Martin Gross

Schienen auf Vancouver Island

Schienen gibt es noch viele auf Vancouver Island, auch wenn weit über die Hälfte der früheren Strecken abgebrochen wurde. Und auf den noch vorhandenen Schienen fahren nur noch wenige Züge – aber diese machen einen Besuch immer noch lohnenswert.

1993 gab es noch, von der VIA organisiert, einen bescheidenen Personenverkehr auf Vancouver Island von Courtenay nach Victoria. Gefahren wurde mit den robusten Budd -Triebwagen.
(KWK, August 1993)

Die Entwicklung der Bahnen auf Vancouver Island ist eng mit der Bildung Kanadas verknüpft. 1871 wurde British Columbia mit Kanada vereinigt.

Damit verbunden war die Verpflichtung, innerhalb von zwei Jahren mit dem Bau einer Schienenverbindung zum Osten Kanadas zu beginnen. Es dauerte allerdings bis 1885, bis die heutige Canadian Pacific (CP) nach diversen politischen und finanziellen Querelen durchgehend befahrbar war.

ESQUIMALT&NANAIMO RAILWAY (E&N)

Der westliche Endpunkt der zu bauenden Transkontinentalverbindung war nicht explizit festgelegt. Angedacht war eine Brückenverbindung zum Festland im Norden von Vancouver Island. Als Endpunkt wurde der Flottenstützpunkt Esquimalt gewählt. Da aber weder die kanadische Regierung noch die Canadian Pacific besonderes Interesse an dieser Streckenführung zeigten, wurden keine Bauarbeiten ausgeführt. Erst nach mehreren Austrittsdrohungen Britisch Columbias begann 1883 der Bau der mittlerweile als eigene Gesellschaft gegründeten E&N.

Im August 1886 konnte endlich der Betrieb aufgenommen werden, 1888 folgte im Süden die kurze Verlängerung nach Victoria. 1905 wurde die Gesellschaft an die CP verkauft. Diese baute die Strecke nach Courtenay (1914) im Norden. Damit beträgt die Streckenlänge immerhin 234 km, dazu kommt noch die 1911 fertiggestellte Zweigstrecke nach Port Alberni (62 km). Ferner wurden etliche Übergabegleise zu Waldbahnen und Anschlussgleise zu Sägereien erstellt. Weitere geplante Ausbauten wurden nach Ausbruch des ersten Weltkrieges nicht mehr realisiert.

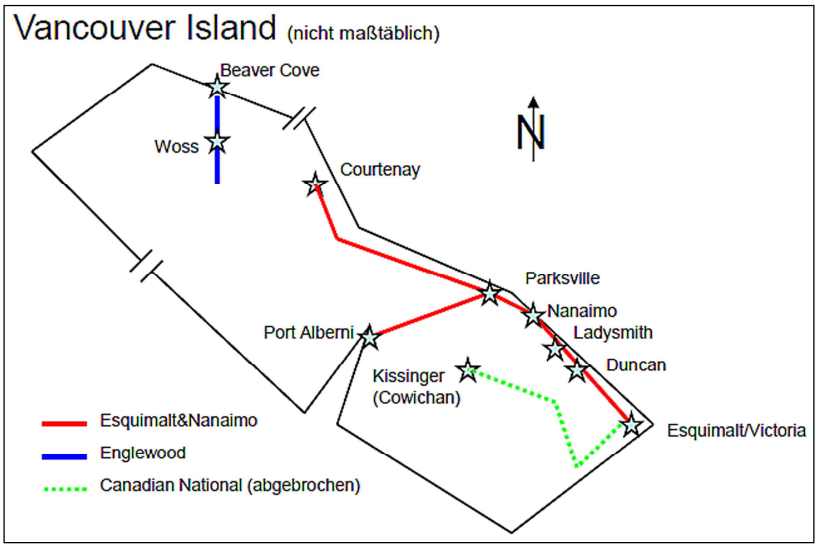
Bereits 1949 wurde die E&N als erste Bahngesellschaft Amerikas vollständig auf Dieselbetrieb um-

gestellt. Dennoch nahmen die wirtschaftlichen Probleme zu, da die wichtigen Holztransporte stark rückläufig waren. 2001 wurde nach dem Verlust des dortigen Hauptkunden die Strecke nach Port Alberni stillgelegt. Die Canadian Railroad Historical Association, E&N Division, bemüht sich, die Strecke zwischen Parksville und Port Alberni zu unterhalten, mit dem Ziel, ein Eisenbahnmuseum aufzubauen und zwischen Coombs und Port Alberni wieder historische Züge anbieten zu können.

1998 wurden die zentralen Teile des Netzes der E&N an RailAmerica verkauft. Der Bau der Autobahn entlang der Ostküste der Insel verstärkte den Verkehrsrückgang. Ende Juni 2006 stellte daher RailAmerica den Verkehr ein. Am Folgetag übernahm die Southern Railway of Vancouver Island den Betrieb.

Bereits 1978 war der Reiseverkehr von der staatlichen VIA Rail übernommen worden. Mit den bekannten BUDD-Triebwagen wurden eines bis zwei Zugpaare von Victoria nach Courtenay angeboten. Im März 2011 wurde der Betrieb wegen Bauarbeiten ‚temporär' eingestellt, die Triebwagen zuerst im Rundschuppen in Esquimalt, dann in Nanaimo abgestellt. Ende desselben Jahres wurden sie auf das Festland gebracht. Mittlerweile sind sie in Toronto hinterstellt.

Auf der VIA-Netzkarte figurierte die Verbindung indessen bis in den Sommer 2015 – gelöscht wohl aufgrund der Anfrage des Autors, ob immer noch der Fahrplan von 2011 gelte. Sollte der Verkehr wieder aufgenommen werden, so sind dafür neue Züge vorgesehen, welche auch zusätzliche Verbindungen von Victoria nach Nanaimo ermöglichen sollen. Erste Studien zur Verbesserung des Schienenverkehrs sind allerdings mittlerweile auch schon über 20 Jahre alt. Zudem wurde 2012 die



kombinierte Brücke Schiene/Straße zwischen Esquimalt und Victoria abgebrochen. Der Neubau weist dieselbe Breite auf, ist aber nicht mehr mit Schienen ausgerüstet. Auch das kleine Bahnhofsgebäude von Victoria auf der Ostseite der Brücke musste einem kommerziellen Neubau weichen. Damit bleibt dann wohl Esquimalt südlicher Endpunkt. Das Gebiet um die dortigen Bahnanlagen soll unter Beibehaltung der noch vorhandenen Infrastruktur, insbesondere des vollständig erhaltenen und seit 1992 geschützten Rundschuppens, entwickelt werden.

SOUTHERN RAILWAY OF VANCOUVER

Seit 2006 führt diese Gesellschaft mit Fahrzeugen der auf dem Festland im Raum Vancouver tätigen Schwestergesellschaft Southern Railway of British Columbia den Güterverkehr auf der Insel. Als Fol-

Der Restverkehr auf Vancouver Island wird von der Southern Railway of Vancouver Island betrieben. Die zwei GPs 128 und 110 sind am 3. September 2015 in Nanaimo damit beschäftigt, die am Vortag mit der Fähre zugeführten Wagen zu sortieren.

Die letzte erhaltene Originallok der Engelwood Railway wurde 1995 stillgelegt und ruht seither in Woss im Freien auf einem nicht mehr angeschlossenen Gleisstück.

ge des schlechten Gleiszustandes wurde dieser aber auch auf dem letzten Abschnitt zwischen Duncan und Parksville Ende 2014 eingestellt. Einzig im Raum Nanaimo werden noch einzelne Kunden bedient. Die Seaspan-Fähre verkehrt zwar nach wie vor zwei- bis dreimal täglich, führt aber mehrheitlich nur noch Sattelauflieger und Lastwagen mit. In Bahnwagen werden vor allem Gefahrgüter transportiert, die in Nanaimo auf Straßenfahrzeuge umgeladen werden. Die Wiederaufnahme des Bahnbetriebs hängt von der Finanzierung ab, die Verhandlungen sind seit Jahren bislang ohne Erfolg im Gange. Die Schienen sind als Folge von Dienstzügen nach wie vor blank, die Natur ist aber bereits daran, sich einen Teil des Lichtraumprofils zurückzuholen.

CANADIAN NATIONAL (CN)

Nie fertiggestellt wurde die Konkurrenzstrecke der Canadian Northern Pacific Railway von Victoria nach Port Alberni über Shawnigan Lake und Cowichan Lake. Die Bahn erreichte dessen Westende erst 1928, danach wurden die 1911 begonnenen Arbeiten eingestellt. Damit war zugleich das Todesurteil für diese Linie gesprochen. Abgesehen von umfangreichen Holztransporten war kaum Verkehr zu verzeichnen.

Schon 1931 wurde auf der 1918 von CN übernommen Strecke der Passagierverkehr wieder aufgegeben. Ein Stück fertig gestellter Trasse weiter westlich wurde für einige Jahre von einer Waldbahn benutzt. Mit der zunehmenden ‚Verdieselung' der Waldbahnen (was in diesem Fall konkret deren Umstellung auf Lastwagen bedeutete) ging der Verkehr zurück. Ab 1957 wurde die Strecke in Etappen bis 1970 stillgelegt, die letzten Schienen bis 1990 entfernt. Heute dient die Strecke teilweise als Wander- oder Radweg. In der Nähe von Shawnigan Lake bildet die Kensol Trestle, eine der weltweitgrößten Trestlebrücken, ein lohnenswertes Ziel, auch wenn keine Züge mehr darüber fahren.

WALDBAHNEN

Wirtschaftlich wesentlich bedeutungsvoller war das gute Dutzend Waldbahnen. Deren Netzlänge übertraf die E&N um das Fünffache. Ihr Niedergang begann aber bereits in den dreißiger Jahren, als etliche Betriebe als Folge der großen Depression oder mangels Bäumen aufgeben mussten. Als die Nachfrage nach Holz während und nach dem Krieg wieder anstieg, war der Lastwagen zur ernsthaften Konkurrenz der Waldbahnen geworden. Lastwagen brauchten keine Gleise und konnten steilere Straßen mit engeren Radien befahren. Damit wurden auch bisher unrentable Teile des Waldes im hügeligen Gelände wirtschaftlich nutzbar. Dies hatte zugleich zur Folge, dass vor allem die auf diesen Stichstrecken eingesetzten weniger leistungsfähigen Getriebebauarten wie Shay oder Heisler überzählig und meist verschrottet wurden. Einzig einige Hauptstrecken von Waldbahnen konnten sich noch bis in die siebziger Jahre behaupten. Ende 1969 ging auch auf den verbliebenen Strecken der Dampfbetrieb zu Ende.

Die Strecke der Comox Logging & Railway Co wurde 1984 als zweitletzte Strecke eingestellt. Deren Depotanlagen und weitere Gebäude wurden der Gemeinde Ladysmith für ein Museum zur Verfügung gestellt. Dampflokomotiven, Holzwagen und Speeder bildeten einen guten Überblick über die Geschichte der Waldbahnen. Speeder sind Dienstfahrzeuge mit oder als Anhänger ohne Antrieb, vielfach Marke Eigenbau, vom Flachwagen mit Motor bis hin zu Triebwagen mit Raum für gegen hundert Arbeiter oder für Spezialaufgaben wie Sanität oder Feuerwehr. Dem Museum war allerdings kein Erfolg beschieden, bereits zu Beginn der neunziger Jahre wurde es wieder geschlossen und die Fahrzeuge andernorts untergebracht. Die ehemalige Werkstätte dient heute als Galerie und Bürogebäude der örtlichen Hafenverwaltung.

Die Holzfäller leisteten gründliche Arbeit – vom einstmals dichten Urwald ist nur ein kleiner Rest, seit 1947 unter Schutz gestellt, erhalten geblieben, und nur eine einzige Waldbahn ist noch in Betrieb – die letzte Nordamerikas.

ENGLEWOOD RAILWAY

Die Englewood Railway ist die letzte aktive Holzfällerbahn Nordamerikas. Völlig falsch liegt, wer sich darunter ein kleines Bähnchen auf provisorisch verlegten Gleisen vorstellt. Auch hat die Holzfällerei nur noch wenig gemeinsam mit früher. Vielmehr handelt es sich eigentlich um eine Farm – mit entsprechender Ausdehnung, um einen kontinuierlichen Nachschub an Baumstämmen zur Verfügung zu haben. Die Samen der ausgewachsenen Bäume werden mittels Helikoptern in Säcke geschüttelt und dann in Baumschulen gesät. Bei der Ernte der Bäume wird jede Parzelle alle 60 Jahre komplett abgeholzt und die Strünke entfernt. Danach werden die jungen Bäume gepflanzt, nach etwa 20 Jahren wird das ‚Unkraut' (natürlich versamte Pflanzen) entfernt. Nach weiteren 40 Jahren beginnt der Zyklus von vorne. Zum Abtransport aus dem Wald werden heute Lastwagen eingesetzt, welche die Stämme zu den Verladeplätzen bringen. Dort werden sie auf Bahnwagen umgeladen.

Ursprünglich war die Strecke zweigeteilt. Am Südende des Nimpkish Lake wurde das Holz abgeladen und ans Nordende geflößt und dort wieder auf die Bahn verladen. Zwischen 1954 und 1957 wurde diese Lücke geschlossen. Seither haben auch die südlichen Erntegebiete direkten Zugang zum Meer. Die heute von Western Forest Products be-

Im strömenden Regen ziehen die beiden SW1200 am 8. September 2015 einen Zug leerer Holzwagen beider Bauarten zu den Verladeplätzen. Die Caboose Marke Eigenbau ist immer auf der Südseite der Züge eingereiht.

triebene Linie hat eine Ausdehnung von rund 90 Kilometern km und wird als normalspurige Hauptbahn betrieben. In den letzten Jahren wurden die unbehandelten Holzschwellen vermehrt durch Stahlschwellen ersetzt. Auch die alten Holzbrücken mussten solchen aus Stahl weichen. Die auf älteren Videos noch erkennbaren Straßenkreuzungen sind zwischenzeitlich zumindest auf der Hauptstraße 19 durch Über- oder Unterführungen ersetzt worden. Die Strecke hat keine Verbindung zu einer anderen Bahnlinie: Sie liegt 180 Kilometer nördlich des letzten Lichtsignals auf Vancouver Island.

1976 wurden die letzten, nur noch als Reserve vorgehaltenen Dampflokomotiven stillgelegt. Die zweitletzte, die Prairie #112 (Achsfolge 2-6-2T), wurde äusserlich aufgearbeitet auf ein Schienenstück am Nordende gestellt, aber mittlerweile an die Alberni Pacific abgegeben. Die Schlepptender-Mikado #113 wurde 1988 zum 50-jährigen Firmenjubiläum des damaligen Betreibers Canfor aufgearbeitet und bis 1995 für gelegentliche Extrafahrten verwendet. Seither rostet sie auf einem nicht mehr mit dem Netz verbundenen Gleisstück dahin. Nicht erhalten blieb leider die große 1-C'C'-1 Mallet #111, die 1961 verschrottet wurde.

1951 wurden zwei Shay-Lokomotiven auf Dieselbetrieb umgebaut. Obwohl sich diese Änderung bewährte, wurden keine weiteren Maschinen entsprechend modernisiert. In dieser Form standen sie immerhin noch rund 20 Jahre im Einsatz, bevor sie verschrottet wurden. Ab 1956 wurden neue Diesellokomotiven beschafft, die bis heute im Einsatz sind. Von den ursprünglich vier SW1200 wurden drei mit stärkeren Motoren und größeren Dieseltanks versehen – offenbar sind die Maschinen so zuverlässig, dass auf den entsprechenden Umbau der vierten Lok verzichtet werden konnte. Sie sind ab Werk, für diesen Loktyp ungewöhnlich, mit dynamischen Bremsen ausgerüstet – angesichts des Gefälles vom Nimpkish Lake bis zum Meer (rund 100 m auf den letzten 5 km) und des Gewichts der Züge kein Luxus. Daneben stehen rund 400 Holzwagen in zwei Bauarten zur Verfügung, entweder Flachwagen oder solche mit einem durchgehenden Zentralbalken. Beide sind mit seitlichen Stützen zur Fixierung des Holzes versehen.

Sie sind so dimensioniert, dass auf jedem Wagen die Last eines Lastwagens Platz findet, so dass der Umlad mit einer einzigen Hebebewegung ausgeführt werden kann. Daneben sind noch drei Speeder, Gleisbaumaschinen, ein Schienenkran und verschiedene Dienstwagen vorhanden.

Da die meisten Bahnübergänge auf Vancouver Island nicht mehr regelmäßig befahren werden, weist die ERR mit zusätzlichen Warnschildern darauf hin, dass hier noch mit Zügen zu rechnen ist.

Obwohl fast alle Waldbahnen normalspurig waren, ist die Museumsbahn im BCFD schmalspurig. Diese aus den vierziger Jahren stammende Lokomotive wurde auf Benzinbetrieb umgebaut und zieht hier ihren Zug an der kleinen Dienststation Drinkwater vorbei, Links ein nicht motorisierter Speeder, dahinter eine motorisierte Version.
(4.9.2015)

In der Regel wird eine Lok südlich des Holzfällercamps Woss eingesetzt. Dort befinden sich auch Abstellanlagen und eine einfache Unterhaltsanlage. Etwas weiter nördlich in der Nähe des früheren Endpunkts der Südlinie sind auch heute noch ein Verladeplatz und die eigentliche Werkstätte untergebracht. In der Nähe von Woss findet auch die Übergabe der Züge an die normalerweise in Doppeltraktion eingesetzten Maschinen statt, die den Nordteil bedienen. Pro Zug werden bei Doppeltraktion bis zu 50 Wagen zum Endpunkt Beaver Cove geführt. Dort wird das Holz sortiert und in Bündeln ins Meer befördert. Kleine Boote (nicht viel mehr als Badewannen mit einem Führerstand – schon das Zusehen, wie diese schwanken macht seekrank) fügen diese zu Flößen zusammen, die zu den Sägereien auf dem Festland geschleppt werden.

BC FOREST DISCOVERY CENTER

Die Holzfällerei hat die Geschichte von British Columbia und Kanadas geprägt. Nördlich von Duncan wird im 1965 eröffneten Museum die Entwicklung dieses heute noch wichtigen Wirtschaftszweigs dargestellt. Die in Form einer ‚8' angelegte, rund 2.5 km lange schmalspurige Museumslinie wird nur im der Sommersaison betrieben. Die Sammlung umfasst acht Dampflokomotiven, darunter zwei der drei klassischen Holzfällerloks (Shay und Climax). Weiter sind vier Rangierdiesel und ein umgebauter ‚Speeder' vorhanden. Nicht alle Fahrzeuge sind betriebsfähig. Während der Woche wird entweder der Speeder oder eine der Rangierloks eingesetzt. Am Wochenende während der Hochsaison zieht eine der Dampflokomotiven die drei bis vier Wagen.

Um den Holzfällern mehr als nur ein Zelt anbieten zu können, wurden ganze Häuser auf Wagenuntergestellen aufgebaut. War ein Waldstück gerodet, konnten so die Angestellten samt ihrer Unterkunft umziehen, während sie an der Arbeit waren. Einige dieser ‚Häuser' haben hier ihren letzten Standort gefunden.

Des Weiteren sind zahlreiche Maschinen aus verschiedenen Epochen zu besichtigen, darunter auch ein Rollwagen, der auf Bäumen als ‚Schienen' fuhr und entsprechend geformte Räder besitzt. Leider gehört gerade dieses einmalige Fahrzeug zu denjenigen Exponaten, die in einem ziemlich desolaten Zustand sind. Die Spurweite solcher ‚Holzbahnen' betrug 1.8 m, wobei die beidseits mit einem ‚Spurkranz' ausgerüsteten Räder eine Toleranz von mehreren Zentimetern aufwiesen, um die unterschiedlichen Stammdicken und Unebenheiten auszugleichen.

Auf den Stichlinien der Holzfällerbahnen war diese einfache Konstruktion Ende des 19. Jahrhunderts durchaus üblich – anfänglich waren sogar einzelne Dampflokomotiven entsprechend ausgerüstet. Um die Adhäsion zu verbessern wurde versucht, deren

Das Britisch Columbia Forest Discovery Centre (BCFDC) bietet einen guten Überblick über die Holzfällerei und insbesondere den Waldbahnen. Eine Shay, eine Climax und eine Diesellok sind nicht betriebsfähig im Freien zu besichtigen.
(4. September 2015)

Räder mit Spikes auszurüsten. Das brachte zwar die gewünschte Erhöhung der Zugkraft, führte aber zur raschen Zerstörung der zur Spurführung dienenden Bäume und erhöhte damit die ohnehin erhebliche Waldbrandgefahr. Um die Jahrhundertwende wurde daher diese auf lokalen Baumaterialien beruhende Fahrbahn mit richtigen Schienen ersetzt.

ALBERNI PACIFIC RAILWAY

Die Alberni Pacific Railway erinnert von der Namensgebung her an die frühere Alberni Pacific Lumber Railway, die 1953 den Betrieb einstellte. 1980 gegründet, um die Shay #2 zu restaurieren, stand schnell die Wiederinbetriebnahme eines ‚Steam donkeys' bei der McLean Mill im Vordergrund. Dieses dampfbetriebene Sägewerk war bis 1965 in Betrieb und ist seit 1989 als National Historic Site geschützt. Ihr Anschlussgleis ist das Ziel des heutigen Museumsbetriebs – und ermöglicht einzigartigen Anschauungsunterricht über die Technik und Logistik vom Baum bis zum gesägten Balken vor hundert Jahren.

Sie benützt die letzten 9 km der Port Alberni Branch der E&N. Vom sehr schön restaurierten Empfangsgebäude in Port Alberni (samt Wasserturm und einem kleinen Museum verschiedener Fahrzeuge) bis zum Anschlussgleis der Säge benötigt der Zug eine gute halbe Stunde. Der Betrieb beschränkt sich auf die beiden Sommermonate (in der Regel Mittwoch bis Sonntag) und einzelne Zusatzfahrten in der Vor- und Nachsaison.

Die dampfbetriebene Mc Lean Mill bietet einmaligen Anschauungsunterricht über die Logistik der Holzfällerei. Der große, dampfbetriebene 'Steam Donkey' zieht die Stämme aus dem Wald. Mit Hilfe des kleinen, hier benzinbetriebenen Winden-Schlitten werden die Stämme auf einen Last- oder Eisenbahnwagen verladen.

Normalerweise werden die Baldwin 2-8-2 #7 von 1929, eine ‚originale' Alberni-Pacific-Lok, und umgebaute ehemalige Cabooses der CN eingesetzt. Nebst der eingesetzten Mikado ist noch die Alco RS-3 8427 ex CP (1954) und eine Cummins Rangierlok von 1942 betriebsfähig. Im Anfangsstadium der Aufarbeitung ist die zweite Prairie der Englewood Railway. Auch diese Lok, #112, kann auf eine Vergangenheit bei der Alberni Pacific zurückblicken. Die ‚ursprüngliche' Shay #2 wurde dagegen am 5.9.2015 aufgearbeitet erstmals wieder der Öffentlichkeit präsentiert. ◄

Nach dem Ausstieg der Fahrgäste und dem Wasser fassen umfährt die Mikado der Alberni Pacific den Zug auf dem Anschlussgleis der McLean Mill. (5.9.2015)