

Elbląga dostęp do morza

23 czerwca 2013

W 1920 r. podjęto decyzję o budowie portu w Gdyni. W 1923 r. zawiązał doń pierwszy statek oceaniczny, a w 1934 r. stała się ona największym i najnowocześniejszym portem przeładunkowym na Bałtyku. II RP zbudowała podstawę materialną realizacji swych interesów uznając, że gwarancje traktatowe jej praw w Gdańsku nie są dostatecznym instrumentem ich zabezpieczenia.

Państwo polskie miało wolę czynu i moc sprawczą. Nie prowadziło polityki upraszania sąsiadów o pozwolenie na swe normalne funkcjonowanie i nadziei, że dotrzymają oni swych obietnic. Gdynię zbudował kraj po 123 latach niewoli, siedmiu latach wojny i bez dotacji z UE. Z problemem pewności dostępu Elbląga do morza III RP boryka się zaś już 23 lata.

ELBLĄGA „KRESOWA STANICA”

Liczący 124 tys. mieszkańców Elbląg leży nad rzeką o tej samej nazwie, na której znajduje się należący do miasta port. Ma on połączenie z Bałtykiem przez płytką rzekę Szkarpawę, dostępną tylko dla bardzo małych jednostek, albo przez tor wodny wiodący przez Zalew Wiślaný i kontrolowaną przez Rosję Cieśninę Piławską, u której wrót leży główny port wojenny rosyjskiej Floty Bałtyckiej – Bałtijsk. To ta droga rozstrzyga o być albo nie być Elbląga jako portu morskiego.

POTENCJAŁ ELBLĄGA

W 10 portach i pięciu przystaniach polskiej części Zalewu Wiślanego odprawia się do 121 tys. pasażerów rocznie, w tym w Elblągu blisko 40 tys. W rekordowym dla turystyki 1993 r. w Elblągu zaokrętowało się 85 tys. pasażerów, a w szczytowym dla przeładunku 1997 r. przewieziono przez jego port 641 tys. ton towarów. Zdolność przeładunkowa elbląskiego portu wynosi jednak 1 mln ton. W sąsiedztwie Zalewu Wiślanego znajdują się atrakcyjne turystycznie krainy jezior mazurskich, warmińskich

i chełmińskich. Z akwenem tym łączy je Elbląski Węzeł Wodny obejmujący rzeki: Elbląg, Tinę, Dzierzgoń, Bałewkę, Fiszewkę, Kowalewkę, Wąską oraz Jezioro Druzno i Kanał Jagielloński, wiodący do Nogatu. Turyści z Niemiec czy ze Skandynawii, a w przyszłości także z bogacących się państw bałtyckich, dysponujący prywatnymi jachtami i chcący wypocząć na polskich pojezierzach czy też zwiedzić związany z Mikołajem Kopernikiem Frombork, lub dostać się tędy do Malborka, byłiby cennym źródłem dochodów i tworzyli miejsca pracy w regionie. Byliby, gdyby nie fakt, że Rosjanie nie przepuszczają ich przez kontrolowaną przez siebie część Zalewu Wiślanego.

DYKTAT SUWERENA

W polsko-sowieckiej umowie granicznej z 1945 r. zapisano: W czasie pokoju przejście przez Cieśninę Piławską otwarte będzie dla statków handlowych pod polską banderą zdążających do portu Elbląg i z powrotem. (...) W wypadku wzięcia przez ZSRR udziału w wojnie w Europie, działanie niniejszego Protokołu ustaje. Zapis ten nakładał na połączenia Polski z Bałtykiem przez Zalew Wiślany ograniczenia podmiotowe (prawo żeglugi przyznano tylko statkom polskim), celowe (jedynie tym, zmierzającym do Elbląga – a zatem już nie np. do Fromborka, czy innych portów) i czasowe (czas pokoju). ZSRS nie respektował jednak nawet tych ustaleń i szlak pozostawał zamknięty aż do 1990 r. PRL nie protestowała.

MISIA II

22 czerwca 1990 r. poseł na sejm RP Edmund Krasowski na jachcie Misia II dokonał śmiałego rejsu, egzekwującego prawa Rzeczypospolitej opisane w umowie z 1945 r. i przepłynął trasę Elbląg-Zalew Wiślany-Cieśnina Piławska-Gdynia. Zaskoczeni sowieci nie zareagowali. Tak rozpoczął się spór niepodległej już Polski z Moskwą o dostęp Elbląga do morza.

ROSYJSKIE „WIDZIMISIEŃ”

Międzypaństwowe rozmowy na temat drożności szlaku Elbląg-

Bałtyk toczyły się w zmiennym rytmie w latach 1991-1996 i po 2002 r. Wejście Polski do UE, przygotowania do wejścia do Schengen, wojna w Iraku i wsparcie udzielone rewolucji na Ukrainie w 2004 r. przyniosły ochłodzenie stosunków polsko-rosyjskich. Skutkowało to trzykrotnym zamykaniem przez Moskwę szlaku wodnego przez Zalew Wiślany i Cieśninę Piławską. Przy pierwszej blokadzie w 2003 r. Rosjanie zażądali wykupywania przez pasażerów statków wycieczkowych rosyjskich wiz, nawet gdy podróżujący nie schodzili na ląd. Po raz drugi szlak został zamknięty w 2004 r. pod pretekstem „wygaśnięcia umowy z 1945 r.” 7 maja 2006 r. Rosja rozpoczęła trzecią i najdłuższą – trzyletnią blokadę. Żądała podpisania nowej umowy, gdyż stara zawarta była z „bratnim krajem socjalistycznym, którym Polska być przestała”.

PRZEKOPAĆ MIERZEJĘ

W tej sytuacji w 2007 roku na zlecenie Urzędu Morskiego w Gdyni rozpoczęto prace nad Studium Wykonalności Budowy Kanału Żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną. Spośród czterech potencjalnych lokalizacji kanału: Skowronki i Nowy Świat w gminie Sztutowo oraz Przebrno i Piaski w gminie Krynica Morska, wybrano Skowronki. Ta wersja była najtańsza i w porównaniu ze szlakiem przez Cieśninę Piławską najmocniej (o 94 km) skracała drogę Elbląg-Trójmiasto. Inwestycja, silnie promowana przez rząd PiS, miała być realizowana w latach 2008-2013.

WIDZIMISIĘ UMOCOWANE TRAKTATOWO

Pod wrażeniem tych planów Rosjanie podjęli kontrakcję dyplomatyczną. Najpierw w rozporządzeniu rządu Federacji Rosyjskiej z 15 lipca 2009 r. określili warunki żeglugi statków państw trzecich płynących przez Cieśninę Piławską do i z polskich portów nad Zalewem Wiślanym. Drogę tę udostępniono wówczas statkom pod banderą państw UE (spora ich część zarejestrowana jest jednak pod tzw. tanimi banderami egzotycznych krajów, a ich rejs musi być anonсовany na 15 dni

przed terminem. W praktyce eliminuje to żeglugę nieregularną, czyli jednostki państw trzecich). Potem – od 1 września 2009 r., na mocy umowy polsko-rosyjskiej podpisanej w Sopocie przy okazji obchodów 70 rocznicy wybuchu II wojny światowej, trasa ta została otwarta także dla jednostek polskich. W umowie swobodę żeglugi po Zalewie Wiślanym nadano tylko statkom polskim i rosyjskim zarejestrowanym pod swymi narodowymi banderami. Wprowadzono jednak zakaz ruchu statków o charakterze niehandlowym. Statki mające zgodę na rejs, muszą przy tym zmierzać do portów posiadających status portów międzynarodowych, co eliminuje ruch jachtów ku mniejszym przystaniom. Osobna klauzula głosi, iż: Każda Strona w razie konieczności (...) może wprowadzić ograniczenia dotyczące liczby oraz wielkości statków drugiej Strony (...) lub wstrzymać przekraczanie przez nie polsko-rosyjskiej granicy państwowej, jak również wykonywanie przez nie żeglugi, jeśli wymagają tego względy obrony, zapewnienia bezpieczeństwa Państwa, bezpieczeństwa żeglugi bądź zachowania równowagi ekologicznej w Zalewie. Ogólnikowość tych zapisów pozwala na zamknięcie szlaku pod byle pretekstem, podczas gdy w myśl umowy z 1945 r. jedynym powodem ku temu mogła być wojna! Umowę zawarto jedynie na pięć lat z możliwością jej automatycznego przedłużenia, gdyby żadna ze stron jej nie wypowiedziała.

SŁOWO HONORU CZEKISTY

16 dni po zawarciu umowy, która wchodziła w życie z chwilą podpisania, polski statek „Aquarella”, płynący z Helu do Elbląga, został zatrzymany w Bałtyjsku. Jako przyczynę Rosjanie podali fakt, że umowa nie została jeszcze ratyfikowana przez parlamenty Polski i Rosji. Incydent wyjaśniono, ale stanowi on ważne memento. Potwierdza bowiem, że cechą rosyjskiej strategii w kwestii żeglugi na Zalewie Wiślanym pozostaje unikanie ostatecznego rozwiązania problemu, po to, by móc uczynić zeń w razie potrzeby narzędzie nacisków politycznych na Polskę.

Zmiana rządu w Polsce w 2007 r. i umowa z Rosją z 2009 r.

wyhamowały plany przekopania Mierzei. Na mocy decyzji Ministerstwa Infrastruktury inwestycję odłożono do 2017 r., co należy uznać za sukces Rosji. Polska zamiast stworzyć materialne gwarancje niezależności żeglugi do swych portów na Zalewie Wiślanym, zadowoliła się łatwo podważalnymi gwarancjami prawnymi. Manewr Kremla wstrzymał realizację rozwiązania infrastrukturalnego, zniechęcił potencjalnych inwestorów i wytworzył sytuację sprzyjającą rozproszeniu zebranych dotąd na ten cel środków.

Autor: Przemysław Żurawski vel Grajewski

Źródło: Niezalezna.pl