



WYJAZD SPECJALISTYCZNY

Stacja pomp - Chłodniewo

Mierzeja Wiślana

Lodołamacze na Wiśle

02.06.2022 r.

WYCIECZKA SZKOLENIOWA

WYCIECZKA SZKOLENIOWA		
ORGANIZATOR	„MELBUDA” S. A.	
	ZARZĄD ODDZIAŁU SITWM TORUŃ	
Termin	02 czerwca 2022 r.	
Tematyka	Zapoznanie się z stanem zawansowania robót na Projekcie "Kanał Żeglugowy przez Mierzeję Wiślaną",	
Ilość osób	17	
Program	Wyjazd z Grudziądza 6 ⁰⁰ Pompownia CHŁODNIEWO 8 ³⁰ „MIERZEJA WISLANA” 9 ¹⁵ - 12 ⁰⁰ Obiad Krynica 12 ³⁰ - 13 ³⁰ Zwiedzanie Krynicy 13 ³⁰ - 15 ⁰⁰ Wyjazd z Krynicy 15 ⁰⁰	
		

RYBINA – WĘZŁ WODNY

RYBINA to prawdziwy węzeł szlaków wodnych. Główną drogę wodną stanowi Szkarpawa, płynąca od Wisły do Zalewu Wiślanego. W Rybinie rozpoczyna swój bieg Wisła Królewiecka, którą możemy również dopłynąć do Zalewu Wiślanego. Z kolei Linawa w Rybinie kończy swój bieg. Rzeka „odcięta” jest od Szkarpawy Stacją Pomp. Linawą możemy popłynąć niewielką jednostką do Lubiszynka a kajakiem w okolice Jeziernika. Ostatnia z rzek, Tuga, uchodzi do Szkarpawy 1300 metrów powyżej Rybiny. Tugą, z położonym masztem dopłyniemy do Nowego Dworu Gdańskiego, a mniejszymi jednostkami nawet do Nowego Stawu.

W Rybinie znajduje się prawdziwe skupisko obiektów hydrotechnicznych – most obrotowy Żuławskiej Kolei Wąskotorowej, stacja pomp, most zwodzony na Wisle Królewieckiej, most zwodzony na Szkarpawie.



1. Most obrotowy Żuławskiej Kolei Wąskotorowej
2. Przystań dla statków i jachtów
3. Pomost cumowniczy
4. Przystan Hausbootów
5. Most zwodzony (niebieski) Szkarpawa/Wisła Królewiecka
6. Przystań „Pokoje nad rzeką”
7. Pomost cumowniczy
8. Pomost Cumowniczy
9. Przystan Tratw
10. Most zwodzony (żółty) Szkarpawa
11. Pomost cumowniczy
12. Ujście Linawy (odciętej Stacją Pomp)

STACJA POMP CHŁODNIEWO

System wodno-melioracyjny Linawy, jest położony w północno zachodniej części Żuław Wiślanych. Stacja pomp Chłodniewo to jedna z największych stacji pomp w delcie Wisły, zlokalizowana w miejscowości Rybina wśród żuławskiego krajobrazu. Jej zadaniem jest pompowanie wody z polderu o powierzchni 21,7 tys. ha do rzeki Szkarpawy, z dołu do góry. W XX w. prace melioracyjne na tym terenie polegały głównie na komasacji polderów, czyli łączeniu kilku lub kilkunastu mniejszych obszarów w kompleksy odwadniane przez jedną dużą stację pomp. Przepompownia Chłodniewo uruchomiona została w 1931 r i zastąpiła 38 pomp parowych i wiatraków. To świetnie zachowana myśl techniczna XX wieku i zabytek hydrologiczny. Przepompownia wpisana została do rejestru zabytków. Stacja pomp obsługuje 22 tysiące ha ziemi zapewniając dobre warunki pracy żuławskim gospodarzom. Dwie pompy mogą w ciągu sekundy przepompować 14 tysięcy litrów wody. Instalacja powstała w celu zamknięcia ujścia Linawy do Szkarpawy. W 1945 roku, w wyniku uszkodzenia pompowni w Chłodniewie i Ośtonce przez niemieckich żołnierzy wycofujących się z tego obszaru, doszło do zalania żuławskiej krainy. Obszar zalania objął tereny aż po Tczew i Malbork, a długi proces osuszania polderów pomiędzy widłami Wisły i Nogatu trwał do połowy lat 50.

Stacja Pomp Chłodniewo zbudowana jest na terenie delty Wisły, w której pracują pompy próżniowe. Na stacji znajdują się trzy zespoły pompowe o mocy 400 kW o łącznej wydajności 21 m³/s (21000 l/s). łączna praca trzech pomp przez jedną dobę jest w stanie obniżyć poziom wody o 8,3 mm. Zastosowane pompy odśrodkowe nie mają możliwości zassania wody z niższego poziomu rzeki Linawy. Aby umożliwić start pomp zastosowano pompy próżniowe z wirującym pierścieniem cieczowym typu PW produkcji Hydr-Vacuum S.A. Pompy PW mają za zadanie zalanie rurociągu ssawnego i całej pompy ośrodkowej. Każda z pomp głównych posiada swoją niezależną pompę zalewającą PW: dwie PW 7.11. o wydajności ok. 600 m³/h i jednej PW 5.14 o wydajności ok. 460 m³/h.



KANAŁ przez MIERZEJĘ WIŚLANĄ

Kanał przez Mierzeję Wiślaną – kanał łączący drogą morską Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską w obrębie terytorium Polski, mający na celu skrócenie, pogłębienie i uproszczenie morskiego szlaku na Bałtyk. Otwarcie kanału nastąpiło 17 września 2022.

Za datę pierwszego pomysłu przekopania Mierzei Wiślanej podaje się rok 1577, kiedy to król Stefan Batory w związku z buntem Gdańska wyszedł z pomysłem przebicia Mierzei Wiślanej. W tym celu wysłał kasztelana wiślickiego Mikołaja Firleja wraz z sekretarzem królewskim Piotrem Kłoczowskim. Po obejrzeniu terenu wyznaczyli wieś Skowronki jako miejsce nadające się na przekop i budowę portu. Po zawarciu porozumienia z Gdańskiem, pomysł zarzucono.

Również król Prus Fryderyk II Wielki rozważał budowę kanału, gdy po I rozbiórce Polski w 1772 roku Elbląg przyłączono do Prus, lecz Gdańsk pozostał przy Polsce. Król chciał, aby Elbląg stał się poważnym konkurentem miasta nad Motławą. Po jego śmierci w 1786 roku i po II rozbiórce w 1793 roku Gdańsk również przyłączono do Prus, a tym samym budowa kanału stała się bezcelowa.

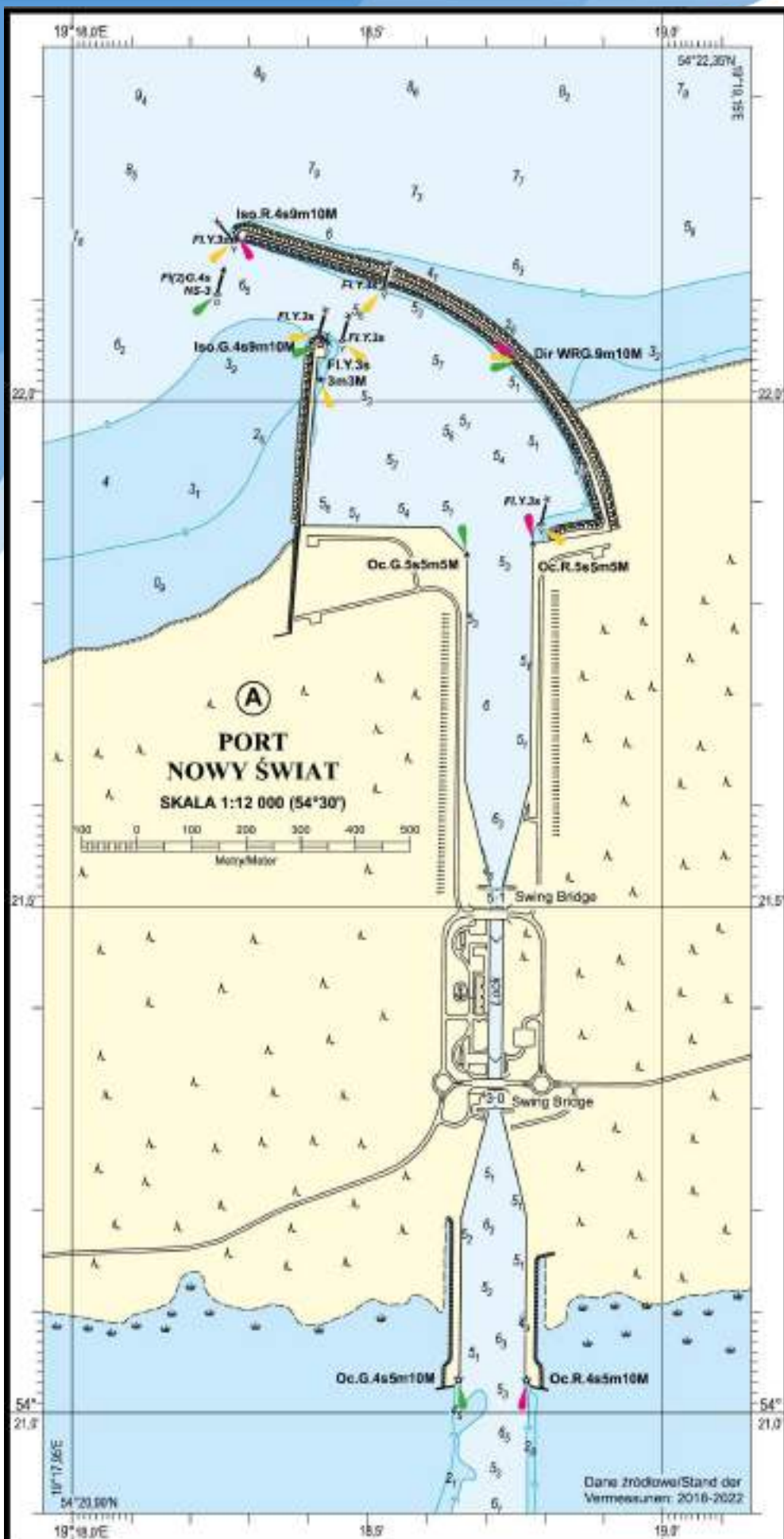
Z propozycją budowy kanału wystąpił w 1945 roku Eugeniusz Kwiatkowski, przedwojenny wicepremier, bezpośrednio po II wojnie światowej Delegat Rządu dla spraw Wybrzeża. W latach 70. i 80. XX wieku inż. Henryk Pietrowicz opracował projekt przekopu wraz z budową grobli przedzielającej zalew na dwa akweny.

Decyzja o realizacji tego projektu została ogłoszona przez premiera Jarosława Kaczyńskiego 10 listopada 2006 w Elblągu, tuż przed wyborami samorządowymi, jako efekt rozmów z tamtejszymi aktywistami.











HYDROWĘZEŁ PRZEGALINA

Członkowie Stowarzyszenia odwiedzili również Hydrowęzeł Przegalina umożliwiający żeglugę śródlądową między Martwą Wisłą i Przekopem Wisły.

Naszym przewodnikiem i jednocześnie gospodarzem obiektu był kpt. mgr inż. Tomasz Skowroński.

Uczestnicy wycieczki mieli okazję zwiedzić nie tylko zabytkowe pomieszczenia sterowni śluzy, ale również lodołamacze stacjonujące w dolnym awanporcie śluzy północnej.

Obiekt hydrotechniczny w Przegalinie składa się z dwóch śluz: czynnej „Południowej” (powstałej w latach 1975–1982) i nieczynnej od roku 1992 „Północnej” (oddanej do użytku w roku 1895). Nad śluzą wybudowano most (łączy Wyspę Sobieszewską z Żuławami Gdańskimi), na który wprowadzono również trasę Gdańskiej Kolei Dojazdowej do Świbna. Śluza Północna została wpisana do rejestru gdańskich zabytków.

W kwietniu 2011 r. rozpoczęła się przebudowa śluzy z budową mostu zwodzonego nad kanałem, który stał się pierwszym w historii, zbudowanym od podstaw ruchomym mostem drogowym między Wyspą Sobieszewską a stałym lądem. Obiekt ma nośność klasy C, co m. in. pozwoliło na dojazd samochodów ciężarowych do późniejszej budowy mostu zwodzonego między Wiślanką a Sobieszewem.













W wyjeździe uczestniczyło 20 członków Oddziału Toruńskiego SITWM.

Podziękowanie dla Prezesa MELBUDU mgr inż. Macieja Kicermana oraz Przewodniczącego Rady Nadzorczej inż. Andrzeja Pawłowskiego za organizację wyjazdu.



Opracował mgr inż. Mirosław Zajączkowski