

MARIAN ZIĘBA

ur. 1936; Lublin



Miejsce i czas wydarzeń	Lublin, PRL
Słowa kluczowe	Lublin ; PRL ; codzienność PRL ; warunki życia ; harcerstwo ; szkoła na ulicy Lipowej ; tajne harcerstwo ; Okupny, Stefan ; szkoła budowlana ; szkoła drogowa ; nauczyciele ze szkoły ; pan Jankowski ; pan Żurek ; pani Stopniewicz ; sport w szkole ; sport lubelski ; szkolne drużyny ; szkolne drużyny hokejowe ; lodowisko na ulicy Okopowej ; Klub Sportowy Lublinianka ; zawodnicy Lublinianki ; kolarstwo ; Królak, Stanisław ; Trochanowski, Andrzej ; Smalec, Mieczysław ; aresztowanie harcerzy z Trawnik ; aresztowania ; rewizje ; budowa mostów i wiaduktów w Lublinie ; powódź w Lublinie ; powołanie do wojska ; układ komunikacyjny Lublina ; klub "Dromaderów" ; klub "Koliba" ; praca w PKS-ie ; praca w MPK ; Szyptowski, Eugeniusz ; zajezdnia MPK ; Helenów ; praca w Algierii ; port lotniczy w Świdniku ; lekka kolej miejska ; szybka kolej miejska ; warianty układu komunikacyjnego Lublina

Marian Zięba - całość relacji świadka historii

1. Życie codzienne po zakończeniu wojny

Gdy skończyła się wojna, to ja miałem osiem lat. Chowałem się na ulicy. Po prostu z mieszkania wyrzucili nas Niemcy. I mieliśmy maleńki pokoik zastępczy. Bez światła, bez wody. Nawet bez kuchni. W związku z tym, moje życie przebiegło głównie – jak to się mówiło wtedy – na dworze. Do domu chodziłem, jak mama wołała na jedzenie lub też, jeżeli nagonili do odrabiania lekcji, bo na podwórku było bardzo ciekawie. Były najróżniejsze gry, zabawy. Było życie grupowe. Skończyła się wojna. Wszyscy zabrali się bardzo energicznie – to był można powiedzieć, wybuch taki – z entuzjazmem, do naprawiania szkód powojennych. To było i na Środkowej widać też, dlatego, że jedną z pierwszych czynności, to była wymiana dachu. Dach był z eternitu. Był bardzo potłuczony, bo jak strzelały działa, te przeciwlotnicze, to spadały odłamki. Oczywiście, trzeba było się chować, ale dachy się nie chowały. W związku z tym, dachy, generalnie mówiąc, były wszędzie podziurawione. Tata mój, wymienił eternit na tym dachu i za to dostaliśmy pozwolenie wygrodzić kawałeczek korytarza, gdzie można było postawić kuchnię. O, to już było fajnie. Woda pięćdziesiąt metrów, kuchnia na miejscu. I nie trzeba było długo czekać, a w mieszkaniu, w miejsce

karbidówki, która w prawdzie, jasno świeciła, ale zapach był bardzo nieprzyjemny, była żarówka. Pamiętam, nawet była to żarówka setka, bo rozkoszowaliśmy się tym światłem. Wreszcie, po kilku latach siedzenia przy lampie naftowej i karbidówce, nagle było widno. Sklepy napełniły się. Kto miał pieniądze, mógł wiele rzeczy kupić. Handel zaczynał kwitnąć. Otworzono piekarnie. Sklepy były nawet dosyć dobrze zaopatrzone.

2. W szkole zaczęła się moja przygoda z harcerstwem

Szkoła. No szkoła była malutka, bo ja uczyłem się na ulicy Narutowicza, tam gdzie apteka jest aktualnie. Później, chyba w trzeciej klasie, przenieśliśmy się na róg Okopowej i Narutowicza. Tam w podwórku stał taki budynek, jakby dworek. I tam mieściły się dwie klasy. Jedna była po lewej stronie korytarza, druga po drugiej stronie korytarza. A jeszcze później, poszła wieść, na ulicy Lipowej budują nową szkołę. To była tak zwana Dziewiątka. A więc z podgrodzia, z Narutowicza, młodzież przeszła do pięknej, nowo oddanej szkoły. Tam też zaczęła się moja przygoda z harcerstwem. Ja miałem bardzo duży sentyment do harcerstwa, chociaż rodzice nie pozwalali mi na to przez dłuższy czas. Nie pozwalali mi dlatego, że – tu muszę na chwilę wrócić do czasów wojny – przyjacielem mojego taty był Stefan Okupny. To był harcmistrz. Gdzieś w połowie września został aresztowany na ulicy. No i swój żywot zakończył... w Oświęcimiu. Bardzo ciekawa postać. Wydaje mi się, że warto byłoby, żeby młodzi harcerze, tymi harcerzami z 1939 roku, trochę mocniej się zainteresowali, bo on oddał życie za harcerstwo. No po jakiś tam dłuższych prośbach, pozwolono mi. Zostałem harcerzem 16 LDH. To była Szesnasta Lubelska Drużyna Harcerzy. To był czas taki, że zbiórki mieliśmy przeważnie w niedzielę. Ale, zbiórka była w szkole, a następnie ze szkół – bo to nie tylko chodziło o naszą szkołę – harcerze w ordynku, czwórkami, wybijając na werblach takty marszu, szli do kościoła Bernardynów na mszę świętą. Harcerze szli w ordynku, młodzież zbierała się w szkole i szła pieszo, z nauczycielami. Tak było chyba dwa, trzy lata, do roku 1949. W roku 1949 harcerze już nie chodzili do kościoła, a dla młodzieży, która szła do kościoła, to była taka konkurencyjna sprawa. Koło kina – nazywało się „Wyzwolenie” – stały ciężarówki umajone. I msza była o godzinie 9:00, i o godzinie 9:15 był odjazd ciężarówek na łono przyrody, do Starego Lasu, gdzie można było zjeść też zupę z kotła wojskowego. No trzeba przyznać, że to były trudne wybory. A młodzież wybierała różnie. I przyszedł rok 1950. To jest rok, w którym ukończyłem lat czternaście i to był koniec szkoły podstawowej. Zbliżał się koniec roku. W zasadzie już były świadectwa wypisane. Pani dyrektor, zrobiła zbiórkę harcerzom na korytarzu. No i powiedziała, że musimy zrobić tak zwany apel mundurowy, bo przecież wyjeżdżamy na obóz harcerski. Na wakacje z drużyną harcerską, jeszcze z podstawówki, mimo że już ją skończyłem. Przynieśliśmy wszystko, cośmy mieli, i namioty, i proporce, i werble, i trąbki. I ubraliśmy się tak, jak już jedzie się na obóz. W

pewnym momencie, pani dyrektor powiedziała, żebyśmy zdjęli górne umundurowanie. Poprosiła pana woźnego, żeby ten nasz sprzęt zabrał i zamknął w magazynku szkolnym. A nam założono białe koszule i osobiście pani dyrektor zawiązała nam czerwone chusty, pasując nas na pionierów. To było zupełnie co innego. Myśmy byli zakochani w harcerstwie. Wyszliśmy ze szkoły i natychmiast poszliśmy – w okolicach ulicy Głębokiej, tam gdzie jest Miasteczko Uniwersyteckie – były takie trzy wąwozy, i całym zastępem zawiązaliśmy harcerstwo tajne. To była zabawa w harcerstwo. To znaczy, nie chodziliśmy w mundurach, odbywaliśmy najnormalniejsze w świecie zbiórki, nie miało to absolutnie nic wspólnego z żadną polityką. I tak było przez wakacje i jeszcze chyba dwa, trzy miesiące. Później, przestała ta drużyna istnieć, dlatego że po prostu, po szkole podstawowej każdy poszedł do innej szkoły.

3. Budowlanka – moja ukochana szkoła

Ja zdawałem egzamin do budowlanki. Wtedy budowlanka to miała prestiż, to uważało się, że jest coś takiego jak połowa studiów. Egzamin zdałem, ale do szkoły nie zostałem przyjęty. Jak zacząłem dociekać dlaczego, to okazało się, że jestem synem prywaciarza, bo tata miał zakład rzemieślniczy. Nie dostałem się do budowlanki. Natomiast ktoś podpowiedział, że na Wydziale Drogowym są jeszcze wolne miejsca, może po zdaniu przeze mnie egzaminie, tam mnie przyjmą. I przyjęli. I w ten sposób zostałem ukierunkowany. Zostałem drogowcem. To w zasadzie była szkoła budownictwa, bo to było wszystko w jednym budynku jeszcze. Drugi budynek dopiero wychodził z fundamentów. Ten duży, główny budynek, aktualnej Szkoły Budownictwa przy Alejach Racławickich, bo budowlanka mieściła się przy ulicy Długosza. Obok stoi taki bardzo ciekawy, sześciokątny domek. No, mówiło się powszechnie, że to w tym domku kiedyś mieszkał kat miejski. Budowlanka. No ukochana szkoła. Pierwsze wrażenie – rowerowni. Komunikacji nie było. Uczniowie w większości przyjeżdżali do szkoły rowerami najróżniejszej maści i najróżniejszego wieku. I zostawiali rowery w rowerowni. A w rowerowni stało dwieście, może trzysta rowerów. Kończyły się lekcje, to trzeba było mocno główkować, żeby dostać się do swojego roweru. Szkoła budownictwa to była nauka kreślenia. To było projektowanie, a to odbywa się na deskach kreślarskich. Na takich deskach, czterdzieści na sześćdziesiąt. Kto był zamożniejszy, to miał jedną deskę w szkole, a drugą w domu. A kto miał jedną deskę, to musiał do szkoły chodzić z rysownicą. Specjalny pasek był do tego przymocowany. No i z ulicy Środkowej na ulicę Długosza, codziennie w jedną stronę, i z powrotem. Mniej więcej połowę dni w tygodniu chodziło się z rysownicą. Nikt nas nie pytał, czy nie skrzywiają się nam kręgosłupy. Po prostu, kto chciał się uczyć, musiał chodzić. Pamiętam bardzo dobrych, moich nauczycieli. Pana profesora Jankowskiego, pana profesora Żurka, panią profesor Stopniewicz. To byli ludzie, którzy oprócz zawodu, rozmiłowali nas w Mickiewiczu, Słowackim i nauczyli patrzeć na świat.

4. Okres fascynacji sportem i życie sportowe Lublina

Sport. W szkole było bardzo dużo sportu. Już nie mówię o tym, że po lekcjach bardzo często graliśmy na pobliskim boisku w piłkę, ale na przykład, bardzo ciekawa rzecz, była liga międzyszkolna rozgrywki w hokeja. Kilka szkół w Lublinie posiadało drużyny hokejowe, które grały na całkiem dobrym poziomie jak na ten wiek. Ja w takiej drużynie grałem, ale też krótko. No, między innymi dlatego, że to jednak trening stawał się coraz bardziej intensywny, a zimy też kaprysiły. Lublin nie miał sztucznego lodowiska. Lodowisko było na ulicy Okopowej, tu gdzie teraz stoi Dyrekcja Kolei. Najpierw było tam boisko do piłki nożnej. I bardzo dobre wyniki miała wtedy Lublinianka. Nawet pamiętam atak Lublinianki z tamtego czasu. Na środku grał pan Różyło, na prawym skrzydle grał pan Paprota, a na lewym pan Malinowski, a na bramce stał Włodek Skrański. Cały Lublin kibicował. Mimo, że stadionu nie było, jak był mecz, na wszystkich pobliskich balkonach na Okopowej, a nawet na dachach siedzieli kibice i patrzyli. Wyników już nie pamiętam, ale nawet chyba w Lublinie był mecz międzynarodowy i w tym meczu międzynarodowym Lublinianka wygrała chyba 1:0. To był okres fascynacji sportem. To był okres, kiedy pierwszy Wyścig Pokoju wygrał Stanisław Królak. To było bardzo duże zainteresowanie sportem. A szczególnie zaczął się, powiedziałbym nawet, kult kolarstwa. Późniejsze sukcesy – Szurkowskiego, Gazdy, innych nawet mistrzów świata – sądzę, że wyrosły z tego okresu. Ten rozwój kolarstwa zaczął Stanisław Królak. No ja niestety nie mogłem mieć roweru. Bardzo chciałem być kolarzem. Mimo, że grałem w koszykówkę, tak jak Pan Cieśliński, który grał i w hokeja i w koszykówkę, jak Zdzisław Niedziela, który głównie grał w koszykówkę, ale też uprawiał inne dyscypliny sportu, bo wtedy sportowiec był uniwersalny. Bardzo chciałem mieć rower. No i jak spróbowałem, zapisałem się do Sekcji Sportowej Klubu OWKS. To był Okręgowy Wojskowy Klub Sportowy. Siedzibę miał na Żwirki i Wigury. Mówiło się, że to jest w „Domu Żołnierza”. Tam była sekcja kolarska. W tej sekcji kolarskiej były nazwiska później bardzo znane. W tej drużynie był pan Andrzej Trochanowski, późniejszy bardzo dobry trener, wychowawca mistrzów świata. Tam był Stanisław Bugalski – uczestnik Wyścigów Pokoju, tam był Stanisław Melona i kilku jeszcze innych bardzo dobrych zawodników. To była bardzo mocna drużyna. I mnie pozwolono – z tamtych części rowerowych, które już były, że tak powiem, złomowane – złożyć sobie rower. To był rower dziwoląg, ale do treningów się nadawał. No i tak zaczynałem treningi.

5. Dowiedziałem się, że istnieje Tajne Harcerstwo

Zanim zacząłem treningi to jeszcze wcześniej było bardzo ważne wydarzenie w moim życiu. A mianowicie, w trzeciej klasie technikum, kiedy miałem lat szesnaście, dowiedziałem się, że istnieje jeszcze jedno harcerstwo – harcerstwo tajne. No i do

tego harcerstwa tajnego wstąpiłem. Nie będę mówił o tym szczegółowo dlatego, że to jest bardzo szeroki temat. Powiem tylko, że w tym czasie, kiedy nas – harcerzy przebrano w białą koszulę i w czerwone chusty, to samo działo się w innych stronach Polski, bo to był okres likwidacji Związku Harcerstwa Polskiego. To co myśmy wtedy zrobili, że poszliśmy do jaru i założyliśmy tajne harcerstwo to samo zrobili harcerze z drużyny w Trawnikach. To była drużyna prowadzona przez polonistkę i drużyna już starszych chłopców, która była takim prawdziwym harcerstwem. Oni zrobili to samo. Zawiazali Tajny Związek Harcerstwa Polskiego. Najpierw to nazywało się – Pierwsza Trawnicka Drużyna Harcerska imieniem Stefana Czarneckiego. Po roku, dwóch, została przekształcona w ZHPT – Związek Harcerstwa Polskiego Tajny. To już było harcerstwo podziemne. To już była sprawa poważna. O działalności w tej chwili mówić nie będę, bo to jest inny temat. Oczywiście, było to wzorowanie się na Szarych Szeregach. Drużyna nasza liczyła, w Trawnikach cztery zastępy i zastęp lubelski, w którym byłem ja. Ogółem trzydzieści osób. Drużynowym, jednocześnie dowódcą – bo to była już formacja harcersko-wojskowa – był Mieczysław Smalec, mój kolega z klasy. Troszkę starszy ode mnie, chyba o dwa lata. W 1950 roku, nasza drużyna została zlikwidowana. W 9 lipca chyba, został zaaresztowany Łuka, jako pierwszy. Smalec był w tym czasie na obozie ZHP, został zaaresztowany trzy dni później, 11 sierpnia, Trawniki zostały otoczone oddziałami KBW i aresztowano wszystkich trawnickich harcerzy. W tym dniu aresztowano jedenastu. Mnie aresztowano w pierwszych dniach września, po powrocie ze szkoły. Aresztowani zostali wszyscy, trzydzieści osób – harcerze i pani nauczycielka z Trawnik, która nie należała do harcerstwa, i nie miała z nami zupełnie nic wspólnego. Skończyło się bardzo surowymi wyrokami. Szesnaście osób otrzymało wyroki, Mieczysław Smalec karę śmierci. Moi koledzy z klasy, Krajewski, Panasiuk po czternaście, piętnaście lat więzienia. Ja przeszedłem tylko śledztwo, bo w momencie aresztowania miałem siedemnaście lat i dwa miesiące, czyli byłem niepełnoletni. Ci, którzy otrzymali wyroki, prawie wszyscy mieli ukończone lat osiemnaście. Jakie były dalsze nasze losy, powiem innym razem. Proces był publiczny. To były cztery procesy – to było podzielone – młodzież ze wszystkich szkół lubelskich była delegowana jako obserwatorzy. Po powrocie z aresztowania, zebrano całą szkołę na salę gimnastyczną i mnie, i dwóch jeszcze innych kolegów, którzy nie poszli siedzieć, a byli aresztowani, uroczyście wyrzucono z ZMP. ZMP to był Związek Młodzieży Polskiej. Problem drobny jest tylko w tym, że ja do Związku Młodzieży Polskiej nie należałem, ale wyrzucono mnie z tego uroczyście w obecności całej szkoły. To miała być akcja propagandowa, ale ta akcja zawiodła oczekiwania, bo po tym procesie i po tym co działo się w szkole, nagle staliśmy się najbardziej popularną szkołą w Lublinie. Trudno o tym mówić, bo koledzy siedzieli w więzieniu w tym czasie. Wtedy były tak bardzo modne halówki, czyli poszczególne szkoły urządzały potańcówki. Szkoły żeńskie zapraszały męskie, męskie zapraszały żeńskie. W obecności nauczycieli, muzyka, odbywało się to najczęściej w szkole albo na korytarzu, albo w którejś z klas.

Byliśmy rozchwytywani. W każdą sobotę i niedzielę drogówka była zapraszana na potańcówki. Podtekst był wiadomy.

6. Kolarstwo, nauka i nakaz pracy

No musiałem silnie pilnować się, żeby utrzymać się w szkole, bo to został już ostatni rok. Już praca dyplomowa, więc skupiłem się na kolarstwie. Bardzo solidnie zacząłem trenować. Wiedziałem, że jestem obserwowany. Na tym starym rowerze jeździłem ile się dało. Ile mogłem, ile mi czas na to pozwalał. Zabrałem się do tego bardzo solidnie, a byłem pod dobrym kierownictwem, bo moim trenerem był pan Andrzej Trochanowski. Wprawdzie w tym czasie aktywny kolarz, ale już te zdolności trenerskie, to on posiadał dużo wcześniej. Osiągnąłby na pewno jeszcze dużo więcej, wychowywałby całe pokolenia kolarzy, niestety, zginął w wypadku samochodowym w drodze do Zakopanego na obóz. Na pół roku przed maturą – w klasie naszej, było nas kolarzy, czterech, w tym trzech było harcerzy – zawiesiliśmy rowery na kołkach, bo trzeba zdać maturę. Nie wolno zajmować się niczym innym. Zdałem maturę, pracę dyplomową – wykonałem projekt mostu. No i, po skończeniu, wszyscy otrzymaliśmy tak zwane nakazy pracy. Nasza cała klasa – myślę, że profilaktycznie, że i władze miały tu coś do powiedzenia – poszła w rozsypkę. Jeden do Tomaszowa, jeden do Lubartowa, jeden do Białej Podlaskiej, jeden do Puław. Ja zostałem w Lublinie. No i zaczął się następny etap w moim życiu. Etap bardzo ciekawy. Od września, to znaczy jeszcze miesiąc czerwiec, lipiec, sierpień, jeździłem tylko na rowerze, trenowałem jak oszalały i 1 września przystąpiłem do pracy w dziale mostów. Bardzo ciekawa praca, ale za pierwsze trzy miesiące, za zarobione pieniądze, kupiłem wymarzony, prawdziwy rower wyścigowy. Tym razem już wymiany pieniędzy nie było. I był mój pierwszy wyścig. I pierwszy wyścig wygrałem. Później to już było różnie, jak to w kolarstwie. Bywałem i pierwszy, ale bywałem i ostatni, bo kolarstwo to jest sport bardzo trudny.

7. Moja praca zawodowa związana z mostami była bardzo ciekawa

I tak przez kilka lat łączyłem kolarstwo i pracę zawodową. Praca zawodowa była bardzo ciekawa, bo wczesną wiosną dział mostów przygotowywał mosty do spływu lodów. Większość mostów to były mosty drewniane, bo mosty stałe w okresie wojennym, prawie w dziewięćdziesięciu procentach zostały wyburzone przez wojsko polskie. I tutaj, taka mała dygresja na ten temat. Wpadła mi w ręce książka – ja nie pamiętam autora – ale to był inżynier właśnie, drogowiec mostowiec. W 1939 roku, z kolegami, z koleżankami, jako młodziutki inżynier, odpoczywał na wakacjach, na pierwszych wakacjach, na Mazurach. Gdzieś tam nad jeziorem, w pięknej scenerii. W pewnym momencie, na rowerze przyjechał listonosz i wręczył mu kartę mobilizacji do [wojska], to był rok 1939. Został wcielony do wojska, zmobilizowany. I został jak

większość osób z wykształceniem wyższym, został dowódcą kompanii saperów. I ten inżynier mostowy, opisuje w książce jak wysadził trzydzieści dwa mosty. Cofając się, wojsko wysadza mosty, żeby opóźnić marsz nieprzyjaciela. To był okres, bardzo trudny, dlatego mosty były zużyte po wojnie, i w większości drewniane. A więc ja, jako osiemnastolatek, na przykład, otrzymałem do obrony takie trzy mosty, na przykład w rejonie Puław, czy miejscowości Borowa. Tam był taki bardzo trudny most do obrony. W Annopolu był most bardzo trudny do obrony, bo to nie był most stały. Obrona polegała na tym, że ja byłem odpowiedzialny za obronę. I był pluton saperów, przydzielony. Ten pluton saperów był na kilka miejsc. Do obowiązków, że tak powiem, służby mostowej, należało obrabianie filarów, żeby lód podnosząc się, nie podniósł całego mostu do góry, razem z lodem, żeby most nie podniósł się, więc trzeba było [postawić] izbice – izbice to są takie ochronne konstrukcje, które chroniły most przez lodem, takie ukośno postawione. Natomiast wojsko miało za zadanie kruszyć lód. Po prostu, powyżej mostu rzucali ładunki wybuchowe, które kruszyły lód. No i trzeba było tak pilnować, żeby mostu nie zabrało. Jak tylko spłynęły lody, nie można było odpocząć, bo zaczynała się powódź, a powodzie były okropne. Ja pamiętam powódź w Lublinie. Na przykład, jak Bystrzyca wylewała, to tutaj, gdzie jest ten park narodowy, aż do cukrowni, tu gdzie jest boisko lekkoatletyczne, czy stadion żużlowy, to wszystko było pod wodą. To było zalane wodą. A przeprawa na drugą stronę miasta to była, albo przez [Aleje] Piłsudskiego, albo przez [ulicę] Rusałkę. Z tym, że Rusałką to było bardzo niebezpiecznie się przeprawiać, bo to była ulica nieurządzona. A poza tym, w rejonie Rusałki spadło około osiemnastu bomb w czasie bombardowania Lublina przez Rosjan 11 maja tysiąc 1944 roku. To były miejsca, gdzie uczyliśmy się jeździć na łyżwach, jak w zimie zamrzło, ale wracam do mostów. Później był okres budowy mostów. I tak rok po roku. Rok po roku. Rok po roku.

8. Łączyłem treningi kolarskie z pracą zawodową

Jako ciekawostka, stawałem się co raz bardziej zaawansowanym kolarzem. Im bardziej kolarz zaawansowany, tym więcej czasu musi poświęcać na treningi. Pojawiają się w zleceniu, który pan trener przygotowuje, tak zwane dystanse. Dystans trzeba przejechać dwa razy w tygodniu – sto, a raz sto pięćdziesiąt kilometrów. No jak to zrobić, jak kończy się pracę o godzinie piętnastej. Powrót przy gwiazdach, a więc wykorzystywało się wszelkiego rodzaju możliwości. No i ja taką możliwość miałem bardzo ciekawą, a mianowicie, pewnego dnia, zatroskany dyrektor naczelny stoi w sekretariacie i rozmawia z sekretarką: „I cóż ja mam teraz zrobić. Dostałem telefon z Warszawy. Jeszcze dzisiaj trzeba dostarczyć materiały do ministerstwa”. Samochód pojechał w delegację. Pociąg ranny już odjechał, bo był jeden albo dwa pociągi, bardzo rano, do Warszawy, bo jechał bardzo długo, to żeby do Warszawy dojechać na godzinę dziewiątą, dziesiątą, no to trzeba było bardzo

rano wyjechać i tak był ustawiany rozkład jazdy. „Panie dyrektorze, nie ma sprawy, ja to zawiozę” – „Jak?” – „Rowerem” – „Cóż to Ty opowiadasz.” – „No zawiozę” – „No to wież. Pani Zosiu, pani wypisze delegację”. Pani Zosia wypisała delegację. Wziąłem te dokumenty. Na piechotę do domu. Na rower. I wieczorem byłem w Warszawie. Zanocowałem u rodziny. Oczywiście miałem ze sobą ludzkie ubranie, bo jechałem w stroju sportowym. Rano załatwiłem sprawę w ministerstwie, doręczyłem przesyłkę. I wróciłem z powrotem do Lublina. Miałem dwa dystanse. Sto sześćdziesiąt i sto sześćdziesiąt. To była gratka. I później to się powtarzało jeszcze dwa, trzy razy. A delegacje rozliczałem, jako jazdę rowerem. Za to dostałem jeszcze pieniądze, niewielkie, ale dostałem. Dieta przez wiele, wiele lat wynosiła osiemnaście złotych. To było na takie skromniuteńkie śniadanie.

9. Zostałem powołany do wojska w szczyście mojej kariery kolarskiej

W Lublinie poszła wieść – będą otworzone wieczorowe studia ekonomiczne. No to, wystartowałem. Zdałem egzamin i zacząłem studiować ekonomię, ale to już było po wojsku. Natomiast jeszcze muszę powiedzieć kilka słów o służbie wojskowej, bo też była bardzo ciekawa. Otóż ja zostałem powołany do wojska, że tak powiem, w szczyście mojej kariery kolarskiej, bo w tym roku byłem wicemistrzem województwa lubelskiego i pobór do wojska na jesieni. Nawet pamiętam ostatnie zawody na stadionie Lublinianki, to były zawody torowe, nazywały się „Pożegnanie rekrutów na torze”, bo do wojska odchodziło nas kilku. Ja zostałem skierowany do Siedlec. I w Siedlcach przeszedłem pół roczne przeszkolenie rekruckie, wojskowe. Solidne. Po pół roku, cała nasza kompania, a była to dziwna kompania, bo prawie wszyscy w niej to byli kreślarze, ponieważ ja byłem po technikum i miałem wpisany zawód, w tym czasie jako kreślarz, zostałem wcielony do wojska jako kreślarz. I po półrocznym przeszkoleniu wojskowym, zostałem zabrany do Warszawy, do Warszawskiego Okręgu Wojskowego, gdzie byłem w wojsku, ale pracowałem normalnie, od godziny ósmej do szesnastej, jako kreślarz. Kreśliłem mapy, kreśliłem różne sytuacje wojenne. Takie mapy, jakie wywiózł pan pułkownik Kukliński. Krótko mówiąc, była to darmowa siła robocza. Ja dwa lata pracowałem bez wynagrodzenia, robiłem to samo, co w cywilu, ale to był bardzo dobry czas, bo ja byłem półtora roku w Warszawie. Przepustki od godziny piętnastej, codziennie. Warszawa to teatr. Warszawa to operetka. Warszawa to wszelkiego rodzaju wydarzenia kulturalne. Warszawa to była i próba kolarstwa, bo pozwolono mi przywieźć rower i trenować, ale w klubie byłem, ale nie w Legii, tylko w Sparcie Warszawa. I trenowałem trochę, i wystartowałem w tak zwanym Małym Wyścigu Pokoju. Ze średnimi rezultatami, bo jednak to na wojskowym wikcie i przy wypełnionym czasie wojskiem, to praktycznie kolarstwo nie miało szans, w tym czasie. Po prostu na to było za mało czasu.

10. Skąd mamy taki układ komunikacyjny w Lublinie?

W wojsku dowiedziałem się bardzo ciekawej rzeczy. Dlaczego mamy układ komunikacyjny Lublina taki, jaki mamy. A mianowicie, jeżeli powiesimy na ścianie plan Lublina i tak popatrzymy, to tak po kolei mamy te arterie, wschód – zachód. I na Czechowie, i trasa Aleja Niepodległości, Krakowskie Przedmieście wschód – zachód. Potem równoległa znowu, do tego ulica Głębocka, potem równoległa Jana Pawła. Potem, jeszcze tam dalej równoległa pod Lasem, nazywało to się kiedyś Zielona. Dlaczego? Przecież miasto powinno mieć połączenia między dzielnicami. I obwodnice. Tak buduje się wszystkie miasta. Lublin miał być schronieniem dla maszerujących na zachód kolumn wojska. Lublin, Warszawa i Łódź. Jak wojsko, dywizje idą to są przez przeciwnika atakowane i są rozpraszane, więc wyznacza się, co pewien dystans, najlepiej do tego pasuje miasto, żeby wojsko zebrało się i odbudowało swoją zdolność bojową. I dlatego mamy taki układ komunikacyjny, jaki mamy. Układ ten jest kompletnie niereformowalny, bo jak widzimy, około dwudziestu lat już trwają wysiłki, żeby coś poprawić. Jak na Filaretów były kolejki, tak i są. To mamy spuściznę po tamtych czasach. Wybudowane wielkie dzielnice mieszkaniowe, tak zwany układ mono-funkcyjny, codzienne w związku z tym, podróże do pracy i z pracy. I kompletnie niewydolny układ komunikacyjny, z którym, niektórzy mówią, że nie wiadomo co zrobić. Ale wiadomo co zrobić, bo w pewnym okresie była postawiona bardzo szczegółowa diagnoza. Mówię o szybkiej kolei miejskiej, ale to już temat na zupełnie inne opowiadanie. Po powrocie z wojska, po ukończeniu mojej kariery kolarskiej, była następna fascynacja. Zaczęło się od Hani i Marka Wyszkwoskich. Zaczął się klub górski, najpierw klub „Dromaderów”, później przekształcony w „Kolibe”. Jestem jednym z założycieli tego klubu. W tym klubie, na jednym z rajdów, poznałem moją małżonkę – Marylę.

11. Dalsza nauka i nowe wyzwania zawodowe

Mówiłem o tym, jak zacząłem studiować ekonomię. Na ekonomii przestudiowałem jeden semestr, zawiesiłem, ale w Lublinie poszła wieść – będzie otwarta szkoła inżynierska na [ulicy] Dąbrowskiego. Zaczynamy od jesieni, więc zostawiłem ekonomię i zacząłem przygotowywać się do egzaminów wstępnych. Egzamin wstępny zdałem, cztery, pięć lat studiowałem. I uzyskałem tytuł inżyniera budownictwa miejskiego i przemysłowego. Wcześniej, z racji mojej pracy zawodowej, zdobyłem uprawnienia do projektowania dróg i mostów. Specjalność mam taką dosyć uniwersalną, bo w tym w zasadzie mieści się wszystko. I zaczęła się, od tego momentu, już inna praca zawodowa. Zostałem zatrudniony w Wojewódzkim Przedsiębiorstwie PKS-u, jako główny koordynator budowy, inwestycji, zajezdni i dworców. W tym czasie kilka dworców zostało zmodernizowanych, kilka zajezdni wybudowanych, w Radzynie, w Chełmie, zmodernizowany dworzec lubelski, aktualnie autobusowy. I pewnego dnia, zadzwonił telefon, zgłasza się pani sekretarka

pana prezydenta – pan prezydent zaprasza na kawę pana inżyniera Ziębę. No na takie zaproszenie się nie odmawia. Pojechałem do ratusza. Pan prezydent Zieliński wtedy był prezydentem. Drogowiec, w nawiasie mówiąc, który postawił sobie bardzo ambitny plan wybudowania w Lublinie, wreszcie mostów i wiaduktów, bo to był próg, który uniemożliwiał rozbudowę systemu komunikacyjnego, bo zawsze rozbudowę systemu komunikacyjnego zaczyna się od budowy obiektów. Siedzimy w sekretariacie, patrzę, sami swoi. Sześciu nas jest, wszyscy posiadają uprawnienia do projektowania mostów. Pan prezydent pytał po kolei: „Ty, Rytman, gdzie pracujesz?” – „A ja w Biurze Projektów Komunalnych.” – „A co robisz?” – „Projektuję mosty.” – „A ty co robisz?” – „Ja projektuję mosty”. Do mnie doszło – „A Ty co robisz?” – „No ja buduję dworce i zajezdnie.” – „Od pierwszego przechodzisz do Biura Projektów”. O co chodziło? W tym czasie była podjęta budowa Trasy Łazienkowskiej, a Biuro Projektów „Stolica”, które wykonywało ten projekt na trasę, od kilku lat, było biurem, które wykonywało dla Lublina właśnie te prace projektowe. I w związku z tym, że rozpoczęli te intensywne działania, związane z przygotowaniem dokumentacji na Trasę Łazienkowską, odmówili przyjmowania jakichkolwiek innych zleceń. No i w ten sposób pan prezydent zbudował bardzo silną pracownię w Komunalnym Biurze Projektów. Był jeden zespół, powstał drugi zespół, jeszcze trzeci zespół powstał przy Wojewódzkim Zarządzie Dróg Publicznych. No i zaczął się w Lublinie okres budowy obiektów. Mam kilka na swoim koncie. To był bardzo ciekawy czas, bo i zawód bardzo ciekawy. W tym czasie, zostałem zatrudniony, już w Technikum Drogowym, bo szkoła zmieniła nazwę. Była Szkoła Budownictwa, jak zaczynałem później było Technikum Geodezyjno-Drogowe, a później już było tylko Drogowe, bo Technikum Geodezyjne było wyodrębnione osobno. I siedem lat, w szkole – którą opuściłem, jako absolwent – byłem wykładowcą. Głównie na tak zwanym, kierunku pomaturalnym. Uczyłem budowy mostów, konstrukcji drewnianych, żelbeton, konstrukcji stalowych. No i mam bardzo dużo wychowanków, którzy bardzo dobrze sobie później radzili w życiu zawodowym.

12. Kierowanie Pionem Inwestycji i Rozwoju MPK

Dworce i zajezdnie to ja budowałem pracując w Wojewódzkim Przedsiębiorstwie PKS, gdzie zastępcą dyrektora był pan inżynier Eugeniusz Szyplowski. Pan inżynier Eugeniusz Szyplowski został dyrektorem naczelnym Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego. Jak został, to przyszedł do mnie do pracowni, do Biura Projektów i zaproponował mi współpracę, ale był to jeden problem, bo w Biurze Projektów, zarabiano się dosyć dobrze. Nie miał takiego stanowiska, żeby dać mi równorzędne wynagrodzenie. Oferował mi o trzydzieści procent mniejsze wynagrodzenie. No to ja powiedziałem: „No przepraszam, ale to mnie nie urzęduje.” – „No to coś wymyślimy”. No i wymyślono to, że w MPK ma powstać pion, który będzie we własnym zakresie wykonywał różne podstawowe prace, bo MPK było wtedy w wielkiej potrzebie.

Zajezdnia była wybudowana na sto dziesięć jednostek, a MPK w tym czasie posiadało trzysta pięćdziesiąt autobusów. W związku z tym tabor nawet nie mieścił się na zajezdni. Zajezdnia służyła tylko do obsługi, a tabor nocował na ulicach: na Kraśnickiej, na Nałęczowskiej. Taki po prostu, to był czas. Na kierowanie tym pionem – nazywał się Pion Inwestycji i Rozwoju – zostałem powołany ja, a to już było stanowisko zastępcy dyrektora, które, że tak powiem, już dawało mi satysfakcję jeżeli chodzi o zarobki. I przeszedłem z Biura Projektów do Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego, gdzie z załogą, bardzo ofiarną, zaczęła się modernizacja, najpierw Helenowa. Modernizacja systemu trolejbusowego, który był bardzo, myśmy to nazwali, pajęczyną. Po stacjach brakowało mocy, kable stare, z odzysku, zmurszałe, połatane. I tak, rok po roku, rok po roku. Odchodząc z MPK podpisałem jako przewodniczący protokół odbioru nowej zajezdni na Majdanie Tatarskim. Odszedłem z MPK, bo otrzymałem bardzo ciekawą propozycję wyjazdu na projektowanie do Algierii. Jak żegnałem się z MPK, to rozpoczynała się przeprowadzka z Helenowa. Teraz już przejeżdżam – zupełnie inny krajobraz. Stoją budynki, wysokie. Po zajezdni nie ma ani śladu. No to było kilka lat trudnego życia mojego, bo to było bardzo duże wyzwanie jednak. MPK to chyba było jedno z najtrudniejszych przedsiębiorstw w tym czasie, ale mamy satysfakcję, bo myślę, że to, że dzisiaj komunikacja zbiorowa, jest taka jaka jest, to mam w tym swój jakiś mały udział. Po prostu. Sądzę, że ekipa poprzednika jednak stworzyła warunki do tego, żeby Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne mogło się rozwijać w sposób normalny.

13. Chcieliśmy przyspieszyć budowę mieszkań

Powiem jeszcze o jednej, bardzo ciekawej inicjatywie. A mianowicie, mieszkania. W poniedziałki, dyrektor Szyplowski, przyjmował skargi i zażalenia. W poniedziałki, w sekretariacie siedziało, dwadzieścia-trzydzieści osób, prosząc o rozmowę. O pomoc w przyspieszeniu otrzymania mieszkania. Kolejka w spółdzielniach mieszkaniowych wtedy wynosiła dwanaście do czternastu lat. Trzeba było wpłacić pieniądze i dwanaście lat czekało się, jak spółdzielnia wybuduje. I co myśmy zrobili. Postanowiliśmy dla załogi wybudować mieszkania sami. Założyliśmy spółdzielnię mieszkaniową, ale inną niż wszystkie. Ja miałem pewne doświadczenia z Francji. Widziałem jak tam wygląda budownictwo, dla tak zwanych młodych małżeństw. Skąd wziął się ten pomysł w ogóle? Pracownicy MPK-a otrzymali działki pracownicze. Takie działki trzystumetrowe, żeby mogli sobie uprawiać grządki. To było w 1981 roku. W tym gniewnym roku, kiedy były strajki. I w tym czasie, wyrażono zgodę na urządzenie działek dla załogi MPK na Zimnych Dołach. Co się okazało? Po trzech latach zaproszono mnie na te działki, bo te działki ja załatwiałem. Ja je dzieliłem. I okazało się, że na większości działek stoją budowle całkiem przyzwoite. Nie domki byle jakie. Okazało się, że ci ludzie, którzy siedzą za kierownicą, mają rodziny, że jak przyjdą z rodziną to mogą postawić na działce murowany, bardzo fajny domek. Nie

za duży. A teraz pytanie. A jak ktoś umie budować? A nie ma mieszkania i ma czekać dwanaście lat. No to może zrobi coś takiego, żeby mógł budować. I takeśmy zrobili. Projekt z wielkiej płyty, żeby można było zmontować, bo to robią specjaliści, a wykańczanie we własnym zakresie. Z tym, że było zrobione w ten sposób, że rozlosowane były mieszkania na wejściu, na początku. Jeżeli ktoś przychodził do pracy – bo każdy się zobowiązał przepracować określoną ilość godzin – przychodził z rodziną, ze szwagrem, z wujkiem, z synami. I pracowali w swoim mieszkaniu. I pilnowali, żeby jakość była. Te mieszkania wyszły jak cukiereczki. Nie wyszło to w cyklu dwuletnim, ale trzy i pół roku i 102 mieszkania zostały oddane do użytku. Wtedy była rozpacz tych, co nie uwierzyli, bo jak były pierwsze zebrania, że robimy spółdzielnię i będziemy sami budować, to w nos nam się śmiali, że tu kaktus wyrośnie, jak będą mieszkania. Dwa bloki stoją, ludzie mieszkają. To jest między innymi odpowiedź na to pytanie. Nie można było. Jeszcze powiem, tutaj taki jeden bardzo ciekawy moment, właśnie z tego budowania. Budynek był zaprojektowany w wielkiej płycie, żeby szybko go można było zmontować i wykańczać potem. Płytę robiła wytwórnia w Puławach. Pojechałem do Puław. Dyrektor mówi: „Nie mogę. Wszystkie linie mam zajęte, na co dzień rozlicza mnie wojewoda, bo nie jest wykonany plan budownictwa mieszkaniowego w Lublinie”. Pytam się: „Ile Pan ma linii” – „Dwanaście” – „A ile linii produkcyjnych funkcjonuje?” – „Trzy” – „A dlaczego?” – „Proszę pana, ja mam chłopo-robotników. Teraz są wakacje i jest ustawa, która mówi, że ja ich muszę zwolnić na żniwa” – „Panie dyrektorze, mógłbym taką linię zobaczyć? Jak ona funkcjonuje?” – „Ale proszę bardzo, poproszę zastępcę, niech pana oprowadzi.” Zobaczyłem, całkiem prosta sprawa. Na linii potrzeba dwunastu pracowników. - „Jeżeli przywiozę panu dwunastu pracowników, sprytnych, da Pan nadzór, żeby nimi pokierować, żeby uruchomić linię?” – „Dam”. W ten sposób wziętem byka [za rogi], została uruchomiona linia produkcyjna wielkiej płyty, ale że tam pracują pracownicy MPK, a jak to się stało? A no po prostu, spotkaliśmy się, po przyjacielsku mówię: „Chłopy, nikt nam tego nie robi. Trzeba sobie pojechać i zrobić płytę. Brać urlopy”. Poprosiłem dyrektora, żeby dał tej dwunastce, urlopy. I pojechali. Zrobili płytę. Nagle do mnie telefon z Urzędu Wojewódzkiego, wojewoda prosi na dywanik. Jeszcze nie przekroczyłem progu, jak: „Ja Pana zwolnię” – „Panie wojewodo, o co chodzi” – „ Pan mi podkrada płyty z Puław. A ja nie mogę planu wykonać” – „Ja panu nie podkradam. Ja sobie robię płyty w Puławach.” – „Co Pan mi tu opowiada” – „Proszę zadzwonić do dyrektora”. Zadzwonił. Tak. MPK uruchomiło swoje linie i robią sobie płyty. Z montażem poszło prosto, bo trzeba było w przemyśle znaleźć operatora dźwigu, który nie ma mieszkania. I zapisaliśmy go do spółdzielni. Pracował jak fryga. I w ten sposób właśnie, powstały te dwa budynki, w tak trudnym okresie.

Jeżeli chodzi o samą produkcję płyt, to płyty są łączone za pomocą spawania i są wylewane na mokro zamki między nimi. Tak że to jest zupełnie osobna technologia. W tamtym okresie, wielka płyta była bardzo popularnym rodzajem budownictwa. Ja

nie pochwalam, że to jest najlepszy sposób budownictwa, bo według mnie najlepszy sposób budownictwa, to jest budownictwo jednorodzinne, dookoła miasta. A nie w dzielnicach mieszkaniowych mono-funkcyjnych. Tak jest na Zachodzie. Proszę, jako przykład, można popatrzeć na plan Brukseli. Bruksela ma tak zwanych „ring” dookoła i wokół tego „ringu”, który ma sto dwadzieścia kilometrów, jest zabudowa mieszkaniowa. Z tym, że każdy do „ringu” ma półtora kilometra. Wjeżdża ze swoich, że tak powiem zabudowań, czy z drogi łącznikowej na „ring”. „Ring” to jest taka autostrada sześciopasmowa. I jedzie się dookoła. Błyskawicznie w każdy punkt Brukseli można dotrzeć. Oczywiście, każdy stara się znaleźć pracę, żeby podróże były nie za duże, bo z kolei, jak mieszka się poza miastem to jeden samochód rodzinie nie wystarcza.

14. Praca w Algierii

W Algierii zajmowałem się projektowaniem mostów. Firma warszawska „Geokart” wygrała przetarg na zaprojektowanie kilku dróg wojewódzkich. I jednej, w bardzo trudnym terenie górskim. Zespół to była praktycznie pracownia Biura Projektu Budownictwa Komunalnego w Szczecinie, ale oni nie mieli mostowca. No i, że tak powiem, ponieważ, ja znałem ten język, co potrzeba, a jednocześnie miałem odpowiednie uprawnienia i doświadczenie, więc zostałem wpasowany do tego zespołu. I tam odbyłem dwa, bardzo ciekawe, kontrakty. Pierwszy kontrakt to był w wojewódzkim mieście Médéa, blisko Algieru, bo tylko sześćdziesiąt kilometrów. Natomiast drugi, to już był sześćset metrów dalej na południe, w miejscowości Biskra, gdzie zaczynają się góry Aurès’y, bo ten pierwszy kontakt to był w Atlasie. I znowu powiem, jako ciekawostkę, że bardzo przydały się mi na tym kontrakcie te moje doświadczenia z klubu górskiego „Koliba”, bo myśmy w większości pracowali w bardzo trudnym terenie górskim. Proszę sobie wyobrazić, że Atlas Tellski ciągnie się czterysta kilometrów, a jest porównywalny z naszymi Tatrami, wysokościowo. To są też obiekty, szczyty około trzech tysięcy metrów. Tylko proszę sobie wyobrazić, że nie ma tam jeszcze dróg. Myśmy tam pojechali te drogi dopiero trasować, szukać miejsc na przeprawy mostowe. Bardzo ciekawa praca, bo w okresie, kiedy było chłodniej, to były dwa samochody terenowe, Toyoty, takie jak na Rajdzie Paryż–Dakar. Nawiasem mówiąc, ja będąc tam, miałem okazję zobaczyć z bliska Rajd Paryż–Dakar, bo akurat przebiegał przez Algierię i myśmy tam to mogli zobaczyć. No to góry. I bezdroża. Tu powiem taką ciekawostkę, że ja poznałem bardzo dobrze kraj arabski, tamtejsze zwyczaje, bo ja byłem jednym z nich. Dlatego, że jeżeli musieliśmy czasami dojeżdżać pięćdziesiąt kilometrów dziennie, po bardzo trudnym terenie, żeby wykonać, na przykład, prace pomiarowe, to baliśmy się bardzo o sprzęt, bo sprzęt mieliśmy japoński, bardzo wysokiej klasy. W Polsce takiego nie było jeszcze wtedy. I baliśmy się, ten sprzęt woziliśmy, jak my to mówiliśmy, w piernatach. To znaczy w poduszkach, ale mimo wszystko trasa była karkołomna, bo

po bezdrożach. No i zostało wymyślone w ten sposób, żeby nie wozić tego sprzętu codziennie, tylko była taka góraska, mała miejscowość, a w zasadzie wioska, gdzie tamtejsze, że tak powiem władze, tamtejszy, po naszymu sołtys, wyznaczył nam pomieszczenie, gdzie mogliśmy ten sprzęt zdeponować. No ale jak zdeponować sprzęt, który tyle kosztuje i jest dla nas bezwartościowy. Bezwartościowy w sensie, że wart fortunę, bo bez niego nie ma pracy, więc ktoś musi tam zostać. Między innymi, zostawałem ja. Koledzy odjeżdżali na kwaterę, a ja w wiosce arabskiej, zostawałem na noc. Życie tam zaczyna się o godzinie dwudziestej pierwszej, a kończy się około godziny drugiej w nocy, bo tam jest sješta, od dwunastej do czternastej wszyscy śpią. Myśmy, z początku próbowali tego nie robić, to nas pokazywali palcem – „O, Polaki pracują. Zaraz skończą”. I faktycznie, okazało się, że jak nie ma sjeisty, jak się nie odpocznie i nie przetrwa tego upału, no to wtedy pracować jest trudno, po prostu. I nauczyliśmy się pracować w tamtym rytmie. I ja tam z nimi byłem. Ja z nimi rozmawiałem. Ja ich poznałem – ich zwyczaje – od podszewki. Mało tego, muszę powiedzieć, że byli bardzo gościnni, otwarci. No bo oni wiedzieli, że my jesteśmy zwiastunami, że będą mieli drogę. Gościli nas jak tylko mogli. Nawet czasami, ta gościnność, że tak powiem, przekraczała granice, bo moglibyśmy się tylko gościć i nie byłoby czasu na pracę. W Piśmie Świętym jest taki werset: „Idźcie i nikogo po drodze nie pozdrawiajcie”. Niektórzy to odbierają, jako takie trochę niegrzeczne, prawda? Tam, jest bardzo rzadkie zaludnienie. Jak człowiek spotyka człowieka, to w języku francuskim, pyta się go jak leci, czyli: „ça va?”. A tamten odpowiada: „ça va”. I nie wypada nie porozmawiać, bo to jest właśnie, bardzo dużym, takim afrontem. Jeżeli, mówiąc naszym polskim żargonem, nie wymieni się „ça va”, a jak ktoś długo świata nie widział, to chętnie by o nim porozmawiał. Mógłby rozmawiać dwie, trzy godziny. Oni się nie śpieszą. No myśmy się spieszyli. Bo myśmy musieli zrobić, żeby dotrzymać terminu.

To był 1985 – 1986 rok. Akurat obchodziłem pięćdziesiąte urodziny w Algierii. A jak wszedłem w te komputery już, kooperantów, bo tacy co to wyjeżdżają na te kontrakty, to się nazywają kooperantami. No to później zaowocowało mi jeszcze jednym, bardzo ciekawym zdarzeniem. A mianowicie, był ogłoszony konkurs na dyrektora kontraktu, budowy nowego terminalu portu lotniczego w Zaventem w Brukseli. I udało mi się ten kontakt wygrać i to była następna moja bardzo wielka przygoda. Nawiasem mówiąc, w tym nowym terminalu, który – nie powiem, że cały wybudowałem, myśmy robili stan surowy i tunel, tam było zatrudnionych, kilka narodowości – akurat, w tym terminalu, który myśmy budowali, to był ten zamach terrorystyczny na Zaventem.

15. Przejście na emeryturę

Odejście na emeryturę, to była ostania klasa. Jak zaczęły się trudności, a mianowicie Biuro Projektów – w tym czasie, kiedy ja byłem w Algierii – przestało istnieć, bo to był ten okres transformacji. Nie było zleceń. Nie było zarobku. Nie było czym płacić.

Biura zredukowały się do maleńkich pracowni. Po powrocie z tego kontraktu, ja zostałem zatrudniony w przedsiębiorstwie pocztowym „Łączność”. Tam zajmowałem się rozwojem eksportu. Ponieważ mieliśmy własne zakłady, konstrukcji stalowych, wykonywane były na eksport – też bardzo ciekawe, bo to łączyło się z tym, co robiłem w MPK – takie składane hale, służące do obsługi taboru samochodowego. Składane garaże i składane stacje obsługi. Były wykonywane właśnie w „Łączności”. Do NRD, do Czechosłowacji, do Związku Radzieckiego. Stamtąd odszedłem, bo zaproponowano mi następny kontrakt w Algierii – budowę zapory wodnej. Ale... kontrakt ten został zerwany przez stronę algierską. A powodem tego było to, że były błędy w dokumentacji geologicznej, które zostały wykryte, gdy rozpoczęła jej się realizacja. Okazało się, że na sfałszowanych wynikach geologicznych, zapory postawić nie można. A przynajmniej nie tej i nie teraz. I po bardzo krótkim okresie czasu, że tak powiem, jeszcześmy nie rozpoczęli, a już zakończyliśmy to. I później już była, emerytura, na której jestem do dzisiaj. Przez pewien okres czasu jeszcze funkcjonowałem w MPK. Tam próbowałem doradzać niektóre rzeczy, jak mnie o to proszono. No i, społecznie zajmowałem się przez prawie trzy lata przygotowaniem do realizacji portu lotniczego w Świdniku. Byłem przedstawicielem Urzędu Miejskiego. Delegowanym tam, że tak powiem, przez pana prezydenta Pruszkowskiego, a później przyszła choroba – nowotwór, ale dzięki dobrej opiece w Lublinie i w Gliwicach, udało mi się to pokonać i mam nadzieję, że już do tego tematu się nie wróci.

16. Koncepcja szybkiej kolei miejskiej w Lublinie

W latach 1982 w większości miast w Polsce była bardzo zła komunikacja zbiorowa. Łącznie z Warszawą. W Warszawie rozpoczęto budowę metra i powstało bardzo dobre biuro projektów, które ściągnęło, że tak powiem, wytrenowało najlepszych specjalistów. To jest „Metroprojekt” Warszawa. Dyrektorem był bardzo dobry fachowiec w tej dziedzinie, dyrektor Zuń. A doradcą światowej sławy profesor od komunikacji, profesor Podowski z Politechniki Warszawskiej. To był bardzo mocny zespół. Robili w tym tempie, jak próbowano to rozpocząć, po prostu nikt inny tego nie uniósł. Po prostu w tym biurze, skoncentrowano kilkudziesięciu bardzo dobrych specjalistów z różnych branż i to pozwoliło na ruszenie z pracami budowy metra w Warszawie. I ciekawostka. Tamże, w tym „Metroprojekcie”, wykonano obliczenia, że od czasu, kiedy zaniechano pierwszą budowę metra w Warszawie – bo jak wiemy, metro było drażone, nie wzdłuż Wisły, tylko pod Wisłą. Wydrażono kawał tunelu pod Wisłą, tam jest leżakownia wina, jako ciekawostka. Wszystkie miasta, które leżą nad większą rzeką, to zawsze rozwijają się wzdłuż tej rzeki, nigdy w poprzek, to jest po prostu prawo naturalne. To od czasu przerwania prac przy drażeniu tego tunelu pod Wisłą do czasu rozpoczęcia prac przy budowie metra warszawskiego za pieniądze, które wydano w Warszawie na niewydolną komunikację, można by wybudować metro

w dwóch największych aglomeracjach w Polsce. A więc, na przykład, w Warszawie i w Katowicach, albo w Warszawie i w Krakowie. Poszły pieniądze, spalili, nie poprawiając wcale komunikacji. Dzisiaj chyba nie wyobrażamy sobie, że Warszawa mogłaby dalej funkcjonować bez metra, a funkcjonowała przecież tyle lat. I teraz ten sam problem, to był problem miast średniej wielkości. I wytypowano sześć miast, w nich między innymi Lublin, gdzie polecono rozpocząć prace nad wdrażeniem, tak zwanej lekkiej kolei miejskiej. Nie metra i nie tramwaju, bo niektórzy to mylą z metrem, a niektórzy to mylą z tramwajem. Szybka kolej miejska, to jest elektrowóz, jeden motorniczy i dwa, trzy, a nawet cztery wagony, które mogą z dzielnicy monofunkcyjnej, na przykład LSM, albo powiedzmy dalej, Konopnica, w osiem minut dowieść ludzi do Śródmieścia. I szybka kolej miejska, to nie jest metro, które idzie pod ziemią. Ona idzie, gdzie się da po terenie, gdzie się nie da, to idzie nad terenem, czyli estakadą, a jeżeli jest już konieczność, to drąży się metro. I u nas trasa została w Lublinie wytypowana. Mało tego, przeprowadzono bardzo staranne studia. No bo to już jest historia, o tyle ciekawa, że w tym czasie w Lublinie została zlikwidowana pracownia urbanistyczna CRW – Centralny Region Węglowy. A więc dwóch nie potrzeba, będzie jedna, załatwi wszystko. I w ten sposób, gdy polecono rozpocząć prace, nad tym tematem lekkiej kolei miejskiej, okazało się, że w Lublinie nie ma z kim rozmawiać, zupełnie, bo nie ma pracowni urbanistycznej. Nikt się tym nie zajmuje. No i zlecono to mnie. Po prostu, żeby prowadziło te sprawę MPK, bo ja miałem odpowiednie służby do tego. No i zaczęło się w ten sposób, że najpierw trzeba znaleźć bardzo mocny, mądry zespół do oceny układu komunikacyjnego Lublina. I taki zespół stworzył „Metroprojekt”, w oparciu o warszawskich specjalistów. Do tego zespołu wchodził dyrektor Zuń, dyrektor „Metroprojektu” i profesor Podowski. I ten zespół opracował dwanaście wariantów układu komunikacyjnego Lublina. Dwanaście różnych wariantów, które zostały skomputeryzowane. Policzone koszty eksploatacyjne w perspektywie kilku lat. Te koszty, które ponoszą, osoby stojące na przykład w korkach, bo korki to stracony czas pracy. Można wyliczyć, są wzory na to. To jest czas utraconych możliwości. Nie mówiąc o tym, że paliwo kosztuje. Nie mówiąc o tym, że produkuje się spaliny. To traci się jeszcze czas. Jeżeli pod tym kątem, przeanalizowało się, te wszystkie warianty, to okazało się, że różnica w kosztach to jest nawet sto procent, więc dwanaście zostało odrzuconych, a pozostałe dwa zostały bardziej szczegółowo badane. I w ten sposób powstała pierwsza myśl o pierwszej nitce tramwaju. Ten zespół doszedł, za pomocą tych trudnych dociekań, do pewnika. Układ komunikacyjny Lublina jest niereformowalny, bo powstał w sposób niezgodny z podstawowymi przepisami projektowania miast. W związku z tym, jedynym sposobem nad tym bałaganem – to jest, albo to wyburzyć i zbudować normalną komunikację, oczywiście nie wchodzi to w rachubę – więc nad tym bałaganem trzeba przejść, albo górą, albo po terenie. I została wytypowana pierwsza trasa, która biegła od dzielnicy przemysłowej fabryki samochodów ówczesnej, po prawej stronie, tam, gdzie teraz jest chyba Peugeot, stacja Statuel, do dworca PKS-u.

Tam miał być dworzec przesiadkowy. Stamtąd, pod ulicą Świętoduską, miał wyjść tunelem krótkim na Rusałce i tam jest wolny teren, i wzdłuż Bystrzycy, między Bystrzycą, a Zakładem Wodociągów, dalej między Bystrzycą a Szkołą Muzyczną, wygina się, aż do wąwozu, który przecina ulicę Filaretów, a na Filaretów już wiadukt jest zrobiony taki, który pozwoli, pod nim poprowadzić. To ten wiadukt ja projektowałem. Później zmieniły się czasy, była transformacja. I te dokumenty gdzieś tam w MPK są, ale czy ktoś do tej koncepcji teraz sięgał, to ja nie wiem. Powiem tylko tyle, gdyby tę koncepcję, która nazywa się systemem zintegrowanym, czyli kręgosłup to jest lekka kolej miejska, gdzie można i gdzie się da to trolejbusy, a gdzie nie można to autobusy. Gdyby, po kilometrze, budować torowisko dla tej lekkiej kolei miejskiej, a zasilanie, to można by na pewno, częściowo wykorzystać to, które jest – mówię o sieci trolejbusowej. Byle po kilometrze budować, to nie jest wielki wyczyn wybudować rocznie kilometr torowiska. No to od tamtej pory minęło dwadzieścia lat. To byśmy mieli dwadzieścia kilometrów lekkiej kolei miejskiej. A tabor? No to, proszę porównać, elektrowóz, zatrudniamy trzech kierowców, bo jeden na pierwszą zmianę, drugi na drugą zmianę, a trzeci to są urlopy, choroby, wydarzenia i tak dalej, prawda. I mamy cztery wagony. No to zastąpmy te cztery wagony, czterema autobusami. No to, dochodzi nam trzy silniki. Dochodzi nam trzy autobusy, które są dużo droższe od pudła tramwajowego, bo pudło to jest prosta rzecz. Ja mówię – pudło, no bo to nie jest bardzo trudna konstrukcja. MPK, co roku, wydawało jeden trolejbus. Tak, w ramach tego, że jak przestój jest w pracy, na przykład, to się kierowało ludzi do tego trolejbusu, i co roku powstawał trolejbus. Nie wiem, jak teraz jest, bo dłuższy czas tam nie byłem. To są koszty nieporównywalne. A jaka wygoda. Nie wiem, dlaczego ta koncepcja została zaniechana, bo podstawy do niej – solidne podstawy – zostały wykonane. I sądzę, że gdyby próbować te badania powtórzyć, które zostały wykonane przy tej pracy, o której mówię, to większość z nich, by się powtórzyła. Cieszy mnie to tylko, a w zasadzie smuci, że myśmy prognozowali wskaźnik motoryzacji w Lublinie, w tamtym opracowaniu. Niestety sprawdził się. Mamy tyle samochodów na głowę mieszkańca, o której nam się kiedyś nie marzyło, ale który można było różnymi sposobami wyliczyć, że tak będzie. Bardzo trudno jest zorganizować podróże, do pracy i z pracy, gdy miasto ma wybudowaną osobno dzielnice przemysłowe, a osobno mono-funkcyjne dzielnice mieszkaniowe. To moim zdaniem był bardzo duży błąd, ale takie były czasy. Ludzie gdzieś mieszkać musieli. I na ówczesnych czasach, LSM to był Słoneczne Wzgórze, dla wielu ludzi wielka radość.

17. Wiadukt na ul. Filaretów

[Projektowałem] wiadukt na [ulicy] Kompozytorów i wiadukt na [ulicy] Armii Krajowej, i most przed zalewem. I wspólnie z kolegą, projektowaliśmy ten wiadukt przy garbarni. No a szandarowy taki, najtrudniejszy, chlubię się nim, że tak powiem, to jest wiadukt

na [ulicy] Filaretów. Dlatego, że to jest kuriozum techniczne. A mianowicie, jest w ukosie, w łuku, a na dodatek wykonany z prefabrykatów. To już jest wyższa szkoła jazdy. Działa, ale sprawdziłem to osobiście. Jak było otwarcie, to z wykonawcą obiektu, ja jako projektant, siedziałem pod wiaduktem, przy stoliku i piliśmy coca-colę. A drugi sprawdzian, kiedy trochę, szczerze powiem to mi tak serce zadygotało, to był jak Ojciec Święty był w Lublinie. I było wielkie zgromadzenie. Jak zgromadzenie skończyło się, to zaczęło padać i wszyscy zaczęli szybko się rozchodzić. I nagle ja zobaczyłem, że na mój wiadukt idzie chmara. On był liczony, na tak zwany tłum, nie tylko na różne inne rzeczy, ale mimo wszystko tak stałem na skarpie i patrzyłem, ale wszystkie tłumy przeszły, wszystkie samochody przejechały. Zaprojektowałem około sześćdziesięciu mostów w życiu. Do tej pory żaden się nie zawalił, bo najlepsze świadectwo na to – jestem z państwem, a nie w odosobnieniu.

18. Wspomnienia ze szkoły i Pierwszej Komunii

Kiedyś to były dwie szkoły [na ulicy Lipowej]. Jedna to była [szkoła numer] IX, czyli cała ta młodzież pozbierana z okolicy. Kochana szkoła. Oprócz tego występu pani dyrektor na zakończeniu, na pożegnanie. I obok było tak zwane TPD – to było Towarzystwo Przyjaciół Dzieci. To była szkoła do której chodzili – tak oględnie powiem – ludzie związani z władzą. To była inna szkoła niż nasza. I między tymi szkołami nie było przyjacielskich stosunków. Nie było ekscesów, ale przyjaźni też nie było. Ja kończyłem szkołę w roku 1950. To było jakieś ostatnie trzy lata. Czyli trzeba od 1950 roku [odjąć] trzy lata – 1947 rok. Mogę się mylić o rok, dwa, ale pierwsza, druga, trzecia klasa to była tułaczka po różnych sklepach. To mówiłem w poprzedniej rozmowie, o tym, jak w pierwszej klasie śmy pisali sokiem z buraków, bo nie było jeszcze atramentu, bo była wojna. Zeszyty najróżniejsze, kto zdobył zeszyt w trzy linie to był Pan, bo było dużo łatwiej, a kto miał tylko czysty, to miał problemy, bo musiał sobie liniować, a z tym liniowaniem to różnie było. Pierwsza Komunia, jeszcze mi się przypomniwała. Katechizm był kupiony u takiego bukinisty na stoliku na Narutowicza. Pan sprzedawał różne książki. I tam udało się kupić katechizm, jeden na całą klasę. Rodzice przepisywali. Potem była pierwsza komunie. Ja byłem dzieckiem prywaciarza. Wszystkie dzieci były w białych mundurkach, a ja mam zdjęcie, ja tylko jeden jestem w granatowym ubranku. Sąsiad oddał swój stary garnitur, a znajoma Pani krawcowa zrobiła mi ubranko do Pierwszej Komunii. Zostaliśmy zniszczeni, jako rodzina. Najpierw przez Niemców, którzy zabrali nam mieszkanie, a potem przez nową władzę, która zniszczyła bardzo dobrze prosperujący zakład rzemieślniczy, którego właścicielem był mój tato. A ja, jako syn prywaciarza, jakoś sobie próbowałem radzić. I dzisiaj muszę powiedzieć, że mam za sobą życie, bo nie ukrywam, jestem w wieku poborowym, gdybym jeszcze raz mógł zacząć żyć od nowa, to bym chciał tak samo. Chyba nie dużo ludzi ma takie marzenie. Amen.

19. Zmarł Stalin i była rehabilitacja, nas też to objęło

Stalin zmarł. I była rehabilitacja. I zostaliśmy wszyscy zrehabilitowani. Smalec chyba odsiedział sześć lat w sumie zanim opuścił więzienie. Inni po dwa, trzy lata, bo już się zmieniło. Już śledztwa były zupełnie inne. Cała trzydziestka przeszła przez śledztwo. Śledztwa były różne, ale katowania już takiego nie było. Zdarzały się uderzenia, jeszcze na przykład głową o ścianę. Psychologiczne straszenie, na przykład mnie. Na noc poszedłem do celi. W celi siedział jakiś pan. Dzisiaj wiem, że to był funkcjonariusz, który strasznie wciągał w rozmowę. Ja go się pytam: „No a ile to można dostać?”. A on pyta się: „A za co?”. Ja mówię: „Za przynależność do czarnej organizacji – rok, dwa?”. A on mi na to mówi: „Rok, dwa to za gołębia się siedzi”. Tak mnie pocieszył. A zupę ten pan – to się w żargonie więziennym nazywa klawisz – to mi nogą podsuwał. W misce. I jedną rzecz jeszcze muszę powiedzieć, skoro weszliśmy na ten temat już. Ja zostałem zabrany ze szkoły. I po krótkim śledztwie postanowiono zrobić rewizję w domu, więc zostałem przewieziony do domu. W domu już nic nie było, bo ja koledze, którego jeszcze nie zabrano, powiedziałem, gdzie takie są i żeby to zniszczył. Zniszczył to poprzez wrzucenie do szamba. Jak była rewizja to już nie było tam nic takiego. Może między innymi dlatego nie byłem sądzony później. Poproszono sąsiadkę, wywrócono mieszkanie do góry nogami, że tak powiem. No i na tym skończyli. Mama zaczęła pytać, o co tu chodzi. Taty nie było w domu w tym czasie, bo był w pracy. „Panowie, o co tu chodzi?” – „A wychowała Pani synka”. Jak wychodzili na stole stała miednica z jabłkami. I oni sobie, te raportówki swoje, tymi jabłkami napchali. Śledztwo to było śledztwo. Za to brali pieniądze, pracowali, ale przez wiele lat mnie później korciło, żeby tych panów odnaleźć, bo nazwiska są znane. I poprosić ich, żeby odkupili te jabłka. Już tego nie zrobię, bo jestem z innej drużyny.

[Miałem wtedy] szyfry wszystkie, szyfrowane materiały do zbiorów, opisy różnych rzeczy. Myśmy różne rzeczy robili, bo to już jest znowu na dłuższe opowiadanie. Była mała dywersja, na przykład – zrywanie flag na 1 Maja, czy na 22 Lipca, ale były też poszukiwania, a szczególnie ukrytej broni, czy różnych materiałów pirotechnicznych, bo to było harcerstwo, to była organizacja harcerek-wojskowa. Jest książka, pana Henryka Pajaka, pod tytułem: „Konspiracja młodzieży szkolnej”. Tam jest dosyć duży fragment poświęcony naszej drużynie. Najgorsze jest to, że ci koledzy, Panasiak, Krajewski, inni, po prostu mieli już popsute życie, bo nie ukończyli we właściwym czasie szkół. Smalec skończył, zrobił maturę w więzieniu. Już później musieli się przez życie przeciskać. Kilka lat temu, w kościele powizytkowskim w Lublinie była msza naszej drużyny. Dużo nas nie przyszło, ale niektórych zobaczyłem dopiero po pięćdziesięciu latach. Sporo już nie żyje.

[Przesłuchanie odbywało się] w Urzędzie Bezpieczeństwa, to jest przy ulicy Narutowicza tu, gdzie teraz jest komenda wojewódzka. Cały budynek to był Urząd

Bezpieczeństwa. Jak już postanowiono nas wypuścić, to też to nie było tak, proszę bardzo idźcie sobie, tylko poprosili rodziców. To znaczy przyprowadzili rodziców do Urzędu Bezpieczeństwa. Z jednej strony przy stole siedziała władza, po drugiej my, podsądni, a naprzeciwko rodzice. No i tam, po wygłoszeniu odpowiednich mów, przekazano nas, z ograniczeniem, pod opiekę rodzicielską. Tata mój znał to wszystko już, z opowiadań wujka Kosyka, więc jak szedł po mnie, to wziął ciepłe kalessony i trochę kielbasy w teczkę. Jak śmy wyszli już stamtąd, to tutaj jest taki budynek, chyba drugi, jest brama, weszliśmy do bramy i tam tata wyciągnął kielbasę i powiedział: „Masz, pojedz sobie”. I to była cała nagana jakiej mi udzielił.

Mało tego, część rzeczy, które działały się, to była zakryta przed pozostałymi. Nie wszyscy wszystko wiedzieli, bo zresztą tak się robi konspirację. My, ten zastęp lubelski, to kontakt miał z grupą trawnicką przez dwóch oddelegowanych harcerzy, Krajewskiego i Panasiaka. Oni z trawnickiej drużyny przeszli do naszego zastępu. I to była ta łączność i przekazywanie różnego rodzaju poleceń. No na przykład, szukanie było [materiałów] pirotechnicznych, różnych, rzeczy. Szukanie było, wertowanie było historii. Gdzie kapitulowały oddziały polskie, licząc na to, że tam może znajdzie się jakieś ślady, jakieś namiary na uzbrojenie. Niektóre informacje były przekazywane do tych, co jeszcze trwali w lesie. To już były późne lata. Smalec cały czas mówił o centrali. I w związku z tym, w śledztwie dopytywali się wszystkich o centralę. Centrali nie było. Centrala była wymyślona. A centralą to byli ci co jeszcze trwali. Ewentualnie, jeżeli były jakieś informacje ważne, to były przekazywane tam. A to już były lata późne. Już było oczyszczone.

Data i miejsce nagrania	2019-02-07, Lublin
Rozmawiał/a	Piotr Lasota
Transkrypcja	Karolina Kołodziej
Redakcja	Dagmara Spodar
Prawa	Copyright © Ośrodek "Brama Grodzka - Teatr NN"