

Jak to u nas z koleją było, część V

Odrębnym tematem jest kolej na potrzeby kopalni **Budryk**, której zakład główny usytuowano w centrum wsi na polach należących niegdyś do **Hegenscheidtów**, a po wojnie do gospodarstwa rolnego przy **szkole rolniczej**. Aby włączyć kopalnię do infrastruktury kolejowej, należało nie tylko ułożyć tor bocznicy od istniejącego szlaku **Gierałtówice–Orzesze**, lecz także, dla zniwelowania różnic w terenie, usypać nasyp nad Potokiem Ornontowickim oraz zbudować wiadukt nad ul. **Zwycięstwa** i dokonać wyburzenia trzech prywatnych domów przy ul. **Słonecznej** kolidujących z trasą toru bocznicy.



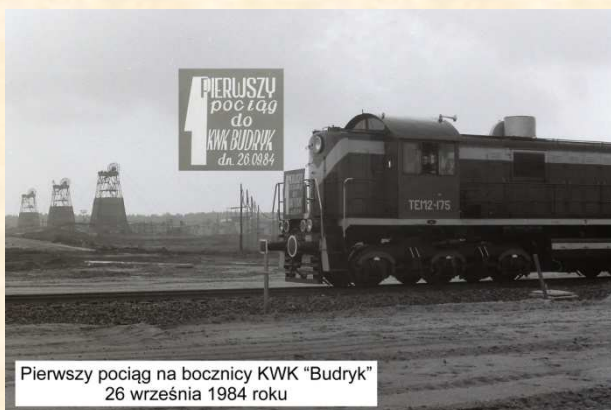
Budowa wiaduktu kolejowego w centrum lutego 1982 roku

Po wykonaniu niezbędnych prac ziemnych i ułożeniu torowiska do przyszłej stacji kopalnianej na szlaku **PKP** zamontowano rozjazd i uruchomiono bocznice 23 marca 1983 roku.



Włączenie rozjazdu na szlaku Gierałtówice-Orzesze dla uruchomienia bocznicy do KWK "Budryk"

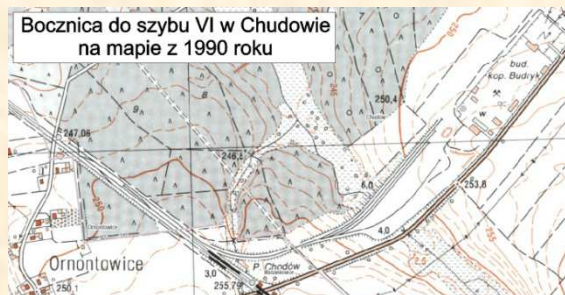
Pierwszy pociąg wjechał oficjalnie na teren kopalni we wrześniu 1984 roku. Później odcinek bocznicy wraz ze stacją zakładową został zelektryfikowany.



Pierwszy pociąg na bocznicy KWK "Budryk" 26 września 1984 roku

W 1985 roku rozpoczęto prace przy budowie kolejnej bocznicy, tym razem do szybu VI kopalni **Budryk**, zlokalizowanego

w **Chudowie**, którą uruchomiono w lipcu 1988 roku. Niestety, dziś nie ma po niej śladu, a materiały na potrzeby szybu VI są wożone wyłącznie transportem samochodowym. Powstała jeszcze jedna linia kolejowa, służąca do wywozu kamienia otrzymanego w procesie oczyszczania węgla. Linia ta przebiega przez **Kolonie Graniczną** i łączy zakład główny kopalni z centralnym składowiskiem odpadów w **Knurowie**.



Na zakończenie tego cyklu należy jeszcze wspomnieć o zatrudnionych w tej branży, czyli kolejarzach, którzy wśród mieszkańców naszej miejscowości stanowili niegdyś niemałą społeczność. Złotymi latami dla pracowników kolei były już czasy pruskie, ale ugruntował je okres międzywojenny, kiedy to za wysokim prestiżem zawodu szły godziwe zarobki. Właśnie w tym czasie budującymi nowe domy byli głównie mieszkańcy zatrudnieni na kolei. Niestety, po II wojnie światowej w już nowym systemie politycznym status zawodu kolejarza stopniowo upadał, przegrywając ekonomicznie nierówną walkę z górnictwem.

Niemałą gratkę zafundowały mieszkańcom **Ornontowic** oraz pasażerom **Koleje Śląskie**, organizując przejazd specjalnego pociągu pasażerskiego na teren kopalni **Budryk**. Ten na swój sposób niezwykły moment nastąpił 23 września 2017 roku i był pierwszym po przeszło 22-letniej przerwie pojawieniem się kolejowej „osobówki” w **Ornontowicach**.



Przejazd pociągu specjalnego 23 września 2017 roku

Chciałbym w tym miejscu szczególnie podziękować **Maksymilianowi Chrobokowi** za wyczerpujące a zarazem niedostępne w żadnych publikacjach informacje dotyczące kolei w **Ornontowicach** oraz **Rudolfowi Cieśli** i **Kamilowi Grzywokowi** za udostępnione fotografie, jak również pozostałym członkom **TMO** za ciekawostki na temat kolei.

Bibliografia:

K. Soida i in., *Dzieje Katowickiego Okręgu Kolejowego*, Katowice 1997.

P. Nadolski, *Z dziejów stacji kolejowej i węzła w Gliwicach*”, „Rocznik Muzeum w Gliwicach” 2014, t. 25, s. 69–114.

Archiwalne rozkłady jazdy pociągów z lat 1879–2001.

Ireneusz Kubicki
Towarzystwo Miłośników Ornontowic