

Tobias Reisky

Streckenportrait Istrien



Der Endbahnhof Pula verfügt nach wie vor über umfangreiche Gleisanlagen. Am Nachmittag des 01.06.2017 konnte HŽ 7122 034 bei der Ankunft vor dem großzügigen Empfangsgebäude beobachtet werden.

Die zu Slowenien und Kroatien gehörende Halbinsel Istrien ist vor allem für ihre Urlaubsorte am Meer bekannt. Die einzige verbliebene Eisenbahnstrecke fällt dem Urlauber meistens gar nicht auf, führt sie doch in Nord-Süd-Richtung durch das Landesinnere und erreicht erst am Endpunkt Pula das Meer.

Bei den Eisenbahnfreunden steht die Strecke stets im Schatten der bekannten Karstrampe bei Split in Dalmatien einige hundert Kilometer weiter südlich. Zu unrecht! Zwar brüllen in Istrien kein lauten GM-Dieselloks mehr durch das Land, doch die Linienführung durch das grüne Hügelland mit seinen malerischen Dörfern und Städtchen bietet zusammen mit der überall noch vorhandenen alten Infrastruktur mit gepflegten und besetzten Bahnhöfen durchaus einen besonderen Reiz.

Pulas an andere wichtige Städte des Landes wurden durchgehende Züge mit modernen Triebwagen eingerichtet. Im Jahr 1951 konnte die 51 km lange Zweigstrecke von Lupoglav nach Raša eröffnet werden, die vornehmlich dem Güterverkehr dienen sollte. Doch auch in Jugoslawien ließ sich der Strukturwandel nicht aufhalten.

So wurde 1966 die bereits zusammen mit der Hauptstrecke errichtete 21 km lange Stichbahn von Kanfa-

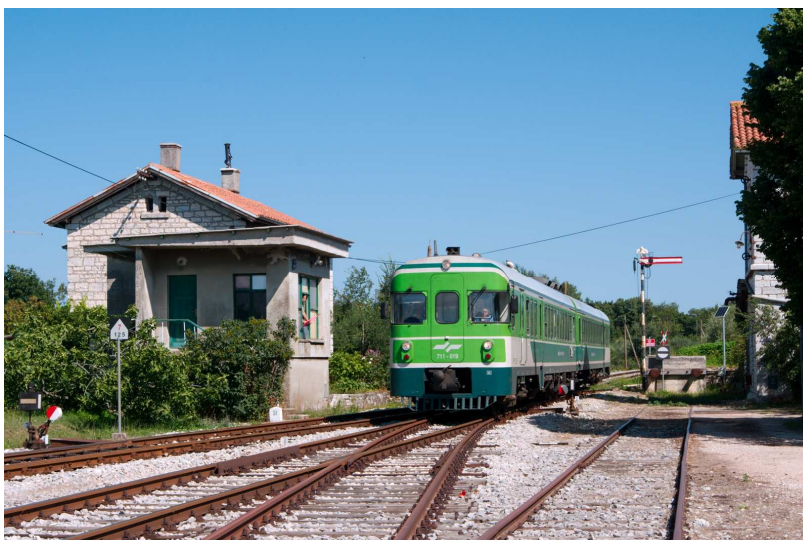
Im Sommer stellt täglich ein durchgehender Schnellzug eine direkte Verbindung zwischen Ljubljana und Pula her. Noch sind dafür Triebwagen der BR 711 der SŽ eingeplant. Am 17.07. 2018 erreichte 711 019 den Bahnhof Kanfanar.

GESCHICHTE

Eröffnet wurde die 122 km lange Strecke Divača – Pula am 20.09.1876, als die Gegend noch Teil der Österreichisch-Ungarischen Monarchie war. Sie sollte den Kriegshafen Pula an die Österreichische Südbahn und damit an das Eisenbahnnetz anbinden. Der Einfluss der k&k. Staatsbahnen ist auch heute noch am Baustil der Dienstgebäude und an der Stellwerks- und Signaltechnik deutlich zu erkennen.

Nach dem Zerfall Österreich-Ungarns am Ende des Ersten Weltkrieges gehörte Istrien bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges zu Italien, weshalb die Strecke in dieser Zeit von der Italienischen Staatsbahn FS betrieben wurde. In Folge des Zweiten Weltkrieges wurde die Halbinsel schließlich ein Teil Jugoslawiens.

In den folgenden Jahrzehnten prägte die Jugoslawische Staatsbahn JŽ den Verkehr. Zur Anbindung





Einen landschaftlichen Höhepunkt stellt der Abschnitt zwischen dem kroatischen Grenzbahnhof Buzet und der kroatisch-slowenischen Grenze dar, wo die Strecke hoch über der Talsohle entlang einer Felsabbruchkante verläuft. Am 25.07.2013 konnte hier 713/715 120 der SŽ beobachtet werden.

nar in die heute von Touristen regelrecht überlaufene Stadt Rovinj an der Westküste Istriens stillgelegt.

Einen weiteren Umbruch sollte die Region Anfang der 90er-Jahre erfahren: Als Slowenien und Kroatien 1991 ihre Unabhängigkeit von Jugoslawien erklärten, führte die Strecke zwischen dem slowenischen Rakitovec und dem kroatischen Buzet auf einmal über eine Staatsgrenze. Die beiden kleinen Unterwegsstationen waren über Nacht zu Grenzbahnhöfen, der Streckenabschnitt Buzet – Pula gar zu einer Inselstrecke ohne direkte Anbindung an das restliche kroatische Schienennetz geworden! Diese Tatsache wirkt bis heute nach und spiegelt sich beim Betrieb und Zugangebot wider – obwohl beide Staaten mittlerweile zur EU gehören.

Der Bau einer Anbindung vom istrischen Lupoglav an die Hafenstadt Rijeka mittels eines Tunnels unter den Gebirgszügen Cicali und Učka ist bereits mehrfach diskutiert worden, eine Realisierung ist aber derzeit nicht absehbar.

STRECKE

Ausgangspunkt der ursprünglichen Strecke war der

Bahnhof Divača an der Hauptbahn von der slowenischen Hauptstadt Ljubljana nach Sežana mit dortigem Anschluss an die Strecke ins italienische Trieste. In Divača befindet sich auch ein kleines Betriebswerk, wo die im näheren Umkreis eingesetzten Triebfahrzeuge unterhalten werden. Die ersten 16 km bis Prešnica sind heute Teil der erst 1967 eröffneten, elektrifizierten und im Güterverkehr stark befahrenen Strecke nach Koper. In diesem Streckenabschnitt liegt bei Rodik mit 525 m über dem Meer auch der höchste Punkt im gesamten Streckenverlauf.

Ab der Abzweigstelle Prešnica cepišče trennen sich die beiden Linien und die Strecke nach Pula erhält den typischen Charakter einer ertümlichen Hauptstrecke untergeordneter Bedeutung. Die weiteren 15 km bis zur Staatsgrenze führen durch dünn besiedelte Karstlandschaft und auch über einige beachtenswerte Steindämme. Der Grenzbahnhof Rakitovec ist nur aufgrund seiner Hinweisschilder als solcher erkennbar. Kein Fahrdienstleiter ist mehr vor Ort und die Beamten von Zoll und Polizei reisen für die wenigen grenzüberschreitenden Züge jeweils mit dem Dienstwagen an.

Es werden noch einige tiefe Felseinschnitte durchfahren, ehe unmittelbar hinter dem Grenzübertritt zu Kroatien einer der landschaftlichen Höhepunkte erreicht wird: Die Strecke führt hier am oberen Rand einer Felsabbruchkante entlang, die Talsohle des Flüsschens Mirna liegt gut 200 m tiefer. Selbiges gilt auch für den kurz darauf folgenden Bahnhof Buzet.

Von hier sind es noch drei Kilometer und mehr als 150 Höhenmeter hinunter in die namensgebende malerische Stadt. Gleichzeitig eröffnet Buzet auch den Reigen der zahlreichen mit ursprünglicher Stellwerkstechnik ausgestatteten Bahnhöfe Istriens. Die Gleisanlagen sind hier auch nach der Ernennung zum Grenzbahnhof nicht geändert worden. Mit zwei Hauptgleisen war der gegenseitige Lokwechsel an den sich hier bis 2013 begegnenden Güterzügen aus Slowenien und Kroatien jedes Mal ein Schauspiel der besonderen Art.

Weiter führt die Strecke nun an der Südflanke der Gebirgskette Čičarija und immer in Sichtweite des Massivs Učka entlang vorbei am ebenfalls mit Formsignalen ausgestatteten, aber nur mehr mit einem Schrankenwärter besetzten Bahnhof Roč nach Lupoglav, dem Betriebsmittelpunkt des nördlichen Streckenteils. Der Bahnhof des kleinen Örtchens verfügt über vergleichsweise ausgedehnte Gleisanlagen und ein Relaisstellwerk mit Lichtsignalen. Von hier aus gibt es fast zu jedem Zug Anschlüsse mit dem Bus durch den Učka-Autobahntunnel von und nach Rijeka. Die am Ostkopf des Bahnhofs abzweigende Strecke nach Raša ist seit 2009 nach einem Dammrutsch gesperrt, eine Instandsetzung unwahrscheinlich.

Die Hauptstrecke in Richtung Pula hingegen schwenkt nun in einer engen Kurve in Richtung Südwest. Abgesehen von der nahen Autobahn verirrt sich hierher kaum ein Mensch, nur einzelne Höfe sind hier und da zu sehen. Zwischen dem Haltepunkt der angeblich kleinsten Stadt der Welt, Hum, und dem folgenden Bahnhof Borut befindet sich mit einer Länge von knapp 400 m der einzige Tunnel der Strecke.

Ab Borut – ebenfalls mit Formsignalen ausgestattet – geht es weiter durch ein weites Tal. Kurz darauf folgt der Bahnhof Čerovlje, der heute betrieblich aber keinerlei Bedeutung mehr besitzt. Die Besiedelung wird langsam dichter, die Böden sichtbar fruchtbarer. Auf der einzigen Stahlfachwerkbrücke der Strecke überquert die Bahn einen kleinen Flusslauf.

Die nächste größere Stadt ist Pazin. Die Kleinstadt ist auch heute noch ein regionales Zentrum, befindet hier doch der Sitz des Regionalparlaments. Die ausgedehnten Gleisanlagen des Bahnhofs sind Zeugen des starken Güterumschlags früherer Jahrzehnte.

Die schroffen Felsen des nördlichen Streckenteils sind mittlerweile einer freundlichen Hügellandschaft gewichen. Auf den für Istrien so typischen roten Böden gedeihen zahlreiche Früchte und vor allem Olivenbäume.

Ein besonderes Kleinod stellt der fernab der großen Hauptstraßen gelegene Bahnhof Sveti Petar u šumi dar. Während der Fahrdienstleiter die Formeinfahrtsignale per Drahtzug bedient, muss der Weichenwärter bei den hier auch regelmäßig stattfindenden Zugkreuzungen die benötigten Schlüssel aus dem im Bahnhofsgebäude befindlichen Schlüsselwerk nehmen und anschließend mit dem Dienstfahrrad zu den betreffenden Weichen fahren und diese per Hand umstellen. Unter dem Bahnsteigdach steht dann noch die Schrankenkurbel, mit der der nahegelegene Bahnübergang geschlossen wird.

Etwa zehn Kilometer weiter wird Kanfanar erreicht. Auffällig sind die für den heutigen Verkehr völlig überdimensionierten Gleisanlagen. Des weiteren



besitzt die Station als einzige an der Strecke zwei richtige Wärterstellwerke, sowie Formausfahrtsignale. Die Größe des Bahnhofs lässt sich aber leicht erklären: Bis 1966 zweigte hier die Strecke nach Rovinj ab, wobei die Gleise auch heute zum größten Teil noch liegen. Zudem gibt es ein eigenes Anschlussgleis zu einer großen Tabakwarenfabrik.

Südlich von Kanfanar geht es dann ziemlich geradlinig weiter durch eine eher flache Landschaft mit zahlreichen kleinen Dörfern und mehreren romantischen Haltepunkten stetig bergab Richtung Meer. Doch die fehlenden Erhebungen dürfen nicht darüber hinwegtäuschen, dass noch 250 Höhenmeter auf den folgenden 30 Kilometern zu überwinden sind.

Am 09.05.2011 pas-sierte 2062 036 der HŽ mit ihrem Güterzug den Bahnhof Kanfanar.

Im Herbst 2014 war für den spärlichen Nahverkehr über die Grenze der saubere 713/715 120 der SŽ eingeteilt, welcher am 29.09.2014 kurz vor Erreichen des Bahnhofs Rakitovec fotografiert werden konnte.





Auch im slowenischen Streckenabschnitt gibt es einige beachtliche Dämme und Felseinschnitte. Am 10.09.2015 war SŽ 711 007 zwischen Zazid und Rakitovec auf dem Weg nach Buzet.

Letzter besetzter Bahnhof vor Pula ist Vodnjan. Von der auf einer Anhöhe gelegenen Stadt sieht man zum ersten Mal auch vom Zug aus das Mittelmeer. Ein paar Kilometer muss sich der Reisende aber noch gedulden – zunächst geht es noch vorbei am zwischenzeitlich stillgelegten Abzweig zum Flughafen, sowie an zahlreichen Industriebetrieben am Stadtrand von Pula. Erst unmittelbar im Bereich des Endbahnhofs der Strecke wird der direkte Blick aufs Meer frei.

Die kroatischen Triebwagen der Baureihe 7122 werden derzeit nach und nach in das neue graue Farbschema umlackiert. HŽ 7122 021 konnte am 17.07.2018 am Haltepunkt Žminj auf dem Weg nach Pula beobachtet werden.

Pula besitzt ein großzügiges Empfangsgebäude mit einem nach wie vor besetzten Fahrkartenschalter, sowie einem Relaisstellwerk. Nördlich davon befindet sich ein kleines Betriebswerk mit einer Fahrzeughalle, wo sämtliche im kroatischen Teil der Strecke eingesetzten Fahrzeuge gewartet werden.

Das Streckengleis mündet südlich des Bahnhofs in ein mehrere Kilometer langes Anschlussgleis direkt auf der Hafenanlage entlang zur Uljanik-Werft, die auch einer der letzten Güterkunden der Strecke war.

VERKEHR

Den Verkehr auf der Strecke durch Istrien muss grundsätzlich in drei Abschnitten betrachtet werden:

Im elektrifizierten Streckenteil zwischen Divača und dem Abzweig der Strecke nach Koper in Prešnica herrscht starker Güterverkehr von und zum Hafen Koper. Größtenteils wird dieser mit E-Loks der Baureihen 363 und 541 der slowenischen Staatsbahn abgewickelt.

Immer häufiger trifft man mittlerweile auch Züge anderer Unternehmen aus dem Ausland (in erster Linie der ÖBB), sowie privater Eisenbahnverkehrsunternehmen an, die in der Regel mit verschiedenen modernen Loks bespannt sind, welche für das in Slowenien übliche Stromnetz von 3 kV Gleichspannung ausgerüstet sind. Nach Koper fahren außerdem noch einige lokbespannte IC, sowie im Nahverkehr elektrische Desiros der Reihe 312.

Die weitere Strecke bis zum kroatischen Grenzbahnhof wird im Nahverkehr lediglich von zwei Zugpaaren, nämlich am

späten Vormittag, sowie am Nachmittag bedient. Zum Einsatz kommt hier ein in Divača verfügbarer Triebwagen, meist ein 711 oder 713. Wenn man bedenkt, dass der Grenzverkehr lange Jahre nur aus einem Zugpaar bestand und sogar einige Zeit komplett ruhte, erscheint das spärliche Angebot geradezu als Fortschritt.

Der Großteil unserer Strecke liegt jedoch in Kroatien und wird durch die Kroatische Staatsbahn HŽ betrieben. Werktags außerhalb der Schulferien verkehren zwischen 04.40 Uhr und 21 Uhr acht Zugpaare im Nahverkehr, die fast alle die gesamte Strecke bedienen. Eine Fahrt von Buzet ins 87 km entfernte Pula dauert dabei gut zwei Stunden. Der Wochenendverkehr ist mit fünf Zugpaaren an Samstagen und vier Zugpaaren an Sonntagen merklich dünner. Seit Dezember 2018 wird das Angebot an Werktagen ergänzt durch vier weitere Zugpaare aus dem gleichweise kurzen Abschnitt Pula – Vodnjan.

Zum Einsatz kommen ausschließlich die gebraucht aus Schweden gekauften einteiligen Triebwagen der Baureihe 7122. Sie wurden in den 70er-Jahren durch FIAT aus den durch ihre rundliche Form bekannten italienischen ALn 668 weiterentwickelt, von 1979 bis 1981 gebaut und an die Schwedische Staatsbahn SJ ausgeliefert. Nachdem der Bedarf an derartigen Fahrzeugen in Schweden gesunken war, gelangten im Jahr 1996 20 Exemplare nach Kroatien, 16 weitere folgten zwischen 2001 und 2007. Die beiden jeweils 210 kW starken Dieselmotoren treiben über ein hydraulisches Getriebe jeweils eine Achse des Drehgestells an.

In Pula sind in der Regel fünf dieser Triebwagen stationiert, wobei vier planmäßig benötigt werden. Leider waren die istrischen Triebwagen in den vergangenen Jahren vor allem für ihre großflächigen Graffiti-Schmierereien über den gesamten Wagenkasten bekannt. Die Situation bessert sich erst seit Einführung des neuen grauen Farbschemas und des damit verbundenen Schutzlacks, von dem sich Graffiti leichter entfernen lässt.

Noch nicht erwähnt wurde bislang der Starzug auf der Strecke, der „Istra“: Über den Sommer hinweg



gibt es in der Nebensaison an Wochenenden und in der Hauptsaison zwischen Ende Juni und Anfang September täglich eine direkte umsteigefreie Schnellzugverbindung von Slowenien nach Pula, die vor allem für Urlauber und Tagesausflügler gedacht ist. Während der Zug in der Nebensaison in der slowenischen Hauptstadt Ljubljana beginnt und endet muss in der Hauptsaison allerdings in Divača aus dem Schnellzug Ljubljana – Koper umgestiegen werden.

Der planmäßig auf diesem Zuglauf eingesetzte Triebwagen der Baureihe 711 der Slowenischen Staatsbahn kann seine deutsche Herkunft kaum verleugnen. Im Jahr 1970 lieferte MBB Donauwörth zehn dieser 120 km/h schnellen dieselhydraulischen Fahrzeuge an die Jugoslawische Staatsbahn für den hochwertigen Schnellverkehr aus. Mit Konferenzabteil und kleiner Küche, die heute allerdings nicht mehr bewirtschaftet wird, sind sie überaus komfortabel ausgestattet. Die bequemen Sitze lassen sich auf Wunsch in die jeweilige Fahrtrichtung drehen, wobei jede Sitzreihe über ein eigenes Fenster verfügt. Derzeit sind noch sechs dieser von den slowenischen Eisenbahnern auch liebevoll „Mercedes“ genannten Fahrzeuge betriebsfähig.

Der Güterverkehr in Istrien wurde bereits im April 2013 aufgrund der hohen Kosten für die Vorhaltung von Loks und Personal bei gleichzeitig immer geringerer Auslastung vollständig eingestellt. Zuletzt bediente noch zweimal in der Woche ein Güterzugpaar den Anschluss der Uljanik-Werft in Pula. Lediglich im slowenischen Podgorje, vier Kilometer hinter der Streckenverzweigung nach Koper, wird noch sparsam Schotter verladen.

Mit Ende des Güterverkehrs zog die HŽ ihre beiden bis dahin in Pula beheimateten GM-Großdieselloks der Reihe 2062, sowie die Rangierlok der Baureihe 2132 ab.

Damit sind auch Sonderleistungen nur mit der komplizierten Zuführung einer Lok über Slowenien möglich und finden deshalb praktisch nicht statt.

AUSBLICK

Wie in vielen Ländern Südosteuropas ist eine sichere Prognose für die weitere Entwicklung auch bei der Strecke nach Pula schwierig. Immerhin ist das Fahrplanangebot in den letzten Jahren leicht ausgeweitet worden und sogar der bereits komplett eingestellte Verkehr über die Grenze erlebte eine Wiederauferstehung.

Mit Auslieferung der neuen Dieseltriebwagen von Stadler an die Slowenische Staatsbahn in den nächsten Jahren ist vorstellbar, dass diese auch auf der prestigeträchtigen Verbindung des „Istra“ zum Einsatz kommen und dort die alten 711 verdrängen. Für die kroatischen 7122 hingegen ist derzeit noch keine Ablösung in Sicht.

Die immer wieder diskutierten Ideen einer Neubau- stücke von Lupoglav nach Rijeka oder einer Reaktivierung der Nebenbahn Kanfanar – Rovinj, die angesichts der Urlaubermassen dort zumindest in den Sommermonaten sicherlich ein gewisses Fahrgastpotential generieren würde, erscheinen angesichts der völlig veralteten Infrastruktur der Hauptbahn derzeit eher unrealistisch und ist eher nicht zu erwarten. ◀

Ein richtiges Kleinod stellt der Bahnhof Sveti Petar u Sumi dar, wo am Abend des 19.07.2018 die Kreuzung zwischen 7122 012 und 7122 024 stattfand.

