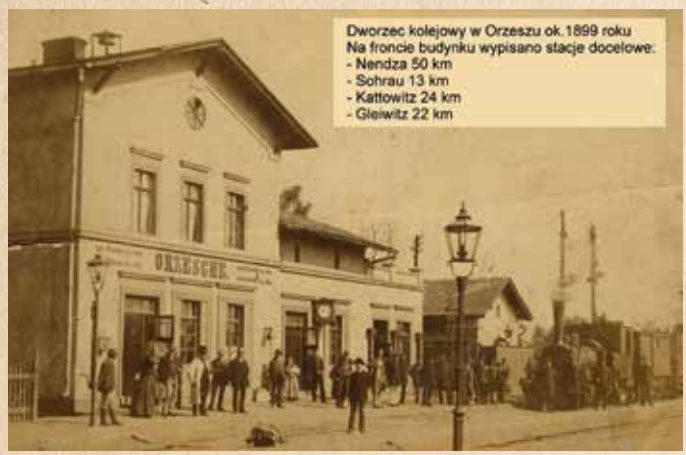
Towarzystwo Miłośników Ornontowic
Zeszyty Historyczne
nr 8/2021 (15)

Jak to u nas z koleją było, część II

Na uruchomionej linii kolejowej **Gliwice–Orzesze** utworzono następujące przystanki (niem. ***Haltepunkt***): **Sosnitza** (**Sośnica**), **Preiswitz-Dorf** (**Przyszowice-wieś**), **Preiswitz** (**Przyszowice**) oraz **Ornontowitz** (**Ornontowice**). Z dniem 1 maja 1905 roku powstał jeszcze jeden i otrzymał nazwę **Chudow** (**Chudów**), mimo że był zlokalizowany w granicach naszej miejscowości. Służył przede wszystkim mieszkającym w północnej części **Ornontowic** oraz w **Chudowie**. Z biegiem czasu przystanek potocznie nazwano ***chudowską budką***.

W 1913 roku zmieniono dotychczasową nazwę stacji **Preiswitz** na **Gieraltowitz (Gierałtowice)** choć była na terenie **Przyszowic**, a nazwę przystanku **Preiswitz-Dorf** znajdującego się w centrum wioski skrócono do **Preiswitz** (dziś **Przyszowice**).



W **Ornontowicach** przy utworzonym przystanku kolejowym, z inicjatywy **Hegenscheidta**, powstała bocznica kolejowa, która stała się „oknem na świat" dla wyrobów z jego fabryczki zlokalizowanej przy folwarku **Grenzhof** (później **Neuhof**), dziś przysiółek **Nowe**, a uruchomionej już w 1884 roku. Do czasu otwarcia linii kolejowej produkty z owej fabryczki były transportowane bezpośrednio do **Gliwic** furmankami, co ze względu na spory ciężar wyrobów z żelaza oraz kiepski stan ówczesnych dróg było bardzo czasochłonne i kosztowne, gdyż wymagało zaangażowania niezbędnej liczby wozów oraz koni. Za sprawą bocznicy odległość koniecznego transportu konnego skróciła się z 20 do 4 km! Na bocznicę dostarczano również wagonem węgiel, który otrzymywali kolejarze oraz pracownicy kopalń w ramach deputatu węglowego, zwłaszcza z tych zakładów zlokalizowanych dalej, jak np. kopalnia **Wujek** w **Katowicach**.

W październiku 1906 roku dotychczasowy przystanek kolejowy w **Ornontowicach** (niem. ***Haltepunkt Ornontowitz***) zmienił swój status na stację kolejową (niem. ***Banhof Ornontowitz***) wraz z oddaniem okazałego budynku dworca, o czym informowała nawet ówczesna prasa.

Nieco później obok dworca powstała ekspedycja kolejowa (niem. ***Güterabfertigungsstelle***) i był to ówczesny odpowiednik dzisiejszych firm kurierskich czy transportowych, pozwalający przesłać większe gabarytowo towary, których nie była w stanie obsłużyć ówczesna poczta. Każdy pociąg osobowy przejeżdżający w tym okresie przez **Ornontowice** zawierał w swoim składzie wagon towarowy, w którym przewożono przesyłki z i do ekspedycji. Było w nim również miejsce na rowery, które przewozili jadący pociągiem pasażerowie, aby po dotarciu do stacji docelowej dojechać jeszcze na miejsce, niekiedy oddalone o kolejne kilometry. Powstał również odrębny budynek (najpierw była to szopa, a po II wojnie światowej stary wagon kolejowy) jako przechowalnia rowerów dla osób korzystających z pociągu a mieszkających dalej. Choć głównymi pasażerami tej stacji byli mieszkańcy **Ornontowic** i **Bujakowa**, to właśnie rowerami dojeżdżano tu aż z... **Paniów, Sośniej Góry** czy **Dębieńska**.

Transport wyrobów z fabryczki poprzez ornontowicką bocznicę zakończył się definitywnie w 1920 roku wraz z zamknięciem zakładu przez właściciela. Dotychczasowych pracowników przeniesiono do zakładu macierzystego w **Gliwicach**, z tym że nie wszystkich, gdyż możliwość dalszego zatrudnienia otrzymali tylko wybrani najlepsi fachowcy, a i tak po 5 latach, aby móc nadal pracować, musieli dokonać wyboru obywatelstwa niemieckiego i zamieszkać po drugiej strony granicy.

Po wydarzeniach z okresu II powstania śląskiego, kiedy to właściciel majątku **Otto Hegenscheidt**, po rozbrojeniu go przez miejscowych powstańców, uniósł się honorem i wyprowadził do swojej drugiej posiadłości w **Jeleniej Górze** (wtedy **Hirsch-berg**), majątek w **Ornontowicach** i **Dębieńsku** ostatecznie przejął jego syn **Klaus Hegenscheidt**. Zmienił się wówczas asortyment towarów przeładowywanych na bocznicy kolejowej. Zamiast łańcuchów był to głównie inwentarz żywy oraz płody rolne z pól należących do majątku, szczególnie buraki cukrowe, na których dostawy **Klaus Hegenscheidt** miał podpisane umowy z cukrowniami.

Wyjątkiem w wywożonej żywności z **Ornontowic** były produkty mleczne, gdyż tych nie dostarczano na ornontowicką bocznicę, lecz od razu na stację w **Orzeszu**. Wczesnym rankiem wszystkie wyroby nabiałowe, m.in. mleko, masło, twaróg czy jajka, przewożone były furmanką na wspomniany dworzec kolejowy w **Orzeszu**. Tam trafiały do specjalnego pociągu tzw. mlecznego, który zbierał nabiał z okolicznych dużych gospodarstw na trasie od **Bzia** przez **Pawłowice**, **Warszowice**, **Baranowice**, **Żory** do **Katowic**. W **Katowicach** firma **Hartwig** transportem konnym rozwoziła wyroby do mleczarń i sklepów detalicznych należących m.in. do **Hegenscheidtów**. Puste bańki po mleku w porze małego ruchu kolejowego odwożono z powrotem tym samym pociągiem mlecznym.

Stan ten przetrwał praktycznie do stycznia 1945 roku, kiedy po przejściu frontu i zajęciu **Śląska** przez **Rosjan** cały ten precyzyjny system dostaw żywności do miast upadł. Wynikało to z prostej przyczyny, dotychczasowi właściciele opuścili majątek, a cały inwentarz żywy oraz zbiory padły łupem armii sowieckiej i nie było po prostu czego eksportować z **Ornontowic**. A później to już przyszły całkiem nowe czasy...

Ciąg dalszy w kolejnym wydaniu

Ireneusz Kubicki
Towarzystwo Miłośników Ornontowic