

ROMUALD DYLEWSKI

ur. 1924; Łęczna



Miejsce i czas wydarzeń	Lublin, PRL
Słowa kluczowe	projekt Lublin. Opowieść o mieście, Zalew Zemborzycki, plan urbanistyczny Lublina, rozwój Lublina

Koncepcja wielkiej wody dla Lublina

Problemem była ta woda, która była dla nas jakąś wytyczną [od władz centralnych]. Zaczęliśmy od szukania historycznego i odtworzenia stawów królewskich pod Zamkiem. To nam się podobało i uznaliśmy, żeby zrobić zalew pod Zamkiem, [na tych dolinach, gdzie] powstał Park Ludowy. Z tym że już wtedy były problemy, ponieważ już były ogródki działkowe, wprowadzić z własnością było znacznie łatwiej, ale nie tak łatwo zupełnie. Ponieważ były trudności, tośmy szli coraz dalej na południe i tutaj zetknęliśmy się z panem magistrzem [Kazimierzem] Bryńskim. To jest nazwisko rzeczywiście znane i dla historii Lublina ważne. To geograf, zresztą pracujący na UMCS-ie, ale i wizjoner przyszłości – takiego pejzażu, pięknego krajobrazu, właśnie wielkiej wody. On już niezależnie od nas opracowywał możliwość zalewu tutaj, gdzie jest Zalew w tej chwili. Z tym, że to było traktowane jako jego hobby, on był trochę traktowany [jak] jakiś oszołom, który robi dziwne rzeczy, ale to się zbiegło z naszymi wytycznymi centralnymi, że ma być większa woda w Lublinie. Ponieważ myśmy napotkali na trudności i techniczne, i własnościowe odtworzenia wody pod Zamkiem, notabene to byłoby bardzo pięknie, to uznaliśmy wspólnie, że ta idea Bryńskiego jest warta akceptacji, warta poparcia. Tam tereny były do dyspozycji, to były łąki prawie nieużyteczne, podmokłe. Jednym słowem zbiegły się te nasze poszukiwania wielkiej wody i koncepcja Bryńskiego.

Zaczęła się wielka akcja – w moim życiu chyba największa walka o lokalizację, bo kilkuletnia, sięgająca najwyższych władz w kraju. A dlaczego? A to dlatego, że była idea Bryńskiego, ale jednocześnie kolejarze zrobili koncepcję stworzenia wielkiej kolejowej stacji rozrządowej. Rozrządowa stacja kolejowa to jest straszliwa rzecz, to są setki torów, przetaczanie pociągów towarowych, składanie, rozkładanie tych pociągów, taka gigantyczna maszyna kolejarska, która miała być dosłownie na tym szlaku na Wrotkowie, wzdłuż tego obszaru, gdzie jest teraz Zalew. Projekt tej stacji był już gotowy, a stacja została przez władze najwyższe, nadrzędne, czyli nawet ponadnarodowe, uznana za stację strategiczną Układu Warszawskiego. To już jacyś

rosyjscy dostojnicy właściwie wpisali sobie ją, że tu właśnie jest najlepsza stacja rozrządowa. I teraz ta gigantyczna walka, jaką myśmy kilka lat [toczyli]. Ta idea pojawiła się w naszym planie w [19]58 roku, a dopiero kiedy ja wyjeżdżałem do Bagdadu w roku [19]66, czyli osiem lat później, to dopiero zostało rozstrzygnięte.

Przez tych kilka lat trwała walka argumentów, myśmy wymyślali coraz nowsze argumenty, ale kolejarze, którzy bronili tej stacji, wymyślali swoje argumenty. Myśmy angażowali profesorów, ekspertów, i oni profesorów, ekspertów – i były ekspertyzy. Mieliśmy wielu zwolenników, jak gdyby obrońców, tak że myśmy nie byli sami, ale w istocie to [ciążyło] na nas, czyli na Pracowni Urbanistycznej, która broniła tej koncepcji i chciała wyrzucić stację rozrządową. Koncepcja była taka: wyrzucić stację rozrządową, niech sobie znajdują miejsce gdzie chcą, ale nie tutaj. Tymczasem nie było to proste, dlatego że stacja miała już zatwierdzony projekt, taki do realizacji, czyli ona już była gotowiutka, przy czym, jak mówili ci projektanci kolejowi, były różne badania i nigdzie nie dało się tej stacji ulokować, tylko właśnie tutaj. Kolejarze w ogóle nie chcieli z nami współpracować, ponieważ byli straszeni przez Urząd Bezpieczeństwa, czy tam wojskowe nawet jakieś urzędy, że to jest jakaś kontrewolucja, że to jest rządowy projekt, a my tutaj chcemy [zmian], to znaczy to jest jakaś robota Amerykanów, strasznych sił. Myśmy chcieli w gruncie rzeczy mieć również ekspertów od kolei, żeby nam powiedzieli czy rzeczywiście nie można tu gdzieś indziej zbudować tej stacji, a tymczasem okazało się, że żaden kolejarz nie chciał z nami współpracować. Niektórzy się zgadzali, przez tydzień, dwa tygodnie z nami współpracowali, potem przychodzili wystraszeni, że byli u nich ubecy, którzy powiedzieli, że jak oni nie przestaną, to pójda siedzieć. Do dzisiaj się dziwię, że nas nie poaresztowali.

Uznaliśmy, że argumentem tu może być tylko wskazanie im lepszego miejsca na stację rozrządową. Jeden z urbanistów warszawskich, światowej sławy profesor [Bolesław] Malisz, podsunął nam myśl, żeby jako obronę przeciwko tej stacji wziąć fakt, że tu akurat jest ujęcie wody dla Lublina. Dosyć błahy niby – ujęcie wody – ale jest to woda dla miasta kilkuset tysięcy. I myśmy wmawiali kolejarzom, że na przykład wagon wiozący truciznę, jakieś chemikalia, może się rozbić, wobec tego to przeniknie do ujęcia wody i Lublin się zatrue. To rzeczywiście był argument, ale zaczęły się tutaj takie dyskusje, czy rzeczywiście te chemikalia przenikną do wody i teraz to zależy od tego, jaka jest struktura tej ziemi, tej skały, która dzieli wodę od powierzchni. Myśmy brali swoich geologów, kolejarze brali swoich, nasi mówili, że przeniknie, a tamci mówili, że nie przeniknie. To wydłużało się w czasie, a tymczasem myśmy starali się znaleźć specjalistów kolejowych, żeby wskazać im alternatywę, która byłaby lepsza. To było karkołomne, już taka ostatnia deska ratunku, bo nie było innej. W końcu żeśmy znaleźli, mianowicie na Politechnice Warszawskiej znalazł się taki inżynier [Czesław] Baryło i [inny] profesor, niezależni naukowcy, a jednocześnie specjaliści od kolei i chętnie zgodzili się na to, bo im nawet podobala się taka rozróżba. Teraz chodziło o to, żeby to wydłużyć tylko, bo w

międzyczasie kolejarzy zdenerwowani, że to się przeciąga, pod presją międzynarodowych organizacji dali już decyzję. Decyzja ta była u premiera [Stefana] Jędrychowskiego już na stole i uratowało nas tylko to, że znajomy profesora był sekretarzem u Jędrychowskiego. I ponieważ Jędrychowski ciągle jeździł za granicę, to jemu rosły stosy pism na biurku i ten sekretarz kładł zawsze [tę decyzję] na dno tych spraw. Ta sztuka się udała, w rezultacie udało się przeciągnąć [sprawę] w czasie.

W międzyczasie inżynier Baryło z Politechniki Warszawskiej znalazł lepszą lokalizację. I ta lepsza lokalizacja została zresztą zrealizowana, ona jest na Tatarach. Ta sama stacja zmieściła się między dzielnicą Tatary a Świdnikiem, okazało się, że ona jest tańsza i lepsza. Szczęśliwie to się zakończyło i wtedy dopiero ruszyła pełną parą realizacja tego zalewu. Wszyscy uważali, że jak się ten zalew zrobi, to już to przypieczętuje stuprocentowo, żeby tam [nie] wracać ze stacją rozrządową.

Data i miejsce nagrania	2005-04-19, Lublin
Rozmawiał/a	Wioletta Wejman
Redakcja	Piotr Krotofil
Prawa	Copyright © Ośrodek "Brama Grodzka - Teatr NN"