

25 listopada 2011 odbyło się w Gwizdanowie ,już po raz kolejny, spotkanie kolejarzy. Wzięły w nim udział kolejarские rodziny z tej miejscowości oraz okolic. Wśród zainteresowanych tematyką kolejnictwa osób byli przedstawiciele władz samorządowych: Wójt Gminy p. Władysław Bigus, dyrektor Centrum Kultury w Rudnej a zarazem radny powiatowy p. Bernard Langner, wiceprzewodniczący Rady Gminy Rudna p. Zdzisław Szymański, przewodnicząca Komisji Oświaty, Kultury, Sportu i Turystyki p. Danuta Adamska

oraz sołtys wsi p. Michał Kościelniak. Do spotkania doszło dzięki zaangażowaniu wielu osób. P. Adam Zarzycki, przewodniczący Akcji Katolickiej z Gwizdanowa, jednocześnie czynny zawodowo kolejarz, zadbał o oprawę całości. Ksiądz Kazimierz Korab celebrował mszę świętą w kościele pw. św. Urszuli w Gwizdanowie, a homilię poświęcił tutejszemu środowisku kolejarzskiemu. Jednakże głównym punktem programu była prelekcja p. Zbigniewa Kletowskiego, która odbyła się w świetlicy wiejskiej, wypełnionej po brzegi. P. Kletowski był gościem honorowym spotkania. Jako syn kolejarza osiadłego w Gwizdanowie w 1947r. posiada on bogatą wiedzę nt. powojennego rozwoju kolejnictwa na terenie gminy. Jego wystąpienie, połączone z pokazem zdjęć, dokumentów urzędowych i innych pamiątek osobistych, wzbudzało wśród zgromadzonych niezwykle zainteresowanie. P. Kletowski to światowej sławy fizyk, do niedawna pracownik Instytutu Niskich Temperatur i Badań Strukturalnych PAN we Wrocławiu, jednocześnie nadal mocno związany jest ze swoją rodzinną miejscowością i gminą. P. Danuta Adamska wyjaśniła zebranym, że pełny tekst wspomnień p. Kletowskiego pt." Kolejarze pionierami państwowości polskiej w naszej gminie" będzie można przeczytać w książce, która wkrótce się ukáže. Powstała ona w wyniku konkursu , ogłoszonego w 2009r. przez Towarzystwo Przyjaciół Rudnej, którego celem było zachęcenie ludzi do spisania wspomnień dotyczących powojennego okresu. Powyższa publikacja nosi tytuł : "Zapomnieć nam nie czas. Pamiątniki i wspomnienia osadników z terenów Gminuy Rudna" i została wydana dzięki środkom finansowym władz samorządowych.

Danuta Adamska

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych
w Lublinie

Biuro Personalne

ważny za okazaniem dowodu tożsamości osoby z fotografią, lub innego dowodu na podstawie którego, możnaby ustalić tożsamość osoby.-

ROZKAZ DELEGACJI Nr.....

Nazwisko i imię ..Siekiera.. Kładyszew.....
Stanowisko (czynności) służbowe ..dyżurny ruchu.....
Grupa uposażenia (k.t. płacy) ..10.....
Jednostka służbowa ..Stacja Łaski kół.....

Deleguje się na podstawie zarządzenia M.K. od dnia 17 maja 1945

1945 r. do dyspozycji Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Wrocławiu z czasową siedzibą w Kluczborgu, gdzie winien się zgłosić natychmiast, celem otrzymania przydziału służbowego.-

Rozkaz niniejszy uprawnia do jednorazowego przejazdu koleją z Ł. St. Lublin.....
do Kluczborga.-

Władze wojskowe i cywilne proszone są o okazanie delegowanemu jaknajdalej idącej pomocy.-



L u b l i n, dnia 16 maja 1945r.

Przewodnik
Naczelnik Oddziału
Ruchowo-Handlowego

Takie rozkazy - delegacje przenosiły praktycznie z dnia na dzień setki kolejarzy z terenów wschodniej i centralnej Polski na Ziemię Zachodnie i Północne.

Fotokopia L. Siekiera.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych we Wrocławiu №. P. W. 4873/45 ZASWIADCZENIE Okazicielowi niniejszego ob. <i>Siekiera</i> <i>Władysław</i> zatrudnionemu w charakterze <i>dyżurny</i> <i> ruchu</i> na <i>stacji Lubin</i> zezwala się na pobyt, swobodne poszczynanie się i prze- jazdy służbowe liniami kolejowymi w pociągach obo- rowych, towarowych wagonach, służbowych, parowo- zach, w obrębie <i>do Rynisz</i> celem wykonywania powierzonych mu obowiązków służbowych dla zabezpieczenia ruchu pociągów. Władze wojskowe, administracyjne i Ochrona Kolei uprasza się o udzielenie pomocy w wykonywaniu powie- rzonych mu czynności służbowych. Ważne do dnia <i>31 października</i> 1945 r. <i>Wrocław</i>, dnia <i>12/III</i> 1945 r. Za Dyrektora Kolei Naczelnik Biura Personalnego Druckarnia Miejska m. Wrocławia 7000 6 45	Окр. Управление Жел. дорог Бреслау №. П. Ж. 4873 1945 г. УДОСТОВЕРЕНИЕ Предъявителю сего гр. <i>Секера</i> <i>Владислав</i> работавшему и качеству <i>дижурный по</i> <i>станции</i> на <i>станции Любин</i> разрешается на проездные, свободное движение и служебных поездок поездами пассажирскими, тона- риями, служебными вагонами и перевозками в округе <i>службы Доминиус Лигише</i> для выполнения порученных ему служебных обяза- ностей по обеспечению движения поездов. Все военные власти и административные, а также Охрану Железных дорог просим оказывать помощь и содействие при исполнении служебных обязанностей. Действительно по <i>31 октября</i> 1945 г. <i>Бреслау</i>, дня <i>12/III</i> 1945 г. Инж. Отдела Кадров
---	--

Wypisane po polsku i rosyjsku zaświadczenie zezwalające na przemieszczanie się w obrębie miejsca zamieszkania na Ziemiach Zachodnich.

Fotokopia L. Siekiera.



Przełom lat 1940/50. Dyżurni ruchu na moście w Gwizdanowie, zdjęcie robione z pomostu nastawni dysponującej.

Stoją: Pan Zgódka, W. Kletowski, NN i B. Popadiuk – późniejszy długoletni zawiadowca stacji.

Fot. R. Markiewicz.



Rok 1948 peron na stacji Rudna - Gwizdanów. Z okna wagonu klasy 3 wygląda autor niniejszych wspomnień w czapce dyżurnego ruchu (do zdjęcia nałożył mi ją ojciec mający wtedy służbę jako dyżurny ruchu). Stojący kolejarz to długoletni bileter –Pan Stasiuk.

Fot. R. Markiewicz.



Stacja w zimowej szacie – lata sześćdziesiąte.

Fot. Z. Kletowski



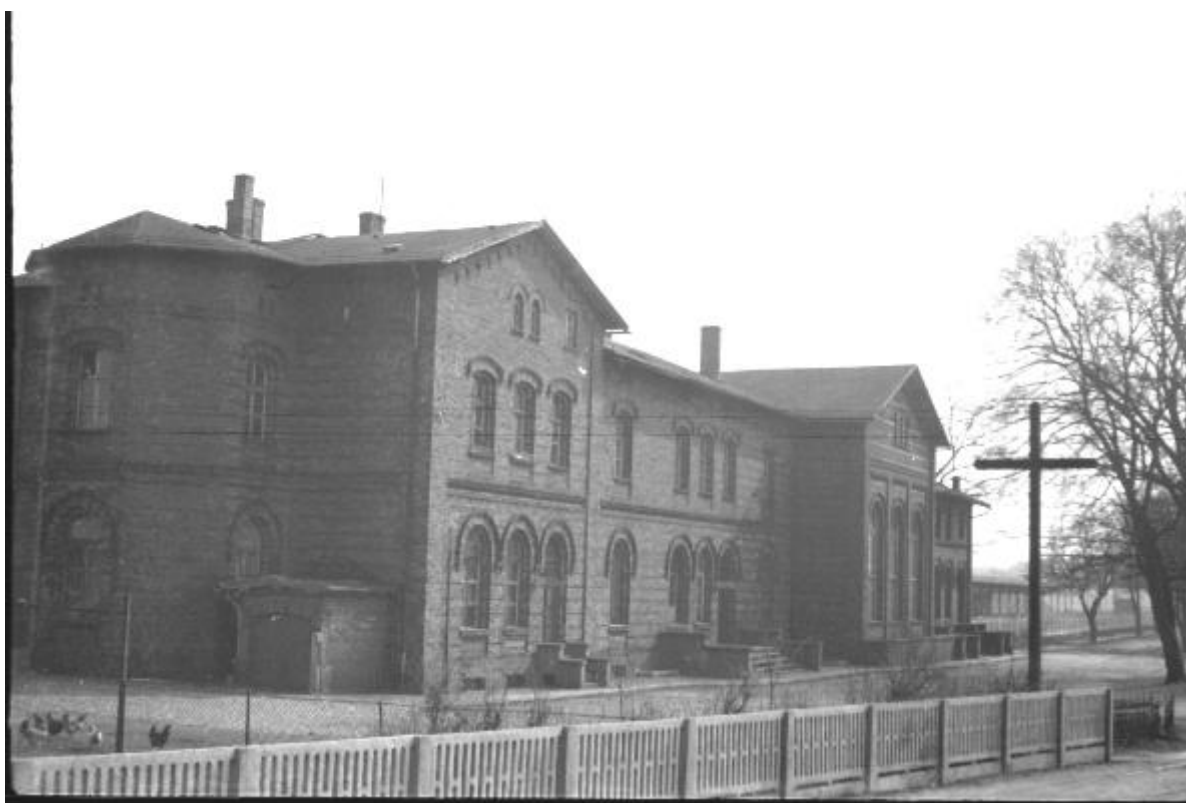
Pociąg wjeżdżający na stację od strony Głogowa.

Fot. Z. Kletowski.



Widok ogólny stacji od strony torów.

Fot. Z. Kletowski



Widok budynku stacyjnego od strony drogi. Widoczny jest krzyż ustawiony przez kolejarzy w drugiej połowie lat 40 -tych dla upamiętnienia przejęcia pełnej kontroli nad stacją.

Fot. Z. Kletowski.



Rok 1960, coroczny mecz między reprezentacją gminy Rudna i reprezentacją kolejarzy z Gwizdanowa. Na zdjęciu bramkarz drużyny z Rudnej broni rzut karny, z tyłu akcję obserwuje obrońca - Pan Pełechaty ówczesny weterynarz.

Fot. Z. Kletowski



W bramce kolejarzy stał zawsze niezawodny Tadeusz Małkiewicz.

Fot. Z. Kletowski.



Dynamiczna akcja na polu karnym kolejarzy.

Fot. Z. Kletowski



Nastawnia południowa (dysponująca),. Na drugim planie most drogowy.

Fot. Z. Kletowski.



Ojciec autora W. Kletowski jako dyżurny ruchu peronowy przyjmuje pociąg, rok 1959.

Fot. Z. Kletowski.



Żołnierze rosyjscy z transportu wojskowego podczas chwilowego postoju na stacji. Żołnierz trzymający pistolet to oficer, który z wykształcenia był aktorem filmowym.

Fot. Z. Kletowski.



Pociąg czekający na odjazd do Legnicy. Rok 1975.

Fot. Z. Kletowski.



Widok na tory stacyjne w kierunku północnym. Rok 1975.

Fot. Z. Kletowski.



Parowóz czerpiący wodę z żurawia wodnego. Rok 1983.

Fot. Z. Kletowski.



Lokomotywa spalinowa prowadząca pociąg towarowy, lata 70 – te.

Fot. Z. Kletowski.



Kolejarze - pionierzy odchodzący na emeryturę, rok 1972. Siedzą od lewej Panowie: Wojtyczka, Chwiłkowski, NN, Zgrajewski, Pani Wojtyczkova i Pan Kletowski.

Fot. NN

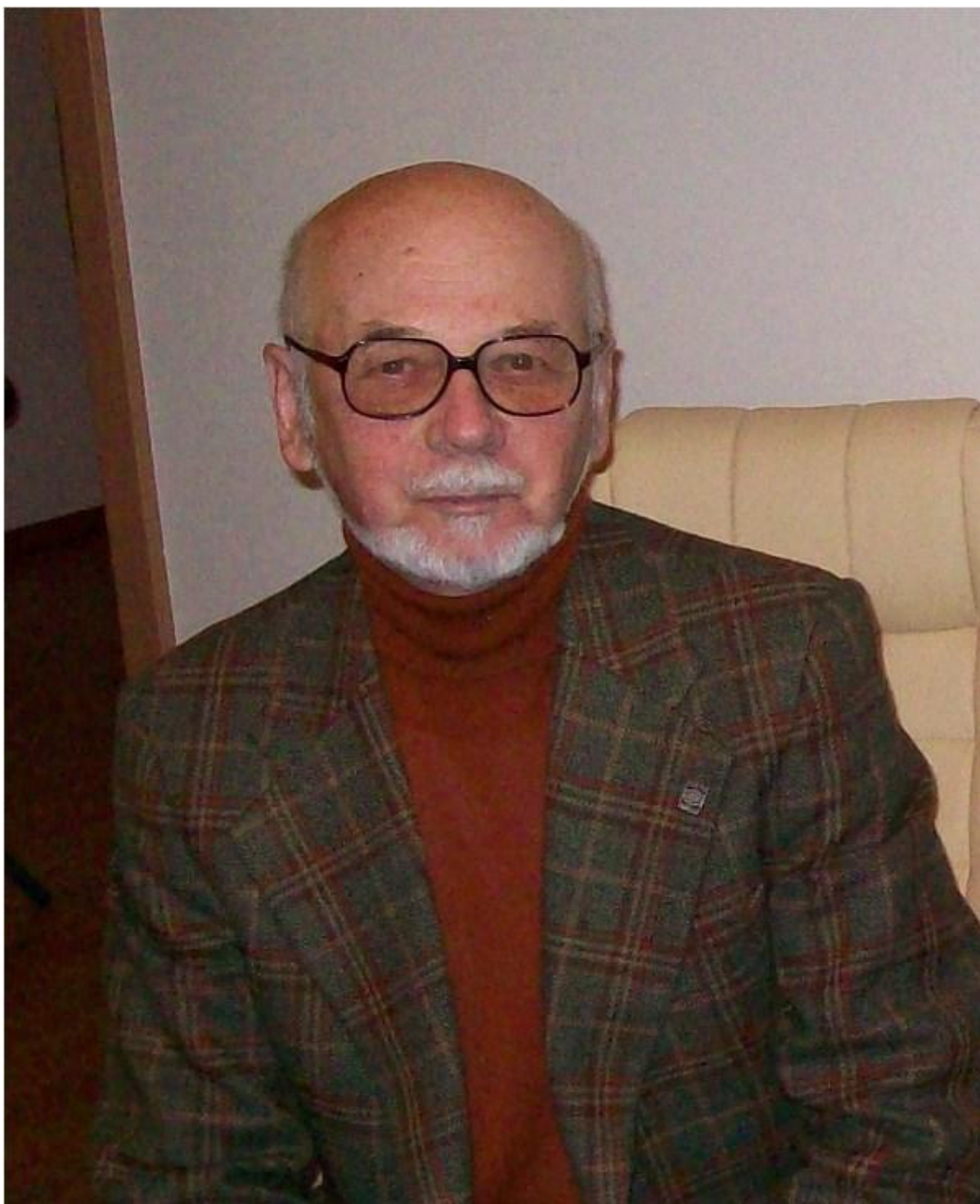


Takie szwajcarskie zegarki otrzymywali dyżurni ruchu w prezencie od PKP

Notka biograficzna

Zbigniew Kletowski pochodzi z powiatu krasnostawskiego na Lubelszczyźnie. Od 1947 roku mieszkał w Gwizdanowie. Jego rodzice byli kolejarzami, przy czym ojciec był w pierwszej grupie kolejarzy – pionierów przybyłych na stację Rudna - Gwizdanów w 1945r.

Po ukończeniu Szkoły Podstawowej w Rudnej i Liceum Ogólnokształcącego w Lubinie studiował fizykę na Uniwersytecie Wrocławskim. Studia ukończył ze stopniem magistra w 1966r. Specjalizował się w fizyce niskich temperatur uzyskując kolejne stopnie naukowe: doktora i doktora habilitowanego. Pracę naukowo – badawczą prowadził w kraju i na kilku zagranicznych uniwersytetach: w Amsterdamie, Kolonii, Wiedniu, Paryżu i Osace. Obecnie jest emerytowanym profesorem Instytutu Niskich Temperatur i Badań Strukturalnych PAN we Wrocławiu. Ma żonę Olgę i dwie córki Annę i Zuzannę. Jego hobby to: fotografia, muzyka klasyczna, wędrówki górskie i narciarstwo.



Kolejarze - pionierami państwowości polskiej w naszej gminie.

(wspomnienia Zbigniewa Kletowskiego, syna dyżurnego ruchu ze stacji Rudna Gwizdanów, obecnie emerytowanego profesora fizyki we Wrocławiu)

Rodzina nasza pochodzi z Zamojszczyzny, gdzie tato pracował w latach okupacji jako dyżurny ruchu. Po zakończeniu działań wojennych i włączeniu, po Konferencji Poczdamskiej, Ziemi Zachodnich i Północnych do Polski wielu kolejarzy ze wschodnich terenów zostało przeniesionych służbowo na, będące ciągle jeszcze pod kontrolą Armii Czerwonej, Ziemię Zachodnią aby zorganizować i rozwijać tam sieć Polskich Kolei Państwowych. Ojciec otrzymał polecenie wyjazdu chyba w drugiej połowie 1945 roku. Po przybyciu na Dolny Śląsk został skierowany do służby na stacji w Gwizdanowie. Dla nas, mieszkańców Lubelszczyzny, jak i dla wszystkich innych mieszkańców wschodniej Polski, przeprowadzka na wrocie dotąd tereny niedawnej Trzeciej Rzeszy, które miały teraz należeć do Polski, związana była z olbrzymim niepokojem o własne bezpieczeństwo i najbliższą przyszłość. Sytuacja polityczna w Europie była bowiem niestabilna, a międzynarodowy status tych ziem niepewny. I chociaż

wtedy nazywanie pierwszych Polaków na tych ziemiach „pionierami polskości” było może nieco na wyrost, to teraz, patrząc z perspektywy obecnego pokolenia - żyjącego w unormowanej politycznie i prawnie rzeczywistości - taka nazwa moim zdaniem jest nie tylko jak najbardziej usprawiedliwiona, ale jest wręcz powinnością w stosunku do ludzi którzy odeszli już do historii, a którzy budowali tutaj po wojnie zręby polskiej państwowości.

Z opowiadań ojca pamiętam, że gdy przybył on w pierwszej grupie kolejarzy do Gwizdanowa nie było tutaj jeszcze ludności polskiej. Administracja polska dopiero się organizowała, a krajobraz wyglądał jak po bitwie. Wszędzie wiele było zniszczonego sprzętu wojskowego, samochodów i dział. Bez trudu można było znaleźć karabin lub pistolet, zaś amunicji było zatrzęsienie. W lasach leżały jeszcze trupy żołnierzy. Dlatego ze względu na bezpieczeństwo kolejarze zamieszkali głównie w budynku stacyjnym lub w jego pobliżu. W wiosce mieszkało jeszcze trochę rodzin niemieckich, które wysiedlono w 1946 roku. Pełną i wyłączną kontrolę nad ruchem pociągów sprawowali Rosjanie.

Gdy na stacji była już dostatecznie duża liczba polskich kolejarzy przejęli oni od Rosjan obowiązki służbowe. Okazało się wtedy, że kierowanie ruchem pociągów przez Polaków zaczęło prowadzić do ostrych konfliktów dyżurnych ruchu z rosyjskimi dowódcami pociągów wojskowych i towarowych wywożących masowo łupy wojenne na wschód. Rosjanie usiłowali wymóc na Polakach wygodny dla siebie ruch pociągów nie zwracając uwagi na sprawy bezpieczeństwa i rozkładu jazdy. Problemem byli również włączający się żołnierze rosyjscy, którzy uważali, że wszystko dookoła nich jest dobrem zdobycznym i dlatego obrona przez kolejarzy swojej skromnej własności np. roweru czy zegarka była często grą o własne życie. Przed takimi aktami przemocy broniono się przez działanie w grupie i posiadanie własnej broni – co było istotne zwłaszcza w nocy. Natomiast w sytuacjach krytycznych, kiedy to radziecki dowódca wyciągał pistolet, repetował i kierował w stronę dyżurnego ruchu z żądaniem natychmiastowej wolnej drogi dla jego transportu, zbawiennym było chwycenie za telefon i udawanie, że powiadamia się o tym fakcie marszałka Rokossowskiego, którego żołnierze rosyjscy panicznie się bali. Rokossowski miał wówczas swoją kwaterę w pobliskiej Legnicy, co bardzo uprawdopodobniało fakt takiej rozmowy i prawie zawsze odnosiło pożądany skutek. We wspomnieniach ojca pierwsze dwa powojenne lata służby były najbardziej niebezpieczne ze względu na wspomniane konflikty z Rosjanami, agresywnych szabrowników, brak kontaktu z rodzinami, trudności aprowizacyjne oraz niedostatek opału zimą. Stosunkowo najprościej radzono sobie z brakiem opału - po prostu rąbano na opał drewniane wyposażenie poniemieckich domów. Fakt przejścia przez Polaków kontroli nad stacją Rudna–Gwizdanów został przez kolejarzy uwieczniony przez ustawienie dużego drewnianego krzyża koło budynku stacyjnego. Otoczenie tego krzyża, zawsze obficie ukwiecone, było przez lata doglądane przez żony kolejarzy ze stacji.

W nowej, powojennej rzeczywistości niemiecka, duża, głównie towarowa stacja kolejowa „Raudten Queissen” otrzymała polską nazwę Rudna-Gwizdanów i stała się ważną stacją węzłową koordynującą ruch pociągów najpierw wojskowych i towarowych, a później również osobowych w kierunkach: przez Głogów do Zielonej Góry, przez Ścinawę do Wrocławia, przez Lubin do Legnicy oraz na krótkiej linii do Polkowic. Stopniowe zmniejszanie obecności Rosjan oraz wysiedlenie Niemców zwiększyło bezpieczeństwo Polaków na tyle, że możliwym stało się sprowadzenie rodzin oraz repatriantów ze wschodnich terenów Polski. Mama razem za mną przyjechała do ojca wiosną 1947 roku i zamieszkaliśmy razem w budynku stacyjnym. Ja miałem wówczas 3 lata i jak to zawsze podkreślali rodzice byłem pierwszym polskim dzieckiem w Gwizdanowie. Wkrótce po nas zaczęli przybywać do Gwizdanowa pierwsi repatrianci, którymi byli Polacy „zza Buga” oraz Łemkowie przesiedlani w ramach operacji „Wisła”.

Budynki i urzędy stacyjne przeszły przez działania wojenne praktycznie bez większych zniszczeń mimo tego, że przez naszą gminę przechodziła ofensywa w lutym 1945r. Spaleniu uległy jedynie dwa duże bloki mieszkalne, z których jeden rozebrano w latach 50-tych z przeznaczeniem odzyskanych cegieł na odbudowę Warszawy, a drugi znajdujący się obok nastawni południowej został na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych odbudowany i zasiedlony. Lekko uszkodzony budynek piekarni, z dużym piecem piekarniczym, znajdujący się naprzeciwko tego bloku również rozebrano na cegły w ramach akcji „Cały naród buduje swoją stolicę”. Stacja, oprócz dużego budynku głównego posiadała dwie nastawnie: północną i południową, a także niezbędne zaplecze do obsługi parowozów. W skład tego zaplecza wchodziła parowozownia z dużymi składami na węgiel, dwie obrotnice parowozów – jedna obok parowozowni, druga po południowej stronie budynku stacyjnego (zdemontowana w latach pięćdziesiątych) oraz dwa żurawie do napełniania parowozów wodą, zasilane ze stacyjnej wieży ciśnień. Ciekawostką jest fakt, że do napełniania tej wieży w pierwszych latach po wojnie używano zainstalowanej tam maszyny parowej, której bardzo efektownej pracy z sapaniem, stękanieniem i buchaniem parą, my dzieciaki mogliśmy się przypatrywać bez końca. Maszyna ta w połowie lat pięćdziesiątych została zastąpiona silnikiem elektrycznym. Stacja posiadała również: zakład utrzymania szlaków kolejowych (tzw. Odcinek Drogowy), stolarnię, kuźnię, ambulatorium lekarskie, a w późniejszym okresie również Odcinek

Zabezpieczenia Ruchu i łączności. W budynku stacyjnym oprócz pomieszczeń służbowych i kilku mieszkań kolejarzy, znajdowały się dwie olbrzymie sale, z których jedna była stale zamknięta, a druga (dawna sala restauracyjna) była używana jako poczekalnia. Obok niej był bufet funkcjonujący do połowy lat pięćdziesiątych serwujący m.in. piwo beczkowe. Niewielka grupa kolejarzy przybyłych w roku 1945 obsada stacji szybko się zwiększała i doszła na przełomie lat 1960/70 do stanu około 150 osób. W tym okresie PKP były chyba największym pracodawcą w gminie. Na stacji Rudna – Gwizdanów pracowali wtedy nie tylko mieszkańcy Gwizdanowa, ale również Rudnej, Wysokiej i Gawronów, a dodatkowo dojeżdżali jeszcze kolejarze z Chełmka Wołowskiego i Ścinawy. Przez stację przejeżdżało grubo ponad sto pociągów na dobę. Głównie towarowych, wiozących węgiel do Szczecina. W drodze powrotnej jechały puste, a w późniejszym okresie wiozły szwedzką rudę żelaza do śląskich hut. Dużo było również pociągów osobowych, przeważnie lokalnych, choć kilka na dobę było relacji Szczecin – Kraków. W pewnym okresie jeden z tych pociągów kursował na trasie Szczecin - Przemysł.

W pierwszych latach po wojnie kolejarze cieszyli się dość dużym prestiżem społecznym, na który rzutowała prawdopodobnie pozycja kolejarzy w Polsce przedwojennej. Niestety z biegiem czasu zawód kolejarza ulegał szybkiej deprecjacji i pauperyzacji. Jednak w czasach o których wspominam na kolei panowała dyscyplina i jako taki porządek. Przykładowo, nie do pomyslenia byłoby pójście na służbę po cywilnemu a nie w mundurze kolejarskim. Pamiętam z opowiadań ojca, że na przełomie lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych nowo powołany naczelnik DOKP (Dolnośląskich Okręgowych Kolei Państwowych) zorganizował we Wrocławiu odprawę wszystkich zawiadowców stacji. Na tę odprawę kilku z nich przyjechało po cywilnemu. Wszyscy oni zostali natychmiast zwolnieni ze służby.

Ówczesne wyposażenie techniczne stacji było jak na dzisiejsze warunki prymitywne. Do lat pięćdziesiątych nie było jeszcze zainstalowanych systemów bezpiecznego ruchu pociągów tj. istniała ewentualność dopuszczenia do jazdy dwu pociągów po jednym torze. Do dokumentacji korespondencji z sąsiednimi stacjami i dyspozytorem używano aparatów Morse' a z zapisem korespondencji na taśmie papierowej. Trzy aparaty Morse' a były zainstalowane na nastawni południowej (dysponującej) i dlatego każdy pracujący tam dyżurny ruchu musiał biegle czytać i pisać w tym alfabecie. Do oświetlania latarni na rozjazdach i semaforach używano lamp naftowych, a do obowiązków nastawniczego, oprócz przekładania zwrotnic należała codzienna obsługa kilkudziesięciu takich lamp oraz uzupełnianie w nich nafty. Przekładanie zwrotnic i podnoszenie semaforów odbywało się poprzez system dźwigni i cięgien linowo - drutowych. Przełożenie niektórych zwrotnic, a zwłaszcza podniesienie semaforów wjazdowych znajdujących się o kilkadziesiąt metrów od nastawni wymagało sporej siły fizycznej. Stacja była oświetlona stosunkowo dobrze lampami elektrycznymi, lecz jako osobistych latarek do przekazywania sygnałów używano wyłącznie lamp karbidowych, w których źródłem światła był kapryśny płomyk palącego się acetyleny, powstałego z połączenia karbidu i wody. Dla nas - chłopaków, uzyskany od kolejarzy różnymi drogami, karbid był cennym materiałem do wielu eksperymentów wybuchowych będących wówczas naszą codzienną zabawą, zwłaszcza, że wszędzie dookoła leżało mnóstwo amunicji karabinowej i artyleryjskiej z której mogliśmy wydłubywać do woli materiał wybuchowy. Niestety nie dla wszystkich z nas te eksperymenty skończyły się szczęśliwie...

Kilkanaście razy do roku przez naszą stację przejeżdżały pociągi z transportami wojskowymi, przeważnie rosyjskimi. Prawie zawsze było w nich dużo czołgów, które nas, chłopaków fascynowały swoją potęgą. Jeżeli pociągi te stawały na stacji to podchodziliśmy do nich aby pooglądać uzbrojenie i porozmawiać z żołnierzami, którzy byli zwykle przyjaźnie do nas nastawieni. Myślę, że nasza nauczycielka, Pani Trojanowska, wpajająca nam od piątej klasy szkoły podstawowej podstawy języka rosyjskiego, byłaby dumna gdyby usłyszała nasze „rozgawory z Roskami”. Jesienią Rosjanie przyjeżdżali na manewry. Były to przeważnie dwa pociągi pełne czołgów i innego sprzętu zmechanizowanego. Rozładowywali się na rampie stacyjnej i potem jadąc w olbrzymim huku i dymie polną drogą na Brodów, zapadali na miesiąc w lasy gdzieś koło Chobieni by po upływie tego czasu ładować się z powrotem na wagony. Pamiętam, pewnego razu, gdy kręciłem się między żołnierzami obserwując rozładunek sprzętu, chciałem się przed Rosjanami popisać swoją odwagą i znajomością ich języka. Omawialiśmy wtedy w szkole czytanek, z nowym rosyjskim słówkiem „zahwatcziki”. W czytance było ono użyte oczywiście w stosunku do Niemców jako do zaborców i okupantów, natomiast ja powiedziałem to słowo głośno i wyraźnie – tak jak uczyła nas Pani Trojanowska - do przechodzącego obok mnie rosyjskiego żołnierza. Ten najpierw zdurniał, a potem podszedł do mnie i tak na mnie popatrzył ..., że czym prędzej wziąłem nogi za pas i już się więcej tam nie pokazałem.

Ponieważ kolej była w tych czasach praktycznie jedynym środkiem transportu zarówno towarowego jak i osobowego (towarowego transportu samochodowego praktycznie nie było, PKS jeszcze w gminie nie funkcjonował, a prywatnych samochodów lub motocykli było niewiele), więc siłą rzeczy właśnie na stacji

kolejowej koncentrowała się duża część życia społecznego gminy. Stąd mieszkańcy udawali się na zakupy bądź jarmarki do Ścinawy, Głogowa, Lubina i Legnicy. Dzieci jeździły do szkoły w Rudnej, a później, już jako młodzież, do szkół średnich w Lubinie, Legnicy i Głogowie. Okoliczne PGR-y i kółka rolnicze ładowały i rozładowywały wagony ze zbożem, ziemniakami, burakami i nawozami sztucznymi. Leśnictwo z Rudnej ładowało tutaj bardzo duże ilości pozyskanego drewna. Natomiast wczesną jesienią zawsze wzbudzał podniecenie przybyły wagon z węglem. Węgla zwykle na składzie nie było i można go było dostać na kwit (kupić to za dużo powiedziane) tylko wtedy gdy przybył ten wagon! A wiadomo, że jak już jest węgiel w piwnicy to znaczy, że będzie jako tako ciepło w zimie. Dlatego jak tylko pocztą pantoflową dowiedziano się o przybyłym węglu, ludzie zaczynali się gromadzić przy tym wagonie i węgiel był na miejscu na torach ręcznie rozładowywany i rozważany.

O każdej porze dnia na stacji, oprócz kilkunastu kolejarzy na służbie: zawiadowcy, dyżurnego ruchu, kasjera biletowego, dwu kasjerów towarowo-bagażowych, dwu przetokowych, robotnika stacyjnego, telefonistki, biletera oraz drużyn konduktorskich ze stojących na stacji pociągów, kręciło się kilka osób załatwiających przesyłki towarowe, kilkanaście osób oczekiwało na odjazd, zaś innych kilkanaście przyjeżdżało. Na przyjeżdżających, mieszkających w okolicznych wioskach podróżnych, zwykle oczekiwały już na stacji furmanki. Bardzo lubiliśmy się kręcić między nimi obserwując z bliska konie – niekiedy z młodymi żrebakami. Obrazu stacji dopełniało siedem rodzin kolejarskich mieszkających wówczas w budynku stacyjnym, posiadających szesnaścioro dzieci, które bawiły się przy stacji. Jakże różny był to obraz od tego który zastajemy dzisiaj odwiedzając stację kolejową w Gwizdanowie. Obraz stacji pustej, zaniedbanej - jakby wymarłej, unaocznia nam całą zapaść polskich kolei.

Na zakończenie chciałbym wspomnieć o tym jak kolejarze spędzali czas wolny od pracy. Pracowano zwykle w systemie 12/24 a więc 12 godzin służby i 24 godziny wolnego. Każda rodzina miała mały ogródek do uprawy warzyw oraz komórkę w której trzymano zwykle kury, świnie i kozę. W połowie lat pięćdziesiątych rodziny kolejarskie otrzymały dodatkowo w dzierżawę od gminy po 12 arów ziemi ornej do własnego użytku. Plody uzyskane z ogródka, chlewika i tego splechotka ziemi stanowiły podstawę do przeżycia zimy dla stosunkowo dużych kolejarskich rodzin w których zarobkowo pracowała tylko jedna osoba.

Do połowy lat pięćdziesiątych kolejarze organizowali zwykle wiosną majówkę na wolnym powietrzu. Zabawa odbywała się na skraju brzozowego lasu w miejscu wejścia do dzisiejszej świetlicy gminnej. Montowano kolorowe oświetlenie i drewniany podest do tańca. W innym czasie w tym miejscu grano w siatkówkę. Przez kilka lat kolejarze organizowali również zabawy sylwestrowe. Były to zabawy z prawdziwą orkiestrą w sali na pierwszym piętrze domu tuż obok obecnego sklepu. Niestety częste bójki w czasie tych zabaw spowodowały, że gmina i milicja zabroniły ich kontynuacji. Raz do roku przyjeżdżał na stację wagon będący ruchomą salą kinową. Stał u nas dwa lub trzy dni i wtedy można był oglądać w nim za darmo pierwszy polski film fabularny „Zakazane piosenki” oraz rosyjskie rysunkowe filmy dla dzieci np. „Koń garbusek”.

Do tradycji należał również coroczny mecz piłkarski między Rudną a Gwizdanowem. Ze strony Gwizdanowa była to zawsze reprezentacja kolejarzy, a ze strony Rudnej w pierwszym meczu udział brała drużyna LZS Rudna. Po sromotnej przegranej Gwizdanowa 11 do 0 i wniesionych przez kolejarzy protestach odnośnie wieku i wykształcenia zawodników, w następnych latach ze strony Rudnej w meczu brała już udział reprezentacja pracowników gminy. Teraz siły były mniej więcej wyrównane, a gra zwykle toczyła się o beczkę piwa, którą po zakończonym meczu zgodnie razem wypijano. Jesienią, powszechnie zbierano grzyby i jagody, jeżdżono na ryby do Orska, słuchano radia, a co odważniejsi nawet Radia Wolna Europa, wieczorami zaś rozmawiano o polityce. Aż któregoś dnia w nieużywanej poczekalni budynku stacyjnego pojawił się wielki aparat telewizyjny marki „Belweder” z malutkim 14 calowym ekranem, na którym można było oglądać jeden czarno – biały program emitowany z Katowic. I od tamtego czasu, my dzieciaki zaczęliśmy czekać w tej sali na filmy z Myszką Miki, a później, razem z dorosłymi, na film „Znak Zorro” i na teatr sensacji „Kobra”. W ten to sposób trafiły do Gwizdanowa najnowocześniejsze media które sprawiły, że dla nas wszystkich wolny czas stał się pojęciem względnym. Jednak to, to już zupełnie inna i nowa historia.