

„Wielka Libia” cz. 4 – prace mareograficzne, wywiad i budowa stacji

Pod presją czasu

Dla określenia średniego poziomu morza w ramach kontraktu „Wielka Libia” przewidziano założenie czterech stacji: w Trypolisie, Syrcie, Benghazi i Tobruku. Według zapewnień strony libijskiej żadne takie prace dotychczas nie były wykonywane.

Jacek Kmiecik

Gdy jednak zaczęto załatwiać przepustki do portów, aby zaprojektować lokalizację stacji, niespodziewanie Libijczycy oświadczyli, że kiedyś rozpoczęli prace mareograficzne, gdzieś mają nawet instrumenty, ale... nie mogą ich znaleźć. Wreszcie na jesieni 1982 roku przywieźli jeden mareograf zapakowany w wielką skrzynię.

Prace mareograficzne prowadził i nadzorował Zbigniew Dziadziuszko, dyrektor Morskiego Oddziału IMiGW w Gdyni. Człowiek wielkiej wiedzy, bardzo towarzyski, przez przyjaciół zwany MPM, był nieocenionym towarzyszem w długich podróżach wzdłuż libijskiego wybrzeża związanych z projektowaniem, budową i bieżącą obsługą stacji mareograficznych.

• Zaskakujący rekonesans

Wstępny wywiad w portach rozpoczęliśmy od Trypolisu. Z wielkim zdziwieniem znaleźliśmy opuszczoną stację mareograficzną, bardzo dobrze zlokalizowaną w narożniku rzadko używanego basenu portowego. Domek był solidny, murowany, ale drzwi z wyłamanym zamkiem stały otworem. Wewnątrz zastaliśmy śmieci i zdewastowany mareograf firmy OTT. Prawdopodobnie władzom Surveying Departament of Libya niezręcznie było ujawnić własne zaniedbania, dlatego nic o nim nie mówili. Kontraktowy mechanik precyzyjny Władek Idzik wyremontował mareograf bez większego kłopotu. Dołożyliśmy tam drugi, polski limnigraf, aby wykorzystać sprzęt ściągnięty z kraju, zanim dowiedzieliśmy się, że w Libii mogą być jakieś instrumenty do użycia. Ustawiliśmy jeszcze ru-

ry pływakowe, naprawiliśmy zamek w drzwiach i w ciągu dwóch tygodni stacja została uruchomiona.

W pozostałych miejscach, które odwiedziliśmy na przełomie października i listopada 1982 roku, sytuacja wyglądała zgoła odmiennie. Przede wszystkim w Syrcie nie było żadnego portu, nie było umocnionego nabrzeża ani molo czy przystani rybackiej. Nie było nic, co dałoby się wykorzystać jako miejsce posadowienia stacji mareograficznej. Syrta to jedno z nielicznych, o ile nie jedynych nadmorskich miast, które całkowicie i skutecznie od morza się odwróciło. Musieliśmy szukać gdzie indziej. Najbliższe miejsce, rokujące pewne nadzieje, to były porty naftowe, leżące 200 km dalej na wschód. Jednak tam trzeba było uzyskać specjalne przepustki, zostawiliśmy je więc na później.

W Benghazi był duży, niedawno rozbudowany, nowoczesny port, a miejscowe władze wykazały pełne zrozumienie dla naszych prac. Pozwolili zwiedzić cały port, a nawet dali mały stateczek, aby łatwiej było wyszukać odpowiednią lokalizację, gdyż dotychczas żadnej stacji mareograficznej tam nie było. Szybko znaleźliśmy dobre miejsce i ruszyliśmy dalej, do Tobruku, stając po drodze na nocleg w El Marj u Zbyszka Wolańskiego, szefa grupy cyrenajskiej.

W Tobruku bez trudu dostaliśmy się do portu i wybraliśmy miejsce pod stacją. Minęło właśnie nasze Święto Zmarłych, więc mimo zmęczenia i braku czasu (jeszcze tego dnia trzeba było wrócić do El Marj) postanowiliśmy odszukać aliancki cmentarz i złożyć kwiaty na grobach polskich żołnierzy. Ze znalezieniem cmentarza nie było problemu, gorzej natomiast poszło ze zdobyciem kwiatów. Nie udało się odszukać w Tobruku żadnej kwiaciarni, choć próbowaliśmy dopytać się o nią u policjantów i różnych sprzedawców. Daliśmy wreszcie spokój po rozmowie z miejscowym fryzjerem, który nie bardzo zrozumiał, o co chodzi, i oświadczył, że tam, gdzie chcieliśmy iść, jest bardzo dużo kwiatów i można je sobie wziąć!

• Ruszamy bez przepustek

Po powrocie z Tobruku zaczęliśmy planować kampanię budowy stacji. Konieczne zezwolenia odpowiednich władz na wejście do portów powinien załatwić SDL. Wydawało się, że będzie to raczej formalność, tymczasem sprawa przeciągała się z miesiąca na miesiąc. Jednocześnie pomiary geodezyjne szły



Trypolis, okolice portu

pełną parą i wyglądało na to, że prace terenowe zakończą się mniej więcej w terminie. Jednak obliczenie wysokości punktów i rozliczenie tego etapu kontraktu nie było możliwe przed wyznaczeniem poziomu morza z co najmniej dwuletniego okresu obserwacji mareograficznych. Naciskaliśmy więc na stronę arabską, aby załatwiła wreszcie zezwolenia, ale bezskutecznie. Na dodatek dyrektor Rybicki postawił ultimatum: dopóki wszystkie stacje nie zostaną uruchomione, dopóty nie ma mowy o wyjeździe na urlop do kraju, a miałem już wykupiony bilet i rezerwację na koniec czerwca. Według naszego harmonogramu budowę stacji powinniśmy zacząć najpóźniej 8 czerwca – i zaczęliśmy, choć w dniu wyjazdu żadne przepustki nie były jeszcze gotowe. Po prostu wyjechaliśmy bez nich. A także bez żadnego libijskiego supervisora, bo bez przepustek żaden nie chciał jechać.

Cała ekipa składała się z pięciu osób, bo dołączył jeszcze Władek Idzik, Tadeusz Sobczak (sprowadzony z kraju technik z wielkim doświadczeniem w budowie stacji) oraz kierowca (spawacz o nazwisku bodajże Krajewski). Główny ładunek w postaci trzech składanych domków w elementach oraz rury do pływaków i pozostały sprzęt przewożone były ciężarowym starem. Oprócz tego dysponowaliśmy osobowym samochodem Peugeot 405. Jako bazę noclegową przydzielono nam wielki samochód Bedford, który zamiast skrzyni miał urządzoną salonkę, podobną do przyczepy kempingowej: były tam cztery łóżka, mała kuchenka i natrysk.

● W As Sidra zgodnie z planem

Jako pierwszy cel przyjeśliśmy port naftowy w As Sidra. W pobliżu stacjonowała jedna brygada niwelacyjna, dołączyliśmy więc do niej, korzystając z prądu, wody,



Ekipa mareograficzna w Cyrenie: Władysław Idzik, Zbigniew Działusko i Jacek Kmiecik



Tobruk, cmentarz żołnierzy polskich

a przede wszystkim ze stółki. Odciążyło nas to od pracochłonnego przygotowywania posiłków, na co nie bardzo mieliśmy czas (i ochotę). Na marginesie: to zdaje się w tej brygadzie pracownicy zagrozili strajkiem, jeżeli nie poprawi się wyżywienie. Dyrekcja się ugięła i ściągnięto zawodowego kucharza, który nie tylko przygotowywał standardowe posiłki, ale wypiekał także zwykły polski chleb, czasem nawet z fantazyjnymi napisami.

Na drugi dzień po przyjeździe wraz ze Zbyszkiem pod-

jechaliśmy do bramy portowej. Strażnik obejrzał pismo, które dostaliśmy z SDL, po czym zatelefonował gdzieś i oddał nam słuchawkę. Ktoś po drugiej stronie wysłuchał uważnie, o co chodzi, ale oświadczył, że zgodę na wstęp do portu można uzyskać jedynie w dowództwie wojskowym w Ras Lanuf, 30 km dalej na wschód. Pojechaliśmy tam. Kwaterę główną odnaleźliśmy bez trudu, choć mieściła się w niepozornym baraku. Żołnierze stojący przy wejściu zabrali nasze dokumenty i kopię pisma

SDL. Przy samochodzie został strażnik pod bronią. Minęło dobre pół godziny, zanim ktoś wyszedł i pozwolił wejść do środka baraku, ale tylko jednej osobie – padło na mnie. Siedział tam kilku oficerów; rozmowy prowadził siedzący w środku, chyba dowódca, choć był najmłodszy wiekiem, na oko nie wyglądał na więcej niż 20–22 lata. Maglowali mnie dobre pół godziny, potem dłuższą chwilę rozmawiali między sobą, dzwoniłi chyba do Trypolisu, wreszcie powiedzieli, że można wejść do portu i postawić sta-



Polski chleb na libijskiej ziemi

cję w miejscu uzgodnionym z tamtejszym dowództwem. Mogliśmy zaczynać.

Następnego dnia wcześniej rano załadowaliśmy sprzęt i wjechaliśmy do portu. Kilka set metrów od szlabanu i strażnicy, niewidoczne z głównej szosy na skutek fałistego ukształtowania terenu, stały luźno rozrzucone zabudowania, w tym dwupiętrowy budynek dowództwa.

Najpierw przeprowadziliśmy sympatyczną rozmowę z libijskim dowódcą portu, kapitanem Ali Kikli, który potem skierował nas do swoich zastępców: kapitanów Parkera i Routledge'a, rodowitych Anglików. Wszelkie sprawy techniczne załatwiali właśnie oni i to z nimi mieliśmy potem wielokrotnie do czynienia. Po jakimś czasie Routledge nauczył się nawet

wymawiać nazwisko „Kmiećnik” mniej więcej poprawnie. Zapytany, jak tego dokonał, oświadczył, że je sobie zapisał fonetycznie. Wyglądało to tak: Kamyatschik.

Sam basen portowy, osłonięty niedawno wybudowanym falochronem, był niewielki, służył głównie jako przystań dla małego holownika, który podciągał elastyczną końcówkę ropociągu



Benghazi, basen portowy

do wielkich tankowców, stojących na redzie kilometr lub dwa od brzegu. Zgodnie z planem stacja ruszyła po pięciu dniach budowy i mogliśmy wyjechać z As Sidra.

● Benghazi i Tobruk wzięte

Następny w kolejności był port w Benghazi. Tu było łatwiej, znali nas, wiedzieli, co mamy robić, na dodatek obudził się SDL i samolotem przyleciał supervisor Tahyr al-Idrys z odpowiednimi papierami. Na czas budowy stacji wystawiono każdemu specjalną przepustkę, więc bez trudności mogliśmy wchodzić i wychodzić z portu. Spaliśmy dalej w Bedfordzie, zainstalowanym tym razem na kampie Budimexu pod Benghazi. Włodek Idzik w ramach koleżeńskej przysługi wyremontował gospodarzom dwa instrumenty geodezyjne, za co obdarowano cały zespół darmowymi bonami na stołówkę. Dzięki temu znowu nie musieliśmy zawracać sobie głowy zakupami i gotowaniem we własnym zakresie, co w kamperze wcale nie było takie proste.

W Tobruku również wszystko poszło sprawnie. Bedforda ulokowaliśmy poza miastem, na kampie włoskim, gdzie podłączyliśmy się do wody i elektryczności. Ostatnia stacja, tak jak poprzednie, została uruchomiona po pięciu dniach od rozpoczęcia budowy. Wieczorem, po pożegnalnej kolacji, we dwóch ze Zbyszkiem wsiedliśmy do Peugeota i ruszyliśmy do Trypolisu. Cała trasa licząca 1500 km zajęła 15 godzin, ale trzeba przyznać, że bez Zbyszka ten wyczyn nie byłby możliwy: przez całą drogę poił mnie kawą i opowiadał dowcipy, abym nie zasnął za kierownicą. Dzięki temu dojechaliliśmy cało i zdrowo, zdążyłem załatwić wyjazdowe formalności i pieniądze w banku, a na drugi dzień z ulgą zapadłem w fotel samolotu Il 62, odlatującego z Trypolisu do Warszawy.

Jacek Kmiećnik