

Kurzporträt: Die Dieseltriebfahrzeuge der SŽ – Teil 1:



Triebwagenreihe 813/814-0:

Trieb-/Steuerwagengarnitur, gebaut nach italienischem Vorbild ab 1973 bei FIAT bzw. unter Lizenz in Jugoslawien; zuletzt nur noch 020, 021, 031, 034, 036, 037, 041 und 046

Bild:

813/814-020 als LP 3840 östlich von Ormož am 20. 5. 2018

Triebwagenreihe 813/814-1:

Ab 1988 in Maribor: Umgestaltung der Wagenkästen von 31 der ursprünglich 47 Einheiten der „FIAT“- 813/814-0er in Anlehnung an die Form der Reihe 713/715-1 (siehe etwa Seite 17 oben u. a.)

Bild:

813/814-109 als LP 4017 in Maribor Studenci am 15. 4. 2014



Lokomotivreihe 644:

Achsfolge (A₀1A₀)(A₀1A₀), gebaut ab 1973 unter GM-Lizenz in Spanien (daher der Beiname *Španka* = die Spanierin); zuletzt nur noch weniger als 10 Stück, für Lokalgüter- sowie die Autozüge

Bild:

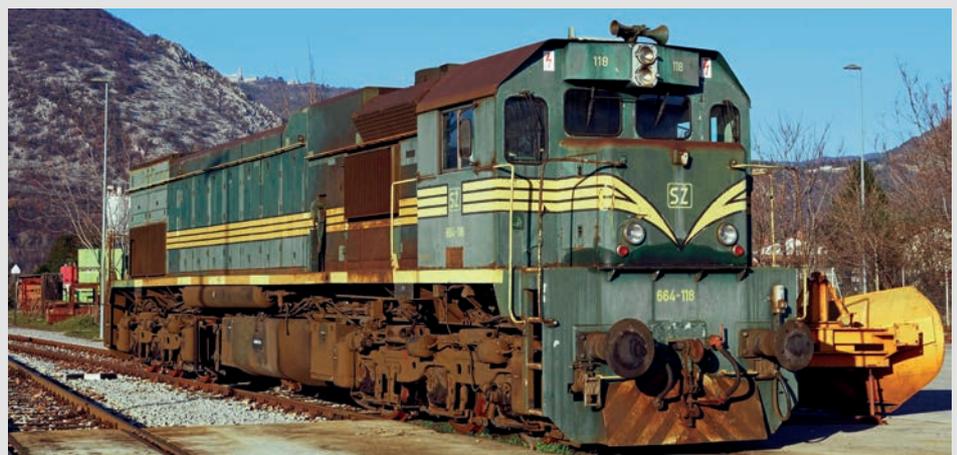
644-016 im Bahnhof Ljubljana am 27. 5. 2017

Lokomotivreihe 664-1:

Antrieb auf alle 6 Achsen, gebaut für den schweren Streckendienst nach US-Vorbild ab 1984 unter GM-Lizenz in Jugoslawien (daher der Beiname *Reagan*), über 100 Tonnen; 20 Stück

Bild:

664-118 vor dem Bahnhofsdepot in Nova Gorica am 7. 2. 2020



Fortsetzung in Band 2



Bei Solkan fallen die Berghänge so steil zur Soča ab, dass am 16. 7. 2016 noch kein Sonnenstrahl den Fluss erreichte, als die 644-020 mit dem recht früh verkehrenden AVT 850 die Bogenbrücke in Richtung Bohinjska Bistrica passierte und dabei vom letzten Ausläufer des Sabotin-Hügelkamms ins Bild gebracht werden konnte.



Wir verabschieden uns von Nova Gorica und der Solkan-Brücke mit diesem beeindruckenden Panoramablick, aufgenommen am 22. 8. 2017 vom Berg oberhalb des Zuges im Bild auf Seite 9 unten: Während im Tal der 814/813-036 als LP 4210 eben die Soča überquert, ist unweit dahinter die Brücke der Bergstraße nach Goriška Brda zu sehen – von dieser sind die Fotos auf den Seiten 11, 12 und hier oben entstanden. – Links weit hinten neben dem Hochhausblock grüßt noch der in der Sonne hellweiß strahlende Bahnhof von Nova Gorica.



Am 17. 7. 2016 diente wieder die obere Straße am südlichen Hügelrand des Idrijca-Tales als Standpunkt, um in einem diesmal etwas steileren Blickwinkel den 713/715-125 als LP 4290 nach dem Durchqueren des nur rund 50 Meter langen letzten Tunnels im Bača-Tal vor der Einfahrt in den Bahnhof Most na Soči festzuhalten.



Von der im vorigen Bild erkennbaren und hier rechts nun gleich noch genauer vorgestellten alten Steinbrücke gelang am 14. 7. 2016 in den letzten Sonnenstrahlen vor einem Wetterumsturz dieses Foto mit der 644-020 und dem AVT 850 zwischen Podmelec und Grahovo – im Hintergrund die Straße über dem Tunnel-Ostportal.



Was hier am 5. 6. 2015 in Podbrdo wie das Foto einer Abfahrt aussieht, ist in Wahrheit die planmäßige Warteposition des AVT 856: Das Signal wird nämlich oft bereits gleich nach der Freigabe des Tunnels hinter dem LP 4210 (bzw. 4294) auf Grün gestellt, und wegen der hier recht kurzen Laderampe steht die 644-020 so weit vorne wie möglich. Hat der Zug dann, wie in der Nebensaison üblich, nur vier Flachwagen, so muss also auch in den Zweiachser direkt vom Verladeplateau aus eingestiegen werden – große Schrittlänge vorausgesetzt!



Während die bis und ab Most na Soči verlängerten Autozüge eher für Touristen interessant sind, wird der mittägliche reine Tunnelschleusenzug zwischen Podbrdo und Bohinjska Bistrica vornehmlich von Anwohnern genutzt. Am 14. 7. 2016 hatte der von der steilen Hangwiese oberhalb des Tunnelportals in Podbrdo festgehaltene AVT 856 aber überhaupt keine Fracht: Es war trüb und windstill, also störte kein Gegenlicht, doch dafür hinterließ die Diesellok 644-020 eine unangenehme, für geraume Zeit sicht- und riechbare „Startwolke“.



Während am 18. 7. 2018 der 813/814-021 als LP 4208 in Bohinjska Bistrica zusammen mit der Autozuglok 664-109 ein fotogenes Motiv abgab (Bild oben), war am 17. 7. 2016 der LP 4205 mit 813/814-123 und 814/813-118 durch die an Sonntagen übliche Doppeltraktion wert, im Bild gewürdigt zu werden (Bild darunter).



In Bohinjska Bistrica finden täglich planmäßige Kreuzungen von Triebwagengarnituren statt. Nicht oft treffen dabei aber gleich zwei von den nur noch acht existierenden alten FIAT-Einheiten zusammen: Am 19. 7. 2018 fährt um 17.30 Uhr eben der 813/814-034 als RG 601 neben dem 814/813-031 als LP 4214 vom Bahnhof ab.



Die Einfahrt in den Bahnhof von Prevalje wurde im Berichtszeitraum nach wie vor rein mechanisch gesichert, wobei sich hier erfreulicherweise auch das westseitige Vorsignal, obwohl in noch topographisch schwieriger Hanglage oberhalb des Ortsrandes, dank einer Hofzufahrt samt frei überblickbarer Bergwiese als sehr fotogen erwies, wie diese Aufnahme vom 27. 3. 2018 mit dem 814/813-037 als Mittagszug 4002 nach Bleiburg zeigt.



In kontinuierlichem Gefälle senkt sich das Bahngleis bald so weit herab, dass das Zentrum von Prevalje, einem bedeutenden Ort im Meža-Tal, von den Zügen bereits auf Augenhöhe erreicht wird. Am 21. 3. 2016 ist der 814/813-112 als LP 4462 vor kurzem von dem hier am rechten Bildrand weit hinten genau mittig erkennbaren stattlichen Bahnhofsgebäude von Prevalje abgefahren und peilt nun sein österreichisches Zugziel Bleiburg an.



Am Eingang in das eben erwähnte abgeschiedene Streckenstück zwischen Dobrije und Ravne na Koroškem bot am 26. 3. 2018 eine Wiesenterrasse im Nahbereich der letzten Anwesen von Dobrije einen willkommenen Standpunkt für die mit dem ungewöhnlich langen Sammler lautstark nach Prevalje hinaufstampfende 664-114.



Auf der anderen Seite weitet sich das Tal nun kurz und wendet sich in Richtung Norden. Eine Freifläche am Rand der nur aus wenigen Häusern bestehenden Ortschaft Dobrije gab zu Mittag des 21. 3. 2016 einen guten Ausblick für dieses Foto mit dem nach Maribor zurückkehrenden, von der 644-025 gezogenen Güterzug.



Der Blick nach Norden wird hier vom derart schroffen Berghang des über 1000 Meter hohen *Štehar*nikov vrh begrenzt, dass am frühen Nachmittag des 21. 3. 2016 kein bisschen blauer Himmelschein mehr auf die Fotolinse traf, als der alte 814/813-037 als LP 4002 in diesem malerischen Talabschnitt kurz vor Dobrije vorbeikam.



Bald wendet sich das Bahngleis erneut nach Osten, und die Höhenlagen rund um das Meža-Tal werden wieder etwas moderater. Hier ist am 5. 6. 2017 bereits gegen 8 Uhr die 644-025 mit dem Güterzug zwischen Podklanc und Dobrije unterwegs ... im Stahlwerk von Ravne wartet man wohl schon auf die mitlaufenden fünf Wagen.



Mit der 643-028 am 2. 4. 2015 sind auch wir von Otiški Vrh wieder in den Bahnhof Dravograd zurückgekehrt, dessen auffallend morbides Flair an diesem Vormittag von der Sonne zusätzlich betont wird. – Schlendert man unter dem Vordach entlang, so bekommt man die Relikte der Eisenbahnhistorie hier direkt vor Augen geführt ...



Bei dem an der Hauswand befestigten Schild mit der (deutschen!) Aufschrift „HOEHELMARKE“ (kleines Bild) darf wohl angenommen werden, dass es noch aus der Zeit der Bahnhofseröffnung im Jahr 1863 stammt! – Blickt man andererseits in Richtung Südwesten (Bild links), so sind wiederum noch deutlich die Reste der ursprünglich vom nunmehr benachbarten Kärnten hier einmündenden Lavanttalbahn zu erkennen (zur Orientierung: im Foto oben genau hinter den Güterwagen gelegen): Dieser ehemals grenzüberschreitende und im Korridorverkehr betriebene Bahnabschnitt hatte im Jahr 1964 nach Betriebsaufnahme der inner-österreichischen Streckenverbindung von St. Paul durch das Jauntal nach Bleiburg seine Bedeutung weitestgehend verloren, worauf das Teilstück zwischen Lavamünd und Dravograd wenig später ganz stillgelegt und bald darauf abgebaut wurde. (Fotos: April 2014)



Am 5. 6. 2017 gab es nach der Umstellung auf die moderne Funk-Kommunikationstechnik in Vuzenica die im vorigen Bild zu sehenden Telegrafenanleitungen und -masten dann nicht mehr, erfreulicherweise aber weiterhin aktive Semaphore: Der 813/814-020 ist an derselben Stelle nun als LP 4009 in die Gegenrichtung unterwegs.



Einen halben Kilometer weiter steht das zugehörige Vorsignal unweit der Straße von Vuzenica nach Sveti Vid und ist somit – wie jenes von Prevalje, vgl. Seite 89 oben – auch einer Fotoaufnahme zugänglich: Hier kommt am frühen Morgen des 17. 5. 2016 eben der 814/813-112 als LP 4005 bei seiner Fahrt nach Maribor vorbei.



Drei Kilometer weiter östlich erreicht die Bahn Vuhred, das südlich der Drau unweit von Radlje ob Dravi beim bekannten Radlpass als Grenzübergang zu Österreich liegt. Der Bahnhof Vuhred war am 16. 5. 2016 noch mit Telegrafeneleitungen und alten Einfahrsignalen ausgestattet, hier fotografiert mit dem 813/814-037 als LP 4002.



Die schon im obigen Bild erkennbare Straßenbrücke über die Drau am Ortseingang von Vuhred bietet einen guten Fotostandpunkt, von dem aus am 16. 5. 2016 die mit dem zurückkehrenden Güterzug gewiss nicht überforderte 664-104 an der Einmündungsbrücke des Vuhreščica-Baches schön festgehalten werden konnte.