



Linia budowana była etapami. Najpierw 14.12.1885 r. wybudowano odcinek Bojanowo – Góra Śląska. 01.07.1906 r. oddano odcinek Głogów – Szlichtyngowa. Trzy miesiące później 01.10.1906 r. połączono linię w jedną całość. Była to linia typowo lokalna. Jedy- nym większym miastem na jej drodze była Góra Śląska. Wożono głównie płody rolne. W 1991 r. pociągi pasażerskie przesta- ły przemierzać tą trasę, w 2000 r. również towarowe. Fizycznej likwidacji linii dokonano na prze- łomie lat 2005/2006. Odeszła kolejna piękna linia lokalna.

Istniejący kawałek do Góry Ślą- skiej jest zagrożony. Przeszkadza bowiem w wybudowaniu obwod- nicy Bojanowa. Projektanci zało- żyli, że linia jest niepotrzebna i nie przewidzieli wiaduktu. Inne- go zdania są władze Góry Ślą-

skiej. To zagrożenie spowodowa- ło, że KSK Wrocław zorganizowa- ła pociąg specjalny na kawałku dawnej linii 372. Skład złożo- ny z SP42-260 i jednego wago- nu osobowego był identyczny jak przemierzające linią 372 „pasa- żerskie ostatki”. Gdy przybyliś- rano do Leszna wagon czekał na nas odstawiony na tor bocz- ny. Po podłączeniu doń lokomo- tywy podstawiono nas w perony leszczyńskiego dworca. Z głośni- ka rozległa się zapowiedź pocią- gu specjalnego. W międzyczasie lokalna telewizja przeprowadzi- ła wywiad z członkami Klubu. Okrojony i przeznaczony mate- riał ukazał się w lokalnym pro- gramie informacyjnym oraz Tele- expresie. Miłośników Kolei przed- stawiono jako tych, którzy chcą na siłę przeszkodzić w budowie obwodnicy.

Pociąg około 9:30 ruszył do Bojanowa. Tam, aby wjechać na linię 372, musieliśmy zmienić czoło. Kociołek zgrabnie obleciał jednowagonowy skład. Nie- bo posmutniało i czasami dawał o sobie znać deszcz. Fotostopy organizowano sprawnie. Wszyst- kie były podobne, ale taki jest urok lokalnej linii pozbawionej większej infrastruktury. Najczę- ściej było to jakieś pole, przejazd z polną drogą, czy zarośnięta sta- cja. Prędkość typowo turystyczna, nie przekraczała dwudziestu kilo- metrów na godzinę. W sielskiej atmosferze dotarliśmy do Góry Śląskiej. Kiedyś węzłowa stacja, dziś zrujnowana stacja końcowa. Witają nas semafony ze smutnie opuszczonymi ramionami i zde- wastowane nastawnie. Na sta- cji oprócz fotostopów odbyło się spotkanie z lokalnymi przedstawi-

W drodze z Rawicza do Miejskiej Górkii wyprzedzamy dorożkę.

cielami władz poświęcone obro- nie linii. Potem pociąg rozpoczął podróż powrotną do Bojanowa. W Bojanowie zaplanowany był dłuższy postój, po którym nasz skład przejechał do Rawicza. Tu usiłowano zainscenizować odjazd z peronu pierwszego „A”, z które- go zawsze odchodziły pociągi do Miejskiej Górkii. Nie udało się – na drodze stanął EN57 „Przewozów Regionalnych”, który z racji swo- jego „doskonałego” stanu tech- nicznego nie dał się przestawić. Musiano nas odprawić z peronu trzeciego. Pierwsza mijana stacja to Rawicz Wschód, potem Sarno- wa. Mieszkańcy pobliskich osie- dli ze zdziwieniem obserwowali pociąg osobowy na tej wymarłej linii. Fotostopy podobne – wśród pól i na stacji. W Sarnowej udało nam się trafić na dorożkę, którą skrzętnie wykorzystano do pozo- wania. Gdy skład dotarł do Miej- skiej Górkii naszym oczom uka- zał się tłum na peronie. Szybko wyjaśniło się, iż był on wynikiem nieporozumienia. Władze Miej- skiej Górkii obiecały mieszkańcom zabytkowy parowóz na począt- ku składu. Lokomotywa przed oblotem musiała przeżyć najazd dzieci, które chciały zobaczyć jej wnętrze.

Czas zaczął nas gonić. Poże- gnaliśmy Miejską Górkę i urzą- dziwszy po drodze dwa fotostopy zawitaliśmy pod semafor wjazd- owy stacji Rawicz. Dyżurny odpra- wił pociąg dalej do Leszna, ja zaś przesiadłem się do zwyczajnego EN57 jadącego do Wrocławia. Impreza była sprawnie organi- zowana i udana mimo, iż pogoda troszeczkę zawiadła.