



En av San Franciscos egna PCC-vagnar, tvåriktningvagnen 1010 i äldre målning vid ändhållplatsen Castro.

San Francisco – igen:

Allt är inte vad det ser ut att vara

I San Francisco har trafikansvariga länge insett att äldre spårvagnar är ett mervärde i gatubilden. Det gäller förstas kabelspårvagnarna, men även de konventionella spårvagnarna. Många av vag-

narna kommer dock inte från de städer som de ser ut att tidigare ha rullat i. De flesta kommer från Newark och Philadelphia, renoverade för att ge illusion av att ha trafikerat olika städer i USA.

Av Ingvar Anderson

I nr 4-2017 av **Modern Stadstrafik** presenterade **Leif Stolt** ett intressant bildsvep från San Francisco i Kalifornien där spårvagnarna inte bara överlevt bil- och oljeindustrins härjningar utan även utvecklats på ett alldeles speciellt sätt.

Tyvärr blev faktauppgifterna i bildtexterna något missvisande och här nedan presenteras några förklarande rättelser.

Låt oss dock först ge en kort bakgrund till spårvägssystemets överlevnad. Fram till mitten av 1960-talet hade San Francisco med amerikanska mått ett ganska traditionellt spårvägssystem.

På huvudgatan hade visserligen det tidigare fyrsparssystemet reducerats till två,

men PCC-vagnarna från 1940-talets slut rullade alltså. Någon enkel omställning till busstrafik kunde inte ske i San Francisco eftersom linjenätet sedan 1920-talet innehållit två långa spårvägstunnlar som byggts för att nå ut till bebyggelsen vid Stilla havskusten. I dessa tunnlar kunde inte utan vidare bussar sättas in.

Spårväg behövs

Spårvägstrafiken blev därför kvar och ett stort projekt drogs igång under 1970-talet där huvudgatan "downtown" grävdes upp och i tre våningar nedåt byggdes först ett gång- och affärsstråk, därefter en underjor-

disk snabbspårväg med högplattformer och längst ned en konventionell tunnelbana.

Snabbspårvägen kopplades ihop med spårvägstunnlarna och yttersträckorna på egen banvall och Amerikas nya standardspårvagn Boeing Vertol sattes in som ersättning för de utslitna PCC-vagnarna.

När detta var klart i början av 1980-talet skulle gatuspårvägen läggas ned, men vid samma tid var en av stadens främsta turistattraktioner, kabelspårvägen, i akut behov av att stängas av för en genomgripande upprustning.

För att erbjuda turisterna en någorlunda ersättning kom man på att huvudgatan kunde trafikeras av museispårvagnar som



En av San Franciscos egna PCC-vagnar, tvåriktningsvagnen 1015 från 1948 målad i Illinois Terminals färgsättning i närheten av vagnhallsområdet Balboa park.



Boeing-vagnarna sjöng på sista versen, men trafikerade ännu linje J sommaren 1999.



Renovering av museivagnar under bar himmel nedanför riksbankens byggnad. Till vänster ses provvagnen från Newark nr 14, den som senare fick nr 1070.



Ansaldo Bredavagnar på linje N på Embarcadero intill Bay Bridge. Bron är byggd i två våningar och hade fram till 1958 en dubbelspårig elektrifierad förortsbana, Key system, i undre planet, med terminal intill Ferry Building i San Francisco.



Vagn 952 från New Orleans på Embarcadero inte långt från Ferry Building med det berömda tornet.

en temporär ersättning för kabelspårvägen. Ett antal egna samt några inlånade spårvagnar sattes in i den halvmuseala trafiken, vilken blev en otrolig succé och ledde till att trafiken permanentades.

PCC-vagnar i dåligt skick

Tyvärr var de flesta av San Franciscos egna PCC-vagnar vid det här laget i ett erbarmligt skick och därför blev det enklare och billigare att köpa in ett drygt tiotal begagnade PCC-vagnar från Philadelphia. Dessa renoverades av Morrison Knudsen i början av 1990-talet och målades i olika färgsättningar från tidigare amerikanska städer med PCC-vagnar. Vagnarna fick nr 1051–1063 i San

Francisco. Dessa vagnar kompletterades 1998 med tio stycken Peter Witt-vagnar från Milano, en vagn typ med ursprung i 1920-talets Amerika.

En av de sista städerna i USA som körde reguljär trafik med PCC-vagnar var Newark, utanför New York.

Här hade man övertagit 30 begagnade vagnar från Minneapolis i Minnesota när dess spårväg lades ner 1953. Dessa var byggda av St Louis åren 1946–49.

När spårvägen i Newark moderniserades och fick nya vagnar år 2001 blev PCC-vagnarna arbetslösa och San Francisco köpte in elva av dessa. De sätts nu successivt i trafik sedan de renoverats av Brookville och får nummerserien 1070–1080. Man fortsätter nu också traditionen att måla vagnarna i autentiska färgsättningar från tidigare spårvägsstäder.

Inte originalvagnar

De två serierna med PCC-vagnar kommer alltså inte från de städer de är uppmålade efter, utan har endast målats för att hedra desamma.

Ett fåtal av San Franciscos egna PCC-vagnar har på senare tid också renoverats och satts i trafik, medan ett 20-tal vrak finns magasiniserade för framtida upprustningar.

Det är väl känt att Boeing inte var någon vidare leverantör av spårvagnar och dessa vagnar ersattes i slutet av 1990-talet av mer än 100 nya vagnar från Ansaldo Breda.

Inte heller dessa ser ut att bli speciellt långlivade utan kommer under de närmaste åren att bytas ut mot en stor serie vagnar av Siemens standardmodell för den amerikanska marknaden, men det är en annan historia. □