

Jak to u nas z koleją było, część III

A jak kształtował się ruch pasażerski na linii kolejowej przechodzącej przez **Orontowice**? Z dostępnych rozkładów jazdy wynika, że na początku XX wieku przez **Orontowice** przejeżdżało w sumie 15 pociągów (licząc oba kierunki), z czego większość w pełnej relacji **Gliwice–Żory**, co umożliwiało bezpośredni dojazd (bez przesiadek) do obu tych miast. Dziś można jedynie przypuszczać, że większą część pasażerów stanowiły osoby udające się w kierunku **Orzesza**, ze względu na możliwość kontynuowania podróży z tej stacji do **Mikołowa**, **Katowic** czy **Rybnika** i **Raciborza**. Analizując rozkład jazdy z 1905 roku, trzeba przyznać, że połączenia te były w miarę dobrze zsynchronizowane, a czas oczekiwania na przesiadkę w **Orzeszu** mieścił się w rozsądnych granicach i wynosił od paru minut do pół godziny.

Uruchomienie po sąsiedzku w latach 1908–1909 kolejnej linii kolejowej, jaką była relacja **Gierałtowie–Rybnik** przez **Knurow**, zwiększyło jeszcze liczbę miejscowości dostępnych „kolejowo” z **Orontowic**, choć już samo bezpośrednie połączenie z **Gliwicami** otwierało praktycznie od razu całą sieć kolejową ówczesnego **Cesarstwa Niemieckiego**. Gwałtownie rozwijający się przemysł górnośląski po 1871 roku wchłaniał kolejne rzesze robotników z okolicznych wsi, a ułatwiała to rozbudowująca się sieć kolejowa. Może liczba tych połączeń nie była na tyle znaczna, aby dojazd do pracy odbywał się codziennie, a i koszt biletu miał wówczas niebagatelne znaczenie, więc jeśli już ktoś podjął pracę dalej, np. w **Zabrze**, **Bytomiu** czy **Katowicach**, to decydował się raczej zamieszkać w tzw. *szlafhausie* (dosłownie: noclegownia lub hotel robotniczy) i wracał pociągiem do domu dopiero w sobotę po skończonym tygodniu pracy, by tym samym środkiem lokomocji powrócić, wyjeżdżając już w niedzielne popołudnie. Ze wspomnień starszych mieszkańców **Orontowic** wiemy, że nie wszyscy korzystali z udogodnienia w postaci dojazdu koleją, lecz do pracy udawali się pieszo, zabierając ze sobą zapasy żywności na kolejny tydzień pracy.

a drugi między **Olzą** i **Chałupkami**. W 1924 roku po wybudowaniu po polskiej stronie toru kolejowego, skrótu między **Makoszowami** a **Przyszwicami**, relacja zmieniła się na **Makoszowy–Olza (Chałupki)**.

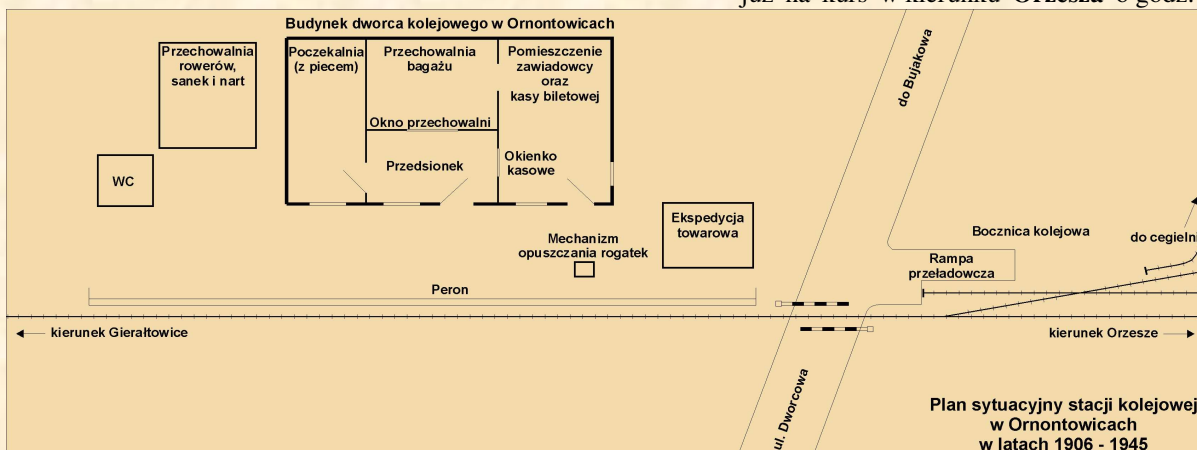
Liczba pociągów kursujących w tym okresie przez **Orontowice** nieznacznie wzrosła do 18 dziennie (1925 rok), by później spaść do 14. Od 1935 roku pociągi przejeżdżające przez **Orontowice** kursowały już jedynie między stacjami **Gierałtowie** i **Orzesze** w liczbie zaledwie 10, co zapewne było skutkiem ostrego kryzysu gospodarczego trwającego od początku lat 30. XX wieku. Stan ten przetrwał do wybuchu wojny.



W okresie międzywojennym przez bocznice orontowickiego dworca, oprócz eksportu produktów rolnych, bywała czy koni, **Klaus Hegenscheidt** sprowadzał z **Ukrainy** nawet... zajace (!) dla uzupełnienia miejscowej populacji. Do bocznic dochodził również odrębny tor kolejki wąskotorowej z pobliskiej cegielni w **Bujakowie**, niewłączony do bocznic, więc każdorazowy transport wymagał przeładunku, z reguły ręcznego.

1 września 1939 roku pierwszy pociąg przejeżdżający przez **Orontowice** planowo o 3.49 dotarł jeszcze do **Gierałtowie**, ale już na kurs w kierunku **Orzesza** o godz. 6.33 pasażerowie nie

doczekali się ze względu na rozpoczęte przez **III Rzeszę** działania zbrojne. Po zajęciu **Górnego Śląska** i włączeniu całego obszaru do **Niemiec** także kolej przeszła pod zarządek niemiecki. Pojawił się też od razu nowy zarząd stacji przy-



Ten w miarę unormowany rytm życia przetrwał do roku 1922, kiedy to **Górny Śląsk** przecięła granica państwowa i część dotychczasowych zakładów pracy pozostała po niemieckiej stronie. Mieszkańcy **Orontowic** nadal dojeżdżali tam pociągiem, przekraczając nową granicę, na której odbywała się normalna odprawa celno-paszportowa, choć nieco mniej uciążliwa po wprowadzeniu tzw. *verkehrs-karte*, czyli karty cyrkulacyjnej na obszarze plebiscytowym, rodzaju lokalnego paszportu.

Mimo powstałej granicy pociągi kursowały nadal w dotychczasowej relacji **Gliwice–Chałupki** (wtedy **Annaberg**) przez **Orzesze**, **Żory**, **Jastrzębie** i **Wodzisław**, dwukrotnie przekraczając granicę polsko-niemiecką, raz między **Sośnicą** a **Przyszwicami**,

(z dyrekcji kolei w **Opolu**) i co ciekawe, przywiózł ze sobą już gotowe i wydrukowane w języku niemieckim bilety kolejowe, obowiązujące od tej chwili na wszystkie wymagane połączenia.

Zmienił się również szyld na budynku stacyjnym z **ORNONTOWICE** na **ORNONTOWITZ**. Tablica z polską nazwą została wrzucona do przechowalni rowerów i przetrwała wojnę, po której ponownie została zawieszona na froncie budynku.

ciąg dalszy w kolejnym wydaniu.

Ireneusz Kubicki
Towarzystwo Miłośników Orontowic