



Die Bahnstrecke beginnt nun ausgedehnte Feld- und Waldgebiete zu durchqueren, und an deren Wegkreuzungen finden sich nicht selten fotogene alte Häuser, die aufgrund ihrer Ähnlichkeit wohl alle bereits zur Zeit des Bahnbaus entstanden sind, um einst eventuell als Unterkunft für Wachpersonal an der Strecke zu dienen, und die jetzt noch privat bewohnt sind: Am Nachmittag des 11. 4. 2024 konnte an solch einer einsamen Stelle zwischen Stefanowo und Zbąszyń Przedmieście die Pt 47-65 mit der nunmehr einzigen verbliebenen werktäglichen Dampffahrt festgehalten werden, die man in Wolsztyn noch regulär – montags bis freitags nach Zbąszynek – in Verkehr setzte. [L]



Am 11. 4. 2024 genügte sodann ein kurzer Blick, um besagte Fotostelle auch für den Gegenzug eine Stunde später attraktiv zu finden, und dies natürlich umso mehr, als die gepflegte Pt 47-65 die Fahrt zurück in ihre Heimatdienststelle nun in gewohnter Weise mit der zweifellos noch schöneren Dampfkesselseite voraus absolvieren würde. [L]



Durch Wolsztyn führt die verkehrswichtige Staatsstraße 32 von Stęszew nach Sulechów, und diese verläuft auf einer großen Brücke mitten über den Bahnhof an dessen Stelle maximaler Ausdehnung. Der begleitende Gehweg ist ein wahres Geschenk für Eisenbahnfotografen, und so ist nun diese gesamte Doppelseite dem Blick von oben in Richtung Norden gewidmet: Umrahmt von einigen architektonischen Gebäude-Schmankerln und einem letzten Blick zurück in die Ausfahrt nach Zbąszynek wartet am 1. 8. 2018 die Ol 49-59 auf ihre Mittagsfahrt nach Leszno. [L]



Ein Standortwechsel auf der eben genannten Brücke am 1. 8. 2018 weist jetzt in Richtung des hinter dem Bahnhof gelegenen Stadtzentrums von Wolsztyn: Neben der Ol 49-59 mit dem Zug nach Leszno fällt wieder die abgestellte Lok Ty 43-92 auf, baugleich einer deutschen 42er – sie musste in der Folgezeit dem Bahnhofsneubau weichen. [L]



Schönstes Begleitmotiv für Dampfzüge ist in Wroniawy somit zweifellos das versteckte erhabene Gründerzeithaus: Am 16. 7. 2020 zeigte sich die sonst oft sehr hoch bewachsene Gleisböschung günstig zurechtgestutzt, und so stand der Freude des Betrachters bei der Einfahrt der OI 49-59 mit deren 6-Uhr-Zug nach Leszno nichts im Wege. [L]



Doch auch sonst schmücken schöne Ziegelbauten den Weg des Bahngleises aus, so wie etwa im Bild in der Mitte dieses am Ostrand von Wroniawy neben der OI 49-69 mit einem Sonderzug am 30. 4. 2022 oder aber darunter jenes gut einen Kilometer weiter nahe Borki, an dem zu Mittag des 20. 7. 2021 die Pt 47-65 vorbeidampft. [P/L]



In der Folge durchquert das Gleis die Au zwischen dem Ort Przemęt, dessen Lage hier die emporragenden Zwillingstürme der Kirche verraten, sowie dem südlich davon gelegenen gleichnamigen See und schwenkt dann links zum Bahnhof Błotnica ein. Umrahmt von dem noch für zwei Schrankenanlagen besetzten Stellwerk und dem schönen, aber baufälligen Wasserturm komplettierte zu Mittag des 2. 8. 2018 die OI 49-59 dieses Sommerstillleben. [L]



Vom Bahndamm an der Feldwegkreuzung eröffnet sich schließlich ein Blick auf das entschlafene Bahnhofsgebäude, an dessen Seitenwand sogar noch die alte deutsche Aufschrift *Błotnik* erkennbar ist: Am 21. 7. 2021 überwachte hier längst niemand mehr die Abfahrt der Pt 47-65 neben den schon ausgebundnen beiden Ausweichgleisen. [L]



Im Fahrplanjahr 2020 hatte auch der Frühzug nach Leszno in Włoszakowice einen Triebwagen zu kreuzen, weshalb die Pt 47-65 am 3. 8. 2020 ebenso in der Ausweiche zu sehen ist und nun auf der Höhe des eben porträtierten Stellwerkshäuschens dahinfährt, von wo aus die Formsignale an der Südostseite des Bahnhofs bedient werden. [P]



Ab der letzten Weiche des Bahnhofs Włoszakowice beginnt das Bahngleis, einer weiteren Höhengschwelle folgend, erneut leicht anzusteigen, und so muss die Ol 49-69 am kalten 1. 2. 2019 hier am Ortsrand von Włoszakowice doch etwas mehr Leistung zeigen: In ihrer auffälligen Lackierung und mit den noch hellbunten Vierachsern lässt sie unter fotogen kondensierenden Dampfwolken hier das markant schief stehende Haupt-Ausfahrtsignal hinter sich. [L]



Als nächstes prächtiges Fotomotiv setzt der leider schon stetig verfallende Bahnhof von Ruchocice den Reigen der formschönen Altbauwerke dieser Strecke fort, dessen nachträglich plump hinzugefügten linksseitigen Zubau die am 18. 7. 2020 einfahrende OI 49-59 geschickt verdeckt. Die Bahnsteige hat man zuletzt überall fahrgastfreundlich erhöht und neue Wartekojen aufgestellt – hier rechts außerhalb des Blickfelds –, doch die funktionslos gewordene und eigentlich denkmalschutzwürdige Eisenbahnarchitektur bleibt bedauerlicherweise oft sich selbst überlassen. [L]



Die bekannte Bauart vor Augen, verrät sich zwischen Ruchocice und Grodzisk auch dieser weitere schöne Ziegelbau sofort als Dienstgebäude des aufgegebenen Haltepunkts Młyniewo, benannt nach einem nur aus wenigen Häusern bestehenden Dorf: Während die OI 49-59 hier am Nachmittag des 2. 2. 2019 in vollem Tempo durchweilt, lässt die verwitterte Seitentafel nun auch schon den einst übermalten alten deutschen Ortsnamen *Südhof* durchscheinen. [L]



*Blues Express* ist eine besondere, weil von einer Dampfzugfahrt begleitete sommerliche Freiluft-Musikveranstaltung in Großpolen mit Hauptaustragungsort Zakrzewo nordöstlich der Stadt Piła. Für die am 13. 7. 2024 von Wolsztyn aus dorthin in Verkehr gesetzte Pt 47-65 bedeutete dies deutlich mehr als 200 Anreisekilometer über Poznań als offiziellen Startpunkt des Programmablaufs, und so zeigte sich der Kohletender hier kurz hinter Szreniawa randvoll gefüllt, denn die Dampflokomotive muss ja auch noch bei der Rückkehr am Folgetag genug Futtermittel haben. [P]



An der Nordflanke des erwähnten Naturschutzgebiets vollzieht die Bahntrasse den letzten Schwenk vor Posen und hat ihren Erbauern hier doch einiges an Mühe abverlangt. Eine versteckt gelegene Feldwegbrücke diente am frühlinghaften Nachmittag des 13. 4. 2024 im langgezogenen Einschnitt zwischen Szreniawa und Wiry als guter Standpunkt für die Pt 47-65 mit ihren zwei Vierachsern, und die helle Dampfwolke über der Lokpfeife zeigt auf, dass die Mannschaft am Führerstand den Fotografen wahrgenommen hat und ihn nunmehr freundlich begrüßt. [L]



Poznań Główny – der Posener Hauptbahnhof – ist ein Verkehrsknoten mit aus allen Richtungen zulaufenden großen Bahnlinien und auch buchmäßiger Endpunkt der Strecke aus Wolsztyn. Somit mischt sich hier also mitten in das Flair moderner Schnell- und Regionalzüge und urbaner Geschäftigkeit eines polyglotten Reisepublikums bisweilen ein gleichsam in alter Zeit verhaftet gebliebener, aber trotzdem im regulären Plan fahrender Dampfzug, und dieses Bild der am 23. 10. 2021 im letzten Sonnenlicht angekommenen OI 49-69 wirkt wie ein meditatives Stillleben. [L]



An den Samstagen des Sommers 2019 hatte man die Wendezeit des Dampfzuges in Poznań ausgeweitet, um mit den Altbau-Zweiachsern eine Zusatzfahrt durch die östlichen Vororte bis Swarzędz einzuschieben: Am 27. 7. 2019 stampft die OI 49-59 von dem abseits des Hauptgebäudes gelegenen Lokalbahnsteig los, und das kleine Mädchen im Vordergrund erstarrt in einer Körperhaltungsmischung aus Neugier, Unglauben, Faszination und Fluchtreflex. [L]



Obwohl die Lokalbahn durch völliges Flachland verläuft, scheint sie die ohnehin nur kleinen Ansiedlungen trotzdem richtiggehend zu meiden: Auch von Śnieciska bekommt man im Zug nicht viel mit, und so findet sich hier die schönste Fotostelle in einem lieblichen Hain zwischen Straße und Feld, wo die Px 48-1756 am 18. 7. 2020 folglich ... [P]



... nicht nur in Fahrrichtung Zaniemyśl, sondern dann auch von dort kommend gerne erwartet wurde. – Die ortsfernen Haltestellen mögen früher nachteilig gewesen sein, doch heute stört dies die zahlreichen Fahrgäste kaum, da für sie das Züglein nun nicht mehr ein bloßes Transportmittel, sondern die Fahrt selber das Ausflugsziel ist. [P]



Während die 33-504 am 30. 10. 2019 eine Wagengarnitur zum Umsetzen auf das Ausziehgleis bringt, sind nun beide Seilzug-Antriebsturme im Bild, und inmitten all dieser sehr grobkantigen und wuchtigen Bauformen hier in der Verladeanlage Šikulje wirkt die Dampflok mit ihren so harmonisch kreisrunden Elementen ungemein weich! [L]



Diese spektakuläre Anfahrt der auch nach einem Dreivierteljahrhundert noch sehr agilen 33-504 ist nun würdig, am Schluss der Dokumentation über die am 31. 10. 2019 beobachteten Vershubtätigkeiten im Werk Šikulje zu stehen, und die Rauchfarbe verrät – wie schon und noch wiederholt zu sehen – die Braunkohlekost der 33er. [L]



Lukavac verfügt trotz seiner Bedeutung im Frachtumsatz nur über ein recht bescheidenes Bahnhofsgebäude: Während am 2. 11. 2019 der 814/813-043 als P 6605 hier hält (Bild oben), werden abseits die notwendigen Papiere für einen lokalen Güterzug gefertigt, dessen Lok 661-322 mit den für ihre Reihe so charakteristischen, eigenartig nach außen schielenden Scheinwerferaugen dann im Blockabstand ausfahren wird (Bild darunter). [L]



Das an der südöstlichen Bahnhofsausfahrt von Lukavac gelegene Stellwerkshäuschen zeigt sich wie sein Pendant in Richtung Šikulje (vgl. Seite 107) saniert und erfreulich gepflegt – am 30. 10. 2019 eine perfekte Verzierung dieser Szene mit dem Gespann 33-503 + 33-504 des Kohlezuges 66201 unter Aufbietung vereinter Kräfte. [L]



Doch der eigentliche Star hier drinnen war an diesem 31. 10. 2019 die Lok 33-236: Auch sie stand trotz ihrer bereits 75 Arbeitsjahre immer noch im Dienst, durfte aber aktuell einiges an Ausbesserung und Pflege über sich ergehen lassen – die Lok wirkt hier aus der Froschperspektive auch von der Rückseite her ehrfurchtgebietend. [P]



Nun darf natürlich auch ein Porträt der 33-236 von der Kesselseite her nicht fehlen, noch dazu, wo an diesem 31. 10. 2019 gerade Schleifarbeiten bei der Rauchkammertür im Gange waren. In Bukinje sorgt man sich rüthrig um die Arbeitslokomotiven in den Kohleminen, und so wie es aussieht, hat die 33-236 weitere Zukunft vor sich! [P]



An der Westausfahrt von Bosanska Poljana entzieht sich der monströse Kraftwerksbau im Dunstschleier der stark schadstoffgeschwängerten Luft am 2. 11. 2019 immer mehr dem Blick und wirkt in seiner Schemenhaftigkeit hinter dem Bahnhofsgebäude nun zunehmend unwirklich, während vorne die 661-309 mit dem Zug 66213 nach Banovići ausfährt, hier festgehalten noch im Parallelverlauf des Gleises mit dem jenem aus Richtung Lukavac. [P]



Die zu den Minen im Süden abzweigende Bahnlinie, auf der im Berichtszeitraum schon lange kein Personenverkehr mehr bestand, beginnt vom Tuzlaer Becken heraus sofort anzusteigen, was am herbstlich feucht-kühlen 30. 10. 2019 von der Lok 33-503 des Zuges 66215 eindrucksvoll plastische Rauchfahnen emporsteigen ließ. [L]



Am 9. 4. 2010 versprach es sonnig zu werden, doch hatten sich im Tal der Spreča die Morgennebel noch nicht ganz gelichtet, als nunmehr die 33-236 in der Anlage von Dubrave aktiv wurde, um eine Wagenübergabe nach Ljubače zusammenzustellen, was im Gegenlicht das zauberhafte Schauspiel des Wasserdampfs vervielfachte. [K]



Hauchzart und surreal erschienen die sonst sehr bedrohlich wirkenden Kohleförderbauten von Dubrave im Hintergrund des zunehmend durchsichtiger werdenden Bodennebels am 9. 4. 2010, als die Verschubreserve 33-236 plötzlich kraftvoll anfuhr und dabei ein Furioso eindrucksvoll plastischer Dampf- und Rauchwolken hervorstieß. [K]



Diese Hauptstrecke schwenkt in Ljubače scharf nach rechts ab und erreicht südöstlich bald den Bahnhof Živinice: Fünf Verkehrsgleise und das stolze Gebäude – eine architektonische Kopie von Bosanska Poljana – zollen dieser Dienststelle eine besondere Bedeutung, nämlich jene der Abzweigung nach Zvornik sowie die zum Bergbauggebiet von Đurđevik. Die am 2. 11. 2019 mit dem Zug 66212 durchheilende 661-309 führt aber Kohle aus Banovići. [L]



Die Gleise der fünf Kilometer langen Anschlussbahn nach Đurđevik lagen um 2020 schon brach, und so soll nun ein weiterer Zeitsprung um eine Dekade diese Dokumentation ergänzen: Am 8. 4. 2010 hat die 33-504 viele Leerwagen nach Živinice gebracht, wo sie nun die kleine Dampflok 62-111 nach Đurđevik übernehmen wird. [K]



Für den umfangreichen Verschub auf 1435 Millimetern Spurweite ist in diesem Bahnhof die dreiachsige 732 195 stationiert, eine vor rund 50 Jahren in Jugoslawien gebaute Diesellok nach Jenbacher Vorbild, hier zu sehen am 1. 11. 2019 vor dem sehr eigenwilligen Dienstgebäude mit der Doppelaufschrift BANOVICI und БАНОВИЋИ. [L]



Noch bis in die Anfangsjahre des neuen Millenniums oblag das Rangieren in Banovići den Dampflokomotiven, die hier aber auch noch danach als eiserne Reserve einsatzbereit blieben. So hilft etwa am 1. 11. 2019 die 19-12 im Bahnhofsbereich mit, eine bereits vor 70 Jahren bei Škoda im tschechischen Plzeň gebaute Dreikupplerin. [L]



Zum Abschluss wenden wir uns nun aber wieder voll und ganz den hier auch noch im 21. Jahrhundert Dienst tuenden Dampflokomotiven zu, wo im Schmalspurbereich vor allem die „großen“ 83er immer wieder zum Einsatz kommen. So wird etwa hier am 5. 4. 2010 das gefräßige Feuer in der 83-158 für das nächste Weiterkommen genährt. [K]



In der fotografisch attraktiven „blauen“ Stunde der Abenddämmerung kehren wir am 1. 11. 2019 in die bereits auf Seite 169 unten peripher vorgestellte Kohleverladestelle mitten im Ort Banovići zurück, wo die an diesem Tag planmäßig eingesetzte Dampflok 83-159 eben einen Leerwagensatz für die Befüllung hereingeschoben hat. [P]