

Geodezja morska powraca

Zakończenie I etapu realizacji budowy kanału żeglugowego przez Mierzę Wiślaną (potocznie zwanego przekopem) – jednej z najgłośniejszych inwestycji ostatnich lat w Polsce – dało impuls do wznowienia cyklu konferencji morskich organizowanych przez SGP.

Problem przekopu Mierzei Wiślanej istnieje właściwie od roku 1285, kiedy to Elbląg wstąpił do Związku Hanzeatyckiego. Podobno jeszcze w XIII wieku był przesmyk w okolicach Przebrna i Skowronek wykorzystywany do żeglugi do i z portu elbląskiego. Legenda mówi, że mściwi gdańszczanie zatopili w nim własne okręty, aby uniemożliwić Elblągowi wyjście na morze.

• Zanim przekop zbudowano

W 1577 r. król Stefan Batory w związku z buntem Gdańsk wyszedł z pomysłem przebicia Mierzei Wiślanej. Jego wysłannicy po wizji lokalnej wyznaczili wieś Skowronki jako miejsce nadające się na przekop i budowę portu. Jednak po zawarciu porozumienia z Gdańskiem pomysł zarzucono. Z czasów Jana Kazimierza pochodzi projekt przekopu wraz z dwoma fortami (Johannsborgh i Casimiresborgh), które miały go ochraniać. Również król pruski Fryderyk II Wielki rozważał budowę kanału, gdy po I rozbiórce Polski w 1772 roku Elbląg przyłączono do Prus, a Gdańsk pozostał przy Polsce. Elbląg miałby się stać poważnym konkurentem miasta nad Motławą. Po II rozbiórce Gdańsk przyłączono do Prus i budowa kanału stała się bezcelowa.

Warto też wspomnieć o projekcie osuszenia ponad połowy Zalewu Wiślanego z 1874 r. przedstawionym przez gdańskiego budowniczego Lichta. Dopiero w roku 1928 magistrat elbląski przystąpił do zbadań technicznych możliwości jego realizacji. Główną przesłanką było ogromne bezrobocie oraz brak ziemi dla nowych osadników. Powstało kilka opracowań, w których pozytywnie oceniono możliwości osuszenia Zalewu, powołując się głównie na doświadczenia holenderskie.

Bezpośrednio po II wojnie światowej budowę kanału zaproponował delegat rządu ds. wybrzeża Eugeniusz Kwiatkowski, przedwojenny wicepremier. Pomysł storpedował minister żeglugi M. Popiel, kwestionując celowość inwestycji. W latach 70. i 80. XX wieku istniał projekt przekopu wraz z budową grobli przedzielającej zalew na dwa akweny. Na fali przemian politycznych temat przekopu mierzei wypłynął również w połowie lat 90.

• Budowa i jej obsługa

Jednak sprawy przybrały poważny obrót dopiero w 2015 r. po przejęciu władzy przez PiS. Zapadła decyzja o połączeniu Zalewu Wiślanego z Zatoką Gdańską w obrębie terytorium Polski. Kanał miał skrócić drogę z Elbląga o ok. 100 km, omijając Cieśninę Piławską na terytorium Rosji. Rok później zaprezentowano wizualizację kanału. Potwierdzono jednocześnie wybór lokalizacji (Nowy Świat pomiędzy Przebrnem a Skowronkami) oraz nazwę (Kanał Żeglugowy Nowy Świat). W 2017 r. Sejm przyjął w tej sprawie specjalną ustawę. 15 lutego 2019 r. uzyskano pozwolenie na budowę i od razu ruszyła wycinka drzew. Inwestorem został Urząd Morski w Gdyni, a generalnym wykonawcą konsorcjum spółek: N.V. Besix SA (Belgia) i NDI SA/NDI Sp. z o.o. (Polska). Prace geodezyjne realizowała firma GEO-BOR Roman Borucki z Gdańska [obszerna relacja z nich w GEODECIE 9/2022 – red.].

• Morskie opowieści

Podczas realizacji tak dużej i skomplikowanej inwestycji sięgano po rozwiązania unikatowe w skali Polski i Europy – oczywiście z pomocą geodetów. Aby zaprezentować te doświadczenia – po 50 latach od powołania Komisji Morskiej w SGP oraz po 25 latach przerwy – gdański oddział SGP zorganizował V Konferencję Morską pod hasłem „Od Estów po Wyspę Estyjską, czyli jak przekop zbudowano”. Dwudniowe spotkanie naukowo-techniczne rozpoczęło się w Krynicy Morskiej 3 listopada 2022 r. i przybliżyło inżynierskie pomiary wysokiej precyzji podczas geodezyjnej obsługi budowy infrastruktury tej inwestycji. W prezentacjach przedstawiono historyczne aspekty Mierzei Wiślanej, uwarunkowania podjęcia decyzji o budowie przekopu, a w głównej prezentacji geodeci z firmy GEO-BOR Roman Borucki, którzy jako pierwsi rozpoczęli prace na inwestycji i zakończą ją pomiarami powykonawczymi, przedstawili metody i techniki prac prowadzonych na lądzie i na wodzie.

Uczestnicy konferencji zwiedzili budowę Portu Nowy Świat, a także punkty graniczne granicy wersalskiej, które za-



Fot. GGGK

Od lewej: Ryszard Rus, Alicja Kulka i geodeta woj. pomorskiego Tomasz Jewsienia przy pamiątkowym reperze

chowały się do dzisiaj w nienaruszonym stanie. Zapalono również w Przebrnie znicz pod pomnikiem pamięci więźniów nazistowskiego podobozu Stutthof pracujących przy budowie wałów chroniących poldery zalewu.

Drugiego dnia konferencja przeniosła się do Kapitanatu Portu Nowy Świat. Udział geodetów w realizacji inwestycji został tam upamiętniony stabilizacją symbolicznego reperu, który włączony zostanie w sieć punktów geodezyjnej osnowy wysokościowej. Uroczystej stabilizacji punktu dokonała p.o. GGGK Alicja Kulka, która została jego matką chrzestną. Punkt znajduje się w przyczółku mostu południowego Portu Nowy Świat.

Kolejnym miłym akcentem było wręczenie przez prezesa SGP Janusza Walo medalu „Amigo Societas” Urzędowi Morskiemu w Gdyni za 50 lat współpracy ze Stowarzyszeniem Geodetów Polskich. V Konferencja Morska zgromadziła znaczne grono uczestników, sponsorów, patronów i znakomitych gości. Pokazała, że w zakresie geodezji morskiej mamy się czym pochwalić. Dlatego warto ten cykl spotkań kontynuować. Tematów na pewno nie zabraknie, bo w związku z coraz większymi inwestycjami na morzu rola nas, geodetów, również będzie rosła.

Ryszard Rus
prezes Oddziału SGP w Gdańsku