

Z KART HISTORII
HISTORIA KOPALNICTWA RUD ŻELAZA W PORAJU I OKOLICACH (CZ.I)

W Małopolsce, w obniżeniu Górnej Warty znajduje się obszar ze złożami darniowej rudy żelaza: pokładowej o grubości 11 – 45 cm (zalegającej na głębokości od 80 do 120 m), oraz kulistej, która zalega płyciej (od 4 do 25 m), ma większą zawartość żelaza i nie wymaga sprażania, za to zalega tzw. „gniazdami". Tę rudę wydobywano tu od wieków. Piece do wytopu tych rud, w świętokrzyskim zwane dymarkami, u nas nazywano „żarki". Rudy z gniazd kulistych znajdowały się na terenie pól jastrzębskich po Kamienicę Polską. Kopano tu blisko siebie szyby wydobywcze, cembrowano je drewnianymi klockami, a następnie kopano rudę kilofami. Oderwane płaty wyciągano kołowrotem na powierzchnię, ładowano na furmanki i wieziono do pieca w Kamienicy Polskiej lub we Własnej pod Rudnikiem, także przez granicę na Warcie do kuźnicy braci Macieja i Grzegorza Hybaków w Osinach. Wytopione żelazo przewożono do Olsztyna lub Lelowa.

Praca górnika (nazwa wzięła się od „górek" czyli hałd jakie powstawały przy kopaniu dołów, w których zaczynała się eksploatacja rudy) była ciężka. Wiadro z urobkiem ważyło nawet 150 kilogramów więc trudno je było chociażby przesunąć. Radzono sobie w ten sposób: kładziono połowicę drewna łykiem do góry, na to stawiano wiadro i – wykorzystując łyko jako smar – przesuwano wiadro do szybu. Aby wiadro trzymało się połowicy w jego dnie drążono specjalną wnękę. Kołowrót z czasem zamieniono na kierat ciągnięty przez konia. Szyb był tak zbudowany, że poniżej pokładu rudy znajdował się rząp (rząpiel), w którym gromadziła się woda. Tę wodę wypompowywano na powierzchnię i rowami odprowadzano do Czarki, a Czarką do Warty.

Pod koniec XIX wieku, kiedy rudę kulistą praktycznie wyeksploatowano, sięgnięto po rudę darniową, a to wymagało już zupełnie innych technologii – sprażania. Kopalnie zostały zmechanizowane, a szyby (chodniki) pod ziemią ciągnęły się kilometrami. Najdłuższy zaczynał się na Nowej Wsi i kończył na Szczekaczce pod Poczesną. W tym czasie wydobyciem rudy żelaza zajmowała się tutaj Spółka Akcyjna „Hantke" – właściciela huty w Częstochowie. W celu szybszego transportu wydobytej rudy równolegle z główną linią kolejową wybudowano rampę, a w starorzeczu pobliskiego strumyka usypano skarpę, która pełniła funkcję pochylni. Ułożono wąskie tory aż do sześciu szybów. Po tych torach kursowały wagoniki ciągnięte przez konia. Jednemu koniowi zapinano aż 6 wagoników.

Anegdota: Pracował wówczas szczególnie mądry koń, kasztan. Któregoś dnia, zamiast sześciu wózków doczepiono mu kolejny, siódmy. Przy każdym wózku znajdowały się spinki, które przy doczepianiu wagonika wydawały metaliczny dźwięk. Koń nawet nie próbował ruszyć i dawał opór kopiąc w orczyk. Górnicy zorientowali się wówczas, że kasztanek najwyraźniej… umie liczyć. Postanowili to sprawdzić pchając ostatni wózek tak, aby spinka nie stuknęła. Fortel się udał, bo kasztanek zaciągnął w końcu siedem wagoników do Poraja.

Praca w górnictwie wymagała wciąż więcej koni pociągowych. Powstała wówczas w dzielnicy Wilki stadnina koni. Spółka „Hantke" zatrudniła inżyniera Daniłłowicza na stanowisko dyrektora robót górniczych. Objął on także opiekę nad stadniną koni.

Po powstaniu kolei żelaznej konie zostały zastąpione przez parowozy, zbudowano też dodatkową pochylnię. Piece prażalne zasypywano z góry, a po wyprażeniu rudy wydobywano ją dołem, ładowano na wagoniki, transportowano na rampę, wsypywano na wagony kolejowe i wywożono do hut.

W latach dwudziestych XX wieku kopalnictwem rud żelaza w Polsce zainteresowali się Francuzi. Na tym terenie zbudowali nowe prażaki, na granicy z Osinami. Otwarli też nowe kopalnie, zakłady naprawcze w Borku, a także rozbudowali sieć kolejki wąskotorowej doprowadzając ją do nowych prażaków. Zbudowali także wagę do wagonów kolejowych. Pierwszym wagowym był pan Żuchowski, który nie tylko tu pracował ale nawet zamieszkał w domu specjalnie dla niego zbudowanym. Francuzi planowali zbudowanie jeszcze jednego, nowocześniejszego pieca prażalniczego. Gotowe już plany wykorzystali Niemcy po zajęciu tego terenu w 1939 roku. Przy budowie zatrudnili specjalistę budownictwa przemysłowego, inżyniera Rosikonia z Choronia oraz Pawła Maszczyka z Poraja. W budowie nie uczestniczył żaden Niemiec. Natomiast dyrektorem kopalń został folksdojcz, Rudolf Kamrat. Trzeba w tym miejscu podkreślić, że praca w kopalni była tak ważna, że górnik miał specjalne przywileje. Nie kontrolowano specjalnie jego czasu pracy, dostawał dodatkowy przydział na kartki żywnościowe. Ciekawostką było to, że przydział mięsa dla górnika w Poraju był większy niż Niemca w Berlinie. Biuro kopalń, w którym pracowało 16 osób, znajdowało się w Poraju przy ulicy Piłsudskiego (obecnie dom państwa Krzyczmoników). Niemcy otwarli jeszcze jedną kopalnię – w Przybynowie. Powstała kolejna rampa na ulicy Zielonej. Urobek wożono stąd do prażaków w Sabinowie, bo piece w Poraju nie miały już mocy przerobowej. Rudy wydobywano coraz więcej i trzeba ją było składować. Przy zbiegu ulic Rudzianej i Nowej w Poraju wybudowano więc piramidę z rud przekładanych węglem z kanałami kominowymi. Rozżarzony węgiel sprażał rudę, która pękała z donośnym trzaskiem. Kiedy w 1945 roku czołgi Armii Czerwonej dotarły do Poraja, a czołgiści usłyszeli te trzaski podobne do karabinowych wystrzałów, sami oddali strzały w tym kierunku. Pociski odbiły się wówczas od piramidy i rykoszetem uderzyły w wagę kolejową dozorowaną przez pana Żuchowskiego. Wagowy przeżył tylko dlatego, że akurat wyszedł „za potrzebą". Budynek rozleciał się.

Konrad Maszczyk

(c.d. w następnym numerze Kuriera Porajskiego)