bis nach Chico. In den Städten auf der Straße, dazwi-

schen auf eigener Trasse. Die Suisan Bay wurde mit einer Fähre überquert, die mit Fahrleitung ausgerüstet war. 1941 war Schluss, der Personenverkehr eingestellt, Güterzüge mit elektrischen Loks fuhren noch bis 1960, dann übernahmen Dieselloks die Traktion auf den wenigen verbliebenen Strecken.

Wir besuchten das Western Railway Museum in Suisan City, das auf dem Gelände des ehemaligen -Bahnhofs Rio Vista Junction steht. In mehreren Hallen sind Lokomotiven, Triebwagen und anderes Rollmaterial abgestellt. An Wochenenden fahren auf einem Teil der noch vorhandenen SN-Strecke über mehrere Meilen Streetcars oder Interurbans. Als wir dort waren, fand in der Nähe ein Kürbisfest statt. Die Interurbanlinie diente als Zubringer, die Gäste waren deshalb primär Kinder und Eltern, die an der eigentlichen Eisenbahn wenig Interesse zeigten. Die Züge fuhren dafür im Halbstundentakt und hintereinander auf Sicht – so wie das früher oft praktiziert wurde.

Im Einsatz waren zwei hochbeinige Wagen der *Peninsular Railway* (1906) und der *Petaluma and Santa Rosa Railway* (1904) sowie ein Gelenktriebwagen des *Key-Systems* aus den Fünfzigerjahren. Die weiche Federung der über hundertjährigen Wagen ließ sie auf den mit Wechselstoß verlegten Geleisen wie ein Schiff schwanken, dazu ächzten die Holzkasten wie ein alter Schoner im Sturm. Die

mit Leder bezogenen, gut gepolsterten Sitze, welche wie bei den Schienenbussen in Fahrtrichtung gewendet werden können, zeugen von einem längst vergangenen Komfort im Nahverkehr. Offenbar gab es damals noch keine Vandalen. Auf Anfrage hin öffnete uns der Museumskurator die verschlossenen Hallen mit den abgestellten Fahrzeugen, erklärte uns die Exponate. Perlen sind sicher die Originalfahrzeuge der SN, besonders eine Komposition mehrerer Wagen samt eines Parlor-Cars, wie man sie nur von den großen Bahnen kennt. Plüschsitze, Holzintarsien und Glasmalerien sorgten für einen außergewöhnlichen Luxus auf Interurbans.

Das größte Interurbannetz der USA waren die "Red Cars" in und um Los Angeles und San Bernardino. Zu den besten Zeiten fuhren auf den 1.164 Meilen der *Pacific Electric* (PE) 2.700 fahrplanmäßige Züge. 950 Wagen waren im Einsatz. Die meisten Linien waren doppelspurig, einzelne sogar viergleisig ausgebaut. Bis in die fünfziger Jahre fuhren hochbeinige vierachsige Triebwagen mit Holzaufbauten oder solchen aus genieteten Blechen. Typisch für die 1941 aus Portland übernommenen Stahlwagen waren die Bullaugen-Frontfenster. Dazu kamen die Hollywoodwagen und zum Schluss einige stromlinienförmige PCC. Im Stadtgebiet von Los Angeles kamen noch die „Yellow Cars“ dazu, schmalspurige Straßenbahnen. Dreischienengeleise ermöglichten einen gemischten Verkehr. Seit über 50 Jahren sind alle diese „Cars“ verschwunden – was ist geblieben?

Die Hafenverwaltung Los Angeles betreibt die touristische *Red Car Waterfront Line*. Sie verbindet den Kreuzfahrtshafen, Downtown San Pedro und ein Shopping Center untereinander. Die Linie wurde 2003 auf einer früheren Pacific Electric Strecke wieder aufgebaut, ist 2,4 km lang und fährt meist nur Freitag bis Sonntag. Die zwei Replica-Wagen mit den Nummern 500 und 501 sind exakte Nachbauten der Klasse 500 (*the Fives* genannt). Zudem ist noch ein restaurierter Wagen der Klasse 950 vorhanden (Nummer 1058), der meist nur für Sonderfahrten eingesetzt wird.

Unsere Reise führte uns zum *Orange-Empire-*

Railway-Museum in Perris, CA. Über 90 Exponate des Schienenverkehrs – vor allem aus Südkalifornien – sind in mehreren Hallen abgestellt, die meisten betriebsfähig. Auf dem Museumsgelände hat es eine schmalspurige Straßenbahnstrecke, auf der die über zehn historischen *Yellow Cars* fahren. Nebst der umfangreichen Gleisanlage auf dem Gelände verbindet eine normalspurige, elektrifizierte Strecke das Museum mit dem früheren Bahnhof der AT&SF. Es ist geplant, diese Strecke für den Zubringerverkehr zum Museum zu verwenden, sobald Perris von der *Metrolink* erschlossen wird. Der neue Bahnsteig in Perris war im Herbst 2014 fertig, die Geleise fehlten noch. Zwischen Riverside und Perris waren aber Bauarbeiten im Gange: Betonschwellen und Schienen lagen zum Einbau bereit.

Auf dieser Linie zum Bahnhof Perris bietet das Museum Fahrten an, bei denen man selbst als Lokführer walten kann. Wir nutzten die Gelegenheit und haben zwei Fahrzeuge gemietet: Zuerst ging es mit der GE-25B in den Farben der *Southern Pacific* los. Da wir nicht zu ersten Mal eine Diesellok fuhren und die Führerstände über die Hersteller hinweg weitgehend standardisiert sind, hatten wir die 120 Tonnen und 2.500 PS rasch im Griff. Wir übten anhand der Fahrleistungsmasten ein punktgenaues Anhalten. Das Beschleunigen bis *Notch 4* erzeugte einen schönen Sound.

Zurück zu den Interurbans: Als zweites Fahrzeug fuhren wir einen Interurban der PE, einen sogenannten *Hollywood-Car* von 1922 in den Farben der Zwanziger. Der *Motorman*, so wird der Wagenführer genannt, führte uns in die Geheimnisse des Wagens ein. Einiges Geschick braucht das Einfädeln des *Trolley*, zudem müssen stets die Schalter oberhalb des Frontfensters je nach Fahrtrichtung umgeschaltet werden. Die Bedienung selbst ist einfach, einzig die Totmannfunktion des Fahrhebels erwischte mich mehrfach: wenn man den Hebel nicht herunterdrückt, wird der Kontakt unterbrochen und der Wagen rollt aus. Das typische Horn erinnert irgendwie an einen heiseren Elefanten. Den Automobilisten vor 50 Jahren dürften die roten Interurbans auch wie Elefanten erschienen sein ◀



Pacific Electric 717 in den Originalfarben der Zwanziger- und Dreissigerjahre, Orange Empire Museum, 2014 (T. Büttler)



Betriebsfähiger Peninsular Triebwagen Nr. 52 von 1906 in Suisan City (beide Fotos: T. Bütler, 2014)

Volle Fahrt auf der Originalstrecke der Sacramento Northern (Triebwagen der Petaluma und Santa Rosa Rwy)

