

Jak to u nas z koleją było, cz. IV

W trakcie II wojny światowej na ornontowickiej bocznicy przeładowywano również materiały i maszyny na potrzeby autostrady budowanej w północnej części wsi. Były to elementy kolejki wąskotorowej w postaci szyn, wagoników i innych składników infrastruktury, które z bocznicy na miejsce robót dowożono już samochodami ciężarowymi. Znacznie wzrosła w tym okresie liczba pociągów pasażerskich, do nawet 26 codziennych kursów. Uzasadnione to było strategicznym znaczeniem górnictwa węglowego dla niemieckiej gospodarki, więc szczególnie dobrze dopasowano połączenia pasażerskie do okolicznych kopalń, głównie do **Knurowa** i **Makoszów**. Co ciekawe, trend ten utrzymał się jeszcze po wojnie do lat 60. XX wieku.

Z relacji naocznego świadka wiemy, że w styczniu 1945 roku przez **Ornontowice** przejeżdżał transport z więźniami obozów koncentracyjnych i został zmuszony zatrzymać się na tutejszej stacji z powodu zasp śnieżnych na torowisku w kierunku **Orzesza**. Dopiero przyjazd specjalnej lokomotywy z pługiem udroźnił szlak i pociąg przez **Orzesze** udał się w kierunku stacji **Rzędówka** (dziś **Leszczyny**), gdzie doszło do masowych egzekucji więźniów, którzy podjęli ryzyko ucieczki.

Wkraczające do **Ornontowic** wojska sowieckie wymusiły odwrót żołnierzy niemieckich w kierunku **Orzesza** i **Bujakowa**, w trakcie którego pocisk wystrzelony z rosyjskiego czołgu stojącego na ul. **Kolejowej** wywołał pożar ornontowickiego dworca kolejowego. Nie była to jedyna spośród budynków publicznych ofiara przechodzącego frontu. Oprócz dworca spaleni uległa szkoła, klasztor oraz część zabudowań urzędu gminy. Nie oszczędzono nawet kościoła.

W części **Górnego Śląska** zajętej już przez **Rosjan** polskie służby kolejowe pod ich nadzorem przejęły całą infrastrukturę skierowaną od tej chwili na zaopatrzenie frontu, który zatrzymał się dłużej na linii **Żory–Rybnik**. Oficjalnie od lipca 1945 roku kolejami na wyzwolonych ziemiach zarządzała ponownie administracja polska. Stopniowo przywracano połączenia kolejowe i uruchamiano ruch pasażerski.

Po odbudowie dachu budynek dworca w **Ornontowicach** służył nadal mieszkańcom w swej dotychczasowej postaci do początku lat 50. XX wieku, kiedy to dobudowano piętro z przeznaczeniem na mieszkanie dla zawiadowcy stacji.



Powojenny budynek dworca kolejowego w Ornontowicach

Jako że kolej była wówczas jedynym środkiem transportu do okolicznych zakładów pracy czy szkół ponadpodstawowych, liczba połączeń z **Ornontowic** w okresie powojennym sukcesywnie rosła, dochodząc do 29 kursów dziennie (1959 rok). Wspominając lata 40. XX wieku, starsi mieszkańcy mówią o pełnym peronie i braku miejsc siedzących w wagonie, o ile był to wagon pasażerski, gdyż z braku taboru kolejowego podróżowano często wagonami towarowymi przystosowanymi do ruchu osobowego poprzez zamontowanie prowizorycznych ławek.

Pociągi w tym czasie były do tego stopnia przepełnione, że na bardziej popularnych liniach, np. z **Orzesza** do **Katowic**, jedyne wolne „miejscówki” były już tylko... na dachu wagonu!

Po 1961 roku liczba kursów stopniowo malała, a po upowszechnieniu się komunikacji autobusowej PKS i resortowej, czyli tzw. przewozów kopalnianych, zainteresowanie koleją spadło. Na jej niekorzyść przemawiała spora odległość z centrum wsi do stacji **Ornontowice** czy **Chudów**, zwłaszcza w porównaniu z czasem dojazdu do najbliższego przystanku autobusowego. Po zmianach politycznych w 1989 roku liczba codziennych połączeń spadła do zaledwie 15, a więc do poziomu z 1905 roku!

Po wojnie bocznica przy ornontowickiej stacji funkcjonowała jeszcze do lat 70. XX wieku i nadal przywożono tu węgiel oraz materiały budowlane w postaci cegły, cementu, wapna itp.

Mieszkańcy w rejonie **Pośredniego** byli nieco poszkodowani w kwestii odległość do najbliższej stacji, bo zarówno do przystanku **Chudów**, jak i do dworca **Ornontowice** było jednakowo daleko, więc wracający z pracy w kopalniach **Knurów** czy **Makoszowy**, ale tylko ci odważniejsi, skracali sobie drogę do domu, wyskakując z wagonu w rejonie przejazdu drogowego (ul. **Pośrednia**). Prowokowała do tego mała jeszcze prędkość pociągu, nabierającego rozpędu dopiero od przystanku **Chudów**.

We wrześniu 1968 roku na odcinku pomiędzy przystankiem **Chudów** a stacją **Gierałtowice** doszło do katastrofy kolejowej. Padający wówczas intensywnie deszcz spowodował podmycie fundamentów mostka torowego zlokalizowanego nad Potokiem Gierałtowickim, na tzw. **długich wodach** i w trakcie przejazdu lokomotywy nastąpiło załamanie się torowiska i wpadnięcie maszyny w miejsce podmytego nasypu. Na szczęście obeszło się bez ofiar w ludziach.

Pod koniec 1983 roku odcinek **Gierałtowice–Orzesze** został zelektryfikowany siecią o napięciu 3000 volt i jak się później okazało, była to inwestycja zaledwie na 12 lat.

Ostatni pociąg pasażerski zatrzymał się w **Ornontowicach** w styczniu 1995 roku, kiedy liczba codziennych połączeń spadła już tylko do 8 (po 4 w każdym z kierunków). Oficjalnie odcinek **Gierałtowice–Orzesze** został zamknięty dla ruchu pasażerskiego 9 stycznia 1995 roku, a dla ruchu towarowego na początku 2000 roku.



Jeden z ostatnich pociągów na stacji w Ornontowicach

W latach 1995–1997, już po likwidacji ruchu pasażerskiego przez **Ornontowice**, uruchomiono zastępczą komunikację autobusową z **Gliwic** do **Orzesza**. Demontaż trakcji oraz torowiska między posterunkiem odgałęźnym **Chudów** a **Orzeszem** zrealizowano przed 2005 rokiem, a „bezinteresownej” pomocy przy likwidacji infrastruktury kolejowej udzieliłi lokalni „złomiorze”!

ciąg dalszy w kolejnym wydaniu.

Ireneusz Kubicki

Towarzystwo Miłośników Ornontowic