

„Wielka Libia” – największy kontrakt zrealizowany przez polskich geodetów, cz. 1

Spóźniony start

Wszystko poszło nie tak, jak planowaliśmy. Blisko rok trwały targi i próby obejścia zastrzeżeń prawnych strony libijskiej do podpisanej umowy, a samochody i pozostały sprzęt czekały bezużytecznie na odprawę celną. Na dodatek 13 grudnia wybuchła wojna „jaruzelska”.

Jacek Kmieć

Największy zagraniczny kontrakt geodezyjny, podpisany między Polską i Libią w 1977 roku, o wartości ponad 50 mln dolarów, wszyscy nazywali „Wielka Libia”. To była olbrzymia robota, a spory jej kawałek obejmował założenie trzyczęściowej sieci niwelacji precyzyjnej o wielkości niespotykanej na świecie: w ciągu dwóch lat miała powstać osnowa wysokościowa o długości prawie dwudziestu dwóch tysięcy kilo-

metrów, obejmująca cały kraj, od nadmorskiej Trypolitanii i Cyrenajki przez saharyjskie pustynie po góry Tibesti. Do realizacji tych prac włączono wszystkie okręgowe przedsiębiorstwa geodezyjno-kartograficzne wchodzące w skład Zjednoczenia „Geokart”.

• Zakupy na potęgę

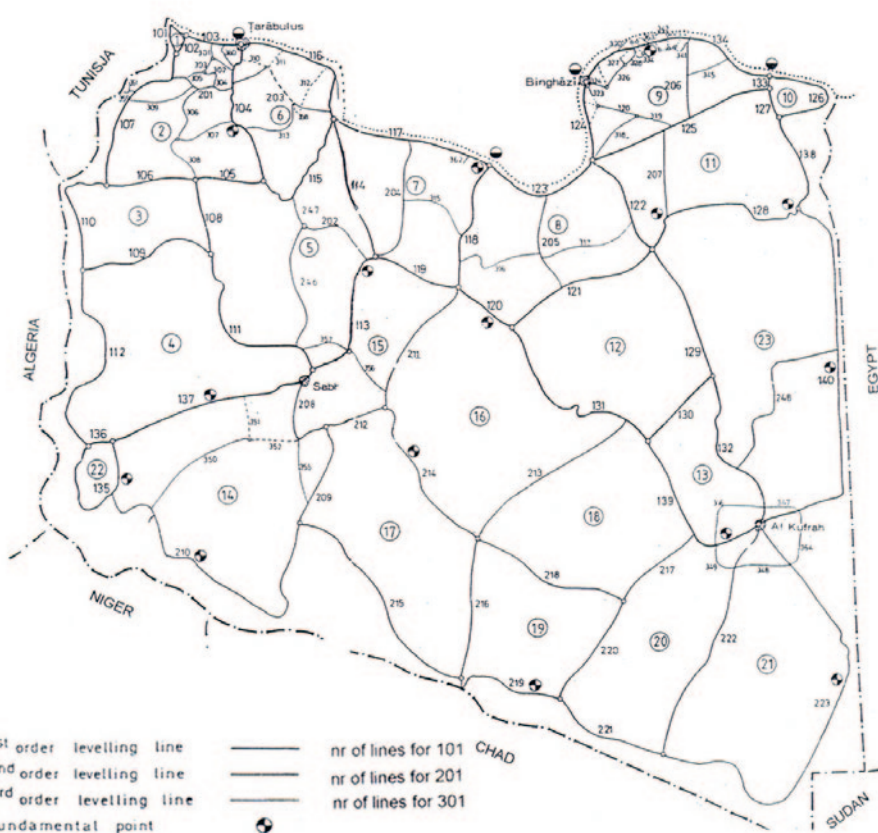
Po podpisaniu kontraktu powstały różne komisje zajmujące się opracowaniem szczegółów organizacyjno-technicznych. Zaproszono mnie do zespołu zajmującego się niwelacją. Wszystkie ko-

misje zainaugurowały swoją działalność dwu- albo trzydniowym zjazdem w Rydni, gdzie wynajęto do tego cały ośrodek wypoczynkowy. Prace przygotowawcze prowadził i nadzorował Tomasz Rybicki, wicedyrektor Zjednoczenia „Geokart”, który ujawnił, że będzie szefem kontraktu, a jego zastępcą – Krzysztof Stasiak. Ustaliliśmy podział prac niwelacyjnych na dwie grupy robót, każda po trzy samodzielne 20–30-osobowe brygady dysponujące sprzętem umożliwiającym pobyt i wykonanie pomiarów na pustyni. Oprócz barakowozów i samochodów trzeba im było zapewnić cysterny na wodę i paliwo, agregaty prądotwórcze, a nawet chłodnie na samochodach terenowych przeznaczonych do dowozu żywności. Grupy robót, nazwane od lokalizacji prac „Trypolitania” i „Cyrenajka”, miały rozpocząć pomiary od wybrzeża, sukcesywnie schodząc na południe, w pustynne obszary saharyjskie.

Kierownikiem grupy cyrenańskiej został znany nam jeszcze z Iraku Zbyszek Wolański, który na etapie organizacji kontraktu „Wielka Libia” dokonał tytanicznej pracy przy zakupach obejmujących wszystko: od samochodów i cystern począwszy, poprzez agregaty, karawany, namioty, łóżka, materace, śpiwory, koce itd., na łyżkach i widelcach skończywszy. O ile przy zakupach zagranicznych borykał się z nadmiarem ofert, o tyle w kraju pogłębiający się kryzys powodował, że wszystko trzeba było „załatwić”. Ostatecznie na kierownika drugiej grupy robót wybrano wicedyrektora OPGK z Koszalina Tadeusza Nowińskiego. W ten sposób obsada personalna kierownictwa kontraktu została z grubsza ustalona.

Sieć niwelacji precyzyjnej w projekcie „Wielka Libia” o długości blisko 22 tys. km

SZKIC SIECI NIWELACJI PRECYZYJNEJ 1, 2 i 3 rzędu



Fot. ze zbiorów Janka Kmiećka



Tobruk. Transport elementów do budowy stacji mareograficznej

• Przed wszystkim sprzęt

Jako podstawowy typ niwelatora przyjęliśmy Ni 002 Zeissa produkowany w Niemieckiej Republice Demokratycznej w Jenie. Mimo „komunistycznego” pochodzenia wówczas były to najlepsze precyzyjne niwelatory na świecie. Wysoka dokładność, odporność na zapylenie i skoki temperatury umożliwiły osiągnięcie bardzo dobrych wyników. Konkurencyjne Opton Ni1 z Carl Zeiss Oberkochen (RFN), które zakupiono do Iraku i 2 egzemplarze do Polski w związku z prowadzoną modernizacją sieci I klasy, okazały się całkowitym niewypałem. Mimo lepszej optyki i znacznie mniejszej wagi dawały wyniki obciążone błędami o charakterze systematycznym, dochodzącymi do 1 mm/km, których źródła przez kilka lat nie udało się ustalić. Dopiero w 1987 roku z referatu wygłoszonego na Politechnice Warszawskiej przez dwóch przedstawicieli Bayerisches Landesvermessungsamt dowiedzieliśmy się, że przyczyną tych błędów była podatność kompensatorów na wpływy pola geomagnetycznego.

Wkrótce rozpoczęły się prace przygotowawcze i przez kilka miesięcy z pomocą paru osób wykonaliśmy planowane zadania: na Politechnice Warszawskiej zbadaliśmy sprzęt precyzyjny do pomiarów, wykonaliśmy komparację łąt niwelacyjnych, zorganizowaliśmy kurs szkoleniowy i egzaminy dla obserwatorów delegowanych przez przedsiębiorstwa geodezyjne, przedyskutowaliśmy różne aspekty techniczne i organizacyjne przyszłych robót.

Tomasz Rybicki jeszcze przed spotkaniem w Ryni dawał do zrozumienia, że po doświadczeniach irackich przewiduję mój udział w tym przedsięwzięciu. Zaproponowano mi stanowisko głównego technologa. Byłem w rozterce: z jednej strony ciągnęła mnie do Libii zarówno

żyłka podróżnicza, jak i względy zawodowe, ambicjonalne, z drugiej zaś od powrotu z Iraku minęło niewiele czasu i pobyt w kraju jeszcze mi się nie znudził. Jednak w miarę upływu czasu zapał do wyjazdu wzrastał odwrotnie proporcjonalnie do stanu konta, a więc dość szybko. Ostatecznie zgodziłem się, tym chętniej że uzyskałem zgodę na pobyt w Libii wraz z żoną i córką.

• Libia wita nas chłodem

Wiosną 1981 roku, po ostatecznym podpisaniu kontraktu, zdecydowano, aby przed rozpoczęciem prac polowych uściślić zakres robót i uzgodnić ze stroną libijską szczegółowe warunki techniczne, a także sporządzić ogólny projekt sieci niwelacyjnej. Muszę lecieć do Tripolisu. Na towarzysza i pomocnika Geokart delegował Romana Staniewskiego, który był już w Libii i znał miejscowe warunki.

Lecimy na delegację do Libii w końcu maja. Spodziewałem się, że przywita nas upał podobny do irackiego, jednak było pochmurno i chłodno, prawie tak samo jak w Polsce. Lotnisko jest przestronne i nowoczesne. Oddano je do użytku za ledwie rok czy dwa wcześniej. Z samolotu przechodzimy do hali odpraw bezpośrednio przez korytarze – rękawy, ale zyskany w ten sposób czas tracimy później w godzinnym oczekiwaniu na odprawę paszportową. Na dodatek rozdano wszystkim do wypełnienia informacyjne karty osobowe, ale w języku arabskim, więc lekko podenerwowani wypytywujemy się nawzajem, co i gdzie wpisać.

Wreszcie kierują nas do odprawy celnej. Bagaże sprawdzone są dość szczegółowo, głównie w poszukiwaniu alkoholu, którego do Libii wwozić nie wolno. Oprócz konfiskaty grożą za to wysokie grzywny, więc ryzykanci zdarzają się rzadko. Cza-

sami tępiona jest również wieprzowina (zakazana przez Mahometa), bywa więc tak, że smętny „przemysłowiec” z Polski siedzi na walizce pod okiem czujnego celnika i wbija w siebie pięto kielbasy, nie chcąc wyrzucić do śmietnika swej ulubionej podwawelskiej. Nie jest to jednak częsty widok, choć praktycznie każdy przywozi ze sobą spore zapasy szyneczki, kabanosów, boczku, kielbas i puszek mięsnych; częściowo z oszczędności, a częściowo dla urozmaicenia uboższego menu.

Na lotnisku, jak zresztą w całej Libii, nie ma żadnych napisów w alfabecie łacińskim. Zgodnie z poleceniem najwyższego wodza tutejszej rewolucji Muamara Kaddafiego w miejscach publicznych wolno używać wyłącznie alfabetu arabskiego, dla nas zupełnie niezrozumiałego. Jest to jeden z elementów utopijnej rzeczywistości budowanej przez autora Zielonej Książeczki. Nie wszyscy Libijczycy ją akceptują: bezustannie podejmowane są próby zamachów i buntów, jednak Kaddafiemu udaje się udaremnić wszelkie usiłowania w tym kierunku. Mieszka w koszarach wojskowych, podobno co noc w innym miejscu, a strzeże go gwardia przyboczna, utworzona z kubańskich komandosów. Szeptano, że co jakiś czas odsyła się na Kubę kilka trumien, ale Kaddafi ciągle wychodzi bez szwanku.

• Ludzkie sprawy

Na drugi dzień po przylocie Rybicki zabiera nas do SDL, czyli Surveying Department of Libya, gdzie poznajemy Muftę Unisa, dotychczasowego dyrektora departamentu, właśnie zdjętego z funkcji dla zwolnienia miejsca bardziej zasłużonemu rewolucjonista. Unis jest starszym, dystyngowanym panem, bywałem w świecie, a głównie we Francji i RFN, skąd pochodzi jego żona. Po wstępnych rozmowach



Fot. ze zbiorów Jacka Kmiecika

Kontrolne pomiary na bazie pod Gharjanem wykonywane niwelatorem Ni 002 z Carl Zeiss Jena (NRD)

wach ustalamy formę opracowania uściśleń do zakresu robót (*clarifications to the scope of work*) i szczegółowego projektu sieci niwelacyjnej. Unis przydziela nam pokój do pracy, zapoznając jednocześnie z kilkoma osobami, które mogą nam pomóc. Głównie są to Polacy na indywidualnych kontraktach w SDL: inżynierowie Kasowicz, Skórzak i Linsenbarth oraz Nina Żukowska, prowadząca tu archiwum. Poznajemy także Jugosłowianina, doktora Živkovicia, z racji wieku i autorytetu tytułowanego profesorem.

Przedstawiono nas również zastępcy Unisa, niejakiemu Gharianiemu, który był szczupły, nerwowy i – w odróżnieniu od Unisa – niezbyt interesował się pracą. Również miał żonę Niemkę, ale z NRD. Jak się wkrótce dowiedzieliśmy, z jego inicjatywy arabscy pracownicy SDL wystosowali pismo do Kadafiego o przywrócenie Unisa na stanowisko dyrektora naczelnego, co przyniosło pewne ograniczone rezultaty: z całego departamentu wydzielono część nadzorującą realizację kontraktu „Wielka Libia”, a jej kierownictwo powierzono Unisowi.

• Natura bywa zdradliwa

W początkach lipca odebraliśmy zakupiony dla naszego kontraktu dobry samochód: Peugeot 504 combi z klimatyzacją. Po kilku dniach pojechaliśmy nim na rekonesansowy wypad do Nalutu, a nawet trochę dalej, bo dotarliśmy aż do miejscowości Sinawan (Sinauen).

Wyruszyliśmy wcześniej rano. Wkrótce przekonałem się, że zamieszkałe i pokryte roślinnością obszary sięgają zaledwie kilka do kilkunastu kilometrów od wybrzeża. Pozostała część niziny Jifara (Dżifara), na której leży Trypolis, to pustyn-

ne nieużytki z nielicznymi wyjątkami pól uprawnych przy oazach, rozwijających się teraz w małe miasteczka. Bujniejsza vegetacja pojawia się dopiero na przedgórzu pasma Dżebel Nefuza, wielkim półkolem otaczającego trypolitańską równinę. Dżebel Nefuza to właściwie poszarpany skraj pustynnego płaskowyżu Hamada al Hamra. Najwyższe wzniesienia niewiele przekraczają 800 m nad poziom morza, wystarcza to jednak, aby zatrzymać chmury w okresie zimowym, stąd suma opadów w tym rejonie jest wystarczająca dla vegetacji. Czasami jednak całoroczne opady ograniczają się do jednego, krótkiego okresu gwałtownej ulewy, wypełniającej suche dotąd wąwozy rzek okresowych rwącymi strumieniami, niszczącymi wszystko, co stanie na ich drodze, porywającymi bydło, samochody i ludzi.

• Co poszło nie tak

Odlatuję z Libii w połowie lipca. Nie wszystkie sprawy zostały załatwione, ale powstały szczegółowe warunki techniczne, opracowaliśmy projekt ogólny całej sieci i szczegółowy projekt dla Trypolitanii. Wszystkie dokumenty złożyliśmy do zatwierdzenia w SDL i na dalszy tok spraw nie mieliśmy już żadnego wpływu, nie było więc sensu oczekiwać bezczynnie na arabskie decyzje, które mogły zapaść po tygodniu albo po trzech miesiącach. Do ewentualnych wyjaśnień i uzupełnień zostawał Roman Staniewski. Zakładaliśmy, że wrócę – ale już z żoną i córką – najdalej za 2 lub 3 miesiące, jeżeli nie będzie kłopotów z załatwieniem spraw paszportowych lub wizowych. Wszystko jednak poszło nie tak, jak planowaliśmy. Przede wszystkim wystąpiły opóźnienia już na starcie kontraktu. Oka-

zało się, że wynegocjowana przez Centralę Handlu Zagranicznego „Polservice” klauzula o pokryciu opłat celnych przez stronę libijską za sprowadzony przez nas sprzęt jest w świetle miejscowego prawa nieważna. Chodziło o niebagatelne kwoty ponad 100 tys. dinarów, czyli ok. 400 tys. dolarów, nasi nie chcieli więc ustąpić. Blisko rok trwały targi i próby obejścia tego zastrzeżenia, a samochody, karawany i pozostały sprzęt czekały bezużytecznie na odprawę celną.

Na dodatek 13 grudnia wybuchła wojna „jaruzelska”, czyli wprowadzono w Polsce stan wojenny. Rozwiązano „Solidarność”, zamknięto granice, przywrócono stare, partyjne porządki. Ludzi ogarnęło przygnębienie i marazm. Wyglądało na to, że szanse na wyjazd są znikome, a zabranie rodziny w ogóle nie wchodzi w rachubę. Kontrakt jednak miał być realizowany, czyniłem więc starania, abyśmy jakoś mogli wyjechać, bowiem w kraju było niewesoło. Wyłączono telefony, nie było benzyny, wprowadzono godzinę policyjną. czuliśmy się więc trochę jak w obozie.

• A jednak ruszamy

Perspektywa wydostania się za granicę działała jednak orzeźwiająco. Zmodyfikowaliśmy nieco nasze plany; wspólny wyjazd był nierealny, więc mimo poprzednich zastrzeżeń trzeba było wyruszyć do Libii w pojedynkę. Zdecydowałem się dołączyć swoim samochodem do trzeciej kolumny naszych Starów, które dojeżdżały do Genui albo La Spezia, a stamtąd promem płynęły do Trypolisu. Dwie takie kolumny już dotarły do Libii. Z pierwszą nie było żadnych kłopotów, ale druga wyjechała po wprowadzeniu stanu wojennego, co prawdopodobnie było przyczyną, że jeden z kierowców odmówił dalszej jazdy i we Włoszech wystąpił o azyl polityczny.

Trzecia kolumna miała spore opóźnienie, jej wyjazd ciągle się przesunął ze względu na sygnały z Libii o trwających negocjacjach w sprawie cła, co uniemożliwiało rozpoczęcie robót. Wreszcie w sobotę 17 kwietnia 1982 roku w Geokarcie powiedziano mi, że wyruszamy natychmiast. Popędziłem do domu. W ogromnym pośpiechu pakowaliśmy bagaże, potem ładowaliśmy je do samochodu. Było tego dużo: maszyna do szycia, sztuczna choinka i wiele innych przedmiotów gospodarstwa domowego, bo żona z córką wkrótce miały do mnie dołączyć. Wreszcie wszystko załadowane, żegnamy się, jeszcze ostatnie kafusy i trzeba ruszać; we wstecznym lusterku maleją ich sylwetki, mimo mżącego deszczu stoją pośrodku parkingu i machają, dopóki samochód nie zniknie za zakrętem.

Jacke Kmiecik