BIURO HYDROGRAFICZNE MARYNARKI WOJENNEJ

LOCJA BAŁTYKU

CZĘŚĆ POŁUDNIOWA

WYBRZEŻE POLSKIE

ORAZ

ZALEW WIŚLANY WRAZ ZE SZLAKIEM ŚRÓDLĄDOWYM
ELBLĄG – GDAŃSK

MARYNARKA WOJENNA BIURO HYDROGRAFICZNE
Pl 501

WYDAWNICTWO MON „PRASA WOJSKOWA"
1949

BIURO HYDROGRAFICZNE MARYNARKI WOJENNEJ

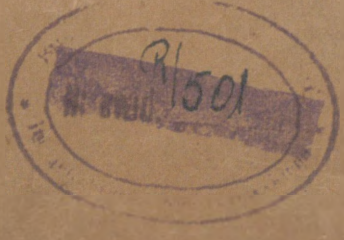
LOCJA BAŁTYKU

CZĘŚĆ POŁUDNIOWA

WYBRZEŻE POLSKIE

ORAZ

ZALEW WIŚLANY WRAZ ZE SZLAKIEM ŚRÓDLĄDOWYM
ELBLĄG – GDAŃSK



WYDAWNICTWO MON „PRASA WOJSKOWA"

1949

ERRATA

Str. 14, tabela „Bałtyk", kolumna 1, wiersz 3 od dołu — jest: „158", powinno być: „162";
kolumna 2, wiersz 3 od góry — jest: „90", powinno być: „94".

Str. 152, wiersz 5 od góry — jest: „od 1700 do 2200", powinno być: „od 1700 do 2200 i od 0500 do 0700".

Str. 188, wiersz 20 od góry — jest: „Kanał żeglowy", powinno być: „Kanał żeglowny";
wiersze 13 i 16 od dołu — jest: „do rzeki Wieprz", powinno być: „do rzeki Wieprzy".

Str. 215, wiersz 11 od góry — jest: „urządzenia do maszynowego przeładunku", powinno być: „urządzenia do masowego przeładunku".

Str. 232, wiersze 9 do 14 od dołu powinny brzmieć jak następuje:
„10 m linia głębokości przebiega prawie równolegle z linią brzegu i tylko w odległości 4 do 5 kabli, zaś w południowym końcu półwyspu 20 i 40 m linie głębokości znajdują się tuż obok siebie. Przy wiatrach z N i NE statki powinny trzymać się w znacznej odległości od brzegu, ażeby uniknąć wyrzucenia na brzeg. Płycizna przybrzeżna jest bardzo wąska i utworzona jest z twardego piasku".

Str. 245, wiersz 23 od góry — jest: „Pewną orientacją", powinno być: „Pewną orientację".

Str. 273, wiersz 1 od dołu — jest: „światło trawersowe", powinno być: „światło zwrotne".

BIURO HYDROGRAFICZNE MARYNARKI WOJENNE

LOCJA BAŁTYKU

CZĘŚĆ POŁUDNIOWA

WYBRZEŻE POLSKIE

ORAZ

ZALEW WIŚLANY WRAZ ZE SZLAKIEM ŚRÓDLĄDOWYM
ELBLĄG – GDAŃSK

(IX.8.9.1)

WYDAWNICTWO MON „PRASA WOJSKOWA"

1949

Biblioteka Główna ASG
im. gen. broni K. Świerczewskiego
46567
BIBLIOTEKA

Druk. na pap. druk. sat. V kl., format B5
w druk. Wyd. „Prasa Wojskowa w Gdyni
Nr zam. 982. W-1-10323. Nakł. 2000 egz.
Druk rozp. 10. II., zakończ. 27. II. 1950 r.

SPIS TREŚCI

str.

Przedmowa 5
Ostrzeżenie 7
Wykaz dokonanych poprawek 8
Skróty 12
Uwagi 13
Rozpowszechnianie ważnych wiadomości żeglarskich 13
Tabele odległości 14
Tablice 15
Morskie radiostacje do korespondowania ze statkami 21
Radiolatarnie 21

I. Wiadomości ogólne

O mapach morskich i podręcznikach nawigacyjnych 22
Oznakowanie torów wodnych, mielizn i wraków 26
Opis znaków morskich 27
Oznakowanie nawigacyjne Wybrzeża Polskiego 27
Oznakowanie śródlądowych dróg wodnych 39
Latarnie morskie i sygnały mgłowe 39
Służba ratownicza i holownicza 40
Sygnały alarmowe 41
Lodołamacze 42
Stosowanie oleju do uspakajania fal 43
Pilotaż 45
Służba hydrologiczno-meteorologiczna, ostrzeżenia przed sztormami . . . 46
Służba lodowa 55
Rybołówstwo 56
Czas strefowy i sygnały czasu 62
Przepisy celne 62
Służba sanitarna 76
Przepisy i rozporządzenia 87
Taryfa opłat portowych 146

II. Klimat i warunki meteorologiczne 153

Deklinacja (odchylenie magnetyczne) 182
Lód 187
Prądy 188

III. Zalew Wiślany

Ogólne dane o Zalewie Wiślanym 191
Zalew Elbląski 192

Porty i przystanie Zalewu Elbląskiego 194
Śródlądowy szlak żeglowny między Zalewem Wiślanym i Elblągiem a Gdańskiem 201

IV. Zatoka Gdańska

Ogólne dane o Zatoce Gdańskiej 208
Wybrzeże od Nowej Karczmy do Nowego Portu 211
Wybrzeże od Nowego Portu do Gdyni 217
Zatoka Pucka 224
Półwysep Hel 232
Wybrzeże od Półwyspu Hel do Rozewia 233

V. Bałtyk Południowy

Wybrzeże od Rozewia do Jarosławca 235
Wybrzeże od Jarosławca do Dziwnowa 243
Zatoka Pomorska 255

VI. Zalew Szczeciński i Rzeka Odra

Wielki Zalew i Roztoka Odrzańska 264
Rzeka Świna 269
Rzeka Dziwna 270
Kanał Morski Świnoujście — Szczecin 272
Jezioro Dąbie 279

Alfabetyczny spis miejscowości 280

PRZEDMOWA

Szybka odbudowa i rozwój gospodarki morskiej po odzyskaniu niepodległości w 1945 roku stwarza na rozmaitych odcinkach nowe potrzeby. Jedną z tych potrzeb był dotkliwie odczuwany przez naszą żeglugę brak locji Polskiego Wybrzeża.

Nowe polskie granice morskie zwróciły Polsce Ludowej wybrzeże ogołocone, podejścia do portów zaminowane, porty zdewastowane i pełne wraków a obiekty nawigacyjne zniszczone lub uszkodzone.

Bezustanna i wytężona odbudowa doprowadziła już do prawie całkowitego uruchomienia wszystkich portów oraz zorganizowania służby nawigacyjnej. Również pola minowe zostały częściowo wytrałowane a pozostałe określone. Bezpieczne tory wodne, prowadzące do portów przez akweny zagrożone, zostały nawigacyjnie oznakowane.

Zadaniem niniejszej książki jest próba wypełnienia wspomnianej wyżej luki i przedstawienie istniejącego obecnie obrazu naszego wybrzeża oraz warunków nawigacyjnych na wodach terytorialnych i wewnętrznych. Rozszerzając dane i wskazówki, przedstawione na mapach morskich, locja ma służyć jako środek pomocniczy do prowadzenia nawigacji. Zawarte w treści mapki i szkice portów i obiektów nawigacyjnych mają na celu ułatwienie żeglarzowi w zorientowaniu się w miejscowej sytuacji.

Stan faktyczny przedstawiony jest na dzień 15. XII. 1949 r.

Duże tempo odbudowy i rozwoju naszego Wybrzeża powoduje stan szybko zmieniający się w czasie i niekiedy dość płynny. Dlatego też Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej zdaje sobie sprawę z możliwości napotkania w Locji Wybrzeża Polskiego pewnych nieścisłości i braku niektórych danych.

Wszelkie zauważone niedokładności oraz zmiany dotyczące treści niniejszej Locji uprasza się przysłać do Biura Hydrograficznego Mar. Woj. Gdynia 3.

Gdynia, grudzień 1949 r.

Szef Biura Hydrograficznego
Marynarki Wojennej
(—) K. Zagrodzki kmdr. por.

OSTRZEŻENIE

Niniejsza locja jest środkiem pomocniczym dla celów nawigacji, musi być jednak poprawiona aż do momentu korzystania z niej. Należy pamiętać, że z powodu niedostatecznych poprawek locji miały miejsce awarie statków.

W wypadku, gdyby dane z locji nie zgadzały się z treścią mapy, należy być ostrożnym i daną rozbieżność krytycznie rozważyć.

Podstawą dla dokonywania poprawek locji są:

a) **Uzupełnienia do Locji,** które będą ukazywały się na początku każdego roku i które umożliwią dokonanie poprawek odnośnie wszystkich zmian powstałych na przestrzeni poprzedniego roku.

b) **Wiadomości Żeglarskie,** które pozwolą na dokonanie poprawek odnośnie wszystkich tych zmian, jakie powstały po wydrukowaniu niniejszej locji, względnie uzupełnienia do locji, aż do chwili korzystania z niej. Poprawki te zaleca się dokonywać ołówkiem.

Celem ułatwienia kontroli dokonanej korekty, każda poprawka winna być odnotowana przez poprawiającego w wykazie dokonanych poprawek, który znajduje się na następnych stronach.

Numer Uzupełnienia do Locji wzgl. W.Ż.	Data wydania podstawy korekty	Data dokonania poprawki	Podpis poprawiającego

Numer Uzupełnienia do Locji wzgl. W.Ż.	Data wydania podstawy korekty	Data dokonania poprawki	Podpis poprawiającego

Numer Uzupełnienia do Locji wzgl. W.Ż.	Data wydania podstawy korekty	Data dokonania poprawki	Podpis poprawiającego

Numer Uzupełnienia do Locji wzgl. W.Ż.	Data wydania podstawy korekty	Data dokonania poprawki	Podpis poprawiającego

B. H. M. W. — Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej

BRT — brutto regestrowe tony

C. — Celsjusz'a (stopnie)

Dłg. — długość (geograficzna)

Dz. U. R. P. — Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej

E (East) — wschód

G. A. L. — Gdynia—Ameryka Linie Żeglugowe S. A.

Gd. Dz. Woj. — Gdański Dziennik Wojewódzki

GMT (Greenwich Mean Time) — czas średni Greenwich (uniwersalny)

G. U. M. — Gdański Urząd Morski

HP — konie parowe

itd. — i tak dalej

itp. — i tym podobne

Kbl. — Kabel (= 1/10 mili morskiej)

Kg — kilogram(-y)

KM — konie mechaniczne

Km — kilometr(-y)

Krk. rz — kierunek rzeczywisty

m — metr(-y)

mb. — milibar(-y)

min. — minuta(-y) czasowa(-e)

M. I. R. — Morski Instytut Rybacki

m/s (motor ship) — statek motorowy

M. U. R. — Morski Urząd Rybacki

N (North) — północ

np. — na przykład

Nr — numer

NRT — netto regestrowe tony

odl. — odległość(-ści)

ok. — około

p. — patrz

P. I. H. M. — Państwowy Instytut Hydrologiczno-Meteorologiczny

Pom. Dz. Woj. — Pomorski Dziennik Wojewódzki

por. — porównaj

P. R. C. i P. — Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych

przybl. — przybliżony

P. Ż. n. W. — Państwowa Żegluga na Wiśle

S (South) — południe

sek. — sekunda(-dy) czasowa(-e)

Sp. L. — Spis Latarń i Sygnałów Nawigacyjnych Wybrzeża Polskiego

s/s (steam ship) — statek parowy

str. — strona

S. U. M. — Szczeciński Urząd Morski

Szcz. Dz. Woj. — Szczeciński Dziennik Wojewódzki

Szer. — szerokość (geograficzna)

t. — tona (1000 kg)

TDW — tonaż martwej wagi

tzn. — to znaczy

W (West) — zachód

wg — według

W. O. P. — Wojsko Ochrony Pogranicza

wzgl. — względnie

W. Ż. — Wiadomości Żeglarskie

Zł — złote(-ych)

Ż. P. w Gdańsku — Żegluga Przybrzeżna w Gdańsku — Przedsiębiorstwo Państwowe

Ż. P. w Szczecinie — Żegluga Przybrzeżna w Szczecinie — Przedsiębiorstwo Państwowe

UWAGI

Światła latarń morskich i pław świetlnych, radiolatarnie, sygnały mgłowe, sztormowe oraz czasu, z racji częstych zmian, są w tym podręczniku tylko wspomniane, ale nie opisane. Dokładne dane o rodzaju i charakterystyce świateł oraz o powyższych sygnałach, są podawane w **Spisie Latarń i Sygnałów Nawigacyjnych Wybrzeża Polskiego** wydawanym wraz z **Poprawkami i Uzupełnieniami** przez Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej.

Wszystkie kursy i namiary, podane w tekście, są rzeczywiste i liczone od 0° do 360°, zgodnie z ruchem wskazówki zegara.

Namiary świateł, jak również granice ich sektorów, są podane od strony morza.

Kierunki wiatrów podane są w rumbach i wskazują kierunek, skąd wieje wiatr.

Kierunki prądów podane są w rumbach i wskazują kierunek, w którym płynie prąd.

Szybkość prądu odpowiada przeciętnej jego szybkości w ciągu 1 godziny.

Szerokości i długości geograficzne, podane w tekście, są przybliżone, przy czym długości geograficzne liczone są od Greenwich.

Odległości podane są w milach morskich (1 Mm = 1852 m), kablach (1 Kbl. = 1/10 Mm = 185 m) lub wyjątkowo w kilometrach czy metrach.

Głębokości i wysokości (na lądzie) podane są w metrach w odniesieniu do średniego stanu wody.

Czas wyrażony jest liczbą czterocyfrową, przy czym za początek liczenia przyjęto północ.

Określenie **parowiec** oznacza każdy statek poruszany mechanicznie.

Rozpowszechnianie ważnych wiadomości żeglarskich

Komunikaty podawane przez radio. Ostrzeżenia i ważne wiadomości żeglarskie są podawane w trzech językach: polskim, rosyjskim i angielskim przez radiostację pocztową w Gdyni — SPH — na fali 484 Kc/s. (620 m) — typ A2, moc 3 KW — o godz. 0700, 1300 i 2100 GMT.

Obwieszczenia na terenach portów. Analogiczne komunikaty podawane są do publicznej wiadomości w postaci ogłoszeń, wywieszanych przed Kapitanatami Portów.

Informacje dla nawigatorów. Wszystkie Kapitanaty Portów posiadają do wglądu dla zainteresowanych komplet polskich *Wiadomości Żeglarskich*, zaś Biura Centralizacji Wiadomości Żeglarskich znajdują się w następujących Kapitanatach Portów: w Nowym Porcie (Gdańsku), Gdyni, Ustce i Szczecinie.

TABELE ODLEGŁOŚCI w milach morskich

między polskimi portami

BAŁTYK

Darłowo	82	22	120	83	78	30	116	52	32	106	113	65	Darłowo
Dziwnów	141	83	55	18	137	91	174	107	33	164	171	Dziwnów	
Gdynia	31	90	231	193	34	83	9	62	147	9,5	Gdynia		
Hel	23,5	85	219	182	26	75	12,5	57	135	Hel			
Kołobrzeg	111	54	87,5	50	107	62	150	80	Kołobrzeg				
Łeba	34	31	164	127	30	21	65	Łeba					
Nowy Port	33,5	93	233	196	36,5	83	Nowy Port						
Rowy	52	9	147	108	48	Rowy							
Rozewie	3,7	57	191	154	Rozewie								
Świnoujście	158	101	37	Świnoujście									
Szczecin	195	138	Szczecin										
Ustka	61	Ustka											
Władysławowo													

ZATOKA GDAŃSKA

Dembki													
Gdynia	44	Gdynia											
Górki Wschodnie*)	13	48	Górki Wschodnie*)										
Hel	13,5	9,5	36	Hel									
Jastarnia	7,5	20	11	43,5	Jastarnia								
Nowy Port	17	12,5	8	9	46,5	Nowy Port							
Orłowo	6	14	11	10,5	3,5	46	Orłowo						
Puck	19	23	14,5	17	27	16	53,5	Puck					
Sopot	22	2,5	3,5	15,5	12	10,5	5,5	47	Sopot				
Świbno*)	15,5	31	16	14	23	16	7,5	18	49,5	Świbno*)			

*) Ujście Wisły.

UWAGA: Tabela podaje odległości po najkrótszej drodze, pomijając tory wodne przez obszary zagrożone.

TABLICE

Zamiana rumbów na stopnie.

N — E	Stopnie	E — S	Stopnie	S — W	Stopnie	W — N	Stopnie
N¼E	2,8	E¼S	92,8	S¼W	182,8	W¼N	272,8
N½E	5,6	E½S	95,6	S½W	185,6	W½N	275,6
N¾E	8,4	E¾S	98,4	S¾W	188,4	W¾N	278,4
NkuE	11,3	**EkuS**	101,3	**SkuW**	191,3	**WkuN**	281,3
NkuE¼E	14,1	ESE¾E	104,1	SkuW¼W	194,1	WNW¾W	284,1
NkuE½E	16,9	ESE½E	106,9	SkuW½W	196,9	WNW½W	286,9
NkuE¾E	19,7	ESE¼E	109,7	SkuW¾W	199,7	WNW¼W	289,7
NNE	22,5	**ESE**	112,5	**SSW**	202,5	**WNW**	292,5
NNE¼E	25,3	SEkuE¾E	115,3	SSW¼W	205,3	NWkuW¾W	295,3
NNE½E	28,1	SEkuE½E	118,1	SSW½W	208,1	NWkuW½W	298,1
NNE¾E	30,9	SEkuE¼E	120,9	SSW¾W	210,9	NWkuW¼W	300,9
NEkuN	33,8	**SEkuE**	123,8	**SWkuS**	213,8	**NWkuW**	303,8
NE¾N	36,6	SE¾E	126,6	SW¾S	216,6	NW¾W	306,6
NE½N	39,4	SE½E	129,4	SW½S	219,4	NW½W	309,4
NE¼N	42,2	SE¼E	132,2	SW¼S	222,2	NW¼W	312,2
NE	45,0	**SE**	135,0	**SW**	225,0	**NW**	315,0
NE¼E	47,8	SE¼S	137,8	SW¼W	227,8	NW¼N	317,8
NE½E	50,6	SE½S	140,6	SW½W	230,6	NW½N	320,6
NE¾E	53,4	SE¾S	143,4	SW¾W	233,4	NW¾N	323,4
NEkuE	56,3	**SEkuS**	146,3	**SWkuW**	236,3	**NWkuN**	326,3
NEkuE¼E	59,1	SSE¾E	149,1	SWkuW¼W	239,1	NNW¾W	329,1
NEkuE½E	61,9	SSE½E	151,9	SWkuW½W	241,9	NNW½W	331,9
NEkuE¾E	64,7	SSE¼E	154,7	SWkuW¾W	244,7	NNW¼W	334,7
ENE	67,5	**SSE**	157,5	**WSW**	247,5	**NNW**	337,5
ENE¼E	70,3	SkuE¾E	160,3	WSW¼W	250,3	NkuW¾W	340,3
ENE½E	73,1	SkuE½E	163,1	WSW½W	253,1	NkuW½W	343,1
ENE¾E	75,9	SkuE¼E	165,9	WSW¾W	255,9	NkuW¼W	345,9
EkuN	78,8	**SkuE**	168,8	**WkuS**	258,8	**NkuW**	348,8
E¾N	81,3	S¾E	171,6	W¾S	261,6	N¾W	351,6
E½N	84,4	S½E	174,4	W½S	264,4	N½W	354,2
E¼N	87,2	S¼E	177,2	W¼S	267,2	N¼W	357,2
East	90,0	**South**	180,0	**West**	270,0	**North**	360,0

Zamiana stóp ang. na metry

Stopy	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	0,00	0,30	0,61	0,91	1,22	1,52	1,83	2,13	2,44	2,74
10	3,05	3,35	3,66	3,96	4,27	4,57	4,88	5,18	5,49	5,79
20	6,10	6,40	6,71	7,01	7,32	7,62	7,92	8,23	8,53	8,84
30	9,14	9,45	9,75	10,06	10,36	10,67	10,97	11,28	11,58	11,89
40	12,19	12,50	12,80	13,11	13,41	13,72	14,02	14,33	14,63	14,94
50	15,24	15,54	15,85	16,15	16,46	16,76	17,07	17,37	17,68	17,98
60	18,29	18,59	18,90	19,20	19,51	19,81	20,12	20,42	20,73	21,03
70	21,34	21,64	21,95	22,25	22,56	22,86	23,16	23,47	23,77	24,08
80	24,38	24,69	24,99	25,30	25,60	25,91	26,21	26,52	26,82	27,13
90	27,43	27,74	28,04	28,35	28,65	28,96	29,26	29,57	29,87	30,18

Zamiana metrów na stopy ang.

Metry	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	0,00	3,28	6,56	9,84	13,12	16,40	19,69	22,97	26,25	29,53
10	32,81	36,09	39,37	42,65	45,93	49,21	52,49	55,78	59,06	62,34
20	65,62	68,90	72,18	75,46	78,74	82,02	85,30	88,58	91,87	95,15
30	98,43	101,71	104,99	108,27	111,55	114,83	118,11	121,39	124,67	127,96
40	131,24	134,52	137,80	141,08	144,36	147,64	150,92	154,20	157,48	160,76
50	164,04	167,33	170,61	173,89	177,17	180,45	183,73	187,01	190,29	193,57
60	196,85	200,13	203,42	206,70	209,98	213,26	216,54	219,82	223,10	226,38
70	229,66	232,94	236,22	239,51	242,79	246,07	249,35	252,63	255,91	259,19
80	262,47	265,75	269,03	272,31	275,60	278,88	282,16	285,44	288,72	292,00
90	295,28	298,56	301,84	305,12	308,40	311,69	314,97	318,25	321,53	324,81

Zamiana milimetrów na milibary

mm	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
700	933,2	934,6	935,9	937,2	938,6	939,9	941,2	942,6	943,9	945,2
710	946,6	947,9	949,2	950,6	951,9	953,2	954,6	955,9	957,2	958,6
720	959,9	961,2	962,6	963,9	965,2	966,6	967,9	969,2	970,6	971,9
730	973,2	974,6	975,9	977,2	978,6	979,9	981,2	982,6	983,9	985,2
740	986,6	987,9	989,2	990,6	991,9	993,2	994,6	995,9	997,2	998,6
750	999,9	1001,2	1002,6	1003,9	1005,2	1006,6	1007,9	1009,2	1010,6	1011,9
760	1013,2	1014,6	1015,9	1017,2	1018,6	1019,9	1021,2	1022,6	1023,9	1025,2
770	1026,6	1027,9	1029,2	1030,6	1031,9	1033,2	1034,6	1035,9	1037,2	1038,6
780	1039,9	1041,2	1042,2	1043,9	1045,2	1046,6	1047,9	1049,2	1050,6	1051,9
790	1053,2	1054,6	1055,9	1057,2	1058,6	1059,9	1061,2	1062,6	1063,9	1065,2

Redukcja ciśnienia atmosferycznego do poziomu morza

+ Wysokość w metrach	Temperatura powietrza zewnętrznego w stopniach C.						
	−20	−10	0	+10	+20	+30	+40
0	0.0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0.1	0,1
2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
3	0,3	0,3	0.3	0,3	0.3	0,3	0,2
4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3
5	0,5	0,5	0.5	0,5	0,4	0,4	0,4
6	0,6	0.6	0.6	0,5	0,5	0,5	0,5
7	0,7	0.7	0.7	0,6	0,6	0,6	0,6
8	0,8	0.8	0,8	0,7	0.7	0,7	0,7
9	0,9	0,9	0,9	0.8	0,8	0,8	0,7
10	1,0	1,0	1,0	0.9	0,9	0.9	0.8
11	1,1	1,1	1.0	1,0	1,0	1,0	0,9
12	1,2	1.2	1,1	1.1	1,1	1.0	1.0
13	1,3	1.3	1,2	1,2	1,1	1,1	1.1
14	1,4	1,4	1,3	1.3	1,2	1,2	1.1
15	1,5	1,5	1,4	1,4	1,3	1,3	1,2
16	1,6	1.6	1.5	1,5	1,4	1,4	1.3
17	1.7	1.7	1,6	1.6	1.5	1.4	1,4
18	1,8	1,8	1,7	1,7	1.6	1,5	1,5
19	1,9	1.9	1.8	1,7	1,7	1,6	1,6
20	2,0	2,0	1.9	1,8	1,8	1,7	1,6

Redukcja ciśnienia atmosferycznego na szerokość

φ —	Ciśnienie w milimetrach				φ +
	700	730	760	790	
0°	1,8	1,9	2,0	2.0	90°
3	1.8	1,9	2,0	2.0	87
6	1.8	1.8	1,9	2,0	84
9	1,7	1.8	1,9	2,0	81
12	1,7	1,7	1,8	1.9	78
15	1,6	1,6	1,7	1,8	75
18°	1,5	1.5	1.6	1,7	72°
21	1,4	1.4	1,5	1,5	69
24	1.2	1.3	1,3	1,4	66
27	1,0	1,1	1,2	1,2	63
30	0,9	1.0	1.0	1.0	60
32	0,8	0,8	0.9	0.9	58
34°	0,7	0,7	0,7	0.7	56°
36	0,6	0.6	0,6	0,6	54
38	0,4	0.5	0,5	0,5	52
40	0.3	0.3	0.3	0,4	50
42	0,2	0.2	0.2	0,2	48
44	0,1	0,1	0.1	0,1	46
45	0,0	0,0	0,0	0,0	45

Międzynarodowa skala Beaufort'a dla siły wiatrów

Stopnie Beaufort'a	Średnia szybkość			Granice szybkości			Oznaczenie słowne	Parcie na metr kwadr. w kg.
	m/sek.	km/ godz.	mile m/ godz	m/sek	km/godz.	mile m./godz.		
0	0,2	0,9	0.5	0— 0,5	0— 1	0— 1	Cisza	0,1
1	1,1	4,1	2,3	0,6— 1,7	2— 6	2— 3	Powiew	0,3
2	2,5	9,2	5,0	1,8— 3,3	7— 12	4— 6	Wiatr słaby	1,5
3	4,3	15,5	8,4	3,4— 5,2	13— 18	7—10	Wiatr łagodny	3,0
4	6,3	22,9	12,3	5,3— 7,4	19— 26	11—14	Wiatr umiarkowany	5,1
5	8,6	31,1	16,8	7,5— 9,8	27— 35	15—19	Wiatr żywszy	10,0
6	11,1	40,1	21,7	9,9—12,4	36— 44	20—24	Wiatr silny	15,7
7	13,8	49,9	26,9	12,5—15,2	45— 54	25—29	Wiatr bardzo silny	23,1
8	16,7	60.3	32,6	12,5—18,2	55— 65	30—35	Wiatr gwałtowny	35,5
9	19,9	71,6	38,7	18.3—21,5	66— 77	36—41	Sztorm	50,0
10	23,3	84,1	45,8	21,6—25,1	78— 90	42—48	Sztorm silny	70,0
11	27,2	97,5	52,6	25,2—29,0	91—104	49—56	Sztorm gwałtowny	100.0
12	—	—	—	ponad 29,0	ponad 104	ponad 56	Huragan	więcej

Redukcja barometru rtęciowego do 0° C w mm słupa rtęci.

+ C° redukcja −	700 mm	710 mm	720 mm	730 mm	740 mm	750 mm	760 mm	770 mm	780 mm	790 mm	− C° redukcja +
0°	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0°
1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	1
2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,3	2
3	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	3
4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	4
5	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	5
6	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,8	0,8	6
7	0,8	0,8	0,8	0,8	0.8	0,9	0.9	0,9	0,9	0,9	7
8	0,9	0,9	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	8
9	1,0	1,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1	1,2	1,2	9
10°	1,1	1,2	1,2	1,2	1.2	1,2	1,2	1,3	1,3	1,3	10°
11	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,4	1,4	1,4	1,4	11
12	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	12
13	1,5	1,5	1,5	1,5	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	13
14	1,6	1,6	1,6	1,7	1,7	1,7	1,7	1,8	1,8	1,8	14
15	1,7	1,7	1,8	1,8	1,8	1,8	1,9	1,9	1,9	1,9	15
16	1,8	1,8	1,9	1,9	1,9	2,0	2,0	2,0	2,0	2,1	16
17	1,9	2,0	2,0	2,0	2,0	2,1	2,1	2,1	2,2	2,2	17
18	2,0	2,1	2,1	2,1	2,2	2,2	2,2	2,3	2,3	2,3	18
19	2,2	2,2	2,2	2,3	2,3	2,3	2,3	2,4	2,4	2,4	19
20°	2,3	2,3	2,3	2,4	2,4	2,4	2,5	2,5	2,5	2,6	20°
21	2,4	2,4	2,5	2,5	2,5	2,6	2,6	2,6	2,7	2,7	21
22	2,5	2,5	2,6	2,6	2,6	2,7	2,7	2,8	2,8	2,8	22
23	2,6	2,7	2,7	2,7	2,8	2,8	2,8	2,9	2,9	3,0	23
24	2,7	2,8	2,8	2,8	2,9	2,9	3,0	3,0	3,0	3,1	24
25	2,8	2,9	2,9	3,0	3,0	3,0	3,1	3,1	3,2	3,2	25
26	3,0	3,0	3,0	3,1	3,1	3,2	3,2	3,3	3,3	3,3	26
27	3,1	3,1	3,2	3,2	3,2	3,3	3,3	3,4	3,4	3,5	27
28	3,2	3,2	3,3	3,3	3,4	3,4	3,5	3,5	3,5	3,6	28
29	3,3	3,3	3,4	3,4	3,5	3,5	3,6	3,6	3,7	3,7	29
30°	3,4	3,5	3,5	3,6	3,6	3,7	3,7	3,7	3,8	3,8	30°
32	3,6	3,7	3,7	3,8	3,8	3,9	3,9	4,0	4,0	4,1	32
34	3,9	3,9	4,0	4,0	4,1	4,1	4,2	4,2	4,3	4,4	34
36	4,1	4,1	4,2	4,3	4,3	4,4	4,4	4,5	4,6	4,6	36
38	4,3	4,4	4,4	4,5	4,6	4,6	4,7	4,7	4,8	4,8	38
40	4,5	4,6	4,7	4,7	4,8	4,9	4,9	5,0	5,1	5,1	40

Zamiana cali ang. na mm

C. A.	mm
27,5	698,5
27,6	701,0
27,7	703,6
27,8	706,1
27,9	708,7
28,0	711,2
28,1	713,7
28,2	716,3
28,3	718,8
28,4	721,4
28,5	723,9
28,6	726,4
28,7	729,0
28,8	731,5
28,9	734,1
29,0	736,6
29,1	739,1
29,2	741,7
29,3	744,2
29,4	746,8
29,5	749,3
29,6	751,8
29,7	754,4
29,8	756,9
29,9	759,5
30,0	762,0
30,1	764,5
30,2	767,1
30,3	769,6
30,4	772,2
30,5	774,7
30,6	777,2
30,7	779,8
30,8	782,3
30,9	784,9
31,0	787,4

Zamiana kabli na metry

Kable	0	0.1	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9
0	0	18,5	37,0	55,6	74,1	92,6	111,1	129,6	148,2	166,7
1	185,2	203,7	222,2	240,8	259,3	277,8	296,3	314,8	333,4	351,9
2	370,4	388,9	407,4	426,0	444,5	463,0	481,5	500,0	518,6	537,1
3	555,6	574,1	592,6	611,2	629,7	648,2	666,7	685,2	703,8	722,3
4	740,8	759,3	777,8	796,4	814,9	833,4	851,9	870,4	889,0	907,5
5	926,0	944,5	963,0	981,6	1000,1	1018,6	1037,1	1055,6	1074,2	1092,7
6	1111,2	1129,7	1148,2	1166,8	1185,3	1203,8	1222,3	1240,8	1259,4	1277,9
7	1296,4	1314,9	1333,4	1352,0	1370,5	1389,0	1407,5	1426,0	1444,6	1463,1
8	1481,6	1500,1	1518,6	1537,2	1555,7	1574,2	1592,7	1611,2	1629,8	1648,3
9	1666,8	1685,3	1703,8	1722,4	1740,9	1759,4	1777,9	1796,4	1815,0	1833,5

Zamiana sążni ang. na metry

Sążnie	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
0	0.00	1,83	3,66	5,49	7,32	9,14	10,97	12,80	14,63	16,46
10	18,29	20,12	21,94	23,77	25,60	27,43	29,26	31,09	32,92	34,75
20	36,58	38,40	40,23	42,06	43,89	45,72	47,55	49,38	51,21	53,03
30	54,86	56,69	58,52	60,35	62,18	64,01	65,83	67,66	69,49	71,32
40	73,15	74,98	76,81	78,63	80,46	82,29	84,12	85,95	87,78	89,61
50	91,44	93,26	95,09	96,92	98,75	100,58	102,41	104,24	106,07	107,89
60	109,73	111,55	113,39	115,22	117,05	118,87	120,70	122,53	124,36	126,19
70	128,01	129,84	131,67	133,50	135,33	137,15	138,98	140,81	142,64	144,47
80	146,30	148,13	149,96	151,79	153,62	155,44	157,27	159,10	160,93	162,76
90	164,59	166,42	168,25	170,08	171,91	173,73	175,56	177,39	179,22	181,05

MORSKIE RADIOSTACJE DO KORESPONDOWANIA ZE STATKAMI

Do korespondencji ze statkami służą następujące radiostacje:

Radiostacja pocztowa w **Gdyni** — sygnał wywoławczy SPH; częstotliwość robocza 484 Kc/s (620 m). Częstotliwość nasłuchowa i wywoławcza 500 Kc/s (600 m). Moc 3 Kw. Rodzaj fali A2. Stacja czynna całą dobę.

Radiostacja pocztowa w **Szczecinie** — sygnał wywoławczy SPE; moc 3 KW; częstotliwość nasłuchowa i wywoławcza 500 Kc/s (600 m), częstotliwość robocza — 484, 458, 439, 380 Kc/s. Rodzaj fali — ciągła niemodulowana i modulowana 1000 c/s. Stacja czynna całą dobę.

Radiostacja portowa w **Świnoujściu** — sygnał wywoławczy A2M; częstotliwość 500 Kc/s (600 m). Godziny nadawania:

od 0700 do 0900 GMT
„ 1100 „ 1300 „
„ 1500 „ 1700 „
„ 1900 „ 2100 „

RADIOLATARNIE.

Radiolatarnie są to stacje radiotelegraficzne, które umożliwiają statkom, posiadającym specjalne urządzenia radiogoniometryczne, określanie ich pozycyj. Ażeby określić pozycję statku, trzeba namierzać przynajmniej dwie radiolatarnie.

Na Wybrzeżu Polskim obecnie są czynne dwie radiolatarnie:

Hel — przy latarni morskiej.

Dane techniczne: fala 291,5 Kc/s (1029 m), rodzaj A2, zasięg 50 Mm.

Charakterystyka sygnału:

HL (.... .—..) 3 razy	14,0s
Przerwa	1,3s
14 jednosekundowych kresek (—— itd.), przerwa między kreskami 0,3s	17,9s
Przerwa	0,3s
Długa kreska (——)	6,5s
Przerwa	1,0s
HL (.... .—..) 2 razy	9,0s
Przerwa	10,0s
Powtórzenie sygnału	60,0s
Przerwa	240,0s
Okres	360,0s = 6m

Czas nadawania:

a) w czasie pogody przejrzystej — 2 razy na godzinę, poczynając od 12 i 42 minuty;
b) w czasie mgły — 10 razy na godzinę co 6 minut, poczynając od 0 minuty.

Świnoujście — przy latarni morskiej.
Dane techniczne: fala 294,5 Kc/s (1019 m), rodzaj A2, zasięg 80 Mm.
Charakterystyka sygnału:

OD (——— —..)	25,0s
Przerwa	1,5s
14 krótkich kresek	18,2s
Przerwa	0,3s
Długa kreska (——)	7,0s
Przerwa	1,0s
Okres	53,0s

Czas nadawania:

a) W nocy i podczas mgły — 2 razy w godzinach nieparzystych:
od 00m do 09m
od 30m do 40m
b) W dzień przy jasnej pogodzie radiolatarnia pracuje tylko na zamówienie maklera.

Uwaga: 1. Czas nadawania — radziecki.
2. Radiolatarnia pracuje automatycznie na fali niegasnącej.

I. WIADOMOŚCI OGÓLNE

O MAPACH MORSKICH I PODRĘCZNIKACH NAWIGACYJNYCH

Mapy morskie są rezultatem bardzo licznych i sumiennych pomiarów, dlatego podchodzi się do nich z dużym zaufaniem. Są one podstawą do prowadzenia nawigacji, szczególnie te, które nazywamy mapami brzegowymi i drogowymi. Należy jednak pamiętać o tym, że mapy, przedstawiające wody mniej uczęszczane, mogą być oparte na pomiarach starych, dokonywanych jeszcze niezbyt dokładnymi metodami. W takich wypadkach, a szczególnie, gdy ukształtowanie brzegu wskazuje na możliwość istnienia skał podwodnych czy innych przeszkód nawigacyjnych, należy korzystać z mapy z dużą dozą ostrożności. Poza tym, należy podkreślić z naciskiem, że **mapy muszą być bezwzględnie skorygowane**, do ostatniej możliwej daty, na podstawie Wiadomości Żeglarskich.

Biblioteka Główna AMW

Dokładność mapy zależy przede wszystkim od pomiarów; im gęściejszą jest siatka głębokości, tym większa może być pewność, że na przesondowanym obszarze nie ma już niewykrytych płytkich miejsc, które by stwarzały dla statków niebezpieczeństwo. Jednak całkowitą pewność można mieć dopiero wówczas, gdy absolutnie wszystkie miejsca zostały dokładnie sprawdzone; sprawdzenie może być dokonane różnymi sposobami, np. przez trałowanie.

Mapa morska nie odtwarza nigdy całkowicie dokładnego obrazu dna morskiego, a przeto należy ją używać z pewną oględnością. Dokładność mapy zależy również od daty wykonania pomiarów podstawowych; im starsze są te pomiary, tym będą one mniej pewne, bowiem dno morskie ulega wszędzie i prawie ciągle zmianom. Należy także uważać na rodzaj dna morskiego; dno piaszczyste ma zwykle jednolitą konfigurację i dlatego może być łatwiej przesondowane aniżeli dno skaliste. Gdy mapa wskazuje dno skaliste, to przy korzystaniu z niej, musimy stosować znacznie zwiększoną ostrożność.

Kursy wykreślone na mapach. Jeżeli na mapie wykreślone są kursy (zwłaszcza w wąskich przejściach lub poprzez obszary zagrożone minami), to należy bezwzględnie te kursy wykorzystać, jako dające gwarancję bezpieczeństwa dla statku.

Skala mapy. Mapy o większych skalach uważa się za dokładniejsze od map o skalach mniejszych. Wskazanym jest posługiwać się mapami o największych skalach, albowiem przede wszystkim te mapy utrzymywane są w stanie aktualności.

Granica bezpiecznej głębokości. Linię 10 metrowej głębokości należy uważać jako granicę bezpieczeństwa. Statek o dużym zanurzeniu nie powinien jej bez potrzeby przekraczać — wyjątek stanowią dokładnie wymierzone przejścia i porty. Przy wybrzeżach skalistych i obfitujących w rafy, granicę bezpieczeństwa dla statków o dużym zanurzeniu stanowi linia 20 lub nawet 40 metrowej głębokości. Należy również unikać zbliżania się do pojedynczych mielizn, oznaczonych na mapie.

Wahania poziomu morza. Na wodach posiadających silne prądy oraz przy wybrzeżach, gdzie gwałtowne sztormy są częstym zjawiskiem, posługiwanie się mapą powinno być nacechowane wielką ostrożnością, albowiem poziom wody ulega tam znacznym wahaniom. To samo dotyczy map, przedstawiających ujścia rzek.

Poziom zerowy mapy. W zależności od źródłowych danych, dostarczanych przez instytucje hydrograficzne danego państwa, oraz w związku ze zjawiskiem pływów (przypływów i odpływów), głębokości uwidocznione na mapach są podane w odniesieniu do najniższego poziomu morza w czasie odpływu, albo też średniego najniższego poziomu, wreszcie — średniego poziomu. Poziom odniesienia, tzw. poziom zerowy mapy, jest zawsze na niej podany. Bez względu na przyjęty w poszczególnych wypadkach poziom odniesienia, należy stale brać pod uwagę tę okoliczność, iż właściwy poziom morza może być czasem niższy od poziomu zerowego mapy.

Pływające znaki nawigacyjne (pławy) mogą być uważane jedynie jako punkty ostrzegawcze i ogólnej orientacji. Natomiast w żadnym wypadku nie wolno ich zaliczać do kategorii stałych obiektów, umożliwiających dokładne określenie miejsca statku, albowiem mogą one być zniesio-

ne z właściwego (wskazanego na mapie) miejsca na skutek długotrwałych sztormów, kry itp. W żegludze podczas nocy nie należy liczyć na obecność pław świetlnych, bowiem mogą być zniesione ze swoich stanowisk, względnie ich światła mogą się nie palić.

Zniekształcenia arkuszy map następują wskutek wpływu czynników atmosferycznych (wilgoci), bądź już podczas ich drukowania. W następstwie tego odległości na mapie stają się niezbyt dokładne. Wspomniany fakt należy brać w rachubę szczególnie przy braniu namiarów krzyżowych lub podwójnych kątów, bowiem powstałe w tych wypadkach błędy są tym większe, im dalej od siebie znajdują się znaki lądowe.

Koła deklinacyjne na mapie podają kierunek południka magnetycznego, którego odchylenie od południka geograficznego daje tzw. deklinację czyli odchylenie magnetyczne. Wartość liczbowa deklinacji wraz z podaniem roku, w którym ona obowiązuje, znajduje się wewnątrz koła deklinacyjnego. Oprócz tego podana jest również roczna zmiana deklinacji. Wskutek nieuwzględnienia rocznej zmiany deklinacji w pozycji statku powstają dość znaczne błędy. Należy posługiwać się kołem deklinacyjnym (różą kompasową) znajdującym się na mapie najbliżej aktualnego miejsca statku. (p. Deklinacja, str. 182).

Charakterystyka i widzialność świateł. Koła wyrysowane na mapie w punktach, gdzie są umiejscowione światła (latarnie morskie), wskazują zazwyczaj sektory i charakterystykę światła; zaś jego zasięg (widzialność) podany jest cyfrą w odniesieniu (na mapach polskich i niemieckich) do 5 metrowej wysokości oka obserwatora nad poziomem morza.

Rozbieżności spotykane na mapach i w podręcznikach. Jeżeli dane, zawarte w locji i wskazane na mapie, różnią się od siebie, wówczas zaleca się zachować wielką ostrożność w ocenie ich ścisłości oraz należy zastosować się do mniej korzystnych a dających większą gwarancję bezpieczeństwa, ewentualnie do danych przytoczonych na mapie, gdyż te ostatnie są zazwyczaj utrzymywane w stałej aktualności.

Doniesienia o stwierdzonych nieścisłościach. W wypadku stwierdzenia nieścisłości na mapach lub w niniejszej Locji, należy sprawdzone spostrzeżenie zakomunikować do *Biura Hydrograficznego Marynarki Wojennej, Gdynia 3*. Doniesienia powinny zawierać rodzaj mapy, numer mapy, datę wydania (rok, ewent. miesiąc), datę ostatniej korekty i pozycję stwierdzonej nieścisłości (φ i λ)

Analogicznie należy postępować w wypadku spostrzeżenia zmian, mających ważne znaczenie dla żeglugi, a więc zauważenie nowej mielizny, wraku, pływającej przeszkody itp.

POLSKIE MAPY I WYDAWNICTWA NAWIGACYJNE

Mapy. Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej opracowuje i wydaje mapy morskie i plany dotyczące na razie tylko Polskiego Wybrzeża. W okresie powojennym zostały wydane następujące mapy:

Mapa morska Nr. 102 (nowe wydanie):

ZATOKA GDAŃSKA.

Część Zachodnia.

Skala 1 : 75 000.

Mapa morska Nr. 104:

POMORZE ZACHODNIE

Część Wschodnia
Skala 1 : 150 000

Skróty i znaki na mapach. Skróty i znaki używane na polskich mapach są zamieszczone na mapie Nr 1 — *Znaki Konwencjonalne i Skróty stosowane na polskich mapach morskich (1947).*

Sprzedaż i korekta map. Wyżej wymienione polskie mapy morskie oraz obce (angielskie, niemieckie, szwedzkie) dotyczące Bałtyku i Morza Północnego są do nabycia w Obserwatorium Morskim, Gdynia, ul. Waszyngtona Nr 42, I piętro, pokój Nr 25.

Mapy te są sprzedawane po dokonaniu korekty, tj. po naniesieniu na daną mapę wszystkich zmian, jakie zaszły od czasu wydrukowania mapy do dnia jej sprzedaży.

W Obserwatorium Morskim wykonuje się również korektę dowolnych map na podstawie polskich *Wiadomości Żeglarskich*, angielskich *Notices to Mariners* oraz *Nemedri.*

W tym samym miejscu można nabyć wszystkie wydawnictwa nawigacyjne publikowane przez Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej.

Korekta map we własnym zakresie. Mapy w składnicach winny być poprawione aż do dnia oddania mapy ze składu. Na tę rzecz trzeba zwracać szczególną uwagę przy zakupie map. Dalsze korekty przeważnie trzeba przeprowadzać we własnym zakresie. Tak zwaną małą korektę odręczną — jak sama nazwa wskazuje, wykonuje się odręcznie. Należy prowadzić ją bieżąco na podstawie *Wiadomości Żeglarskich,* które przynoszą aktualne zmiany warunków nawigacyjnych i dotyczą charakterystyk świateł, usunięcia lub wyłożenia wszelkiego rodzaju pław, zgaszenia względnie zapalenia świateł, wykrycia lub usunięcia przeszkód nawigacyjnych itd.

Na końcu wiadomości żeglarskiej, z treści której wynika konieczność uwidocznienia zmiany na mapach, winny być w zasadzie podane numery map, których ona dotyczy.

Wszystkie poprawki na mapie należy wykonywać czerwonym atramentem lub tuszem, bardzo wyraźnie i czytelnie. Jedynie poprawki czasowe winny być wykonywane ołówkiem.

Wykonywujący poprawki odnotowuje w danym zeszycie Wiadomości Żeglarskich, że poprawki są dokonane, stawiając datę i podpis. Na mapie natomiast w lewym dolnym rogu obok wydrukowanych dat małych poprawek — umieszcza się datę i numer wiadomości, które zostały naniesione oraz podpis wykonawcy.

Przy nanoszeniu poprawek na mapach polskich należy stosować wyłącznie znaki i skróty podane na mapie Nr. 1. — *Znaki Konwencjonalne i Skróty stosowane na polskich mapach morskich.*

Do poprawek na innych mapach należy używać skrótów i znaków stosowanych przez Służbę Hydrograficzną, która daną mapę wydała. Korektę należy rozpoczynać od map o dużej skali i planów — gdzie wszystkie zmiany winny być uwidocznione.

Wydawnictwa nawigacyjne. Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej (B. H. M. W.) wydaje w języku polskim i angielskim *Wiadomości Żeglarskie,* które zasadniczo ukazują się dwa razy w miesiącu.

Wiadomości Żeglarskie dotyczą świateł, znaków stałych i pływających, nabieżników, obszarów zagrożonych minami, torów wodnych, głębokości itd., które znajdują się na Polskim Wybrzeżu. Oprócz tego z obszaru Bałtyku i Cieśnin Duńskich podawane są granice obszarów zagrożonych minami oraz dane dotyczące ważniejszych latarń morskich, latarniowców, radiolatarń itp.

Oprócz Wiadomości Żeglarskich, B. H. M. W. wydaje co pewien czas *Spis Latarń i Sygnałów Nawigacyjnych Wybrzeża Polskiego* (Wydanie II — 1948). Spis Latarń jest stale aktualizowany przez *Zmiany i Poprawki,* które jako wkładki ukazują się razem z *Wiadomościami Żeglarskimi.*

Dla korzystających z map szwedzkich została wydana broszurka — *Skróty i Oznaczenia Świateł na szwedzkich mapach morskich,* która zawiera tłumaczenie najważniejszych skrótów i znaków konwencjonalnych używanych na mapach szwedzkich.

Wyczerpanie przedwojennego nakładu Tablic Nawigacyjnych wydanych przez Państwową Szkołę Morską spowodowało, że B. H. M. W. w porozumieniu z Dyrekcją Szkoły wydało ponownie *Tablice Nawigacyjne* (Wydanie II — 1947).

Wszystkie wyżej wymienione publikacje są do nabycia w Obserwatorium Morskim, Gdynia, ul. Waszyngtona Nr. 42, I piętro, pokój Nr. 25.

Geodezyjny Instytut Naukowo-Badawczy przy Głównym Urzędzie Pomiarów Kraju wydaje co roku *Rocznik Astronomiczny* (Efemerydy Nautyczne), który jest do nabycia w Głównym Urzędzie Pomiarów Kraju w Wydziale Sprzedaży, Warszawa, Al. Stalina 24 oraz w większych księgarniach.

OZNAKOWANIE TORÓW WODNYCH, MIELIZN I WRAKÓW

Ostrzeżenie. Pływających a również niekiedy znajdujących się w wodzie stałych znaków morskich nie można uważać za całkiem pewne wskaźniki, służące dla nawigacji. Po zniesieniu względnie zaginięciu lub uszkodzeniu tych znaków upływa pewien okres czasu zanim zostaną one na nowo wyłożone lub naprawione. Należy zawsze zwracać uwagę na kształt znaku morskiego a nie tylko na jego kolor, który może być zmyty.

W zimie, na skutek sztormów i lodów, znaki morskie giną, zostają znoszone lub zmieniają swój kształt wskutek uszkodzenia znaków szczytowych bądź obmarznięcia. Drążki (drewniane) mogą być częściowo obcięte.

Na wielu wodach, gdy tylko jest spodziewany lód lub kra, wiele pław mniej ważnych zostaje zdjętych, zaś pławy o dużym znaczeniu dla żeglugi zostają zastąpione mniejszymi pławami, najczęściej drewnianymi, bez świateł, dzwonów i buczków. Kształty, kolory i znaki szczytowe tych pław zimowych powinny pozostać nie zmienione. Z otwarciem żeglugi należy spodziewać się, że wszystkie znaki morskie, oznakujące tory wodne i mielizny, zostały z powrotem wyłożone, w tej samej ilości i na tych samych miejscach. Zasadnicze tory wodne zostają najpierw oznakowane.

OPIS ZNAKÓW MORSKICH

Znakami pływającymi są p ł a w y, które w zależności od kształtu nazywają się: wieżyczkowe, drążkowe, kuliste, cygarowe, stożkowe i ściętostożkowe; w zależności od przeznaczenia: świetlne, dzwonowe, bucz ące, kwarantannowe, dewiacyjne, cumownicze itd.

Do **znaków stałych** zalicza się s t a w y w kształcie rusztowań lub budowli, wyraźnie odznaczających się na tle lądu, dalej — pale, dalby, drążki, tyki gałęźne, wbite w dno.

Znaki szczytowe służą do łatwiejszej identyfikacji danego znaku morskiego, pławy bądź stawy. Na Polskim Wybrzeżu jako znaki szczytowe służą następujące figury geometryczne: kula, walec, stożek, krzyż, romb, ×, T i +.

Poza tym mogą zachodzić różne kombinacje między tymi figurami, jak stożka ze stożkiem, stożka z kulą, walca z kulą, krzyża z kulą itd.

Pławy drążkowe oraz drążki wbite w dno zamiast stożków (trójkątów), posiadają bardzo często lżejsze znaki szczytowe w postaci mioteł słomianych (wiech), zwróconych końcami do góry lub do dołu.

Kolor pław i napisy. Pławy są pomalowane zgodnie z *Instrukcją dotyczącą oznakowania nawigacyjnego Wybrzeża Polski* (p. niżej); pamiętać należy, że pławy wrakowe są koloru zielonego.

Prawie każda pława posiada napis w postaci liter czy cyfr, który zazwyczaj jest namalowany w dwóch miejscach na korpusie lub wieżyczce pławy, np. WRAK, 4, TN, S 3, Ust. 2 itd.

OZNAKOWANIE NAWIGACYJNE WYRBZEŻA POLSKIEGO

Niżej podany system oznakowania nawigacyjnego jest oparty na międzynarodowej instrukcji z 1936 r., zaleconej przez Międzynarodowe Biuro Hydrograficzne.

Polska Służba Hydrograficzna zaczęła stopniowo w 1947 r. wprowadzać ten nowy system i jednocześnie usuwać dotychczasowy system niemiecki.

Instrukcja dotycząca oznakowania nawigacyjnego Wybrzeża Polski

(Oparta na międzynarodowej instrukcji)

Rozdział I. — Postanowienia ogólne.

Określenia.

Art. 1. Sygnały, do których stosują się poniższe prawidła oznakowania morskiego zawierają, za wyjątkiem właściwych latarń morskich — wszystkie znaki nawigacyjne stałe i pływające, służące do oznakowania:

a) granic bocznych i osi torów wodnych,
b) przeszkód nawigacyjnych naturalnych,
c) przeszkód nawigacyjnych sztucznych, np. wraków,
d) punktów lub obszarów, posiadających znaczenie dla żeglugi, jak np. kotwicowiska, miejsca do lądowania itp.

Znaki te, mianowicie pławy, stawy, wieżyczki, głowice pomostów, podstawy świateł, odosobnione głazy lub inne naturalne punkty mogą być obrane stosownie do potrzeb oznakowania nawigacyjnego, pod tym warunkiem, że będą miały co najmniej jedną z cech wskazanych niżej za wyjątkiem środków innych, danych żeglarzom dla ułatwienia manewrowania, np. pale cumownicze, pławy cumownicze (beczki kotwiczne) itp., które do oznakowania nawigacyjnego nie należą.

Systemy oznakowania.

Art. 2. Odróżnia się dwa systemy oznakowania:

„System boczny" — który stosuje się na dokładnie określonych torach wodnych. Znaki nawigacyjne tego systemu wskazują miejsca niebezpieczne w stosunku do drogi, którą żeglarze muszą przechodzić w ich pobliżu.

„System kardynalny" — stosowany jest tak w przybrzeżnych rejonach morskich z licznymi mieliznami lub rafami, jak i dla oznakowania odosobnionych mielizn lub innych niebezpieczeństw nawigacyjnych w morzu, w którym znaki nawigacyjne wskazują jeden z 4 głównych kierunków świata od miejsca niebezpieczeństwa.

Użycie systemów.

Art. 3. Oba systemy mogą być użyte jednocześnie w zależności od miejscowych warunków. Poleca się w wypadkach wątpliwych wskazywać granice użycia każdego systemu.

Charakterystyczne kształty znaków nawigacyjnych.

Art. 4. Zasadnicze typy znaków nawigacyjnych stałych lub pływających są określone, o ile to możliwe, albo kształtem górnej części samego kadłuba znaku albo kształtem nadbudowy złączonej ze znakiem, albo też jego znakiem szczytowym.

Rozdział II. — System boczny.

Położenie znaków nawigacyjnych.

Art. 5. W zasadzie pozycje znaków nawigacyjnych w systemie bocznym są określone w/g kierunku drogi żeglarza, idącego od strony morza i zbliżającego się do portu, ujścia rzeki lub innej drogi wodnej.

Termin „prawa burta" lub „prawa strona" jak też „lewa burta" lub „lewa strona" oznacza odpowiednią lewą lub prawą stronę żeglarza, idącego od strony morza ku brzegowi.

Główne typy znaków nawigacyjnych w zależności od ich kształtów.

Art. 6. Główne rodzaje znaków nawigacyjnych używanych w systemie bocznym z punktu widzenia kształtu (patrz art. 4) ich górnej części (ponad poziomem wody) są: stożkowe, ostrostożkowe (wydłużone) czyli cygarowe, walcowe, kuliste lub półkuliste oraz tyki.

Kształt znaków szczytowych.

Art. 7. Znaki szczytowe, o których niniejsza instrukcja zawiera dokładne postanowienia, mają kształty następujące: trójkąt, dwa trójkąty podstawami ku sobie, walec, krzyż, kula i kształt teowy (lit. „T").

Znaki nawigacyjne na krawędzi torów wodnych.

Art. 8. Znaki nawigacyjne znajdujące się na krawędzi torów wodnych rozróżniają się w sposób następujący:

a) Znaki nawigacyjne strony prawej. Kształt lub typ: stożkowy, ew. tyka. Kolor: w zasadzie czarny. W wypadku znaków stożkowych dla odróżnienia szachownica czarno-biała. W wypadku tyki, dla odróżnienia i lepszej widoczności — czarna z górną częścią białą.
— Znak szczytowy: trójkąt czarny wierzchołkiem do góry.

b) Znaki nawigacyjne strony lewej.
Kształt lub typ: walcowy, ew. tyka.
Kolor: w zasadzie czerwony. W wypadku znaków walcowych dla odróżnienia — szachownica biało-czerwona; w wypadku tyki, dla odróżnienia i ew. lepszej widoczności — czerwona, z górną częścią białą.

Znak szczytowy: walec czerwony.

Uwaga: nie wolno używać szachownicy dla oznaczenia jednocześnie obydwóch krawędzi tego samego toru.

Napisy numerów lub liter.

Art. 9. Jeżeli znaki nawigacyjne krawędziowe jakiegoś toru wodnego mają cyfry lub litery, winny one być białe i możliwie dużych wymiarów. — Cyfry (lub litery, o ile te ostatnie mają inny sens niż rozróżnienie między torami tejże drogi wodnej) powinny zaczynać się od strony morza: cyfry nieparzyste po prawej stronie, parzyste po lewej.

Oświetlenie.

Art. 10. Światła na znakach krawędzi toru wodnego odróżniają się kolorem lub, w wypadkach gdy jest to wskazane, okresami światła lub kombinacją koloru i okresu, a mianowicie:

a) *Prawa strona:* światła zielone, z charakterystyką nie używaną dla świateł wrakowych (patrz art. 21), albo światło białe z jednym lub trzema błyskami, lub zaciemnieniami, albo światło mieszane białe i zielone z charakterystyką wyżej wymienioną.

b) *Lewa strona:* światło czerwone z ilością błysków lub zaciemnień nie przekraczającą cztery lub też światło białe z dwoma lub czterema błyskami lub zaciemnieniami, albo światło mieszane czerwone i białe z charakterystyką światła wyżej wymienioną.

Uwaga: Użycie świateł białych bardzo zaleca się, szczególnie przy zwężeniach torów wodnych.

Znaki nawigacyjne mielizn środkowych (położonych w torze wodnym), rozgałęzień i złączeń torów wodnych.

Art. 11. Znaki nawigacyjne umieszczone na krańcach mielizn środkowych mają następujące cechy:

Kształt lub typ: kulisty wzgl. tyka.

Kolor: białe i czerwone pasy poziome, gdy główny tor wodny przechodzi w prawo, albo obydwa tory mają jednakowe znaczenie; czarne i białe pasy poziome, gdy główny tor wodny przechodzi w lewo.

Znaki szczytowe:

a) główny tor w prawo:
Rozgałęzienie: walec. Złączenie: „T". Oba znaki czerwone.
b) główny tor w lewo:
Rozgałęzienie: trójkąt wierzchołkiem do góry. Złączenie: dwa trójkąty podstawami ku sobie. Oba znaki nad kulą, kolor czarny.
c) oba tory jednakowego znaczenia: Rozgałęzienie: kula. Złączenie: krzyż. Kolor. czerwony.

Uwaga: Jeżeli znak nawigacyjny nie jest kulisty, bezpośrednio pod znakami szczytowymi wymienionymi pod a), b) (rozgałęzienie) i c) dodaje się kulę (kolor znaku szczytowego).

Oświetlenie: charakterystyka świateł umieszczonych na tych znakach nawigacyjnych, powinna być, o ile to jest możliwe, różnorodna, z tym, że wybór kolorów jest ograniczony (zgodnie z art. 10) i że ani kolory ani okresy świecenia nie będą przyczyną niepewności co do krawędzi przeszkody nawigacyjnej, na której znak nawigacyjny jest wystawiony.

Jeżeli należyte rozróżnienie charakterystyki świateł nie może być ustalone, światła należy ustalić w/g prawideł art. 10 i powinny one, o ile to możliwe, różnić się od świateł w pobliżu położonych.

Znaki nawigacyjne na osi torów wodnych.

Art. 12. Znaków nawigacyjnych na osi torów wodnych używa się do oznaczenia najgłębszej części toru wodnego, nie wykluczając jednocześnie wystawionych znaków nawigacyjnych krawędziowych. Przechodzić koło nich można z obu stron, lecz przeważnie należy je zostawiać po swojej lewej burcie.

Te znaki nawigacyjne mają następujące cechy:
Kształt: o ile to możliwe łatwy do rozpoznania, inny niż zasadniczy (a więc nie stożkowy, nie walcowy i nie kulisty).
Kolor: czerwone i białe pasy pionowe, albo czarne i białe.
Oświetlenie (jeśli przewiduje się): czerwone (zaleca się).

Rozdział III. — System kardynalny.

Główne typy znaków nawigacyjnych w/g ich kształtów.

Art. 13. Główne typy znaków nawigacyjnych w systemie kardynalnym z punktu widzenia kształtu ich części górnej (patrz art. 4) są następujące: stożkowe, walcowe, tępostożkowe (pociskowe), ostrostożkowe (cygarowe) i tyki.

Znaki szczytowe.

Art. 14. Znaki szczytowe mają kształt podobny do dwóch trójkątów w położeniu jeden nad drugim: wierzchołkami do góry, wierzchołkami do dołu, podstawami ku sobie i wierzchołkami ku sobie. Oba trójkąty muszą być koniecznie oddzielone od siebie widoczną odległością.

Kolory odróżniające.

Art. 15. Kolory dla odróżnienia dziennego danego niebezpieczeństwa są: czarny z białym i czerwony z białym z podziałem ich poziomym.

Podział charakterystyczny w/g kwadrantów.

Art. 16. Rozróżnia się 4 kwadranty (ćwiartki: N, S, E i W). Są one rozgraniczone przez kierunki: NE, SE, SW, NW, brane od niebezpieczeństwa.

Kwadrant N (NW — NE):

Kształt lub typ: stożkowy, ew. tyka.

Znak szczytowy: 2 trójkąty: jeden nad drugim, wierzchołkami do góry.

Kolor: czarny z szerokim białym pasem pośrodku.

Światło (jeśli jest): migawkowe białe, lub białe z błyskami lub zaciemnieniami o liczbie nieparzystej.

W wypadku użycia tyki, tyka Kwadrantu N jest pomalowana na biało z szerokim czarnym pasem pośrodku.

Kwadrant S (SE — SW):

Kształt lub typ: walcowy, ew. tyka.

Znak szczytowy: 2 trójkąty jeden nad drugim wierzchołkami do dołu.

Kolor: czerwony z szerokim białym pasem pośrodku.

Światło (jeśli jest): czerwone z błyskami lub zaciemnieniami w liczbie parzystej.

Kwadrant E (NE — SE):

Kształt lub typ: stożkowy lub tępostożkowy (pociskowy) ew. tyka.

Znak szczytowy: 2 trójkąty podstawami ku sobie.

Kolor: górna połowa czerwona, dolna — biała.

Światło (jeśli jest): migawkowe czerwone albo z błyskami lub zaciemnieniami o liczbie nieparzystej.

W wypadku użycia tyki, tyka Kwadrantu E jest pomalowana w dolnej części na czerwono, a w górnej na biało.

Kwadrant W (SW — NW).

Kształt lub typ: walcowy lub ostrostożkowy (cygarowy) ew. tyka.

Znak szczytowy: 2 trójkąty wierzchołkami do siebie.

Światło (jeśli jest): białe z błyskami albo zaciemnieniami w liczbie parzystej.

Kolor: czarny dla połowy górnej i biały — dla dolnej.

Uwaga: a) poleca się używać nie więcej niż dwa typy znaków nawigacyjnych i wystawiać dla kwadrantów N i E stożkowe znaki, a dla kwadrantów S i W — walcowe znaki nawigacyjne.

b) W wypadkach specjalnych tyki w Kwadrantach N i E mogą być malowane odwrotnie, tzn. tyki Kwadrantu N — na czarno z białym pasem pośrodku, a tyki Kwadrantu E — pomalowane w dolnej części na biało, a w górnej na czerwono.

c) Światło krótko-okresowe lub migawkowe jest uważane jak światło z błyskami regularnymi.

d) Światło czerwone Kwadrantu S i E może być wyjątkowo, o ile to jest konieczne dla odróżnienia światła lub zwiększenia widzialności, zastąpione przez następujące światła:

Kwadrant S: światło białe z błyskami lub zaciemnieniami w liczbie parzystej.

Kwadrant E: światło białe z błyskami lub zaciemnieniami w liczbie nieparzystej.

Rozdział IV. — Znaki nawigacyjne wspólne dla obu systemów.

Znaki dla odosobnionych przeszkód nawigacyjnych.

Art. 17. W wypadku, gdy trzeba użyć znaku nawigacyjnego dla oznaczenia odosobnionych przeszkód nawigacyjnych w morzu, mające być oznakowane jednym znakiem nawigacyjnym, który można przechodząc pozostawić z jednej lub drugiej burty okrętu — należy użyć znaku nawigacyjnego o następujących cechach:

Kształt lub typ: kulisty, ew. tyka.

Kolor: szerokie poziome pasy, czarny i czerwony, przedzielone wąskim białym pasem, służącym tylko dla zwiększenia kontrastu 2 innych kolorów (biały pas nieobowiązkowy).

Znak szczytowy: kula czerwona lub czarna.

Światło (jeśli jest): okresowe, białe lub czerwone.

Znaki nawigacyjne kierunkowe.

Art. 18. Znak nawigacyjny kierunkowy (docelowy) jest znakiem ostrzegawczym przy podejściu do portu lub ujścia rzeki. Posiada następujące cechy:

Kształt: do wyboru, ale nie może być przyczyną pomyłki i winien różnić się od znaków torowych.

Kolor: pionowe pasy czarne i białe lub czerwone i białe.

Światło: okresowe.

Znak szczytowy: np. X lub dwa X jeden nad drugim, ew. krzyż prosty.

Znaki nawigacyjne dla przejścia z jednego systemu do drugiego.

Art. 19. Znaki wskazujące zmianę oznakowania bocznego na oznakowanie kardynalne lub odwrotnie są następujące:

Kształt: do wyboru, ale niedopuszczający pomyłek co do znaków będących na torze wodnym.

Kolor: skośne pasy czerwone i białe lub czarne i białe.

Znak szczytowy: krzyż z dwoma poprzeczkami poziomymi, czarny lub czerwony. W wypadku, gdy nieporozumienia być nie może, przejście może być oznaczone na jednym ze znaków systemu kardynalnego lub bocznego; w tym wypadku do znaku szczytowego jednego z systemów dodaje się znak szczytowy wymieniony w tym artykule.

Rozdział V. — Wraki.

Przepisy ogólne.

Art. 20. Wraki mogą być oznakowane systemem bocznym i systemem kardynalnym.

Jeśli obecność wraku jest dokładnie znana, można w ostateczności oznakować go jak przeszkodę naturalną, po odpowiednim zawiadomieniu żeglarzy (Wiad. Żegl.).

Znaki wrakowe posiadają kolor zielony.

Znaki wrakowe, w miarę możliwości, powinny posiadać namalowaną literę „W" ew. wyraz „WRAK". Prócz tego proponuje się dodać figurę zatopionego okrętu, taką, jaką widzi się na mapach morskich.

Cechy znaków wrakowych w systemie bocznym.

Art. 21. Kolor: zielony (także dla znaku szczytowego).

a) Jeśli znak należy pozostawić z prawej strony:

Kształt lub typ: stożkowy, ew. tyka.

Znak szczytowy: trójkąt wierzchołkiem do góry.

Światło (jeśli jest): zielone z 3 błyskami.

b) Jeśli znak należy pozostawić z lewej strony:

Kształt lub typ: walcowy, ew. tyka.

Znak szczytowy: walec.

Światło (jeśli jest): zielone, 2 błyski.

Jeżeli znak nawigacyjny nie jest kształtu przepisowego, jego widoczną dolną część maluje się w wypadku a) na czarno, w wypadku b) na czerwono, lecz tak, by kolor zielony był dominujący.

c) Jeśli znak można zostawić z jednej lub drugiej strony:

Kształt lub typ: kulisty, ew. tyka.

Znak szczytowy: kula.

Światło (jeśli jest): zielone przerywane; okres światła powinien być na oko znacznie dłuższy niż okres zaciemnienia.

Gdy wrak, który może być omijany z obu stron, jest oznaczony przez kilka znaków pływających świetlnych umieszczonych na skrajach wraku, to rozmaite światła mogą różnić się między sobą okresami świecenia, pod tym jednak warunkiem, że przepisy wymienione wyżej pozostaną zachowane dla wszystkich świateł.

Cechy znaków wrakowych w systemie kardynalnym.

Art. 22. Znaki nawigacyjne wrakowe umieszcza się tylko w kwadrantach E i W i mają one następujące cechy:

Kwadrant E: Typ: stożkowy, tępostożkowy (pociskowy) ew. tyka.

Znak szczytowy: 2 trójkąty podstawami ku sobie (między trójkątami przerwa).

Kolor: zielony.

Światło (jeśli jest): zielone migawkowe z regularnymi grupami migań, przedzielonymi okresami zaciemnień, światło z okresem co najmniej 60 błysków na minutę.

Kwadrant W: Typ: walcowy, ostrostożkowy (cygarowy) ew. tyka.
Znak szczytowy: 2 trójkąty wierzchołkami ku sobie (z przerwą między trójkątami).
Kolor: zielony.
Światło (jeśli jest): zielone, migawkowe, nie mniej niż 40 błysków na minutę.

Rozdział VI. — Znaki nawigacyjne należące do oznakowania specjalnego.

Niżej podane cechy znaków nawigacyjnych są polecone przez instytucje międzynarodowe do oznakowań specjalnych.

Kotwicowisko kwarantanny.

Art. 23. Typ: do wyboru, ale unikając możliwej pomyłki ze znakami torowymi.
Kolor: żółty.

Ujścia ścieków kanalizacyjnych lub wysypiska.

Art. 24. Typ: do wyboru, ale unikając możliwości pomyłki ze znakami torowymi.
Kolor: górna połowa żółta, dolna czarna.
Światło: do wyboru, ale uwzględniając inne ew. światła znajdujące się w pobliżu.

Strefy wojskowe (ćwiczeń, manewrów floty, lotnictwa).

Art. 25. Kształt: do wyboru.
Kolor: biały z dwoma niebieskimi pasami na krzyż, przy czym skrzyżowanie wypada na górnym końcu pionowej osi ciała znaku a pasy niebieskie sięgają powierzchni wody. Na znaku mogą być litery „S. N." — strefa niebezpieczna.

Rozdział VII. — Zarządzenia różne.

Ogólne przepisy dotyczące znaków szczytowych.

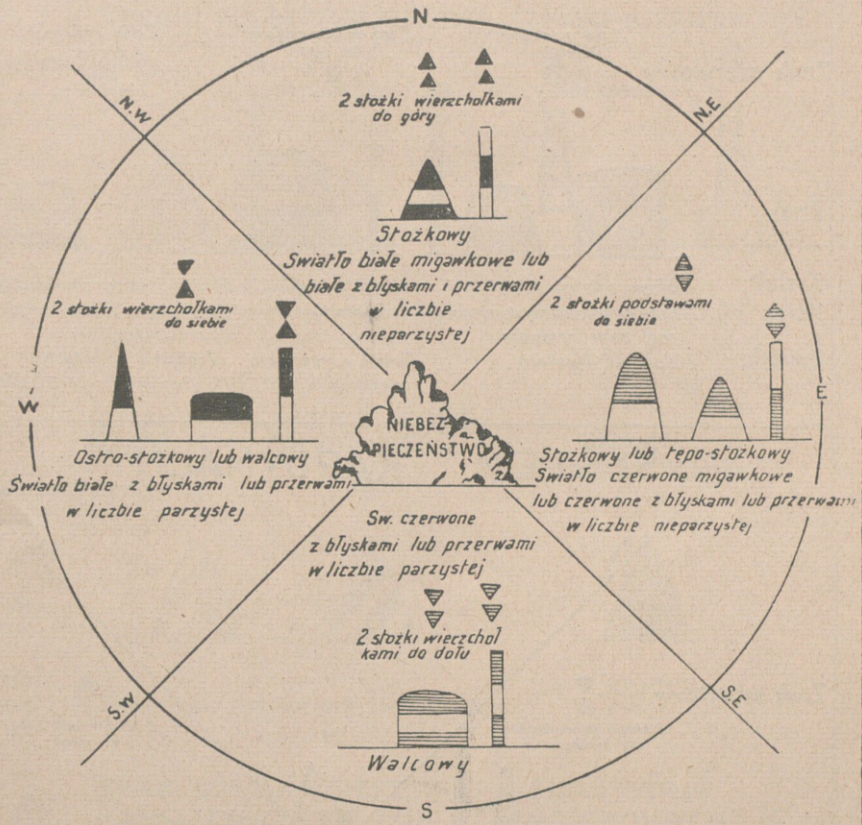
Art. 26. Znaki szczytowe obydwu systemów mogą być powtarzane przez wystawienie jednego nad drugim na tym samym znaku nawigacyjnym, w celu odróżnienia liczby blisko siebie położonych podobnych znaków. Należy unikać dwojenia znaków szczytowych trójkątnych jednego i drugiego systemu.

Stałe podstawy świateł nawigacyjnych.

Art. 27. Stałe podstawy świateł, należących do bocznego systemu oznakowania powinny być, o ile to możliwe, pomalowane na kolor, który charakteryzowałby ich położenie w danym systemie. Można także używać kolorowych nakładanych pasów.

W każdym razie należy unikać używania koloru przeciwnego temu, który jest przepisany jako charakterystyczny.

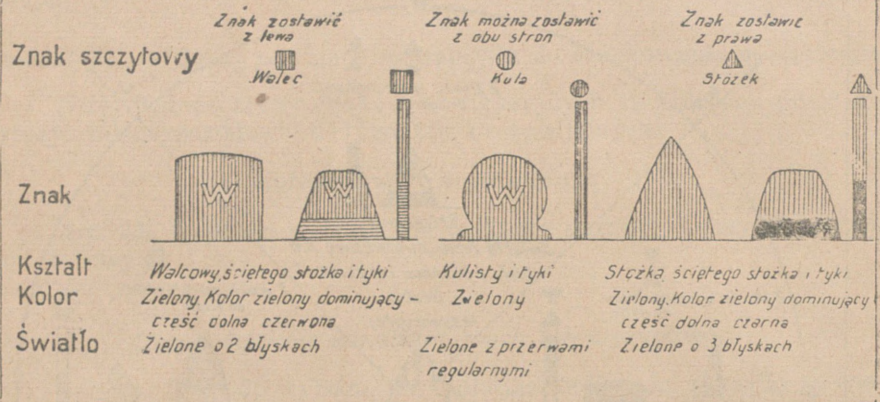
SYSTEM KARDYNALNY



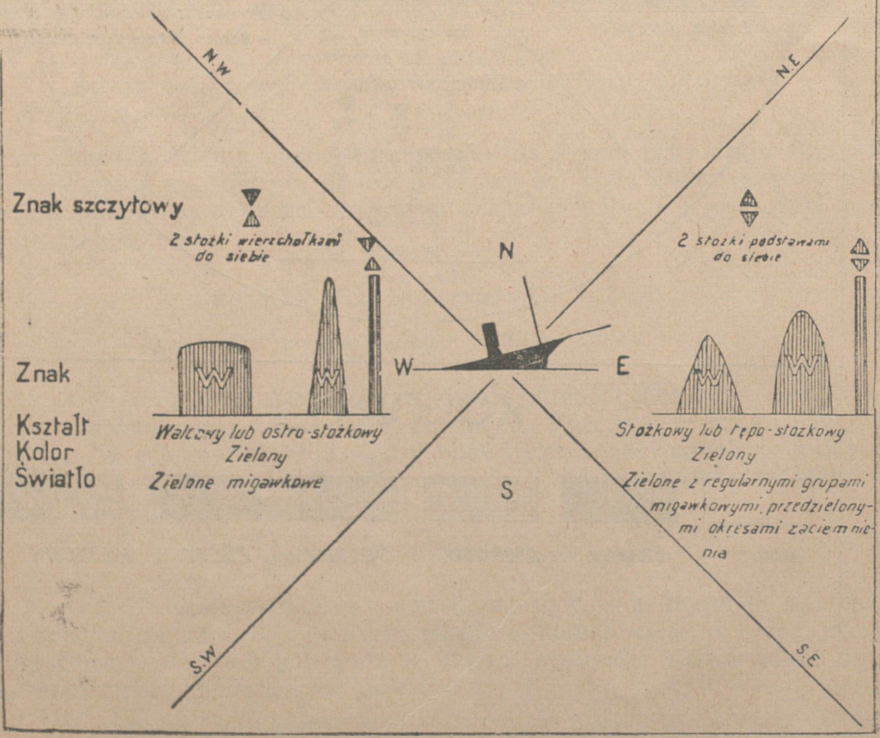
KOLORY

OZNAKOWANIE WRAKÓW

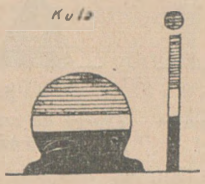
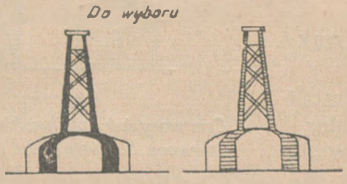
SYSTEM BOCZNY

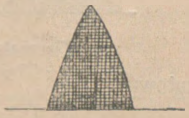


SYSTEM KARDYNALNY



ZNAKI WSPÓLNE DLA OBU SYSTEMÓW I ZNAKI SPECJALNE

	ZNAKI NIEBEZPIECZEŃSTWA ODOSOBNIONEGO	ZNAKI KIERUNKOWE
Znak szczytowy	● ●	✖ ✖
Znak	Kula 	Do wyboru 
Kształt	Kulisty	Do wyboru
Kolor	Szerokie pasy poziome czarne i czerwone oddzielone wąskim pasem białym	Pionowe pasy czarno-białe lub czerwono-białe
Światło	Okresowe (białe lub czerwone)	Okresowe

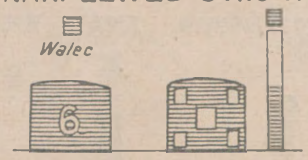
	ZNAKI PRZEJŚCIA Z JEDNEGO SYSTEMU DO DRUGIEGO	ZNAK KWARANTANNY
Znak szczytowy		
Znak		
Kształt	Do wyboru	Do wyboru
Kolor	Skośne pasy biało-czerwone lub biało-czarne	Żółty

	ZNAK UJŚCIA ŚCIEKÓW KANALIZACYJNYCH LUB WYSYPISKA	ZNAK STREF WOJSKOWYCH (NIEBEZPIECZNYCH)
Znak		
Kształt	Do wyboru	Do wyboru
Kolor	Żółty u góry, czarny u dołu	Biały z niebieskimi pasami na krzyż

SYSTEM BOCZNY

ZNAKI LEWEJ STRONY

Znak szczytowy: Walec



Znak

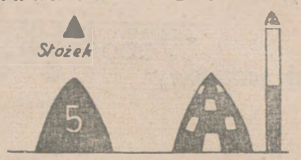
Kształt: Walcowy

Kolor: Czerwony lub szachow. biało-czerwone

Światło: Czerwone lub białe (ilość parzysta)

ZNAKI PRAWEJ STRONY

Znak szczytowy: Stożek



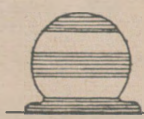
Znak

Kształt: Stożkowy

Kolor: Czarny lub szachow. czarno-białe.

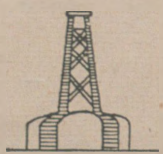
Światło: Zielone lub białe (ilość nieparzysta)

ZNAKI MIELIZN ŚRODKOWYCH ROZGAŁĘZIEŃ I ZŁĄCZEŃ TORÓW

	Główny tor w prawo	Oba tory jednakowego znaczenia	Główny tor w lewo
	Rozgałęzienie	Rozgałęzienie	Rozgałęzienie
Znak szczytowy	Walec	Kula	Stożek
Znak			
	Złączenie	Złączenie	Złączenie
Znak szczytowy	T	Krzyż	2 stożki podstawami do siebie nad kulą
Znak			
Kształt	Kulisty lub tyczkowy		
Kolor	Pasy poziome czerwone i białe	Pasy poziome czerwone i białe	Pasy poziome czarne i białe
Światło	O charakterystyce możliwie wyróżniającej się		

ZNAKI NA OSI TORÓW WODNYCH

Znak



Kształt: Kształt wyróżniający się i różny od kształtów charakterystycznych

Kolor: Pasy pionowe czerwone i białe albo czarne i białe

Światło: Pierwszeństwo ma czerwone światło

OZNAKOWANIE ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH

Śródlądowe drogi wodne, tj. rzeki i jeziora, posiadają specjalny system oznakowania toru wodnego (nurtu), który zasadniczo różni się od oznakowania morskiego; bliższe szczegóły p. Rozporządzenie Ministra Komunikacji o uprawianiu *Żeglugi i Spławu* na śródlądowych drogach wodnych z dnia 23 marca 1934 r. (str. 87).

LATARNIE MORSKIE I SYGNAŁY MGŁOWE

Wszystkie światła Wybrzeża Polskiego, umieszczone na wieżach, masztach, stawach, pławach itp., a służące dla celów nawigacyjnych, są szczegółowo opisane w *Spisie Latarń i Sygnałów Nawigacyjnych Wybrzeża Polskiego.*

Spis Latarń zawiera ponadto światła pław wrakowych, jak również i nieświecące pławy wrakowe, następnie wykaz i dane dotyczące sygnałów mgłowych i radiolatarni oraz sygnałów sztormowych.

Wszelkie zmiany i uzupełnienia, dotyczące treści Spisu Latarń, ukazują się jako bezpłatne dodatki do *Wiadomości żeglarskich,* w formie jednostronnie drukowanych wkładek.

Latarnie morskie zostały zbudowane w taki sposób, że mogą one służyć również jako obiekty orientacyjne dla nawigacji podczas dnia. Dla wyraźnego odróżnienia latarń od tła głębi lądu, są one odpowiednio pomalowane — nieraz w poziome lub pionowe pasy itd.

Należy mieć na uwadze, że przy różnokolorowych sektorach, światło białe, a niekiedy i zielone, w czasie złej widzialności albo z dużej odległości — przybierają odcień czerwonawy i mogą być wzięte za światło czerwone. Również, na granicy dwóch kolorowych sektorów lub blisko niej, kolory świateł zlewają się, wobec czego odróżnienie potrzebnego koloru może być niepewne i dlatego też w podobnym wypadku należy kierować się raczej namiarem, niż kolorem. Odgraniczenie krańców sektora świetlnego zwykle nie jest ostre dzięki refleksowi światła. Przy znaczniejszym zbliżeniu się do latarni, światło jej, aczkolwiek w słabszym stopniu, bywa jednak widoczne poza granicami sektora.

W z i m i e przy światłach niedozorowanych, szkła latarń mogą być oblodzone lub zasypane śniegiem, tak, że te światła mogą być częściowo przyćmione a promienie świetlne załamane. Należy bardzo ostrożnie żeglować według świateł niedozorowanych, gdyż czasami one gasną lub mają uszkodzone przesłony.

Światła lotnicze w bliskości brzegu mogą być widoczne od strony morza. Należy więc uważać, żeby ich nie pomylić ze światłami nawigacyjnymi.

Pławy świetlne mogą być traktowane jedynie jako punkty ostrzegawcze i ogólnej orientacji, natomiast w żadnym wypadku nie należy ich zaliczać do kategorii stałych obiektów latarniowych, gdyż mogą one być zniesione ze swego właściwego miejsca, a charakterystykę i widzialność światła nie zawsze można ściśle określić, szczególnie w czasie sztormu, na skutek znacznych przechyłów pławy itp. Zdarza się również, że światło zgaśnie.

Sygnały mgłowe nadaje się za pomocą dzwonów, buczków, syren i innych urządzeń, umieszczonych przy wejściach do portów oraz w miejscach, gdzie tego wymaga bezpieczeństwo żeglugi.

W czasie mgły statki obowiązane są stosować się do odnośnych przepisów zawartych w § 15 i § 16 *Międzynarodowych Przepisów Zapobiegania Zderzeniu Okrętów na morzu.*

Powietrzne sygnały dźwiękowe. Dźwięk w powietrzu rozchodzi się w bardzo nieregularny sposób. Stwierdzono, że podczas ładnej pogody i niezależnie od kierunku wiatru, znajdują się duże obszary w różnych odległościach i kierunkach od źródła dźwięku, na których nie słychać dźwięku. Dlatego nie ma nigdy pewności, czy dany sygnał mgłowy będzie można usłyszeć.

Często mgła zbliża się całkiem wolno z morza ku brzegowi, tak, że latarnik dostrzeże ją dopiero, gdy dochodzi do lądu. Tymczasem statek, zbliżający się do brzegu, przebywa we mgle od wielu godzin. W takich wypadkach może zdarzyć się, że statek zbliży się do brzegu, zanim na lądzie zostaną uruchomione sygnały mgłowe. Zdarza się, że dźwięk idący przeciwko wiatrowi odchyla się ku górze tak, że obserwator na maszcie może usłyszeć sygnał mgłowy, a na pokładzie w ogóle go nie słychać.

Podwodne sygnały dźwiękowe. Woda dzięki swojej większej gęstości i jednakowym właściwościom fizycznym jest lepszym przewodnikiem dźwięku, aniżeli powietrze. Na dźwięk w wodzie nie ma wpływu kierunek wiatru ani pogoda czy też fala. Stwierdzono licznymi doświadczeniami, że dzwon, dający dźwięk w wodzie na dostatecznej głębokości, pozwala statkowi, zaopatrzonemu w specjalne urządzenia odbiorcze, odbierać te sygnały z odległości 5 Mm, a kierunek ich źródła określić z dokładnością do ok. 10°.

W wypadku, gdy statek nie posiada specjalnych urządzeń odbiorczych, to i wówczas jest możliwy wyraźny odbiór, a z grubsza i kierunek źródła dźwięku, jeżeli obserwator wewnątrz statku zbliży ucho do burty, możliwie jak najniżej pod powierzchnią wody.

SŁUŻBA RATOWNICZA I HOLOWNICZA

Do ratowania ludzi i tonących statków oraz do udzielania rozbitkom pierwszej pomocy służą rozmieszczone wzdłuż wybrzeża stacje ratownicze zaopatrzone w specjalny sprzęt ratowniczy, łodzie wiosłowe lub motorowe oraz rakiety do sygnalizacji.

Obecnie na Polskim Wybrzeżu stacje ratownicze są w stanie organizacji.

Prowizoryczne stacje ratownicze zostały zorganizowane jedynie we **Władysławowie** i w **Łebie.** Obydwie są zaopatrzone w łodzie motorowe, pełniące służbę ratowniczą.

Holowniki i statki ratownicze. Przedsiębiorstwo GDYNIA - AMERYKA LINIE ŻEGLUGOWE S. A. posiada wyłączne prawo do holowania statków.

Holowniki i statki ratownicze GAL'u bazują w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie.

Gdańsk

s/s BAWÓŁ, holownik morski i ratowniczy, 1 100 HP, pompa ratownicza o wydajności 700 t/godz.
m/s ŻBIK, holownik portowy, 710 KM.
s/s TARPAN, holownik portowy, 500 HP.
s/s CYKLOP, holownik portowy, 480 PH.
s/s TUR, holownik portowy, 375 HP.

Na trasie **Gdańsk — Świnoujście** pełni służbę —

s/s HERKULES, holownik dalekomorski i ratowniczy, 1 200 HP, wyposażony w całkowity sprzęt ratowniczy i pompy o wydajności 2 000 t/godz.

Gdynia

s/s ŻUBR, holownik morski i ratowniczy, 1 100 HP, pompy pożarowe o wydajności 1 200 t/godz. na 24 hydranty.
s/s TYTAN, holownik morski i ratowniczy, 800 HP, małe wyposażenie ratownicze i nasłuch radiowy. Zadanie: udzielanie natychmiastowej pomocy statkom na wodach Zatoki Gdańskiej.
s/s URSUS, holownik portowy, 500 HP.
s/s DZIK, holownik portowy, 500 HP.
m/s CZAPLA, holownik portowy, 350 KM.

Szczecin

s/s BIZON, holownik portowy, 500 HP.
s/s ŁOŚ, holownik portowy, 500 HP.
m/s IBIS, holownik portowy, 285 KM.

W Szczecinie również stacjonuje statek — baza ratownicza s/s SMOK — 1 057 BRT, 750 HP, wyposażony w warsztaty mechaniczne i kompletny sprzęt ratowniczy: pompy ratownicze o wydajności 3 000 t/godz, kompresory powietrzne, aparaty do cięcia podwodnego, spawania elektrycznego i autogenem, rejektory wodne i powietrzne, osiem 10 t wind parowych, dwa dźwigi 15 t, przenośne 5 t windy ręczne, aparaty nurkowe, ciężkie talie, wyciągi łańcuchowe, bloki itd. Statek ten służy do wydobywania zatopionych wraków.

Oddziały ratownicze. — 2 w Gdyni i 2 w Szczecinie są wyposażone w bazy nurkowe i ratownicze, aparaty do cięcia podwodnego, cięcia i spawania nadwodnego oraz w inny sprzęt pomocniczy.

Opłaty za holowanie, p. taryfa opłat portowych (str. 146).

Inne prace w portach wymagające holowników, przeprowadzane są przy pomocy holowników, należących do G.U.M. i S.U.M.

SYGNAŁY ALARMOWE

Statek, znajdujący się w niebezpieczeństwie i żądający pomocy od innych statków lub z lądu, powinien dawać następujące sygnały razem lub oddzielnie *(Międzynarodowe Przepisy Zapobiegania Zderzeniu Okrętów na morzu)*.

W dzień:

1. Wystrzały armatnie lub inne sygnały wybuchowe, które winny być dawane w odstępach ok. 1 minuty.

2. Sygnał „NC“ według *Międzynarodowej Księgi Sygnałów*.
3. Sygnał składający się z czworokątnej flagi i kuli lub innego przedmiotu o kształtach podobnych do kuli, umieszczonej nad lub pod flagą czworokątną.
4. Nieprzerwany dźwięk wydawany za pomocą jakiegokolwiek przyrządu do dawania sygnałów dźwiękowych.
5. Sygnał radiowy lub przy pomocy jakiegokolwiek innego środka sygnalizacji odległościowej, składający się z grupy „SOS“ wg alfabetu Morse'a, z równoczesnym podaniem długości i szerokości geograficznej.
6. Sygnał nadany przez radiotelefon, składający się z wypowiedzianego słowa *„MAYDAY“* (wymawiaj: *mede*), z równoczesnym podaniem długości i szerokości geograficznej.
7. Sygnał alarmowy, tzn. nadany przez radiotelegraf alfabetem Morse'a, składający się z serii 12 kresek, z których każda trwa 4 sekundy, nadawany w ciągu 1 minuty z przerwą 1 sekundy pomiędzy każdą kreską.

W nocy:

1. Wystrzały armatnie lub inne sygnały detonacyjne dawane w przerwach ok. 1 minuty.
2. Rozpalenie ogniska, np. płonące beczki ze smołą, naftą itp.
3. Rakiety lub kule świetlne dowolnego rodzaju i koloru, wypuszczane w krótkich odstępach.
4. Nieprzerwany dźwięk wydawany za pomocą jakiegokolwiek przyrządu do dawania sygnałów dźwiękowych.
5. Sygnał radiowy lub przy pomocy jakiegokolwiek innego środka sygnalizacji odległościowej, składający się z grupy „SOS“ wg alfabetu Morse'a, z równoczesnym podaniem długości i szerokości geograficznej.
6. Sygnał nadany przez radiotelefon, składający się z wypowiedzianego słowa „MAYDAY“, z równoczesnym podaniem długości i szerokości geograficznej.
7. Sygnał alarmowy, tzn. nadany przez radiotelegraf alfabetem Morse'a, składający się z serii 12 kresek, z których każda trwa 4 sekundy, nadawany w ciągu 1 minuty z przerwą 1 sekundy pomiędzy każdą kreską.

U w a g a. Sygnałami alarmowymi wolno posługiwać się tylko wtedy, kiedy statek znajduje się rzeczywiście w niebezpieczeństwie, wyjątek stanowią okręty wojenne, które mają dla innych celów prawo używania sygnałów w postaci gwiazd i rakiet.

LODOŁAMACZE

Część holowników portowych należących do G.U.M. i S.U.M. ma wzmocnienia przeciwlodowe.

Holowniki te spełniają role lodołamaczy.

STOSOWANIE OLEJU DO USPAKAJANIA FAL

Morze przy wysokiej fali można uspokoić za pomocą oleju, aby w ten sposób zmniejszyć lub usunąć niebezpieczeństwo dla statku i łodzi.

Działanie. Tłuszcz rozlany na wodzie rozchodzi się bardzo szybko na wszystkie strony, a ponieważ rozpościera się po powierzchni warstewką grubości zaledwie tysięcznych części milimetra, więc nawet niewielka jego ilość pokrywa znaczny obszar wodny. Woda od wiatru oddzielona jest warstewką tłuszczu, który jest lżejszy od wody i śliski, tak, że cząsteczki powietrza ześlizgują się po nim i nie tworzą grzebieni i bryzgów. Wielkość fali pozostanie ta sama, ale złagodzenie grzebieni i wyprysków powoduje, że traci swoją niszczycielską siłę. Niebezpieczne fale nacierające zamieniają się w martwe fale, co powoduje, że statek płynie mniej lub więcej „sucho", tj. nie przyjmuje wody na pokład.

Olej najlepiej działa na głębokiej wodzie, gorzej na płyciznach. Nie działa on w ogóle albo z wynikiem niepewnym na denną falę przyboju; bowiem fale te hamowane silnym tarciem o dno, muszą załamywać się wraz ze swymi szybciej poruszającymi się grzebieniami.

Rodzaje olejów. Olej działa tym skuteczniej, im szybciej rozprzestrzenia się. Gęsty olej lepiej nadaje się do tego celu niż rzadki. Oleje zwierzęce i roślinne są lepsze od mineralnych; najlepszymi są różne rybie tłuszcze i trany, po nich idą — ropa naftowa, olej rzepakowy, oliwkowy lub lniany. Najmniej skutecznymi olejami są: nafta oraz oleje mineralne.

W czasie zimna, należy rozrzedzać gęste oleje przez domieszanie rzadkiego oleju (nafty), ażeby mogły one łatwiej spływać i szybciej rozchodzić się.

Zbiornik na olej. Nieraz wystarczy wyciekanie oleju kroplami z rury spustowej lub z woreczków w kształcie butelki, uszytych z cienkiego płótna żaglowego. Rurę zatyka się grempłem, które nasiąka nalanym olejem.

Woreczki napełnia się luźnymi ale nasiąkniętymi olejem kawałkami grempła, następnie wlewa się olej, woreczki dobrze zawiązuje się i zawiesza je na burcie statku w ten sposób, ażeby nie wlokły się w wodzie. Olej należy rozlewać tam, gdzie wiele piany tworzy się na falach; gdy woreczki wiszą tuż nad wodą, to grzebienie fal je obmywają. Im gęstszy jest olej, to tym luźniej musi być tkany materiał na woreczki; używając płótna żaglowego można zwiększyć wypływ oleju przez wielokrotne nakłucia materiału. Przed uszkodzeniem woreczków na burcie, ochrania się je drewnianymi obręczami lub konopnym oplotem.

Zużycie oleju oblicza się po ok. 0,5 kg na woreczek w ciągu godziny, a więc dla długiego statku — ok. 4 kg na godzinę.

SPOSOBY ZASTOSOWANIA OLEJU NA STATKACH I ŁODZIACH

a) **Statek w drodze lub w znosie (dryfie).** Gdy statek wypompowuje wodę, to woreczki zawiesza się na każdym dźwigarze kotwicznym (kotbelce). Gdy fala uderza w jedną burtę, to woreczek z olejem zawiesza się na nawietrznej stronie dziobu oraz wylewa się olej przez rurę spustową, po tej samej stronie.

Statki żaglowe w znosie muszą wywieszać woreczki na nawietrznej stronie, w odstępie co 10 do 15 m. Przedni woreczek powinien znajdować się możliwie daleko przed dziobem. Ażeby statek lepiej trzymał się blisko linii wiatru, to czasem wystarczą dwa woreczki, wywieszone na nawietrznej stronie dziobu statku. Parowce w znosie muszą wywieszać po jednym woreczku na obu burtach oraz lać olej przez przednie rury spustowe.

Parowce idące przeciwko fali z szybkością ponad 4 węzły nie potrzebują używać oleju, gdyż pożytek z niego jest wówczas znikomy.

b) **Holując statek** przy wysokiej fali, holownik wywiesza na obu burtach wiele woreczków z olejem, tak, że holownik jak i statek holowany płyną po spokojnej wodzie, a i lina holownicza wówczas mniej jest naprężona.

W wypadku dużej odległości między obu statkami oraz przy bocznej lub tylnej fali, statek holowany może będzie musiał mieć woreczki z olejem na burcie lub na rufie.

c) **Dobijanie do statku lub wraku.** Jeśli przy wysokiej fali trzeba spuścić łódź, aby przyjść z pomocą drugiemu statkowi, to ratujący musi stronę zawietrzną drugiego statku ustawicznie i grubo pokrywać olejem albo dookoła to miejsce opływać. Przy groźnym stanie morza samo kapanie oleju już nie wystarcza.

Statek ratujący, znajdując się po stronie zawietrznej od statku potrzebującego pomocy, musi lać olej po swojej nawietrznej burcie oraz po zawietrznej stronie rufy. Statek lub wrak, znajdujący się po nawietrznej stronie, szybciej od oleju jest znoszony przez wiatr i fale, tak, że niebawem wejdzie on w pasmo wody pokryte olejem i znajdujące się między tymi statkami.

Łódź należy spuścić na wodę, gdy warstwa oleju pokryje całkowicie obszar między statkami. Olej lany z rufy, po zawietrznej stronie, ma na celu ułatwić spuszczonej łodzi odejście od statku. Łódź powinna być zaopatrzona w dwa woreczki z olejem.

d) **Przyjmowanie pilota.** Chcąc przyjąć pilota, statek w znosie rozlewa olej po nawietrznej burcie oraz po zawietrznej stronie rufy. Statek pilotowy podchodzi w obszar pokryty olejem od strony wiatru. Łódź z pilotem, spuszczona na wodę, okrąża rufę statku i przybija do jego zawietrznej burty. Następnie statek pilotowy przechodzi na stronę zawietrzną statku, wykorzystując przez niego rozlany olej. Łódź pilotowa w drodze powrotnej może wykorzystać rozlany olej, znajdujący się między statkami.

e) **Człowiek za burtą.** Gdy przy wysokiej fali człowiek znajdzie się za burtą, to natychmiast po rzuceniu koła ratunkowego, należy lać olej albo poza rufę wrzucić do wody naczynie z olejem. Do tego celu mogą służyć puste pudełka od konserw, zamknięte po napełnieniu olejem, ale posiadające w pokrywie drobne otworki. Człowiekowi przebywającemu w wodzie, w powstałej warstwie oleju, łatwiej jest utrzymać się na powierzchni. Następnie, smuga oleju wskazuje łodzi ratowniczej drogę, łódź może szybciej posuwać się naprzód dzięki powstającej martwej fali, a odnaleziony człowiek może być z mniejszym niebezpieczeństwem wciągnięty do łodzi. Nawet, gdyby stan morza nie pozwalał na spuszczenie łodzi, to jest nadzieja, że człowieka uratuje się przy pomocy liny na

pływakach, jeśli statek stanie w znos (dryf) mając tonącego po zawietrznej stronie, przy jednoczesnym laniu oleju na wodę.

f) **Spuszczanie i podnoszenie łodzi.** Jeśli zachodzi niebezpieczeństwo, że wskutek wysokiej fali łódź zostanie uszkodzona lub rozbita o burtę statku, należy z przodu i z tyłu na żurawikach łodziowych albo na obu końcach łodzi zawiesić po jednym woreczku z olejem, na tak długi czas, dopóki łódź pozostaje w niebezpieczeństwie.

g) **Łodzie żeglujące** bocznym wiatrem powinny posiadać dwa woreczki z olejem, jeden umocowany na dziobie po nawietrznej stronie a drugi pośrodku łodzi. Płynąc pełnym wiatrem, należy dwa woreczki z olejem umocować przed dziobem na dwóch drążkach zamocowanych w poprzek łodzi.

h) **Sztormowanie na łodzi.** Łódź, na której cały takelunek musi być zdjęty i unieruchomiony, a wiosła mocno zamocowane, wyrzuca na 20 m przed dziobem kotwicę pływającą. Wówczas można z rufy długim wiosłem zwracać dziób łodzi stale ku falom; czynność ta będzie więcej ułatwiona, jeśli po każdej burcie będzie wioślarz z wiosłem. Na dziobie, na bosaku uwiązuje się długą kiszkę lub woreczek zawierający grempło przesiąknięte olejem. Lepiej będzie, jeśli olej będzie wysączał się od kotwicy pływającej; blok z liną umocowany do kotwicy pływającej pozwala na wymienienie z łodzi pustego woreczka w razie wyczerpania się oleju.

i) **Przechodzenie łodzią przez bar.** Chcąc przebyć bar (mieliznę w ujściu rzeki) wraz z nadchodzącym prądem pływu, należy wcześniej zacząć lanie oleju, ażeby on dobrze rozprzestrzenił się przed łodzią. Trzeba olej sączyć kroplami na wodę albo rzucić w przybój otwarte butelki z olejem. Łódź powinna posiadać woreczek z olejem. Nieraz zdarza się, że przy przechodzeniu przez bar, trzeba obficie lać olej za burtę, jednak na skuteczny wynik nie należy liczyć. Olej jest całkiem bezużyteczny, gdy bar przebywa się płynąc pod prąd.

j) **Statek na mieliźnie** przy wysokiej fali może znacznie ułatwić łodzi ratowniczej odpłynięcie od lądu, gdy będzie stosował olej do uspakajania morza. W takich wypadkach, wiatry wieją najczęściej od morza i przesuwają warstwę oleju ku lądowi.

PILOTAŻ

Międzynarodowymi sygnałami dla wywołania pilota są:

W dzień: 1. Wywieszona na przednim maszcie bandera narodowa z białym szlakiem wokoło o szerokości 1/5 bandery.
2. Flaga „G" według *Międzynarodowej Księgi Sygnałów.*
3. Sygnał „PT" według *Międzynarodowej Księgi Sygnałów.*

W nocy: 1. Światło niebieskie pokazywane co 15 minut.
2. Białe światło trwające minutę, w krótkich odstępach czasu po sobie następujące, na poziomie pokładu.
3. Sygnał „PT" podany kluczem Morse'a za pomocą lampy.

Służba pilotowa na polskich wodach jest uregulowana przepisami porządkowymi dla poszczególnych portów handlowych (p. str. 92 — 145). Służba pilotowa wykonywana jest według zwyczajów morskich, przyję-

tych na Bałtyku. Odpowiedzialnym za manewry statkiem, jak również za sposób użycia pomocy holowników oraz za przycumowanie statku do nabrzeży, jest wyłącznie kapitan statku, który powinien postępować zgodnie ze wskazaniami pilota, lecz według własnego uznania co do sposobu jego zaleceń.

Sygnały do wzywania pilota podane są wyżej, poza tym pilot może być wzywany również sygnałami podawanymi syreną: jeden długi —— ok. 5 sek., i cztery krótkie gwizdki w odstępach co 2 sek. (— . . . .).

Światła statków pilotowych. Odnośne przepisy zawiera art. 8 *Międzynarodowych Przepisów Zapobiegania Zderzeniu Okrętów na morzu.*

Opłaty pilotowe. Statki poniżej 283 m^3 netto (= 100 NRT) opłacają opłaty pilotowe jedynie w wypadku korzystania z pilota, zaś statki powyżej 283 m^3 netto ponoszą opłaty za pilotaż, bez względu na to, czy korzystają z usług pilota czy nie. Opłaty pilotowe są pobierane w zależności od wielkości statku oraz od danego portu; bliższe dane dotyczące opłat pilotowych, p. Taryfa opłat portowych (str. 146).

SŁUŻBA HYDROLOGICZNO-METEOROLOGICZNA, OSTRZEŻENIA PRZED SZTORMAMI

Obserwatorium Morskie. Centralą Morskiej Sieci Hydrologiczno-Meteorologicznej na Wybrzeżu jest Wydział Morski Państwowego Instytutu Hydrologiczno-Meteorologicznego, którego siedzibą jest Obserwatorium Morskie w Gdyni, ul. Waszyngtona 42.

W skład jego wchodzą następujące zasadnicze referaty:

a) Hydrologiczny (pomiary wahań poziomu morza, temperatury powierzchniowych wód morskich, zasolenia itp.),

b) Przewidywań i Informacji Synoptycznych (wydawnictwo map synoptycznych i lodowych, prognozy pogody, ostrzeżenia sztormowe),

c) Meteorologiczny (obserwacje synoptyczne, klimatologiczne, pilotażowe, samopisy wiatrowe, notowanie i prowadzenie statystyki zjawisk meteorologicznych),

d) Nawigacyjny (kartografia, służba czasu, instrumenty, dewiacja),

Obserwacje klimatologiczne pełne codziennie — rano, w południe i wieczorem w godzinach odpowiadających różnicy pomiędzy godz. 0700, 1300 i 2100 czasu środkowo-europejskiego (południk dlg. 15°E) a długością geograficzną danej stacji wyrażoną w czasie, prowadzą następujące stacje:

Stacja I rzędu — Gdynia,
Stacje II rzędu — Elbląg, Gdańsk—Wrzeszcz (lotnisko), Puck, Ustka, Kołobrzeg, Świnoujście i Szczecin — Dąb (lotnisko),
Stacje III rzędu — Świbno, Hel, Łeba, Trzebież.

Obserwacje klimatologiczne niepełne (opadowe) prowadzą tylko rano o godz. 0700 stacje IV rzędu — Tolkmicko, Kuźnica, Rozewie, Karwia, Jarosławiec i Darłowo.

Obserwacje synoptyczne są notowane na stacjach I i II rzędu (p. wyżej) codziennie o godz. 0000, 0300, 0600, 0900, 1200, 1500, 1800 i 2100 GMT.

Synoptyka i mapa synoptyczna. Referat Przewidywań i Informacji Synoptycznych wydaje mapę synoptyczną w dnie powszednie o godz. 1300. Mapa ta podaje masy powietrza, fronty i rozkład ciśnienia barometrycznego. Obok mapy synoptycznej jest umieszczona mapa tendencji barometrycznej (zmiany ciśnienia barometrycznego za ostatnie 3 godziny). Prenumerata mapy synoptycznej wynosi 1000 zł miesięcznie.

Komunikaty meteorologiczne. Referat Przewidywań i Informacji Synoptycznych wydaje 24 godzinną prognozę pogody na południowy Bałtyk i Wybrzeże Polskie od Elbląga do Szczecina. Komunikat tej prognozy jest podawany codziennie o godz. 1200—1300 GMT Kapitanatom Portów: w Gdyni, Nowym Porcie, Władysławowie, Ustce i Szczecinie, stacjom Wybrzeża Polskiego: w Elblągu, Gdańsku, Łebie, Ustce, Kołobrzegu i Świnoujścia oraz firmom okrętowym, abonującym prognozę pogody. Kapitanom statków udziela się bezpłatnie informacji, dotyczących pogody tak na południowym Bałtyku jak i innych obszarach mórz europejskich.

Komunikaty meteorologiczne nadawane przez radio zawierają stan pogody z ostatniej obserwacji w Gdyni, Ustce i Świnoujściu, prognozę pogody na południowy Bałtyk i Wybrzeże Polskie oraz ostrzeżenia w przypadku przewidywania silnych wiatrów (sztormów) i są podawane codziennie w trzech językach: polskim, rosyjskim i angielskim przez radiostację pocztową w Gdyni — SPH — na fali 484 Kc/s (620 m) — typ A2, moc 3 KW — o godz. 0700, 1300 i 2100 GMT.

Obce radiostacje nadające komunikaty meteorologiczne na obszar Bałtyku.

Znak wyw.	Stacja	Obszar objęty zasięgiem stacji	W języku	Długość fali w Kc/s	Czas G. M. T.
DAO	Kiel	Kattegat, zachodni i środkowy Bałtyk	angielskim	420	0830,1630
SAV	Karlsborg	Południ., środk. i północny Bałtyk, Zatoka Botnicka	angielskim	50	0848,1948
UNS 2	Tallin	Bałtyk	rosyjskim	440	0800,2150
UKB	Ryga	Zatoka Ryska, Bałtyk	rosyjskim	475	0900,2000

Wykaz stacyj, podnoszących sygnały sztormowe.

Miejscowość	Opis masztu sygnałowego	Uwagi
Pasłęka Przy półn. molo.	Biały, drewniany maszt z reją. Wysokość masztu 27 m.	
Tolkmicko Przy zach. molo.	Szary, drewniany maszt z reją. Wysokość masztu 17 m.	Komunikaty meteorologiczne wywieszane są w szafce.
Nowakowo Na zach. brzegu rzeki Elbląźki.	Szary, żelazny maszt z reją. Wysokość masztu 23 m.	
Łysica Na wzgórzu, w odl. ok. 1,1 km i w kierunku 58° od latarni Łysica.	Biały, drewniany maszt z reją. Wysokość masztu 23 m.	
Kąty Ok. 185 m na SW od górnego światła nabieżnika „KĄTY".	Biały, drewniany maszt z reją. Wysokość masztu 20 m.	
Elbląg Ok. 280 m na E. od wschodniego brzegu rzeki Elbląźki.	Biały, drewniany maszt z reją. Wysokość masztu 18 m.	Komunikaty meteorologiczne wywieszane są w szafce przy Kapitanacie Portu.
Świbno Po zach. stronie Przekopu Wisły.	Biały, drewniany maszt z reją. Wysokość masztu 23 m.	

Miejscowość	Opis masztu sygnałowego	Uwagi
Gdańsk-Nowy Port		
W odległości 40 m na N od latarni morskiej	Biały drewniany maszt z reją. Wysokość masztu 24 m.	Codzienne komunikaty meteorologiczne są wywieszane na budynku Kapitanatu Portu.
Gdynia		
Obserwatorium Morskie (PIHM).	Ażurowa, żelazna wieża, pomalowana w białe i czerwone poziome pasy z wytykiem od strony morza — na dachu budynku.	Szafka, w której wywiesza się komunikaty meteorologiczne, mieści się przy wejściu do budynku (ul. Waszyngtona 42).
Gdynia-Oksywie		
Na wzgórzu, na WSW od kościoła Oksywie.	Biały żelazny maszt z reją. Wysokość masztu 13 m.	
Jastarnia		
Na terenie Ośrodka Żeglarskiego.	Biały drewniany maszt z reją. Wysokość masztu 8 m. Wysokość masztu nad wodą 15 m.	
Hel		
Przy latarni morskiej Hel.	Czerwony, żelazny maszt z reją. Wysokość masztu 19 m.	Komunikaty meteorologiczne wywieszane są w szafce przy stacji meteorologicznej.
Kuźnica		
Na wydmie na północno - wschodniej stronie półwyspu Hel.	Szary, żelazny maszt z reją. Wysokość masztu 22 m.	
Władysławowo		
W pobliżu nasady zachfalochronu, na NW od Kapitanatu Portu.	Szary, żelazny, ażurowy maszt z reją. Wysokość masztu 24 m.	

Miejscowość	Opis masztu sygnałowego	Uwagi
Karwia		
Na wydmie.	Szary, żelazny maszt z reją. Wysokość masztu 22 m.	
Łeba		
Na wydmie przy wschod. falochronie.	Biały, drewniany maszt z reją. Wysokość masztu 22 m.	Komunikaty meteorologiczne wywieszane są w szafce umieszczonej na budynku Kapitanatu Portu.
Ustka		
Na W od budynku Kapitanatu Portu i latarni morskiej.	Biały, drewniany maszt z reją. Wysokość masztu 21,5 m.	
Jarosławiec		
Przy budynku radiolatarni.	Jasnobrązowy drewniany maszt z reją. Wysokość masztu 26 m.	
Darłowo		
U nasady starego, zach. molo.	Szary, żelazny, ażurowy maszt z reją. Wysokość masztu 22 m.	
Unieście		
Na brzegu.	Szary, drewniany maszt z reją. Wysokość masztu 23 m.	
Gąski		
Na brzegu, ok. 350 m na NE od latarni morskiej. Gąski.	Biały, drewniany maszt z reją. Wysokość masztu 22 m.	

Miejscowość	Opis masztu sygnałowego	Uwagi
Kołobrzeg U nasady wschodniego falochronu.	Drewniany maszt z reją. Wysokość masztu 20 m.	
Dziwnów Przy wsch. falochronie.	Szary, drewniany maszt z reją. Wysokość masztu 20 m.	
Międzyzdroje Na brzegu.	Szary, żelazny maszt z reją. Wysokość masztu 20 m.	
Świnoujście U nasady wschodniego falochronu.	Szary, drewniany maszt z reją. Wysokość masztu 20 m.	Komunikaty meteorologiczne wywieszane są przy Kapitanacie Portu.
Trzebież W odl. ok. 185 m na SW od dolnej stawy świetlnego nabieżnika.	Szary, drewniany maszt z reją. Wysokość masztu 20 m.	
Nowe Warpno (Podgrodzie)	Biały, drewniany maszt z reją. Wysokość masztu 21 m.	
Szczecin Na północnej wieży gmachu Urzędu Wojewódzkiego.	Czarny drewniany maszt z reją, umieszczony na wieży.	

Służba ostrzegawcza przed sztormami. Referat Przewidywań i Informacji Synoptycznych prowadzi służbę ostrzegawczą na naszym Wybrzeżu i w przypadku przewidywania silnych wiatrów, względnie sztormów, podaje ostrzeżenia do radiostacji SPH, do Kapitanatów Portów w: Gdyni, Nowym Porcie, Władysławowie i Ustce oraz do ostrzegalni na Wybrzeżu: w Gdyni (Obserwatorium Morskie), Oksywiu, Nowym Porcie, Władysławowie, Łebie, Ustce, Jarosławcu, Darłowie, Kołobrzegu i Szczecinie (Okręgowe Biuro Pogody). Po otrzymaniu ostrzeżenia z Wydziału Morskiego ostrzegalnie niezwłocznie wywieszają odpowiednie sygnały ostrzegawcze na masztach.

Tabelę sygnałów ostrzegawczych, używanych w polskiej służbie meteorologicznej przez Wydział Morski PIHM, można nabyć w Kancelarii Wydziału Morskiego.

Polskie sygnały sztormowe. Od 15 grudnia 1948 r. na Wybrzeżu Polskim obowiązują nowe sygnały sztormowe, które są podawane za pomocą czarnego walca, czarnej kuli, czarnych stożków, czarnego krzyża, czerwonych flag oraz białych i czerwonych świateł. Sygnały te są oznaczone numerami od 1 do 9.

Zbliżanie się silnego wiatru o charakterze lokalnym (o sile powyżej 6 według skali Beaufort'a) jest zapowiadane przez podniesienie dziennego sygnału Nr 1 (walec).

Zbliżanie się silnego wiatru (o sile 6 do 7 według skali Beaufort'a), nie posiadającego charakteru lokalnego, jest zapowiadane przez podniesienie dziennego sygnału Nr 2 (kula).

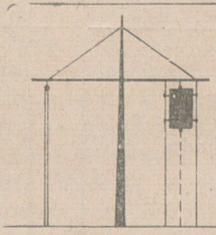
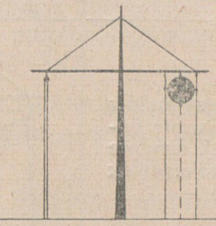
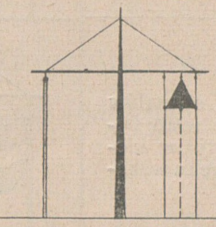
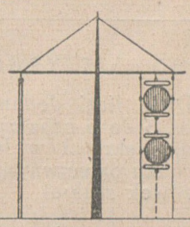
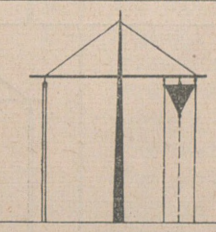
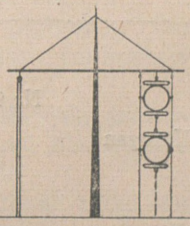
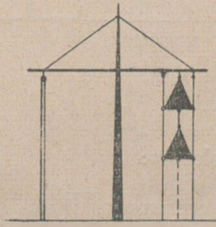
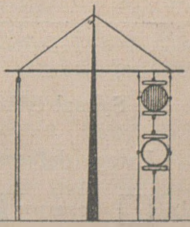
Zbliżanie się sztormu (wiatr o sile 8 do 11 według skali Beaufort'a) jest oznajmiane w zależności od jego kierunku przez wywieszanie jednego z sygnałów od Nr 3 do Nr 6 włącznie. Są one podawane za pomocą czarnych stożków lub dwóch świateł.

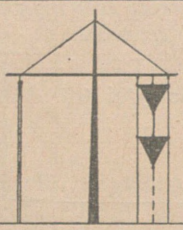
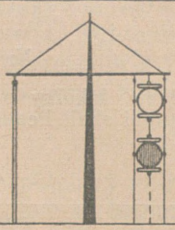
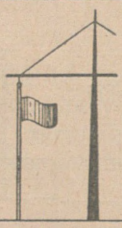
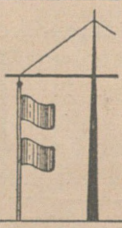
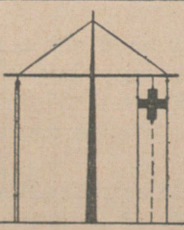
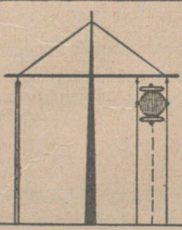
Sygnał Nr 7 (jedna czerwona flaga) oraz Nr 8 (dwie czerwone flagi) są używane łącznie z sygnałami od Nr 3 do Nr 6 i zapowiadają skręcanie wiatru.

Sygnał Nr 9 (czarny krzyż) zapowiada zbliżanie się huraganu (wiatr o sile 12 i więcej według skali Beaufort'a).

Gdy sygnały 1, 2 lub 9 są wywieszane jednocześnie ze stożkami (sygnały 3 do 6), wówczas sygnały stożkowe oznaczają jedynie kierunek wiatru sygnalizowanego sygnałami 1, 2 lub 9.

Szczegóły dotyczące wyżej wspomnianego systemu sygnałów sztormowych są podane na załączonych rysunkach.

Numer i znaczenie sygnału	W dzień	W nocy
Nr 1 Wiatr lokalny o sile powyżej 6 stopni skali Beaufort'a		*)
Nr 2 Wiatr o sile 6 do 7 stopni skali Beaufort'a		*)
Nr 3 Sztorm północno-zachodni (NW)		
Nr 4 Sztorm południowo-zachodni (SW)		
Nr 5 Sztorm północno-wschodni (NE)		

Numer i znaczenie sygnału	W dzień	W nocy
Nr 6 Sztorm południowo-wschodni (SE)		
Nr 7 Jedna flaga dodana do sygnałów od 3 do 6 oznacza, że wiatr będzie skręcał w prawo (tj. zgodnie z kierunkiem ruchu wskazówek zegara)		*)
Nr 8 Dwie flagi dodane do sygnałów od 3 do 6 oznaczają, że wiatr będzie skręcał w lewo (tj. w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówek zegara)		*)
Nr 9 Huragan		

*) Sygnał tylko dzienny

Uwaga dotycząca kolorów:

biały ☐ czarny ■ czerwony ▥

SŁUŻBA LODOWA

Referat Przewidywań i Informacji Synoptycznych Wydziału Morskiego PIHM w Gdyni wydaje codziennie o godz. 15.00, od dnia zjawienia się lodów na Bałtyku aż do dnia ich ustąpienia, mapę rodzajów zalodzenia i warunków żeglugi na Bałtyku i w Cieśninach Duńskich. Materiałem źródłowym do wydawnictwa tych map lodowych są depesze radiowe nadawane przez państwa bałtyckie oraz obserwacje lodowe prowadzone przez własne stacje meteorologiczne na Wybrzeżu. Depesze te podają zaszyfrowane obserwacje rodzajów zalodzenia i warunków żeglugi na wodach państw bałtyckich. Własne obserwacje, prowadzone przez stacje meteorologiczne na Wybrzeżu, Wydział Morski PIHM otrzymuje za pośrednictwem radiostacji przybrzeżnych Marynarki Wojennej i podaje je zaszyfrowane do użytku państw bałtyckich na końcu komunikatu synoptycznego (p. Komunikaty meteorologiczne podawane przez radio — str. 47).

Mapa zalodzenia Bałtyku i Cieśnin Duńskich uwzględnia rodzaje zalodzenia i warunki żeglugi przy zastosowaniu skali dla warunków żeglugi.

Prenumerata mapy lodowej Bałtyku wynosi 1000 zł miesięcznie.

KLUCZ DLA POLSKICH KOMUNIKATÓW LODOWYCH

Lód: AB AB AB (2 grupy dla każdego obszaru).

A — rodzaje zalodzenia	B — Warunki żeglugi
0 — wolne od lodu	0 — żegluga bez przeszkód
1 — drobny lód	1 — żegluga dla parowców bez przeszkód, dla żaglowców utrudniona
2 — stała powłoka lodowa	2 — żegluga dla słabych parowców utrudniona, dla żaglowców zamknięta
3 — kra	3 — żegluga możliwa tylko dla silnych parowców
4 — zbita masa drobnego lodu lub pasy spiętrzonego lodu	4 — żegluga możliwa tylko dla parowców ze wzmocnieniem przeciwlodowym
5 — tor wolny w powłoce lodowej wzdłuż wybrzeża	5 — żegluga możliwa przy pomocy lodołamaczy
6 — gruba powłoka lodowa	6 — kanał wolny od lodu w powłoce lodowej
7 — gruba kra	7 — żegluga przejściowo zamknięta
8 — spiętrzony lód	8 — żegluga zamknięta
9 — napór lodów	9 — warunki żeglugi nieznane (z powodu złej pogody)

Obszar aa	Obszar bb	Obszar cc	Obszar dd
I	I	I	I
1 Gdańsk — morze	1 Hel S	1 Ustka NE	1 Kołobrzeg NW
2 Gdańsk — port	2 Hel E	2 Ustka NW	2 Kołobrzeg NE
3 Gdynia NE	3 Hel N	3 Ustka W	3 Świnoujście NW
II	II	II	II
1 Gdynia E	1 Rozewie SE	1 Jarosławiec NE	1 Świnoujście NE
2 Gdynia SE	2 Rozewie NE	2 Jarosławiec NW	2 Szczecin — zalew
3 Gdynia — port	3 Rozewie NW	3 Jarosławiec SW	3 Szczecin — port

Uwaga: W przypadkach, jeżeli rodzaj zalodzenia i warunki żeglugi dla wszystkich stref obserwacyjnych danego obszaru są te same (np. dla punktów 1, 2, 3 w obu grupach obszaru aa obserwacje zaszyfrowano 42), podaje się wówczas skrócony komunikat dla danego obszaru.
Przykład: aa 42 bb 313131 000000 cc = dd 00

RYBOŁÓWSTWO

Zakaz utrudniania żeglugi. Rybacy, łowiący ryby na wodach żeglownych, nie mogą statkom przeszkadzać w żegludze, tak swymi statkami rybackimi, jak również wystawionymi w morzu, stałymi lub pływającymi urządzeniami połowu.

Ostrzeżenie dla statków. W czasie od 15 marca do 15 czerwca trwa wzdłuż całego wybrzeża połów na łososie. Kutry rybackie wychodzą na morze na 10 km od lądu, a w szczególnych wypadkach nawet na 15 km, gdzie łowią za pomocą pławnic. Ażeby uniknąć uszkodzenia tych drogich sieci, kapitanowie statków są proszeni w tym okresie czasu o omijanie obszarów, na których poławia się łososie. Statki rybackie należy mijać przynajmniej w odległości 2 Mm. Jeśli statek dostanie się między sieci, należy w miejscu zawrócić i odejść od poławiających kutrów.

Granica rybołówstwa. Do morskich wód przybrzeżnych (terytorialnych) należy pas szerokości 3 Mm od wybrzeża oraz zatoki wewnętrzne, posiadające trwałe naturalne połączenie z morzem (Zalew Wiślany, Zatoka Pucka, Zalew Szczeciński) oraz ujścia dużych rzek (Wisły i Odry).

Zgodnie z umowami międzynarodowymi, które zastrzegają wyłączne prawo połowu na wodach przybrzeżnych dla rybaków danego kraju, każdy obywatel polski ma prawo wolnego połowu na polskich wodach przybrzeżnych pod warunkiem posiadania przy sobie karty rybackiej.

Oznaczenie statków i narzędzi. Wszystkie statki rybackie powinny mieć z obu stron przy dziobie wyraźne litery, oznaczające w skróceniu miejsce zamieszkania rybaka oraz liczbę rozpoznawczą. Litery (łacińskie) i liczby (arabskie) powinny być białe na ciemnym tle lub czarne na białym tle. Zasłanianie lub zatajanie w inny sposób oznak statku jest wzbronione.

Wszelkie narzędzia rybackie, wystawione na morzu, powinny być przez rybaków oznaczone. Sieci lub haczyki, połączone między sobą w rzędy, powinny posiadać na obu końcach rzędu chorągiewki dowolnego koloru, wystające przynajmniej na 1 m ponad wodą. Jeśli do jednego końca rzędu sieci umocowany jest statek rybacki, to wystawienie cho-

rągiewki na tym końcu jest zbędne. Inne narzędzia, wystawiane pojedynczo, powinny być oznaczone pływakami lub w inny zwyczajowo przyjęty sposób.

Odnośnie świateł statków rybackich obowiązują te same *Międzynarodowe Przepisy Zapobiegania Zderzeniu Okrętów na morzu* (art. 9).

Przesłanianie świateł roboczych. Światła robocze na statkach rybackich powinny być tak przesłonięte, ażeby oświetlały tylko pokład i nie były przyczyną wzięcia ich za światła obowiązujące w żegludze.

Ochrona ryb. Szczegółowo uregulowane są sprawy ochrony ryb odpowiednimi przepisami, które:

a) ustalają obwody ochronne (tarliska), na których wykonywanie połowów wzbronione jest bądź całkowicie, bądź w pewnych sezonach;

b) zakazują połowów włokiem ciągnionym przez statki na głębokości mniejszej niż 20 m (na obszarze wód przybrzeżnych) oraz na niektórych obszarach ochronnych;

c) ustalają czas ochronny przy połowach niektórych gatunków ryb oraz zakazują połowów w niedzielę (od godz. 9 do 18);

d) zakazują używania przy połowach niektórych narzędzi, raniących ryby;

e) zakazują poławiania ryb nie mających określonych wymiarów (ochrona narybku), z czym związane jest ustalenie najmniejszych wymiarów oczek w sieciach, używanych do połowu tych ryb.

Władze. Najwyższą władzą do spraw rybołówstwa morskiego jest **Generalny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego** (G. I. R. M.), który kieruje pracą całego aparatu administracji rybackiej.

Morskie Urzędy Rybackie (M. U. R.) czuwają na swych terenach nad ochroną rybołówstwa i nadzorują je przez obwodowych instruktorów; przeprowadzają rejestrację statków oraz rybaków, wydają karty rybackie, zestawiają dane statystyczne o połowach itd. Morskie Urzędy Rybackie mają siedzibę: w Gdańsku, Gdyni, Darłowie i Szczecinie.

Miejscowi funkcjonariusze Urzędów — instruktorzy rybaccy, mający do dyspozycji statki dozorcze, przeprowadzają nadzór nad rybołówstwem na morzu, kontrolę połowów, narzędzi, statków rybackich itd.

Morski Instytut Rybacki (M. I. R.) ma za zadanie: pracę badawczą (wydawnictwa, szkolenie, propaganda), opiekę nad rybakiem, zaopatrywanie w sprzęt itd.

WAŻNIEJSZE PRZEPISY PRAWNE DOTYCZĄCE RYBOŁÓWSTWA MORSKIEGO

Ordynacja rybacka dla Zalewu Wiślanego z dnia 7. III. 1845 r. (Zb. ust. pr. str. 121). Ustawa Rybacka z dnia 11. V. 1916 r. (Zb. ust. pr. Nr 14, str. 55, poz. 11506). Rozp. Ministra P. i H. z dnia 12. XII. 1930 r. o wykonywaniu Rybołówstwa Morskiego (Dz. Ust. Nr 92, poz. 720).

Dekret Prezydenta R. P. z dnia 3. XI. 1936 r. o regulowaniu połowów ryb morskich (Dz. Ust. Nr 84, poz. 586).

Rozp. Min. Skarbu z dnia 1. VIII. 1939 r. o warunkach zwalniania od należności celnych połowów morskich i przetworów z tych połowów (Dz. Ust. R. P. Nr 74, poz. 501).

Rozp. Min. Żeglugi i H. Z. z dnia 14. VI. 1946 r. o zakazie połowu szprota (Dz. Ust. Nr 28, poz. 186), zastąpione przez Rozp. Ministra Ż. i H. Z. z dnia 21. X. 1946 r. w sprawie ograniczeń połowu szprota (Dz. Ust. R. P. Nr 55, poz. 317).

Uchwała Rady Ministrów z dnia 5. VII. 1946 r. w sprawie składu załóg dalekomorskich statków rybackich (Dz. Urzęd. Min. Żegl. i Handlu Zagr. Nr 3, poz. 33).

Układ międzynarodowy w sprawie uregulowania połowu gladys (Pleuronectes platessa) i flądr (Pleuronectes flesus) na Bałtyku — podpisany w Berlinie dnia 17. XII. 1929 r. przez Polskę, Niemcy, Danię i Szwecję (Dz. Ust. Nr 30/1931, poz. 207).

KONTROLA

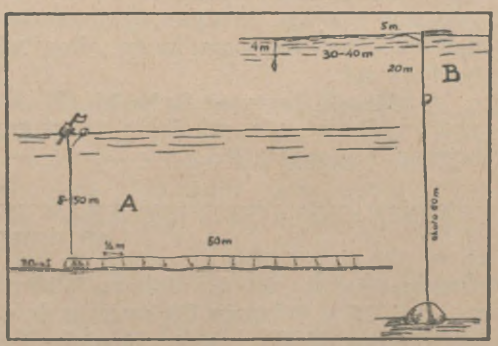
Państwo sprawuje kontrolę przez powołane do tego organa. W związku z tym należy przestrzegać następujących przepisów:

1. Każdorazowe przybycie lub wyjście statku musi być zgłoszone w Morskiej Placówce Kontrolnej Wojsk Ochrony Pogranicza.
2. Stale zabierać ze sobą wszystkie przepisane dokumenty.
3. Przestrzegać wszystkie przepisy, rozporządzenia w dziedzinie przewozu osób i towarów oraz zasięgu pływania.
4. Bezwzględnie zatrzymać się na sygnał kutra lub motorówki strażniczej podany syreną (trzy długie dźwięki), flagami sygnałowymi („stop") lub światłem (trzy długie znaki).
   Nieprzestrzeganie tych przepisów grozi surowymi karami.

NARZĘDZIA I METODY POŁOWU RYB

Haczyki są używane przede wszystkim w rybołówstwie przybrzeżnym do połowu: łososi, flądr, dorszy i węgorzy. Również stosuje się je i w połowach dalekomorskich na ryby drapieżne, jak: tuńczyki, duże dorsze, halibuty.

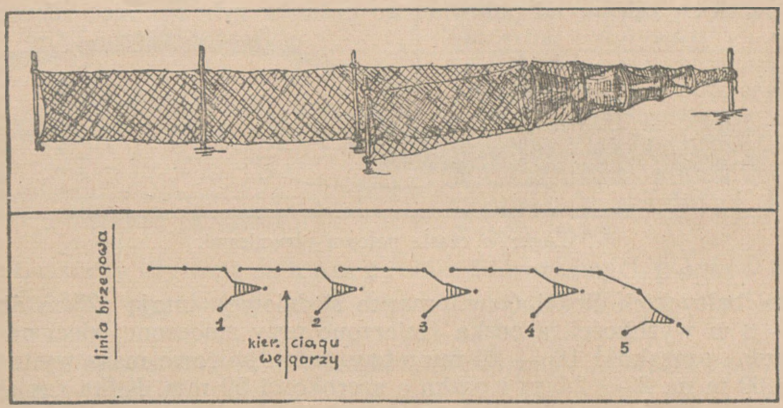
Wielkość i forma haczyków zależy od gatunku poławianej ryby. Haczyki z nadzianą przynętą przywiązuje się na sznurku do liny, zaopatrzonej w korkowe pływaki i zawieszonej w wodzie. Linę zawiesza się bądź pod powierzchnią wody (na łososie), bądź nad dnem (na węgorze, flądry, dorsze), zakotwiczając ją nad dnem lub uwiązując do zakotwiczonej pławki. Tego rodzaju np. wędki czyli takle na łososie ustawia się na dużych przestrzeniach w odległości 40—50 m od siebie, przy czym pozostają one w morzu przez cały sezon. Rybak codziennie podjeżdża do nich, sprawdza poszczególne wędki (linki) i jeżeli znajdzie zdobycz, to odcina haczyk, przywiązując na jego miejsce inny, uprzednio przygotowany, z przynętą,



Wędki czyli takle.
A — Część sznurka z haczykami na flądry dorsze. B — Wędka (takla) na łososie.

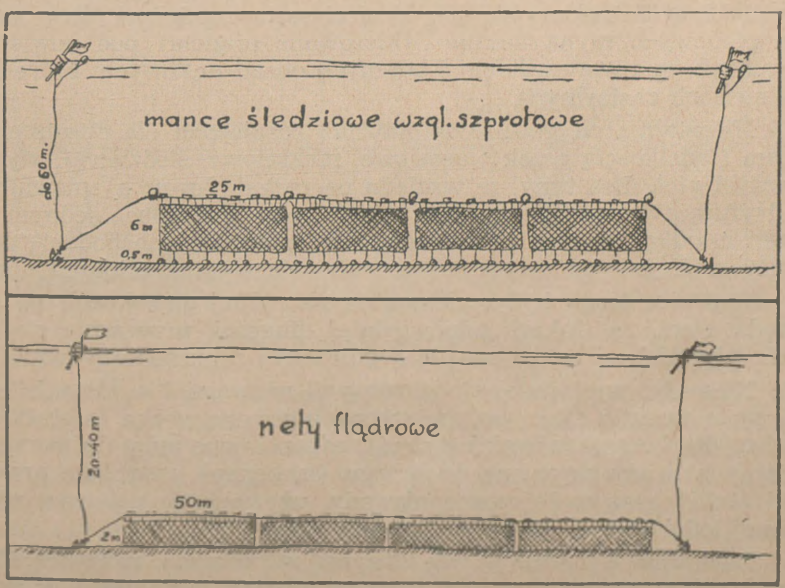
Rodzaje sieci:

Żaki czyli **więcierze** używane są do połowu węgorza. Dostosowane są one do wędrówki węgorza wzdłuż wybrzeża po wyjściu z rzek. Zauwa-



Żaki czyli więcierze.

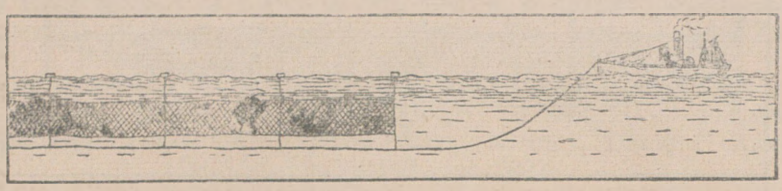
żono, że węgorz zawsze wędruje blisko brzegu, nigdy np. nie przecinając zatoki, lecz obchodząc ją wzdłuż wybrzeża. Dlatego ustawia się dłuższe skrzydło żaka prostopadle do brzegu, tj. ścianę z sieci o długości 50 m, umocowaną do pali wbitych w dno morskie. U zakończenia ściany, od strony morza, umieszczona jest stożkowata sieć długości 5 m, napięta na obręcze o zmniejszającej się średnicy, z małymi luźnymi lejkowatymi siatkami wewnątrz, które utrudniają rybie wyjście z żaka. Druga, krótsza (15 m) ściana z sieci, ustawiona jest od żaka skośnie w kierunku brzegu. Węgorz w swej wędrówce natrafia na ścianę z sieci, stara się ją obejść



Nety flądrowe i mance.

w kierunku morza i trafia do żaka; jeżeli minął otwór, to druga ściana skręcająca ku lądowi, naprowadza go do żaka z powrotem.

Sieci zastawne mają kształt prostokąta, którego wymiary oraz wielkość oczek są zależne od poławianego gatunku ryb; np. sieci używane do



Luger w czasie połowu pławnicami.

połowu bałtyckich śledzi (tzw. mance śledziowe) mają 25 m długości i 5 — 8 m wysokości, a oczka (mierzone przy zmoczonej sieci od węzła do węzła) szerokość 18 — 20 mm; tzw. nety flądrowe mają wymiary od 40 — 60 m na 2 — 2,5 m i oczka o szerokości 50 mm. Kilka takich sieci w szeregu uwiązuje się do linki z pływakami korkowymi, a dołem obciąża się ciężarkami (kamieniami, względnie kawałkami cegieł). Końce linki są zakotwiczone; do każdej kotwicy jest umocowana na lince pławka z chorągiewką, wystającą 1 m nad powierzchnię morza. Pławki na obu końcach sieci wskazują jej położenie.

Ze względu na sposób zastawiania, sieci te bądź dna nie sięgają (mance), gdy są przeznaczone na ryby o obyczajach pelagicznych (szproty, śledzie) bądź dna dotykają (nety), gdy są zastawiane na ryby, prowadzące życie denne (flądry), względnie przydenne (dorsze).

Pławnice, zwane też sieciami pływającymi, stosowane są na wodach Bałtyku do połowów kutrowych łososi, śledzi bałtyckich, makreli i innych. Różnią się one od sieci zastawnych tym, że w kształcie ścian pionowych płyną biernie (kierowane prądem) pod powierzchnią wody. Brak im również dolnej i bocznych obsad linkowych, które zawsze są w sieciach zastawnych.

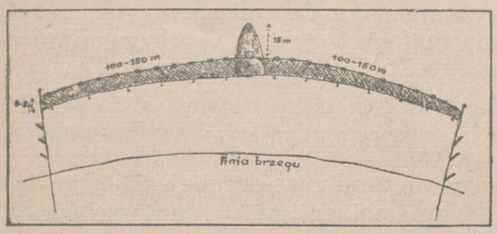
Niezależnie od gatunków pławnic, różniących się swym przeznaczeniem i wielkością oczek (łososiowe, makrelowe, śledziowe), wyróżniamy wśród nich dwa typy, ze względu na metodę łowu: a) pławnice wolne „dryfujące" zupełnie biernie z prądem, połączone jednym swym końcem z łódką, kutrem czy lugrem, i b) pławnice „obchodne", dookoła kotwicy czyli jednym swym końcem utrwalone w określonym punkcie.

Pławnice mogą być umieszczone na różnej głębokości; do górnej krawędzi sieci, na linkach odpowiedniej długości, przyczepia się szereg dużych pływaków i w ten sposób reguluje się zanurzenie pławnic.

Niewody, występujące pod różnymi nazwami i o różnych rozmiarach, są to worki z sieci; po obu stronach otworu worka (matni) odchodzą skrzydła boczne (również z sieci), zagarniające ryby do worka. Rozróżniamy niewody ciągnione do brzegu (laskorny), ciągnione przez dwa statki (tuki) oraz małe ręczne niewody, używane do połowów z zakotwiczonej łodzi (cezy).

Laskorny wyróżniają się dużymi wymiarami skrzydeł (100 — 150 m każde). Górna krawędź niewodu obszyta jest linką z pływakami

korkowymi, dolna zaopatrzona w ciężarki. Na końcach skrzydeł zamocowane są drążki, do nich uwiązane są liny, którymi wyciąga się niewód na brzeg. Rybacy zostawiają na brzegu linę jednego skrzydła, odpływają na morze na długość liny, zarzucają sieć, płynąc szerokim półkolem, po czym wracają na brzeg z liną drugiego skrzydła i przystępują do wyciągania niewodu, który zgarnia znajdujące się w półkolu ryby.



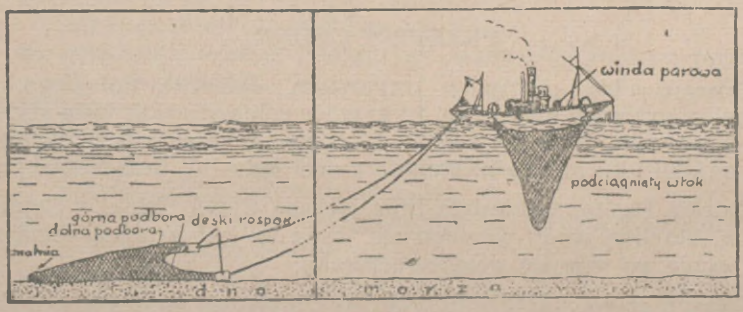
Niewód na łososie.

Laskorny używane są u nas głównie do wiosennych połowów łososi.

Tukami, ciągnionymi przez dwa kutry, poławiano szproty i śledzie bałtyckie.

Ceza ręczna służy w przybrzeżnych połowach (z łodzi) głównie ryby dennej — płastug.

Włok (trawl) jest siecią obecnie najwięcej stosowaną; jest to niewód denny pociągany przez kuter lub trawler. Służy do połowów fląder, w mniejszym stopniu węgorzy, dorszy i kur (Cottus scorpio). Worek siatkowy (matnia), zasadniczo podobny do niewodu, posiada kształt klinowy bez skrzydeł lub z krótkimi skrzydłami. Ażeby utrzymać tę sieć w stanie rozwartym, używane są deski rozporowe (o żelaznych listwach zaopatrzone w łańcuchy), umocowane do brzegu sieci i rozchylające się przy połowie. Rozmiary włoku są dostosowane do wielkości statku i siły jego maszyn. Ten rodzaj sieci używany jest do połowów dennych, nieraz na dużych głębokościach (do 300, a czasem nawet do 400 m), przy



Trawler w czasie połowu włokiem.

czym w czasie połowu włok musi być ciągniony z szybkością 2,5 — 3 węzłów. W sumie stwarza to duży opór, zwłaszcza przy połowach pod prąd. Dlatego statki trałujące muszą posiadać odpowiednio silne maszyny. Włoki kutrowe mają wymiary i wielkość oczek dostosowaną do poławianego gatunku ryb. Najczęściej spotykamy włoki o długości 12 — 20 m, szerokość otworu 7 — 8 m, skrzydła po 7 — 12 m długości. Włoki używane przez trawlery, czasem bez skrzydeł, mają wymiary znacznie większe. Połów włokiem trwa normalnie kilka godzin, w praktyce czas trałowania

waha się od ½ do 6 godzin. Przy obfitym wyniku połowu trzeba ryby wydobywać częściowo, ażeby nie spowodować pęknięcia sieci.

Metoda „trałowania" w znacznym stopniu niszczy rybę, gdyż w matnię wpada mnóstwo sztuk nie mających przepisowych wymiarów, które muszą być z powrotem przez rybaków wrzucane do morza.

CZAS STREFOWY I SYGNAŁY CZASU

W Polsce obowiązuje ustawowo czas środkowo-europejski, odpowiadający średniemu czasowi słonecznemu południka 15^0 na wschód od Greenwich.

Dokładne sygnały czasu są podawane światłem białym w Gdyni i w Szczecinie.

Gdynia — na wieży Obserwatorium Morskiego.

W dzień i w nocy, co godzinę w czasie 3 ostatnich jej minut podaje się literę „O" (— — —).

Charakterystyka sygnału:

Światło 30^s (moment zgaśnięcia 58^m 00^s).
Przerwa 30^s.
Światło 30^s (moment zgaśnięcia 59^m 00^s).
Przerwa 30^s.
Światło 30^s (moment zgaśnięcia 60^m 00^s).

Szczecin — na północnej wieży gmachu Wojewódzkiego.

W dzień i w nocy, co godzinę w czasie ostatniej jej minuty podaje się literę „T" (—).

PRZEPISY CELNE

Granica celna obejmuje terytorium Państwa Polskiego. Gdzie obszar celny graniczy z morzem, to granicę celną stanowi linia styku lądu stałego z morzem. Przy wejściach do portu granicę celną stanowi linia łącząca najdalej ku morzu wysunięte części lądu lub urządzenia portowe.

Zatoka Pucka, zamknięta linią łączącą Cypel Helski z Cyplem Redłowskim, stanowi wody wewnętrzne; linia ta jest granicą celną rozszerzoną obecnie po granicę polsko-radziecką.

Władze celne. Władzami celnymi I instancji na Wybrzeżu Polskim są Urzędy celne w: Elblągu, Gdańsku — Nowym Porcie, Gdyni, Władysławowie, Łebie, Ustce, Darłowie i Świnoujściu.

Ochrona granic celnych. Do ochrony granic celnych powołane jest Wojsko Ochrony Pogranicza (W. O. P.), uzbrojone i odpowiednio umundurowane.

Okręty wojenne są wolne od wszelkich formalności celnych, chyba, że wyładowywałyby jakiekolwiek towary na ląd.

Najważniejsze prawa celne, przepisy wykonawcze do prawa celnego oraz instrukcje morsko-celne przy wejściu statku do portu. Przyby-

wające z zagranicy lub wyjeżdżające zagranicę statki sportowe, należące do klubów tak krajowych jak i zagranicznych, podlegają rewizji celnej na ogólnych zasadach.

Jeżeli statek nie przywozi lub nie wywozi żadnych towarów, przeznaczonych na handel, to kapitan statku składa na piśmie deklarację o przyjeździe lub odjeździe (wzór Nr. 16). Natomiast w przypadku przywozu lub wywozu towarów przeznaczonych na handel, kapitan statku powinien złożyć zgłoszenie ogólne statku (wzór Nr 1), względnie zgłoszenie ogólne wywozowe (wzór Nr. 14).

Wjazd statków do portu jest dozwolony tylko szlakami, ustalonymi przez władze portowe w porozumieniu z Urzędem Celnym. Wjazd do portu może odbywać się o każdej porze dnia i nocy, przybycie jednak do przystani przed wschodem i po zachodzie słońca, może być dozwolone po uprzednim porozumieniu się właściwych organów zarządu portowego z Urzędem Celnym.

Miejsca przybycia statków oraz wyładowania i załadowania towarów, ustala Urząd Celny w porozumieniu z właściwymi organami zarządu portowego. Zamierzona zmiana wyznaczonego miejsca postoju statku w porcie powinna być zgłoszona Urzędowi Celnemu przez organa portowe.

Urzędowi Celnemu przysługuje prawo ustanowienia na statku dozorującego organu celnego, niezwłocznie po przybyciu statku do portu.

Organom celnym przysługuje prawo wejścia na pokład każdego statku (z wyjątkiem okrętów wojennych), znajdującego się w porcie, wglądu do dokumentów okrętowych oraz przeprowadzania rewizji celnej statku.

Po zawinięciu statku do portu, kapitan statku obowiązany jest w przepisanym okresie czasu przedstawić Urzędowi Celnemu:

a) manifest wystawiony zagranicą, obejmujący wszystkie towary, znajdujące się na statku,
b) zgłoszenie ogólne, obejmujące wszystkie towary przeznaczone do wyładowania,
c) konosamenty,
d) wykaz włazów i skrytek,
e) spis prowizji i zasobów okrętowych,
f) spis bagażów zarejestrowanych,
g) spis przedmiotów podlegających cłu, przywiezionych przez kapitana i załogę statku.

Kapitan statku ponosi odpowiedzialność wobec władz celnych, jeżeli dane zawarte w dokumentach, wyszczególnionych powyżej, nie są zgodne z rzeczywistością.

Przyjęcie zgłoszenia statku oraz wstępna rewizja celna statku odbywają się od wschodu do zachodu słońca. Władze celne mogą zezwalać na przyjęcie zgłoszenia i rewizję celną także w innym czasie.

Bez osobnego zezwolenia Urzędu Celnego wzbroniona jest aż do czasu ukończenia ostatecznej rewizji celnej, a przy statkach załadowanych — rewizji wstępnej, komunikacja towarowa i osobowa pomiędzy statkiem a lądem oraz innymi statkami w porcie. Prawo wstępu na statki mają w tym czasie tylko władze uprawnione. Wstęp innych osób na statek jest dopuszczalny tylko za osobnym zezwoleniem Urzędu Celnego.

Po przyjęciu statku przeprowadza się wstępną rewizję statku. Przy rewizji tej obowiązany jest asystować kapitan lub jego zastępca i wskazać urzędnikom celnym wszystkie pomieszczenia, przejścia, włazy i skrytki, uprzedzić o miejscach, w których są złożone towary łatwopalne i wybuchowe oraz okazywać urzędnikom wszelką pomoc potrzebną przy rewizji.

Urząd Celny może żądać przedstawienia przez kapitana statku spisu podróżnych i załogi.

Kapitan i załoga statku ponoszą odpowiedzialność wobec władz celnych, jeżeli sporządzony przez nich spis przedmiotów, podlegających cłu, nie jest zgodny z rzeczywistością.

Kapitan nie ponosi odpowiedzialności za określenie wagi i rodzaju towarów w manifeście i zgłoszeniach ogólnych, jeżeli w tych dokumentach wyraźnie on zaznaczy, że rodzaj i waga towarów nie są mu znane.

Ilość prowizji i zasobów okrętowych może być podana w przybliżeniu.

Poddanie statku pod stały dozór celny zwalnia kapitana statku od obowiązku przedkładania spisu prowizji i zasobów okrętowych oraz spisu przedmiotów podlegających cłu, a przywiezionych przez kapitana i załogę statku; Urząd Celny odstępuje od rewizji statku, jak również od nałożenia zamknięć celnych, natomiast wyznacza funkcjonariuszów celnych, potrzebnych do stałego dozoru statku.

Po ukończeniu wyładowania Urząd Celny przeprowadza powtórną rewizję statku celem stwierdzenia, czy na statku nie ukryto jakichkolwiek towarów niezgłoszonych w dokumentach wstępnych. Wynik powtórzonej rewizji należy odnotować w wykazie włazów i skrytek.

W razie ujawnienia na statku towarów niezgłoszonych, Urząd Celny zajmuje i przeprowadza przeciw kapitanowi statku postępowanie karno-skarbowe.

Cały obszar portu wraz z wszelkimi urządzeniami portowymi pozostaje pod kontrolą celną.

Przed wjazdem statku do portu i przy wjeździe do portu wstęp na statek dozwolony jest jedynie pilotowi zaprzysiężonemu przez władzę celną oraz władze uprawnione. Inne osoby mogą wchodzić na statek tylko za osobnym zezwoleniem władz celnych.

Od chwili wejścia statku do portu do chwili wyjazdu z portu statek pozostaje pod dozorem celnym.

Statki zagranicznego pochodzenia, a więc: statki handlowe, wszelkiego rodzaju jachty, kutry rybackie i oraz inne jednostki pływające, sprowadzane drogą morską z zagranicy do polskiego obszaru celnego dla stałego lub czasowego użytku, powinny być niezwłocznie po przybyciu z zagranicy zgłoszone w najbliższym Urzędzie Celnym.

Właściciel lub kapitan statku (szyper), względnie pośrednik okrętowy, zgłasza statek przez wręczenie Urzędowi Celnemu zgłoszenia ogólnego statku (wzór Nr. 1) w dwóch egzemplarzach, z zaznaczeniem na stronie drugiej zgłoszenia, że statek jest wprowadzony do polskiego obszaru celnego na stałe lub czasowo. Zgłoszenie takie stanowi dokument wstępu w myśl § 28, ustęp 6, przepisów wykonawczych do prawa celnego.

Na wniosek kapitana statku lub jego pełnomocnika czasowe odładowanie towarów ze statku może być dokonane za zezwoleniem Urzędu Celnego tylko w razie uzasadnionej potrzeby, jak np. w razie grożącego niebezpieczeństwa statku, w celu innego rozmieszczenia towarów na statku, w razie sporu co do ilości załadowanych towarów itp.

Odładowanie towarów powinno być dokonane przez przewoźników również na żądanie Urzędu Celnego, względnie na żądanie władz portowych po zawiadomieniu Urzędu Celnego.

Najważniejsze prawa celne oraz instrucje morsko-celne w czasie postoju statku w porcie. Prowizję, potrzebną dla podróżnych i załogi w czasie pobytu statku w porcie, zwalnia się od należności celnej. Jeżeli nie można ustanowić dozoru celnego, zabezpieczającego przed przenoszeniem prowizji ze statku na ląd, to Urząd Celny wydziela prowizję stopniowo, w ilościach nieprzekraczających trzydniowego zapotrzebowania, pozostawiając resztę prowizji pod zamknięciem celnym. Na wniosek kapitana statku prowizja może być oclona celem zwolnienia tejże od dozoru celnego.

Ze składów tranzytowych dla zaopatrywania statków mogą otrzymywać prowizję:

a) statki zagraniczne, przez cały czas od chwili przybycia statku do portu lub na redę do chwili odjazdu,
b) krajowe statki, tylko dla spożycia w czasie zagranicznej podróży.

Statki kursujące w żegludze przybrzeżnej nie korzystają z prawa otrzymywania prowizji ze składu tranzytowego.

Jeżeli na statku znajdują się towary przeznaczone do innych portów, które zostały wykazane w manifeście sporządzonym zagranicą lub w osobnym spisie, to należy po ukończeniu wyładowania i powtórzonej rewizji statku nałożyć zamknięcia celne na poszczególne włazy i uczynić o tym adnotację w wykazie włazów i skrytek. Urząd Celny może zaniechać nakładania zamknięć, jeżeli statek wychodzi niezwłocznie na morze; do chwili jednak odejścia powinien być na statku ustanowiony dozór celny.

Apteka okrętowa, zasoby okrętowe oraz inwentarz nie podlegają zamknięciu celnemu.

Przy zaprowiantowaniu artykułami krajowego pochodzenia, podlegającymi cłu wywozowemu, względnie ograniczeniom wywozowym, statki krajowe i zagraniczne mogą zabierać bez cła i bez pozwoleń wywozowych artykuły tego rodzaju w ilościach potrzebnych, zarówno na czas postoju w porcie polskiego obszaru celnego, jak również na czas zagranicznej podróży.

Najważniejsze prawa celne oraz instrukcje morsko-celne w czasie wyjścia statku z portu. Przed wyjściem statku z portu kapitan statku względnie pośrednik okrętowy składa Urzędowi Celnemu pisemne zgłoszenie wyjścia statku w dwóch egzemplarzach (wzór Nr. 13).

Na podstawie zgłoszenia wyjścia Urząd Celny przeprowadza odprawę wyjściową statku.

Wyznaczonemu urzędnikowi celnemu do odprawy wyjściowej statku, kapitan statku lub pośrednik okrętowy składa zgłoszenie ogólne wywozowe statku (manifest wywozowy) (wzór Nr. 14), w którym powinny być wyszczególnione wszystkie towary załadowane na statek, jak rów-

nież ilość zabranej poczty oraz węgla i olejów bunkrowych. O towarach niewyładowanych ze statku, wywożonych z powrotem zagranicę, powinna być uczyniona adnotacja w zgłoszeniu ogólnym wywozowym, z powołaniem się na manifest, względnie osobny spis.

Celem przyśpieszenia odprawy wyjściowej, towary mogą być wpisywane do zgłoszenia ogólnego wywozowego przed rozpoczęciem ładowania lub w toku ładowania.

Na towary, wymienione w zgłoszeniu ogólnym wywozowym statku, powinny być złożone Urzędowi Celnemu konosamenty. Jeżeli na pewne towary nie wystawia się konosamentów, to powinno być złożone Urzędowi Celnemu potwierdzenie odbioru kapitana statku lub pierwszego oficera.

Po sprawdzeniu dokumentów wywozowych urzędnik celny przeprowadza ostateczną rewizję wyjściową statku. Przy rewizji tej należy sprawdzić, czy nałożone zamknięcia celne na pomieszczeniach, a ewentualnie i na towarach, są nie naruszone, czy dostarczona na statek prowizja nie oclona znajduje się na statku, czy na statku nie znajdują się towary nie odprawione do wywozu przez Urząd Celny i nie wyszczególnione w zgłoszeniu ogólnym wywozowym statku oraz w spisie prowizji i zasobów okrętowych.

Po dokonaniu rewizji wyjściowej urzędnik celny podpisuje zezwolenie na wyjście statku w części drugiej zgłoszenia wyjścia statku (wzór Nr. 13), po czym jeden egzemplarz wręcza kapitanowi, drugi egzemplarz przechowuje się w Urzędzie Celnym.

Jeżeli statek pozostawał podczas postoju w porcie pod stałym dozorem celnym, to odpada obowiązek przeprowadzenia rewizji wyjściowej statku.

Po załatwieniu wszystkich formalności celnych, statek pozostaje pod stałym dozorem celnym aż do chwili odbicia statku od nabrzeża, przy czym z wyjątkiem pilota, nikt już bez zezwolenia Urzędu Celnego nie ma prawa wstępu na statek. Wyjście statku stwierdza urzędnik celny w specjalnym zgłoszeniu (wzór Nr. 13).

Różne. Wydanie prowiantu dla polskich okrętów wojennych następuje na pisemny wniosek zatwierdzony przez dowódcę Marynarki Wojennej. Wniosek powinien zawierać wyszczególnienie żądanego prowiantu i stwierdzenie, że okręt udaje się do portu zagranicznego.

Dostawa na okręty wojenne prowiantu zagranicznego, tudzież artykułów krajowego pochodzenia, podlegających cłu wywozowemu, względnie ograniczeniom wywozowym oraz artykułów podlegających zwolnieniu przy wywozie od opłat monopolowych, względnie od podatku, pośredniego, podlega kontroli celnej.

Prowiant zabrany przez okręty wojenne pozostaje na okrętach bez zamknięcia celnego, nie może być jednak zniesiony na ląd bez zgłoszenia Urzędowi Celnemu.

Zamierzone załadowanie towaru na wodach granicznych na statek i zamierzone wyładowanie z nich towarów, powinno być uprzednio zgłoszone we właściwym Urzędzie Celnym.

W przypadkach zasługujących na uwzględnienie, Urząd Celny może przyjmować statki na redzie i zezwalać na wyładowanie towarów ze statków za pomocą lichtug.

W razie potrzeby, Urząd Celny może zezwolić na dokonanie odprawy podróżnych i ich bagażów na statkach, znajdujących się na redzie, bez względu na to, czy towary ze statku będą wyładowane na redzie czy też z brzegu przystani.

Towary masowe mogą być ładowane na statek o każdej porze dnia i nocy. Ładowanie towarów drobnicowych odbywa się zasadniczo w dni powszednie, od wschodu do zachodu słońca. Urząd Celny w razie koniecznej potrzeby może zezwolić na ładowanie towarów drobnicowych również w nocy oraz w dni świąteczne.

W morskim pasie celnym statki podlegają kontroli celnej.

Na wodach granicznych statki mogą przybijać do brzegu i odbijać od brzegu tylko w miejscach do tego przeznaczonych, w innych miejscach mogą przybijać tylko w przypadkach grożącego niebezpieczeństwa.

Przed rozpoczęciem ładowania Urząd Celny przeprowadza rewizję pomieszczeń załadowanych na statku. Dokonanie tej rewizji należy odnotować w zgłoszeniu załadowania statku.

Ładowanie towaru na statek odbywa się pod dozorem celnym.

Podczas ładowania urzędnik celny sprawdza na podstawie posiadanych dokumentów odprawy ilość, rodzaj i znaki załadowywanego towaru, po czym stwierdza na dokumentach celnych dokonanie załadowania na statek.

Na czas przerwy w ładowaniu oraz w przypadkach, gdy statek nie wychodzi zagranicę bezpośrednio po ukończeniu załadowania, Urząd Celny nakłada na luki i włazy, do których załadowano towary, zamknięcie celne lub też ustanawia stały dozór celny na koszt przewoźnika. Przy wywozie towarów masowych wolnych od cła wywozowego, Urząd Celny może odstąpić od nałożenia zamknięć celnych i ustanowienia stałego dozoru celnego.

Kontrola załadowania towarów, odprawionych już ostatecznie na wywóz w wewnętrznych Urzędach Celnych, odbywa się po sprawdzeniu całości zamknięć celnych na dostawionych towarach, według ogólnych zasad dotyczących kontroli załadowania towarów odprawionych na miejscu.

Od chwili przyjęcia pierwszego ładunku do chwili wyjścia z portu statek pozostaje pod dozorem celnym.

Równoczesne ładowanie na statek i wyładowanie ze statku towarów jest dopuszczalne w wyjątkowych przypadkach za zezwoleniem Urzędu Celnego.

Do statków spacerowych, kutrów i łodzi rybackich oraz statków żeglugi przybrzeżnej stosuje się ułatwienia przewidziane w §§ 171 i 172 przepisów wykonawczych do prawa celnego.

W stosunku do statków kursujących pod banderą jachtklubów, mających siedzibę na polskim obszarze celnym, mogą być stosowane ułatwienia celne pod warunkiem złożenia przez zarządy jachtklubów w Urzędzie Celnym:

1. spisu wszystkich statków sportowych, należących do poszczególnych jachtklubów;
2. opisu każdego statku z wymienieniem nazwy klubu, nazwy statku, jego pojemności, rysunku bandery klubowej i nazwiska kapitana;

3. spisu inwentarza należącego do statku;
4. oświadczenia zarządu jachtklubu, że obowiązujące przepisy celne nie będą naruszone i że na statkach klubowych nie będą nigdy przewożone przedmioty i artykuły spożywcze w ilościach przekraczających zapotrzebowanie statku, oraz, że przyjmuje na siebie odpowiedzialność za naruszenie przepisów celnych.

Uwaga. Urząd Celny obecnie nie pobiera cła od towarów przywożonych i wywożonych zagranicę. Z innych opłat pobierane są nadal opłaty akcyzowo-monopolowe od cukru, wyrobów tytoniowych i napojów alkoholowych. Obowiązuje natomiast generalny zakaz przywozu i wywozu wszelkich towarów, tzn. wymagane jest pozwolenie przywozu Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego przy przywozie względnie pozwolenie wywozu przy wywozie towarów. Nie objęte są powyższym zakazem przedmioty osobistego użytku, przewożone przez podróżnych oraz dary o wadze do 20 kg, nadsyłane przez osoby zamieszkałe zagranicą jako wsparcie dla ludności polskiej.

Obowiązujące przepisy celne w odniesieniu do statków własnych i zagranicznych we wszystkich portach polskich
Instrukcja morsko-celna

(Wyciąg)

I. **Prawo Celne** (Rozp. Prezydenta R. P. z dnia 27. 10. 1933 r. o prawie celnym, Dz. U. R. P. Nr 84, poz. 610).

II. **Rozporządzenie Wykonawcze do prawa celnego** (Rozp. Ministra Skarbu z dnia 9. 10. 1934 r., Dz. U. R. P. Nr 90, poz. 820).

Objaśnienie: 1. Artykuły podane niżej oznaczają postanowienia jak w I.
2. Paragrafy podane jak niżej oznaczają przepis jak w II.

Art. 84.

Jako statek, w rozumieniu prawa niniejszego, uważa się każde pływające urządzenie, poruszane siłą własną lub obcą.

Art. 85.

Po przyjeździe statku z zagranicy i przed wyjazdem statku zagranicę, kierownik statku (kapitan, szyper, retman), obowiązany jest przedstawić granicznemu urzędowi celnemu zgłoszenie ogólne statku i jego ładunku (manifest), konosamenty, wykaz włazów i skrytek, spis prowizji i zasobów okrętowych, spis bagażów zarejestrowanych oraz spis przedmiotów podlegających cłu, przywiezionych przez kierownika i załogę statku.

§ 152.

1. Statki przybywające z zagranicy podlegają kontroli celnej od chwili przekroczenia granicy celnej do chwili zwolnienia spod kontroli przez właściwy Urząd Celny.
2. Podczas przejazdu statków, na przestrzeni od granicy celnej do granicznego urzędu celnego, towary i bagaże zarejestrowane powinny pozostawać pod stałym dozorem kierownictwa statku. Ponadto władze celne mogą wydawać osobne zarządzenia dla zabezpieczenia celnego towarów i bagażu.
3. Statki wychodzące zagranicę podlegają kontroli celnej od chwili zgłoszenia w urzędzie celnym aż do chwili istotnego występu za granicę celną.
4. Dyrekcje Ceł mogą zarządzić, aby statki do pewnej pojemności lub nośności, znajdujące się na wodach granicznych, pozostawały w porze nocnej pod zamknięciem, uniemożliwiającym ich uruchomienie lub pod specjalnym dozorem celnym.

5. Na wodach granicznych statki mogą przybijać do brzegu i odbijać od brzegu tylko w miejscach do tego przeznaczonych, w innych miejscach mogą przybijać tylko w przypadkach grożącego niebezpieczeństwa.

§ 153.

1. Statki przeznaczone do przewozu towarów przez granicę celną, powinny być urządzone w sposób, który zabezpiecza towary od kradzieży i uszkodzeń oraz umożliwia nałożenie zamknięć urzędowych; nie dotyczy to statków rybackich i barek z towarami masowymi.
2. Statki, wymienione w ustępie 1, nie powinny posiadać żadnych tajnych i trudnych do odszukania skrytek i pomieszczeń.

§ 154.

1. Zamierzone załadowanie towarów na wodach granicznych na statki i zamierzone wyładowanie z nich towarów, powinno być uprzednio zgłoszone we właściwym urzędzie celnym.
2. Załadowanie i wyładowanie towarów następuje w miejscach w tym celu wyznaczonych.

Art. 89.

1. W morskim pasie celnym statki podlegają kontroli celnej.
2. W morskim pasie celnym nie wolno bez zezwolenia władz celnych:
   a) wydawać ze statku i przyjmować na statek towarów;
   b) przybijać statkiem do innych statków i do lądu w miejscu niedozwolonym;
   c) opuszczać statku i wstępować na statek.
3. W przypadkach naruszenia przez statki, przebywające w morskim pasie celnym, przepisów wymienionych w ust. 2 lub w razie podejrzenia o przemytnictwo organom zarządu ceł służy prawo:
   a) zatrzymania statku;
   b) wkroczenia na statek i żądania przedłożenia dokumentów ładunkowych, okrętowych itp.;
   c) przeszukiwania statku;
   d) przymusowego dostawienia statku do najbliższego urzędu celnego.

Art. 90.

1. Cały obszar portu wraz z wszelkimi urządzeniami portowymi pozostaje pod kontrolą celną.
2. Władzom celnym służy w każdym czasie prawo wstępu na wszystkie statki, znajdujące się w porcie z wyjątkiem statków wojennych.
3. Kontrola celna na obszarach portów wojennych odbywa się w myśl przepisów wydawanych przez Ministra Skarbu z porozumieniem z Ministrem Spraw Wojskowych.

Art. 91.

Przed wjazdem statku do portu i przy wjeździe do portu wstęp na statek dozwolony jest pilotowi zaprzysiężonemu przez władzę celną oraz władze uprawnione. Inne osoby mogą wchodzić na statek tylko za osobnym pozwoleniem władz celnych.

§ 158.

1. Właściwe organa zarządu portowego obowiązane są zawiadamiać zawczasu urząd celny o czasie nadejścia poszczególnych statków, ich rodzaju i nazwie, oraz projektowanym miejscu przybicia do przystani.
2. Wjazd statków do portu jest dozwolony tylko szlakami ustalonymi przez władze portowe w porozumieniu z urzędem celnym. Wjazd do portu może się odbywać o każdej porze dnia i nocy, przybicie jednak do przystani przed wschodem słońca i po zachodzie słońca może być dozwolone po uprzednim porozumieniu właściwych organów zarządu portowego z urzędem celnym.
3. Miejsca przybicia statków, oraz wyładowania i załadowania towarów ustala urząd celny w porozumieniu z właściwymi organami zarządu portowego. Zamierzona zmiana wyznaczonego miejsca postoju statku w porcie powinna być urzędowi celnemu zgłoszona przez organa portowe.
4. Od chwili wjazdu statku do portu do chwili wyjazdu z portu statek pozostaje pod dozorem celnym.

5. Urzędowi celnemu przysługuje prawo ustanowienia na statku dozorującego organu celnego niezwłocznie po przybiciu statku do portu.

Art. 92.

1. Po zawinięciu statku do portu kapitan obowiązany jest w przepisanym okresie czasu przedstawić urzędowi celnemu:
   a) manifest, wystawiony zagranicą, obejmujący wszystkie towary znajdujące się na statku;
   b) zgłoszenie ogólne obejmujące wszystkie towary przeznaczone do wyładowania;
   c) konosamenty;
   d) wykaz włazów i skrytek;
   e) spis prowizji i zasobów okrętowych;
   f) spis bagażów zarejestrowanych;
   g) spis przedmiotów podlegających cłu, przywiezionych przez kapitana i załogę statku.
2. Minister Skarbu ustala w drodze rozporządzenia, jakie dane ma zawierać zgłoszenie ogólne przewidziane w ust. 1 pkt.
3. Urząd Celny może żądać przedstawienia przez kapitana statku spisu podróżnych i załogi.

Art. 93.

1. Przyjęcie zgłoszenia statku oraz wstępna rewizja celna statku odbywają się od wschodu do zachodu słońca. Władze celne mogą zezwalać na przyjęcie zgłoszenia i rewizję celną także w innym czasie.
2. Wyładowanie towarów może nastąpić dopiero po dokonaniu wstępnej rewizji celnej statku.

§ 159.

1. Przyjęcie statku przez Urząd Celny odbywa się od wschodu do zachodu słońca; na wniosek kapitana statku może być statek przyjęty przez Urząd Celny również w innej porze.

§ 161.

1. Po przyjęciu statku przeprowadza się wstępną rewizję statku. Przy rewizji tej obowiązany jest asystować kapitan lub jego zastępca i wskazać urzędnikom celnym wszystkie pomieszczenia, przejścia, włazy i skrytki, uprzedzić o miejscach, w których są złożone towary łatwopalne i wybuchowe oraz okazywać urzędnikom wszelką pomoc potrzebną przy rewizji.
2. Po dokonaniu rewizji wstępnej nakłada się zamknięcia celne na wszystkie włazy prowadzące do miejsc, w których są przechowywane towary, jak również na osobne pomieszczenia z towarami lub też ustanawia się nadzór celny. Apteka okrętowa, zasoby okrętowe oraz inwentarz statku nie podlegają zamknięciu celnemu.

§ 162.

1. Prowizję, potrzebną dla podróżnych i załogi w czasie pobytu statku w porcie, zwalnia się od należności celnych. Jeżeli nie można ustanowić dozoru celnego, zabezpieczającego przed przenoszeniem prowizji ze statku na ląd, Urząd Celny wydziela prowizję stopniowo, w ilościach nieprzekraczających trzydniowego zaopatrzenia, pozostawiając resztę prowizji pod zamknięciem celnym. Na wniosek kapitana statku prowizja może być oclona celem zwolnienia tejże od dozoru celnego.
2. Ze składów tranzytowych dla zaopatrywania statków mogą otrzymywać prowizję:
   a) statki zagraniczne przez cały czas od chwili przybycia statku do portu lub na redę do chwili wyjazdu;
   b) krajowe statki dla spożycia tylko w czasie zagranicznej podróży.
3. Statki kursujące w żegludze przybrzeżnej nie korzystają z prawa otrzymywania prowizji ze składu tranzytowego.

§ 164.

1. Bez osobnego zezwolenia Urzędu Celnego wzbroniona jest aż do czasu ukończenia ostatecznej rewizji celnej, a przy statkach załadowanych — rewizji wstępnej, komunikacja towarowa i osobowa pomiędzy statkiem a lądem oraz innymi statkami w porcie.

2. Prawo wstępu na statki mają w tym czasie tylko władze uprawnione. Wstęp innych osób na statek jest dopuszczalny tylko za osobnym zezwoleniem Urzędu Celnego.

Art. 94.

Przyjęcie statków, odprawa celna podróżnych oraz wyładowanie towarów może odbywać się również na redzie wg przepisów wydawanych przez Ministra Skarbu.

§ 165.

1. W przypadkach zasługujących na uwzględnienie, Urząd Celny może przyjmować statki na redzie i zezwalać na wyładowanie towarów ze statku za pomocą lichtug.
2. W razie potrzeby Urząd Celny może zezwolić na dokonanie odprawy podróżnych i ich bagaży na statkach, znajdujących się na redzie bez względu na to, czy towary ze statku będą wyładowane na redzie, czy też z brzegu przystani.

§ 166.

1. Towary masowe mogą być ładowane na statek o każdej porze dnia i nocy.
2. Ładowanie towarów drobnicowych odbywa się zasadniczo w dni powszednie, w czasie od wschodu do zachodu słońca. Urząd Celny w razie konieczności może zezwolić na ładowanie towarów drobnicowych również w nocy oraz w dni świąteczne.

Art. 96.

1. Po ukończeniu załadowania kapitan statku składa urzędowi Celnemu:
   a) zgłoszenia ogólne obejmujące wszystkie załadowane towary;
   b) konosamenty;
   c) zgłoszenie wyjazdu statku.
2. Minister Skarbu ustala w drodze rozporządzenia, jakie dane ma zawierać zgłoszenie ogólne przewidziane w ust. 1 pkt. a).
3. Wyjazd statku nie może nastąpić bez pisemnego zezwolenia Urzędu Celnego stwierdzającego, że odprawa celna statku została ukończona.

Art. 97.

1. Kapitan statku ponosi odpowiedzialność wobec władz celnych, jeżeli dane zawarte w dokumentach wyszczególnionych w art. 92 ust. 1 punkty a, b, c, d, e, f, oraz w art. 96 ust. 1 punkt a nie są zgodne z rzeczywistością.
2. Kapitan i załoga statku ponoszą odpowiedzialność wobec władz celnych, jeżeli sporządzony przez nich spis przedmiotów podlegających cłu (art. 92 ust. 1 pkt. g) nie jest zgodny z rzeczywistością.
3. Kapitan nie ponosi odpowiedzialności za określenie wagi i rodzaju towarów w manifeście i zgłoszeniach ogólnych, jeżeli w tych dokumentach wyraźnie zaznaczy, że rodzaj i waga towarów nie są mu znane.
4. Ilość prowizji i zasobów okrętowych może być podana w przybliżeniu.

Instrukcja morsko-celna.

(Wyciąg)

(Dz. Ust. Min. Skarbu Nr 9 poz. 28 z dnia 5. 2. 36).

§ 4.

1. Miejsca przybicia statków oraz wyładowanie i załadowanie towarów ustala Urząd Celny w porozumieniu z właściwymi organami zarządu portowego.
2. Zamierzona zmiana wyznaczonego miejsca postoju statku winna być Urzędowi Celnemu zgłoszona przez organa portowe; Urząd Celny może przyjmować takie zgłoszenia również od kapitana statku lub pośrednika okrętowego (maklera). Za zmianę miejsca postoju nie uważa się nieznacznych przesunięć statków w obrębie tego samego Urzędu Celnego wzgl. Oddziału Urzędu Celnego.

§ 12.

1. Statki pasażerskie oraz statki regularnych linii okrętowych, przybywające do portu na krótki postój, mogą być wzięte wg uznania Urzędu Celnego pod stały dozór celny na koszt przewoźnika.

2. Pod stały dozór celny na koszt przewoźnika mogą być wg uznania Urzędu Celnego wzięte również te statki, na których luki towarowe ze względu na rodzaj przywiezionego towaru nie mogą być zamknięte, np. statki nadchodzące z ryżem, owocami, rybami itp., gdzie towar wymaga przewietrzenia.
3. Poddanie statku pod stały dozór celny zwalnia kapitana statku od obowiązku przedkładania spisu prowizji i zasobów okrętowych, oraz spisu przedmiotów podlegających cłu a przywiezionych przez kapitana i załogę statku; Urząd Celny odstępuje od rewizji statku, jak również od nałożenia zamknięć celnych, natomiast wyznacza funkcjonariuszów celnych potrzebnych do stałego dozoru celnego.

§ 18.

W razie przerwy w wyładowaniu Urząd Celny nakłada zamknięcia celne na wszystkie włazy do pomieszczeń z towarami, przy czym umieszcza o tym adnotację w wykazie włazów i skrytek. Zamiast nałożenia zamknięć Urząd Celny może ustanowić stały dozór celny nad statkiem.

§ 22.

1. Po ukończeniu wyładowania Urząd Celny przeprowadza powtórną rewizję statku celem stwierdzenia, czy na statku nie ukryto jakichkolwiek towarów niezgłoszonych w dokumentach wstępnych. Wynik powtórnej rewizji należy odnotować w wykazie włazów i skrytek.
2. W razie ujawnienia na statku towarów niezgłoszonych Urząd Celny zajmuje je i wdraża przeciw kapitanowi statku postępowanie karno-skarbowe.
3. Jeżeli na statku znajdują się towary przeznaczone do innych portów, które zostały wykazane w manifeście sporządzonym zagranicą lub w osobnym spisie, należy po ukończeniu wyładowania i powtórnej rewizji statku nałożyć zamknięcia celne na poszczególne włazy i uczynić o tym adnotację w wykazie włazów i skrytek. Urząd celny może zaniechać nakładania zamknięć, jeżeli statek wychodzi niezwłocznie na morze; do chwili jednak odejścia powinien być na statku ustanowiony dozór celny.
4. W przypadkach, gdy statek pozostaje podczas postoju w porcie pod stałym dozorem celnym, Urząd Celny może odstąpić od przeprowadzenia powtórnej rewizji statku.

§ 33.

1. Przy zaprowiantowaniu artykułami krajowego pochodzenia, podlegającymi cłu wywozowemu wzgl. ograniczeniom wywozowym, statki krajowe i zagraniczne mogą zabierać bez cła i bez pozwoleń wywozowych artykuły tego rodzaju w ilościach potrzebnych zarówno na czas postoju w porcie polskiego obszaru celnego, jak również na czas zagranicznej podróży.

§ 34.

1. Zaprowiantowanie zagranicznych okrętów wojennych ze składów tranzytowych odbywa się na ogólnych zasadach ustalonych m. i. w § 33.
2. Przepis ust. 1 niniejszego paragrafu ma analogiczne zastosowanie do polskich okrętów wojennych, jeżeli udają się do portów zagranicznych. Wydanie prowiantu dla polskich okrętów wojennych następuje na pisemny wniosek zatwierdzony przez Dowódcę Floty. Wniosek powinien zawierać wyszczególnienie żądanego prowiantu i stwierdzenie, że okręt udaje się do portu zagranicznego.
3. Dostawa na okręty wojenne prowiantu zagranicznego, tudzież artykułów krajowego pochodzenia, podlegających cłu wywozowemu wzgl. ograniczeniom wywozowym, oraz artykułów, podlegających zwolnieniu przy wywozie od opłat monopolowych wzgl. od podatku pośredniego, podlega kontroli celnej.
4. Prowiant, zabrany przez okręty wojenne, pozostaje na statku bez zamknięcia celnego, nie może być jednak zniesiony na ląd bez zgłoszenia Urzędowi Celnemu.

§ 39.

1. O zamierzonym ładowaniu towarów na statek powinien kapitan statku lub pośrednik okrętowy zawiadomić we właściwym czasie na piśmie Urząd Celny, który wyznacza urzędnika dla sprawowania nadzoru nad tą czynnością.

§ 40.

Wstępna rewizja wywozowa statku.

Przed rozpoczęciem ładowania Urząd Celny przeprowadza rewizję pomieszczeń ładunkowych na statku. Dokonanie tej rewizji należy odnotować w zgłoszeniu załadowania statku.

§ 41.

1. Ładowanie towarów na statek odbywa się pod dozorem celnym.
2. Podczas ładowania urzędnik celny sprawdza na podstawie posiadanych dokumentów odprawy ilość, rodzaj i znaki załadowanego towaru, po czym stwierdza na dokumentach celnych dokonanie załadowania na statek.
3. Na czas przerwy w ładowaniu oraz w przypadkach, gdy statek nie wychodzi zagranicę bezpośrednio po ukończeniu załadowania, Urząd Celny nakłada na luki i włazy, do których załadowano towary, zamknięcie celne, lub też ustanawia na statku stały dozór celny na koszt przewoźnika. Przy wywozie towarów masowych, wolnych od cła wywozowego, Urząd Celny może odstąpić od nałożenia zamknięć celnych i ustanowienia stałego dozoru celnego.
4. Kontrola załadowania towarów, odprawionych już ostatecznie na wywóz w wewnętrznych Urzędach Celnych, odbywa się po sprawdzeniu całości zamknięć celnych na dostawionych towarach, wg ogólnych zasad, dotyczących kontroli załadowania towarów odprawionych na miejscu.
5. Od chwili przyjęcia pierwszego ładunku do chwili wyjścia z portu statek pozostaje pod dozorem celnym.

§ 42.

Równoczesne ładowanie na statek i wyładowanie ze statku towarów jest dopuszczalne w wyjątkowych przypadkach za zezwoleniem Urzędu Celnego.

§ 43.

1. Na wniosek kapitana statku lub jego pełnomocnika czasowe odładowanie towarów ze statku może być dokonane za zezwoleniem Urzędu Celnego tylko w razie uzasadnionej potrzeby, jak np. w razie grożącego niebezpieczeństwa statku, w celu innego rozmieszczenia towarów na statku w razie sporu co do ilości załadowanych towarów itp.
2. Odładowanie towarów powinno być dokonane przez przewoźników również na żądanie Urzędu Celnego, wzgl. na żądanie władz portowych po zawiadomieniu Urzędu Celnego.

§ 44.

Przed wyjściem statku z portu kapitan statku wzgl. pośrednik okrętowy składa Urzędowi Celnemu pisemne zgłoszenie wyjścia statku w dwóch egzemplarzach. (Wzór Nr 13).

§ 45.

1. Na podstawie zgłoszenia wyjścia Urząd Celny przeprowadza odprawę wyjściową statku.
2. Wyznaczonemu do odprawy wyjściowej statku urzędnikowi celnemu, kapitan statku lub pośrednik okrętowy składa zgłoszenie ogólne wywozowe statku (manifest wywozowy) wg wzoru Nr 14, w którym powinny być wyszczególnione wszystkie towary załadowane na statek, jak również ilość zabranej poczty oraz węgla i olejów bunkrowych. O towarach niewyładowanych ze statku, wywożonych z powrotem zagranicę, powinna być w zgłoszeniu ogólnym wywozowym uczyniona adnotacja z powołaniem się na manifest wzgl. osobny spis.
3. Celem przyśpieszenia odprawy wyjściowej towary mogą być wpisywane do zgłoszenia ogólnego wywozowego przed rozpoczęciem ładowania lub w toku ładowania.
4. Na towary wymienione w zgłoszeniu ogólnym wywozowym statku powinny być złożone Urzędowi Celnemu konosamenty. Jeżeli na pewne towary konosamentów nie wystawia się, powinno być zgłoszone Urzędowi Celnemu potwierdzenie odbioru kapitana statku (pokwitowanie pierwszego oficera).
5. Po sprawdzeniu dokumentów wywozowych urzędnik celny przeprowadza ostateczną rewizję wyjściową statku. Przy rewizji tej należy sprawdzić, czy nałożo-

ne zamknięcia celne na pomieszczeniach, a ewentl. i na towarach, są nienaruszone, czy dostarczona na statek prowizja nieoclona znajduje się na statku, oraz czy na statku nie znajdują się towary nieodprawione do wywozu przez Urząd Celny i niewyszczególnione w zgłoszeniu ogólnym wywozowym statku oraz spisie prowizji i zasobów okrętowych.

6. Po dokonaniu rewizji wyjściowej urzędnik celny podpisuje zezwolenie na wyjście statku w części drugiej zgłoszenia wyjścia statku (wzór Nr 13), po czym jeden egzemplarz wręcza kapitanowi, drugi egzemplarz przechowuje się w Urzędzie Celnym.
7. Jeżeli statek pozostawał podczas postoju w porcie pod stałym dozorem celnym, obowiązek przeprowadzenia rewizji wyjściowej statku odpada.
8. Po załatwieniu wszystkich formalności celnych statek pozostaje pod stałym dozorem celnym aż do chwili odbicia statku od nabrzeża, przy czym z wyjątkiem pilota, nikt już bez zezwolenia Urzędu Celnego nie ma prawa wstępu na statek. Wyjście statku stwierdza urzędnik celny w zgłoszeniu wg wzoru Nr 13.

§ 48.

1. Jeżeli w związku z zawinięciem statku z konieczności do portu okaże się potrzeba naprawy uszkodzeń statku, a dla umożliwienia naprawy — konieczność częściowego lub całkowitego wyładowania towarów znajdujących się na statku, kapitan statku powinien zawiadomić o tym Urząd Celny. Wyładowanie towarów odbywa się pod kontrolą celną, przy czym jednocześnie sporządza się spis towarów wyładowanych. Spis ten podpisuje kapitan statku i urzędnik celny. Spis może być zastąpiony manifestem pogranicznym, na którym urzędnik celny oznacza wyładowane towary. Towary wyładowane pozostają pod stałym dozorem celnym na koszt przewoźnika aż do chwili dokonania naprawy statku i powrotnego załadowania wszystkich towarów na statek. O załadowaniu towarów spowrotem na statek czyni urzędnik celny adnotację w spisie lub manifeście zagranicznym.
2. Towary, które ze względu na stan statku nie będą mogły spowrotem być na statek załadowane, podlegają przechowaniu na ogólnych zasadach na podstawie konosamentu zastępczego. (Wzór Nr 5).

§ 49.

1. Do jachtów, statków sportowych i spacerowych, kutrów i łodzi rybackich oraz statków żeglugi przybrzeżnej stosuje się ułatwienie przewidziane w §§ **171** i **172** przepisów wykonawczych do prawa celnego.
2. Przybywające zza granicy lub wyjeżdżające zagranicę statki, należące do klubów tak krajowych jak i zagranicznych, podlegają rewizji celnej na ogólnych zasadach. Jeżeli statek nie przywozi lub nie wywozi żadnych towarów przeznaczonych na handel, kapitan statku składa na piśmie deklarację o przyjeździe lub odjeździe wg załączonego wzoru Nr 16. Natomiast w razie przywozu lub wywozu towarów przeznaczonych na handel, kapitan statku powinien złożyć zgłoszenie ogólne statku (wzór Nr 1) wzgl. zgłoszenie ogólne wywozowe (wzór Nr 14).
3. Krajowe kutry i łodzie rybackie powracające z morza podlegają ogólnemu nadzorowi celnemu. Kutry rybackie krajowe, wracające z portów zagranicznych, jak również kutry rybackie zagraniczne podlegają zgłoszeniu w Urzędzie Celnym; jeżeli przywożą towary pochodzenia zagranicznego, kierownik kutra powinien przedstawić zgłoszenie ogólne statku (wzór Nr 1).
4. Statki służbowe (motorówki, kutry, łodzie itp.), należące do władz urzędujących na terenie portu są wolne od kontroli celnej, Urzędowi Celnemu służy jednak prawo zbadania w każdym czasie takiego statku.
5. Dalsze zarządzenia w sprawie kontroli celnej statków wymienionych w niniejszym paragrafie wydaje Dyrekcja Ceł w Gdańsku i Urząd Celny w Gdyni we własnym zakresie, stosownie do potrzeb wynikających z miejscowych warunków.

§ 52.

Przedmiotami awaryjnymi są:

a) przedmioty wyrzucone przez morze na brzeg lub uratowane z brzegu w czasie katastrofy statku;

b) przedmioty wyłowione lub wydobyte na morzu lub na wodach przybrzeżnych i przywiezione następnie do polskiego obszaru celnego.

§ 53.

1. Przedmioty awaryjne wymienione w § 52-a Urząd Celny przyjmuje pod dozór celny na podstawie protokólarnego opisu sporządzonego wspólnie z właściwym

urzędem dla spraw rozbitków i zapisuje je do rejestru przedmiotów awaryjnych, który może być prowadzony na formularzu rejestru przywozu (wzór Nr 2 do instrukcji manipulacyjnej). Protokół stanowi załącznik do powyższego rejestru.

2. Przedmioty awaryjne wymienione w § 52-a Urząd Celny przyjmuje pod dozór celny na podstawie zgłoszenia celnego statku (§ 159 ust. 4 przepisów wykonawczych do prawa celnego i § 7 ust. 1-a niniejszej instrukcji).

§ 57.

1. Statki zagranicznego pochodzenia, jako to statki handlowe wszelkiego rodzaju, jachty, kutry rybackie i wszelkie inne jednostki pływające, sprowadzane drogą morską z zagranicy do polskiego obszaru celnego dla stałego lub czasowego użytku, powinny być niezwłocznie po przybyciu z zagranicy zgłoszone w najbliższym Urzędzie Celnym.
2. Właściciel lub kapitan statku (szyper) wzgl. starszy pośrednik okrętowy zgłasza statek przez wręczenie Urzędowi Celnemu zgłoszenia ogólnego statku (wzór Nr 1) w dwóch egzemplarzach, z zaznaczeniem na stronie drugiej zgłoszenia, że statek jest wprowadzony do polskiego obszaru celnego na stałe lub czasowo. Zgłoszenie takie stanowi dokument wstępu w rozumieniu § 28 ust. 6 przepisów wykonawczych do prawa celnego.
3. Jeżeli statek zagranicznego pochodzenia, sprowadzony do polskiego obszaru celnego do stałego lub czasowego użytku, przywozi towary przeznaczone do wyładowania w porcie polskiego obszaru celnego, to towary te powinny być zgłoszone Urzędowi Celnemu wg zasad ustalonych w części B niniejszej instrukcji, niezależnie od obowiązku zgłoszenia statku jako środka przewozowego w myśl przepisu ustępu 2.
4. Statki zgłoszone wg przytoczonych wyżej zasad Urząd Celny zapisuje do rejestru statków oraz do rejestru zgłoszeń ogólnych i wydaje na nie konosament zastępczy.
5. Zgłoszenie statku do odprawy celnej powinno nastąpić w okresie ustalonym w § 33 przepisów wykonawczych do prawa celnego. W przypadku, gdy statek podlegający ostatecznej odprawie celnej przybędzie do portu po raz pierwszy na krótki okres czasu, urząd celny może odroczyć dokonanie odprawy celnej do następnego zawinięcia statku do portu. Odprawa celna odbywa się na ogólnych zasadach. Dokonanie odprawy celnej należy odnotować w rejestrze statków, w rubryce uwagi.
6. Nie wymaga się złożenia zgłoszenia ogólnego (ust. 2) na łodzie, również motorówki i kajaki, wprowadzone przez osoby zamieszkałe zagranicą przybywające do polskiego obszaru celnego na czasowy pobyt jeżeli mają służyć do osobistego użytku tych osób. Do statków tych stosuje się przepisy rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 18 lipca 1935 r. o odprawie celnej środków przewozowych (Dz. Ust. R. P. Nr 60 poz. 387).

Wolny obszar celny

Obecnie tylko w gdyńskim porcie znajduje się wolny obszar celny, w przyszłości wolne obszary celne będą utworzone w Nowym Porcie i Szczecinie. Granice wolnego obszaru celnego w Gdyni podane są w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 19 października 1934 r. o wolnym obszarze celnym w Gdyni, Dz. U. R. P. Nr 92, poz. 825.

„Na podstawie art. 3, ust. 10 Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 października 1933 r. o prawie celnym (Dz. U. R. P. Nr 84, poz. 610) zarządza się co następuje:

§ 1. Położone na terenie portu w Gdyni basen im. Ministra Kwiatkowskiego oraz nabrzeża: Stanów Zjednoczonych, Czechosłowacji, Rumuńskie i Jugosłowiańskie tegoż basenu wraz z terenami, przylegającymi do wymienionych nabrzeży i oddzielonymi od strony lądu specjalnym ogrodzeniem — stanowią wolny obszar celny".

Uwaga: Basen im. Ministra Kwiatkowskiego ma obecnie nazwę — Basen Nr 5.

Wolny obszar celny pozostaje pod kontrolą celną, jednakże pod względem stosowania przepisów celnych jest on traktowany jako zagranica.

W wolnym obszarze celnym ruch statków, ich wyładowanie i załadowanie odbywa się bez dozoru celnego. Zagraniczne towary mogą być przywożone do wolnego obszaru, wywożone z tego obszaru zagranicę oraz przewożone przez ten obszar bez opłat celnych i monopolowych, bez podatków spożywczych, jak również bez ograniczeń przywozowych, przewozowych i wywozowych.

Przywóz, przewóz i wywóz, podlegają w wolnym obszarze ograniczeniom, zawartym w szczególnych ustawach i rozporządzeniach, wydawanych ze względu na obronę kraju, na monopole państwowe, na publiczne zdrowie, dobro i bezpieczeństwo, na ochronę zwierząt i roślin, oraz ze względu na zobowiązania międzynarodowe.

Towary zagraniczne mogą być na terenie wolnego obszaru przechowywane, rozpakowywane, czyszczone, mieszane, rozdzielane i poddawane obróbce lub przeróbce bez dozoru celnego, jeżeli nie stoją temu na przeszkodzie ograniczenia wyżej wymienione.

Powrotny wywóz zagranicę towarów zagranicznych odbywa się bez żadnych ograniczeń.

Towary zagraniczne, przeznaczone do spożycia w wolnym obszarze celnym, podlegają odprawie celnej i ograniczeniom przywozowym na ogólnych zasadach, stosowanych przy ostatniej odprawie towarów przywożonych z zagranicy. Postanowienia powyższego nie stosuje się do towarów zagranicznych, przeznaczonych do spożycia na statkach morskich utrzymujących żeglugę z portami zagranicznymi.

Towary przywożone z wolnego obszaru celnego do reszty polskiego obszaru celnego, podlegają odprawie celnej i ograniczeniom przywozowym i przewozowym na ogólnych zasadach stosowanych przy przywozie towarów z zagranicy.

Towary krajowe wywożone do wolnego obszaru podlegają odprawie celnej wywozowej oraz ograniczeniom wywozowym na ogólnych zasadach, stosowanych przy wywozie towarów zagranicę.

Statki morskie, utrzymujące żeglugę z portami zagranicznymi, mogą zaopatrywać się na terenie wolnego obszaru celnego w artykuły zagraniczne i krajowe bez opłat celnych, monopolowych i podatków spożywczych, jak również bez ograniczeń wywozowych.

Odprawa celna towarów może być dokonywana na terenie wolnego obszaru celnego na zasadach ogólnie obowiązujących na polskim obszarze celnym. Odprawa podróżnych w wolnym obszarze celnym może być dokonywana za zgodą Urzędu Celnego.

SŁUŻBA SANITARNA

Morski Urząd Zdrowia i Portowe Urzędy Zdrowia. Na Polskim Wybrzeżu najwyższą władzą sanitarną jest Morski Urząd Zdrowia z siedzibą w Gdańsku (tymczasowo w Gdyni); jemu podlegają Portowe Urzędy Zdrowia, jako jednostki administracyjne I instancji.

Do zakresu działania Morskiego Urzędu Zdrowia należą sprawy:
wykonywania obowiązków, wynikających z międzynarodowych konwencji sanitarnych;
nadzoru sanitarnego nad morskimi statkami handlowymi i wszy-

stkimi statkami w żegludze przybrzeżnej, a w szczególności udział w inspekcjach pomieszczeń mieszkalnych i zdrowotności na statku;
zatwierdzania lekarzy okrętowych, wyznaczanych przez towarzystwa okrętowe i nadzór nad ich działalnością;
deratyzacji (odszczurzania), dezynfekcji i dezynsekcji statków i urządzeń portowych;
przeprowadzania badań lekarskich członków załóg polskiej Marynarki Handlowej i robotników portowych;
zapobiegania chorobom zawodowym wśród załóg okrętowych oraz wśród rybaków;
zwalczania chorób zakaźnych i społecznie niebezpiecznych na terenach portów i wśród członków Marynarki Handlowej;
nadzoru sanitarnego nad ruchem pasażerów i migracji;
kwarantann;
organizowania stacyj udzielania porad leczniczych drogą radiową;
organizowania i prowadzenia lekarskich poradni portowych;
kierownictwa i nadzoru nad działalnością Portowych Urzędów Zdrowia;
inne sprawy z zakresu administracji sanitarnej portów i wybrzeża morskiego.

Obecnie na Wybrzeżu czynnych jest 11 Portowych Urzędów Zdrowia, a mianowicie: w Elblągu, Gdańsku, Gdyni, Helu (obejmującym również Jastarnię), Władysławowie, Łebie, Ustce, Darłowie, Kołobrzegu, Świnoujściu i Szczecinie.

Portowe Urzędy Zdrowia I kategorii znajdują się: w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie.

W myśl Międzynarodowej Konwencji Sanitarnej z 1926 r. — tylko porty — posiadające odpowiednio urządzone zakłady kwarantannowe oraz stacje deratyzacji, dezynfekcji i dezynsekcji statków — mogą być zaliczone przez międzynarodowe Biuro Higieny do portów I kategorii.

Międzynarodowe świadectwo zdrowia wystawiają wszystkie Portowe Urzędy Zdrowia, zaś Portowe Urzędy Zdrowia I kategorii, jako posiadające sprzęt i personel do odszczurzania statków, uprawnione są do wydawania międzynarodowego świadectwa odszczurzania (deratisation certificate — exemption certificate), które jest ważne na 6 miesięcy. Statek, nie posiadający ważnego świadectwa, może być w każdym porcie zatrzymany i poddany odpowiednim zabiegom sanitarnym.

Portowe Urzędy Zdrowia na terenie podległych sobie portów prowadzą całokształt pracy sanitarnej. Wszystkie inne placówki sanitarne i lecznicze, położone na terenach portowych, podlegają kierownictwu i koordynacji Portowych Urzędów Zdrowia.

W skład Portowego Urzędu Zdrowia wchodzą lekarze portowi, kontrolerzy sanitarni, personel pomocniczo-lekarski i personel biurowy.

Portowe Urzędy Zdrowia dysponują nie tylko własnym aparatem sanitarnym, ale również aparatem profilaktyczno-leczniczym w postaci Ambulatoriów Portowych i Rybackich, prowadzonych przez Morski Urząd Zdrowia lub też inne instytucje z nim współpracujące.

Ambulatoria Portowe znajdują się: w Elblągu, Gdańsku, Gdyni, Ustce, Darłowie, Kołobrzegu, Świnoujściu i Szczecinie.

Ambulatoria Rybackie znajdują się: w Pasłęce, Fromborku, Tolkmicku, Helu, Władysławowie i Łebie.

Pogotowia portowe znajdują się w Gdyni i Szczecinie; port gdański korzysta z pogotowia miejskiego.

Ambulatoria i pogotowia są przeznaczone do zwalczania chorób społecznych i do udzielania pomocy lekarskiej załogom statków zarówno, polskich, jak i obcych, robotnikom portowym, wszelkim innym osobom zatrudnionym na terenach portowych oraz rybakom.

Portowe Urzędy Zdrowia prowadzą przychodnie przeciw weneryczne, przeznaczone w pierwszym rzędzie dla marynarzy, w myśl postanowień Międzynarodowej Konwencji w Brukseli z 1924 r.

W Gdyni, w Domu Marynarza, jest zorganizowane Ambulatorium przez Morski Urząd Zdrowia.

Odprawy sanitarne i inspekcje sanitarne statków. Portowe Urzędy Zdrowia dokonywują odprawy sanitarne statków, przychodzących do portów a w miarę potrzeby i wychodzących. Po odprawie sanitarnej, o ile stan sanitarny statku ani przebywających na nim osób nie budzą zastrzeżeń, Portowy Urząd Zdrowia wydaje sanitarne świadectwo wolności ruchu. W przypadku niepomyślnego wyniku odprawy sanitarnej, lekarz portowy przeprowadza szczegółową inspekcję sanitarną statku i wydaje potrzebne zarządzenia, ograniczające wolność ruchów statku. Inspekcji tej również może dokonywać Morski Urząd Zdrowia.

Odszczurzanie statków (fumigacja) odbywa się w zasięgu działalności Portowych Zakładów Sanitarnych w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie.

Niezależnie od odszczurzania statków Portowe Zakłady Sanitarne przeprowadzają stałe odszczurzanie terenów portów handlowych.

Kwarantanna. Stacje kwarantannowe mieszczą się w Gdańsku (Nowy Port — na cyplu przy molo zachodnim) oraz w Świnoujściu (w stanie organizacji). Wszystkie inne Portowe Urzędy Zdrowia korzystają z oddziałów zakaźnych przy szpitalach miejscowych (samorządowych względnie państwowych).

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA ZDROWIA

z dnia 15 września 1948 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami: Żeglugi, Przemysłu i Handlu, Skarbu, Administracji Publicznej, Ziem Odzyskanych, Rolnictwa i Reform Rolnych oraz Odbudowy — przepisy sanitarne w morskich portach handlowych i przystaniach.

Na podstawie art. 11 lit. b ustawy z dnia 21 lutego 1935 r. o zapobieganiu chorobom zakaźnym i o ich zwalczaniu (Dz. U. R. P. Nr 27, poz. 198), art. 2 ustawy z dnia 28 stycznia 1932 r. w sprawie ratyfikacji międzynarodowej konwencji sanitarnej podpisanej w Paryżu dnia 21 czerwca 1926 r. (Dz. U. R. P. Nr 19, poz. 127), art. 5 i 8 dekretu z dnia 25 czerwca 1946 r. o organizacji i zakresie działania Morskiego i Portowych Urzędów Zdrowia (Dz. U. R. P. Nr 32, poz. 202) zarządza się, co następuje:

Rozdział I.

Przepisy ogólne.

§ 1.

1. Każdy morski statek handlowy przybywający do polskich portów handlowych podlega kontroli sanitarnej, a w szczególności: a) odprawie i b) inspekcji sanitarnej.

2. Odprawa sanitarna odbywa się przy wejściu lub także w miarę potrzeby przy wyjściu statku z portu i polega na przeglądzie dokumentów statku, zbadaniu pasażerów i członków załogi, a przede wszystkim chorych i na ogólnym przejrzeniu pomieszczeń statku.

3. Inspekcja sanitarna statku może być podjęta w każdym czasie dla ustalenia, czy i w jakim stopniu jego stan sanitarny zagraża bezpieczeństwu portu.

4 Odprawy sanitarnej dokonywują portowe urzędy zdrowia. Do przeprowadzenia inspekcji sanitarnej uprawnione są: Morski Urząd Zdrowia i portowe urzędy zdrowia po zawiadomieniu kapitanatu (bosmanatu), portu.

5. Inspekcje sanitarne, zależnie od uznania władz, wymienionych w ust. 4, mogą być powtarzane podczas postoju statku w porcie.

6. W odprawach i w inspekcjach sanitarnych statków przewożących ładunki zwierząt uczestniczy portowy lekarz weterynaryjny.

§ 2.

Kapitanowie wszystkich statków morskich, przy zbliżaniu się do polskiego portu, zobowiązani są skontrolować stan zdrowia załogi i pasażerów oraz sprawdzić, czy nie wzrosła śmiertelność wśród gryzoni na statku

§ 3.

1. Przy podejściu do portu na odległość widzenia kapitan statku obowiązany jest:

1. jeżeli statek przybywa z portu uznanego za zakażony jedną z następujących chorób: dżumą, cholerą, żółtą febrą, ospą lub durem osutkowym, bądź portu, w stosunku do którego polskie władze sanitarne postanowiły ze względu na istnienie epidemii innych chorób zakaźnych zastosowanie przepisów kwarantannowych, jednakże stan sanitarny statku jest zadawalający i nie ma na nim chorych podejrzanych o chorobę zakaźną — podnieść na fokmaszcie flagę „Q" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich, a w nocy światło białe,
2. jeżeli statek przybywa z jednego z portów, określonych w pkt. 1, a przy tym na statku stwierdzono przypadek uzasadniający podejrzenie o chorobę zakaźną — podnieść na fokmaszcie flagę „Q" powyżej pierwszej flagi zastępczej, a w nocy światło białe.
3. jeżeli na statku przed rozpoczęciem podróży lub w czasie jej trwania zaszedł przypadek jednej z wymienionych w pkt. 1 chorób, bez względu na to czy chory znajduje się jeszcze na statku — podnieść flagę „QL" w miejscu najbardziej widocznym, a w nocy na przednim maszcie sygnał świetlny czerwony, umieszczony nad światłem białym w odstępie co najmniej 2 m.,
4. jeżeli statek przybywa z jednego z portów strefy tropikalnej lub też z jednego z portów położonych w innej strefie klimatycznej, który jednakże uznany jest za zakażony jedną z chorób wymienionych w pkt. 1 — nadać najwcześniej na 12 godzin, a najpóźniej na 4 godziny przed przybyciem na redę kwarantannową depeszę radiową do właściwego portowego urzędu zdrowia, zawierającą następujące dane:
   a) nazwę statku,
   b) banderę statku,
   c) port, z którego przybywa statek,
   d) liczbę członków załogi,
   e) liczbę pasażerów,
   f) liczbę chorych,
   g) rodzaj chorób,
   h) liczbę zgonów,
   i) rodzaj ładunku,
   j) przypuszczalną godzinę przybycia do portu,
   k) nazwisko kapitana.

2. Depesza może być nadana cała w pełnym tekście albo częściowo lub w całości według międzynarodowego kodu sygnałów kwarantannowych. Statki przybywające z portów strefy umiarkowanej i chłodnej (z wyjątkiem portów zakażonych) nie są obowiązane do nadawania kwarantannowych depesz radiowych, mogą je jednak nadawać w celu przyśpieszenia formalności odprawy sanitarnej statku.

§ 4.

1. Wszystkie statki wymienione w § 3, winny oczekiwać na redzie przybycia przedstawicieli portowych władz sanitarnych, celem dokonania odprawy bądź inspekcji sanitarnej. Statkom tym nie wolno bez pisemnego zezwolenia portowego urzędu zdrowia:

1. opuszczać flag kwarantannowych („Q" lub „QL") lub zdejmować świetlnych sygnałów,
2. zmieniać miejsce postoju na redzie, a w szczególności wpływać do portu,
3. wysyłać szalup na ląd lub na inne statki,
4. zezwalać na przybijanie do statku szalup z innych statków lub z lądu z wyjątkiem statku pilota, władz celnych, władz bezpieczeństwa i innych portowych władz państwowych,
5. wysadzać ze statku pasażerów lub członków załogi ani dopuszczać na statek osób obcych z wyjątkiem pilota i przedstawicieli władz celnych lub władz bezpieczeństwa przybyłych w obecności władz sanitarnych.

2. Po dokonanej odprawie bądź inspekcji sanitarnej, jeżeli portowy urząd zdrowia nie wyda innych zarządzeń, statek otrzymuje od tego urzędu sanitarne świadectwo wolności ruchów i może wówczas zdjąć sygnały kwarantannowe.

3. O zarządzeniach wydanych na podstawie ust. 1 i 2 portowy urząd zdrowia zawiadamia kapitanat (bosmanat) portu i urząd celny.

§ 5.

Wszystkie statki, z wyjątkiem statków wymienionych w § 3, mogą wejść do portu bez specjalnego zezwolenia portowego urzędu zdrowia i przycumować w miejscu wyznaczonym im przez kapitanat (bosmanat) portu, gdzie zostają poddane odprawie sanitarnej, bądź przez portowy urząd zdrowia zostają od niej zwolnione.

§ 6.

Przy wchodzeniu do portu kapitan winien wypełnić dokładnie kwestionariusz o stanie zdrowotności statku i prawdziwość danych stwierdzić własnoręcznym podpisem.

§ 7.

1. Statkom uprawnionym do wejścia do portu w myśl § 5, aż do otrzymania sanitarnego świadectwa wolności ruchów, zakazuje się wszelkiej styczności z lądem lub z innymi statkami, jak również zmiany miejsca postoju.

2. W szczególności nie wolno opuszczać statku żadnej osobie spośród załogi lub pasażerów ani też wpuszczać na statek żadnej osoby z wyjątkiem pilota i innych osób urzędowych, udających się na statek w wykonywaniu obowiązków służbowych.

3. Osoby, które wstąpiły na statek przed uzyskaniem sanitarnego świadectwa wolności ruchów, będą traktowane w przypadku zarządzeń kwarantannowych na równi z załogą i pasażerami statku.

4. Osoby, które po przybyciu statku brały udział wyłącznie w wyładowaniu i przyjęciu poczty, druków, książek, gazet, papierów urzędowych itp. i nie miały bezpośredniego kontaktu ze statkiem, nie podlegają zarządzeniom kwarantannowym.

§ 8.

Odprawy sanitarnej dokonuje lekarz portowy lub delegowany kontroler sanitarny w obecności kapitana statku jego zastępcy bądź lekarza okrętowego, jeżeli lekarz znajduje się na statku.

§ 9.

Po przybyciu lekarza portowego (kontrolera sanitarnego) na statek, kapitan winien przedłożyć mu wypełniony kwestionariusz (§ 6), jak również na żądanie przedłożyć do wglądu:

1. listę załogi,
2. listę pasażerów,
3. książkę chorych,
4. świadectwo deratyzacji lub świadectwo zwolnienia od deratyzacji,
5. aktualne plany statku i
6. dziennik okrętowy.

§ 10.

Kapitan i lekarz okrętowy mają obowiązek udzielać lekarzowi portowemu ścisłych odpowiedzi i wyjaśnień na wszystkie zapytania dotyczące stanu sanitarnego statku oraz stanu zdrowia załogi i pasażerów.

§ 11.

1. Po przedstawieniu dokumentów, wymienionych w § 9, należy przy odprawie sanitarnej przedstawić do badania wszystkie osoby z załogi i spośród pasażerów,

zgłoszone jako chore, a także na żądanie dokonującego odprawy sanitarnej — inne osoby.

2. Dokonującemu odprawy sanitarnej statku należy umożliwić zebranie dokładnych danych o pochodzeniu wody we wszystkich zbiornikach na statku (wody do picia, wody użytkowej i wody — balastu).

§ 12.

Lekarz portowy ma prawo i powinien badać stan sanitarny pomieszczeń dla pasażerów i załogi oraz kuchni, magazynów żywnościowych i innych pomieszczeń na statku.

§ 13.

Odprawy sanitarnej statku dokonują przedstawiciele portowego urzędu zdrowia, w miarę możności bezpośrednio po przybyciu statku na redę bądź do portu.

§ 14.

Jeśli z powodu niedostatecznego oświetlenia na statku lub też z powodu innych przeszkód odprawa sanitarna nie może być dokonana, może być ona przerwana do czasu usunięcia tych przeszkód.

§ 15.

Jeżeli wynik odprawy sanitarnej statku wykazuje, że stan sanitarny statku ani przebywających na nim osób nie budzą zastrzeżeń, portowy urząd zdrowia wydaje mu sanitarne świadectwo wolności ruchów.

§ 16.

W przypadku niepomyślnego wyniku odprawy sanitarnej lekarz portowy przeprowadza szczegółową inspekcję sanitarną statku i wydaje potrzebne zarządzenia, ograniczające wolność ruchów statku.

§ 17.

Każdy statek, zależnie od uznania portowych władz sanitarnych, może być zwolniony częściowo lub całkowicie od odprawy sanitarnej. Dotyczy to w szczególności statków kursujących stale i w krótkich odstępach czasu między jednym z portów strefy umiarkowanej a danym portem polskim.

§ 18.

Statek uchylający się od wykonania zarządzeń, wydanych przez portową władzę sanitarną na podstawie niniejszego rozporządzenia winien niezwłocznie wrócić na pełne morze.

§ 19.

O wszystkich chorobach stwierdzonych na statku podczas jego postoju w porcie, oraz o wzmożonej śmiertelności wśród gryzoni, kapitan statku obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić portowy urząd zdrowia. Chorym członkom załogi wolno statek opuścić na podstawie pisemnego zezwolenia, wydanego po zbadaniu przez lekarza portowego.

§ 20.

Portowy urząd zdrowia uprawniony jest do wydawania potrzebnych zarządzeń sanitarnych, także po wydaniu sanitarnego świadectwa wolności ruchów, a nawet w przypadkach szczególnych do cofnięcia tego świadectwa. O wydanych zarządzeniach portowy urząd zdrowia zawiadamia kapitanat (bosmanat) portu.

§ 21.

Członkowie załogi, chorzy na chorobę weneryczną, korzystają z bezpłatnego leczenia w ambulatoriach lub pogotowiach portowego urzędu zdrowia. Urząd ten zależnie od swoich możliwości ułatwi również leczenie członków załogi statków chorym na inne choroby.

§ 22.

1. W czasie pobytu statków w porcie nie wolno odprowadzać nieczystości i odpadków do basenów portowych. Statek winien posiadać zbiorniki dla pomieszczenia

zawartości ustępów na czas postoju statków w porcie. W ustępach, które są tak urządzone, że ich zawartość spływa wprost do morza, powinny być na czas pobytu w porcie wystawione kubły, opróżniane na lądzie w miejscach do tego przeznaczonych. Statek winien posiadać specjalne zbiorniki na odpadki i śmiecie, których również nie wolno opróżniać do basenów portowych. Zbiorników balastowych nie wolno opróżniać w porcie bez pisemnego zezwolenia portowego urzędu zdrowia.

2. Morski Urząd Zdrowia może zezwalać czasowo na odstępstwa od przepisów ust. 1.

§ 23.

W przypadku wyrzucenia statku na skutek awarii na polski brzeg morski lub osadzenie na mieliźnie na polskich wodach terytorialnych, podlega on wszystkim potrzebnym i możliwym do zastosowania w danych okolicznościach przepisom niniejszego rozporządzenia. Kontrolę sanitarną nad takim statkiem sprawuje najbliższy terytorialnie urząd zdrowia.

Rozdział II.

Przepisy kwarantannowe.

§ 24.

Zarządzenie kwarantannowe stosuje się do statków zakażonych lub podejrzanych o zakażenie, a także w przypadkach, gdy warunki sanitarne na nich panujące dają powody do zastrzeżeń, bądź jeżeli statek przybywa z portu, który Morski Urząd Zdrowia na podstawie posiadanych informacji uzna za zakażony.

§ 25.

Statek należy uważać za zakażony lub podejrzany o zakażenie, jeżeli:

1. w okresie ostatnich sześciu tygodni:
   a) stwierdzono na nim przypadek niebezpiecznej choroby zakaźnej,
   b) stwierdzono wzmożoną śmiertelność wśród gryzoni,
   c) statek pobierał wodę w porcie zakażonym cholerą, durem brzusznym, czerwonką bakteryjną lub amebową, bądź w porcie tropikalnym.
2. statek wiezie ładunek pochodzący z okolic, w których dżuma, cholera, ospa lub dur osutkowy panuje epidemicznie.

§ 26.

1. Zarządzeń kwarantannowych nie stosuje się do statku, jeżeli zachodził on tylko do portu zakażonego, jednakże nie brał z lądu pasażerów, towarów, żywności i wody, a kontakt jego z lądem stałym polegał wyłącznie na:

1. wyładowaniu pasażerów i ich bagaży,
2. załadowaniu pasażerów wraz z bagażami, którzy nie mieli kontaktu z portem lub okolicą zakażoną,
3. wyładowaniu lub załadowaniu poczty,
4. dopuszczaniu na pokład wyłącznie osób z tytułu ich funkcji urzędowych.

2. Zachowanie warunków przewidzianych w ust. 1 winno być stwierdzone świadectwem na piśmie, wizowanym przez polską placówkę konsularną.

§ 27.

Od zarządzeń kwarantannowych może być zwolniony statek, który. po opuszczeniu portu w okolicy zakażonej, uzyskał świadectwo wolności ruchu w porcie położonym w okolicy wolnej od zakażenia w kraju, który przystąpił do ratyfikowanej przez Polskę międzynarodowej konwencji sanitarnej bądź zawarł z Państwem Polskim specjalną umowę sanitarną.

§ 28.

1. W razie stwierdzenia jednej z niebezpiecznych chorób zakaźnych, wymienionych w ustawie z dnia 21 lutego 1935 r. o zapobieganiu chorobom zakaźnym i ich zwalczaniu (Dz. U. R. P. Nr 27, poz. 198), może lekarz portowy odmówić statkowi prawa wolności ruchów.

2. W tym przypadku nikt nie może ze statku zejść na ląd ani przejść na inny statek bez pisemnego zezwolenia portowego urzędu zdrowia.

§ 29.

Portowy urząd zdrowia może zarządzić sekcję zwłok każdej osoby zmarłej na statku w czasie podróży lub podczas postoju statku w porcie, jak również każdej osoby zmarłej na terenie portu, jeżeli zachodzi podejrzenie, że przyczyną zgonu była choroba zakaźna. Sekcji dokonuje lekarz, wyznaczony przez portowy urząd zdrowia.

§ 30.

Chorych ze statku zakażonego lub podejrzanego o zakażenie wysadza się na ląd i izoluje w zakładzie kwarantannowym lub innym zakładzie do tego celu przeznaczonym, a statek lub zakażone jego części podlegają w miarę potrzeby dezynfekcji, dezynsekcji i deratyzacji (odszczurzeniu). Na czas trwania tych czynności statek winien zakotwiczyć się na redzie bądź w innym miejscu wyznaczonym przez władze portowe.

§ 31.

1. Załoga i pasażerowie statku zakażonego lub podejrzanego o zakażenie będą poddani, zależnie od potrzeby, obserwacji i nadzorowi sanitarnemu.
2. Osoba poddana obserwacji będzie izolowana na statku lub w zakładzie kwarantannowym, czy też innym na ten cel przeznaczonym pomieszczeniu.
3. Osoba poddana nadzorowi sanitarnemu otrzymuje swobodę poruszania się, obowiązana jest jednak zostawić swój adres w portowym urzędzie zdrowia oraz zawiadomić lekarza powiatowego (miejskiego) w miejscu swego pobytu o każdorazowej zmianie adresu i stawić się niezwłocznie na wezwanie do badania lekarskiego. Portowy urząd zdrowia przekazuje dane odnoszące się do osób, znajdujących się pod nadzorem sanitarnym, lekarzowi urzędowemu w miejscu ich każdorazowego pobytu.

§ 32.

Wszystkie osoby, co do których zarządzone zostały obserwacje lub nadzór sanitarny, winny poddać się zarządzonym przez władze sanitarne badaniom klinicznym i laboratoryjnym.

§ 33.

Statek zakażony lub podejrzany o zakażenie, przybywający do portu niedostatecznie wyposażonego pod względem sanitarnym, będzie skierowany na koszt i ryzyko armatora do innego odpowiednio wyposażonego portu.

§ 34.

1. W przypadku dżumy, cholery, żółtej febry, ospy lub duru osutkowego stosuje się do statków, ich ładunków, pasażerów i załogi zarządzenia szczególne, przewidziane w ratyfikowanych przez Polskę międzynarodowych konwencjach sanitarnych.
2. Towary pochodzące z obszaru zakażonego dżumą, co do których należy przypuszczać, że w nich trzymają się szczury, mogą być wyładowane tylko pod warunkiem przedsięwzięcia środków ostrożności, mających na celu niedopuszczenie do wymykania się szczurów na ląd oraz ich wytępienie.

§ 35.

W przypadkach, gdy w czasie podróży z ostatniego portu lub po przybyciu do polskiego portu stwierdzono:

1. dur brzuszny i paradury,
2. czerwonkę bakteryjną lub amebową,
3. dur powrotny,
4. błonicę,
5. płonicę,
6. różę,
7. zimnicę,
8. trąd,
9. odrę,
10. nosaciznę,
11. chorobę papuzią,
12. tularemię,

13. nagminne zapalenie opon mózgowych,
14. nagminne zapalenie przyusznicy,
15. krztusiec czyli koklusz,
16. zapalenie przednich rogów rdzenia,
17. nagminne zapalenie mózgowia,
18. chorobę Banga,
19. gruźlicę w przypadkach niebezpiecznych dla otoczenia,
20. jaglicę,
21. twardziel,
22. wąglik,
23. włośnicę,
24. wściekliznę,
25. zatrucie jadami mięsnymi i rybnymi (botulismus),

statek, jego ładunek, pasażerowie i załoga podlegają następującym zarządzeniom szczególnym:

1. chorych wysadza się na ląd i izoluje w odpowiednim zakładzie leczniczym, portowy urząd zdrowia może zezwolić na pozostawienie chorego na statku, jeżeli jest tam lekarz okrętowy i odpowiednie pomieszczenie należycie izolowane,
2. części statku zamieszkałe przez chorych oraz te, które lekarz portowy uzna za zakażone, podlegają dezynfekcji, dezynfekcji podlegają również wskazane przez lekarza portowego pościel, bielizna, przedmioty codziennego użytku itp.,
3. artykuły spożywcze uznane przez lekarza portowego za zakażone, nieświeże lub z innych względów szkodliwe dla zdrowia ulegają odkażeniu bądź zniszczeniu w obecności władz celnych,
4. woda podejrzana o zakażenie podlega odkażeniu w zbiornikach statku i usunięciu,
5. osoby i przedmioty zawszone podlegają odwszeniu.

§ 36.

Jeżeli portowe władze sanitarne stwierdzą, że zawszenie załogi albo pasażerów dochodzi do 10% lub więcej, mogą one odmówić wolności ruchu statkowi bądź swobody poruszania się części załogi lub pasażerów do czasu przeprowadzenia skutecznego odwszenia.

§ 37.

W przypadku zimnicy, jeżeli na statku znajdują się komary, statek podlega dezynfekcji.

§ 38.

Przy odprawie sanitarnej statków, wychodzących z portów polskich, w których bądź w ich najbliższej okolicy ujawniono przypadki chorób zakaźnych, portowe władze sanitarne wydają zarządzenia, mające na celu niedopuszczenie do zaokrętowania osób zakażonych lub podejrzanych o zakażenie, a nadto zarządzają:

1. w przypadkach cholery lub duru brzusznego — niedopuszczenie na statek zakażonej wody i zakażonych produktów żywności oraz szczepienie załogi i pasażerów,
2. w przypadkach czerwonki — niedopuszczenie na statek zakażonej wody i zakażonych produktów żywności,
3. w przypadkach dżumy — zaostrzenie przepisów zapobiegających przedostaniu się szczurów z nabrzeży na statek i szczepienie pasażerów i załogi,
4. w przypadkach ospy — szczepienie przeciwko ospie pasażerów i członków załogi, którzy nie mogą się wykazać świadectwem szczepienia przeciwko ospie, dokonanego w ciągu ostatnich dwóch lat, oraz odkażenie ładunków szmat, starych ubrań i wszystkich przedmiotów podejrzanych,
5. w przypadkach duru plamistego — szczepienie pasażerów i załogi oraz poddanie ich przeglądowi w celu natychmiastowego odwszenia osób zawszonych i ich bagaży.

§ 39.

W przypadku, gdy na statku znajdują się zwierzęta, podejrzane o nosaciznę, chorobę papuzią, tularemię, chorobę Banga, wąglik lub wściekliznę, badania zwierząt przeprowadza i wydaje potrzebne zarządzenia portowy lekarz weterynaryjny.

§ 40.

Na żądanie kapitana statku portowy urząd zdrowia wystawia świadectwo, stwierdzające stan zdrowotności statku, jak również stan zdrowotności portu i jego najbliższej okolicy. Osobom, szczepionym przez portowe władze sanitarne, wystawia portowy urząd zdrowia świadectwo szczepienia w językach: polskim i angielskim.

Rozdział III.

Dezynfekcja, dezynsekcja, deratyzacja (odszczurzanie).

§ 41.

1. Każdy morski statek handlowy, zawijający do jednego z polskich portów, winien posiadać świadectwo deratyzacji lub zwolnienia od deratyzacji. Świadectwa te winny być wypełnione dokładnie na formularzach wzoru międzynarodowego przez właściwy port i zawierają odpowiedzi słowne na wszystkie bez wyjątku pytania. W przypadkach, jeżeli statek zmierza do portu macierzystego, świadectwo deratyzacji, bądź zwolnienia od niej, może być uznane za ważne na okres do jednego miesiąca po upływie okresu, na który zostało wydane.

2. Polskie portowe władze sanitarne będą uznawały świadectwa deratyzacji i zwolnienia od deratyzacji jedynie tych państw, które przystąpiły do ratyfikowanej przez Polskę międzynarodowej konwencji sanitarnej lub zawarły z Państwem Polskim odrębną umowę sanitarną.

§ 42.

Statki nie posiadające świadectwa deratyzacji lub zwolnienia od deratyzacji, odpowiadającego warunkom wymienionym w § 41, lub też posiadające świadectwa, których termin ważności minął, podlegają inspekcji i zależnie od jej wyniku otrzymują świadectwo zwolnienia od deratyzacji, bądź po przymusowej deratyzacji na koszt armatora otrzymują świadectwo deratyzacji.

§ 43.

Przymusowej deratyzacji podlega statek w razie stwierdzenia na nim dżumy, bądź wzmożonej śmiertelności szczurów, bez względu na posiadane świadectwo deratyzacji lub zwolnienia od niej.

§ 44.

Jeżeli statek podlegający przymusowej deratyzacji ma wyładować tylko część swego ładunku, lekarz portowy w uzasadnionych przypadkach może statkowi udzielić zezwolenia na wyładowanie ładunku przeznaczonego dla danego portu pod warunkiem, że zostaną zastosowane wszelkie środki zapobiegające przedostaniu się szczurów na ląd.

§ 45.

1. Na statkach, przychodzących z krajów tropikalnych z ładunkiem zboża, ryżu i innych towarów sypkich wolno otwierać ładownie i wyładowywać towary tylko w obecności przedstawicieli portowego urzędu zdrowia.

2. W razie ujawnienia padłych szczurów wyładunek wstrzymuje się i luki zamyka się do czasu otrzymania wyniku badania padłych szczurów.

§ 46.

Kapitan statku zaszczurzonego obowiązany jest w celu zapobieżenia przedostania się szczurów ze statku na ląd przestrzegać następujących środków:

1. wszystkie liny, cumy itp. prowadzące ze statku na ląd powinny być opatrzone metalowymi tarczami ochronnymi,
2. tarcza powinna być założona w odległości pół do 1 metra od burty statku,
3. w razie stosowania tarcz stożkowatych podstawa stożka musi być zwrócona do statku,
4. wszystkie tarcze powinny być zupełnie gładkie bez ubytków i listewek, które by mogły umożliwić szczurom przechodzenie przez tarczę, w tarczach składanych stykające się brzegi powinny być ściśle dopasowane,
5. średnica tarczy powinna co najmniej wynosić 90 cm przy tarczach płaskich, a 60 cm przy tarczach stożkowatych, grubość blachy, z której tarcza jest sporządzona powinna wynosić co najmniej 2 mm,

6. tarcza powinna być złożona w ten sposób by mogła swobodnie obracać się na linie dokoła swej osi, o ile możności zupełnie prostopadle do liny,
7. w przypadkach, w których liny prowadzące ze statku na nabrzeże krzyżują się, wszystkie tarcze powinny być założone tak, aby znajdowały się wyżej lub poniżej miejsca skrzyżowania. Odległość obwodu tarczy od liny sąsiedniej nie może wynosić mniej niż 60 cm.
8. we wszystkich przypadkach, w których statki przycumowane są w ten sposób, że nie można założyć tarczy na liny, należy smołować liny metalowe na przestrzeni około 1,5 m, natomiast na liny, których smołować nie można należy nałożyć płócienny ochraniacz i pokryć go warstwą smoły, smołowanie winno być utrzymane stale w stanie świeżym.
9. wszystkie trapy prowadzące ze statku na nabrzeże powinny być strzeżone, a w nocy jasno oświetlane bądź zdejmowane.

§ 47

Morski Urząd Zdrowia i portowe urzędy zdrowia mogą stosować w morskich portach i przystaniach w razie stwierdzonej przez nie potrzeby przepisy §§ 1—47 do statków małego kabotażu, morskich statków rybackich i innych jednostek pływających, jak również do statków żeglugi śródlądowej.

§ 48.

Portowe urzędy zdrowia mogą wydawać zarządzenia celem zabezpieczenia przed szczurami i odszczurzania terenów, urządzeń i budynków w obrębie portów w sposób i terminach przez te urzędy wskazanych na koszt właścicieli (użytkowników).

§ 49.

Nowoczesne na terenach portowych budowle winny być budowane w sposób określony w konwencjach międzynarodowych jako „rat proof" tzn. w taki sposób, aby gryzonie nie miały do nich dostępu z zewnątrz i aby wewnątrz nie miały dogodnych warunków do zakładania gniazd i rozwoju.

§ 50.

Kontrolę pod względem zaszczurzenia wszelkich budynków oraz terenów zabudowanych i niezabudowanych w obrębie portów sprawują portowe urzędy zdrowia.

Rozdział IV.

Utrzymanie czystości na terenach portowych.

§ 51.

1. Śmiecie i nieczystości w obrębie portów winny być składane do szczelnych śmietników betonowych, bądź do specjalnych kubłów metalowych. Zarówno śmietniki jak i kubły na śmiecie winny być zaopatrzone w pokrywy metalowe zapobiegające przedostawaniu się do środka gryzoni i much.
2. Zakazuje się wylewania do śmietników nieczystości płynnych.

§ 52.

Ścieki zarówno domowe jak i przemysłowe w obrębie portów mogą być odprowadzane wyłącznie do kanalizacji ogólnych, a w portach nieskanalizowanych do specjalnych dołów periodycznie opróżnianych.

§ 53.

Kontrolę czystości budynków oraz terenów zabudowanych i niezabudowanych w obrębie portów sprawują portowe urzędy zdrowia; urzędy te mogą wydawać właścicielom (użytkownikom) potrzebne w tym względzie zarządzenia.

§ 54.

Świadectwa i zezwolenia sanitarnych władz portowych, przewidziane w niniejszym rozporządzeniu, nie zwalniają od obowiązków uzyskania zezwoleń innych władz w myśl obowiązujących przepisów.

§ 55.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

(Podpisali):

Minister Zdrowia
Minister Żeglugi
Minister Przemysłu i Handlu
Minister Skarbu
Minister Administracji Publicznej
Minister Ziem Odzyskanych
Minister Rolnictwa i Reform Rolnych
Minister Odbudowy

MIĘDZYNARODOWE PRZEPISY ZAPOBIEGANIA ZDERZENIU OKRĘTÓW NA MORZU

(wyciąg z postanowień podstawowych).

Przepisami tymi powinny posiłkować się wszystkie okręty na otwartych morzach i połączonych z nimi wodach, na których mogą pływać morskie okręty.

W przepisach tych, każdy okręt parowy pod żaglami a nie będący pod parą, uważa się za okręt żaglowy, a każdy okręt będący pod parą, jeżeli nawet jest ożaglowany, uważa się za okręt parowy.

Określenie „okręt parowy" odnosi się do każdego okrętu, poruszającego się przy pomocy maszyny.

Określenie „pod parą" oznacza, że okręt porusza się przy pomocy jakiego bądź mechanicznego motoru (silnika).

Za okręt „w ruchu" uważa się taki, który nie jest zakotwiczony, przymocowany do brzegu lub nie stoi na mieliźnie.

Za długość okrętu uważa się długość określoną w jego rejestrze.

1. Na tak zwanych wodach wewnętrznych a nie w tych częściach rzek, w których pływają okręty morskie, mogą obowiązywać przepisy, w których będą uzupełnienia a nawet zmiany przepisów obowiązujących według „Międzynarodowych przepisów zapobiegania zderzeniu okrętów na morzu".

2. „Międzynarodowe przepisy zapobiegania zderzeniu okrętów na morzu", odnoszą się zarówno do nie-wojennych jak i wojennych okrętów. Obowiązują one i w odniesieniu do rzecznych statków, które pływają po morzu lub na innych wodach uczęszczanych przez okręty morskie.

3. Pod słowem „maszyna" w przepisach uważa się jakikolwiek mechaniczny motor, wprowadzający okręt w ruch.

Światła. Określenie „widzialny" w niniejszych przepisach w zastosowaniu do świateł oznacza, że widać je w ciemną noc przy przejrzystej atmosferze.

Przepisy w odniesieniu do świateł, powinny być przestrzegane w każdą pogodę, od zachodu do wschodu słońca, nawet gdyby wtedy było widno. W ciągu tego czasu nie powinny być wystawiane żadne inne światła, które by mogły być przyjęte omyłkowo za światła przepisowe, lub takie, które zaciemniałyby widzialność świateł przepisowych.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji o uprawianiu Żeglugi i Spławu na śródlądowych drogach wodnych

z dnia 23 marca 1934 r.

wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych, Wewnętrznych i Opieki Społecznej o uprawianiu żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych.

Na podstawie art. 19 i 25 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 6. III. 1928 r. o żegludze i spławie na śród'ądowych drogach wodnych (Dz. U. R. P. Nr 29, poz. 266) w brzmieniu ustawy z dnia 18. II. 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr 25, poz. 215) zarządza się co następuje:

Postanowienia wstępne.

§ 1 (2) Za prawą stronę szlaku żeglownego uważa się na rzekach prawą stronę szlaku w kierunku biegu rzeki, przeciwną stronę uważa się za lewą. Na jeziorach i szczytowych odcinkach kanałów sztucznych, łączących dwie rzeki, za prawą stro-

nę szlaku żeglownego uważa się prawą stronę szlaku w kierunku od wschodu na zachód, albo w kierunku od południa na północ, przeciwną stronę uważa się za lewą.

Warunki techniczne statków i łodzi.

§ 8 (1) Największe dopuszczalne zanurzenie statku lub łodzi powinno być oznaczone na zewnętrznej stronie kadłuba z obu stron statku lub łodzi w połowie długości, kreską długości 10 cm., wypaloną w drzewie lub wyrytą w żelazie albo tabliczką, której krawędź dolna odpowiada poziomowi górnej płaszczyzny pomiarowej. Na statkach lub łodziach, które w środku swej długości nie posiadają podziałek pomiarowych, największe dopuszczalne zanurzenie powinno być oznaczone przez wymalowanie kresy długości 20 cm. i wysokości 5 cm., której dolna krawędz odpowiada wypalonej lub wyrytej kresce pomiarowej lub dolnej krawędzi tabliczki.

§ 16 Statki i łodzie powinny być co do wymiarów dostosowane do warunków dróg wodnych lub jej odcinków, dla których są przeznaczone, aby mogły swobodnie poruszać się i przechodzić bez trudu przez otwory mostów, śluzy, jazy i inne budowle wodne. Głębokość zanurzenia statku i łodzi uzależnia się od stanów wód na danym odcinku drogi wodnej.

Wyposażenie i warunki sanitarne statków i łodzi.

§ 31 (2) Kierownik statku lub łodzi obowiązany jest na żądanie organów nadzorczych okazywać dokumenty i księgi statkowe.

§ 32 Pomieszczenia na statkach i łodziach powinny być stale utrzymywane w należytej czystości i porządku.

§ 33 (1) W razie wystąpienia objawów choroby zakaźnej lub stwierdzenia zarazków chorobotwórczych u pasażera, załogi lub osób, zatrudnionych czynnościami przy przyrządzaniu lub podawaniu pokarmów, kierownik statku lub łodzi obowiązany jest odosobnić chorego.

(7) W kajucie sanitarnej powinna być umieszczona instrukcja o pielęgnowaniu chorych, którą wyda Minister Opieki Społecznej.

Oznaczenie statków, łodzi i tratew.

§ 40 Statki i łodzie podlegające rejestracji na podstawie art. 12 i 13 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 6. III. 1928 r., powinny posiadać na zewnętrznych stronach burt na dziobie wypisany znak numerowy.

§ 41 (1) Statki i łodzie z własnym napędem mechanicznym (poruszające się za pomocą silnika wbudowanego na stałe), powinny prócz znaku numerowego posiadać nazwę, odróżniającą je od innych statków i łodzi.

§ 46 (2) Używanie bander, flag i godeł przez statki i łodzie państwowe i prywatne normują osobne przepisy.

Załoga statków, łodzi i tratew.

§ 49 (1) Na statkach i łodziach, posiadających stałą załogę, powinien znajdować się, niezależnie od spisów (ksiąg), wymaganych przez przepisy o ochronie pracy, spis załogi ze wskazaniem podziału pracy zwyczajnej i w wypadkach nagłych (pożar, tonięcie).

§ 50 (1) Załoga tratew powinna składać się z kierownika (retmana) i po dwóch flisaków dla każdego pasa, wchodzącego w skład tratwy.

§ 52 (1) Kierownik statku lub łodzi powinien posiadać patent żeglarski, jeżeli nie jest od tego obowiązku wolny na podstawie art. 7 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 6. III. 1928 r. (Dz. U. R. P. Nr 29 poz. 266).

Znaki orientacyjne i sygnalizacyjne.

§ 59 Do oznaczenia szlaku żeglownego i przeszkód dla żeglugi lub spławu, służą znaki orientacyjne według wzorów ustalonych w załączniku do rozporządzenia niniejszego (załącznik Nr 1).

Znaki orientacyjne umieszcza się w miarę potrzeby i celowości na wodzie, na brzegu, na budowlach wodnych albo na statkach i łodziach. Do ustawiania znaków orientacyjnych powołane są organa nadzorcze, o ile rozporządzenie niniejsze w poszczególnych przypadkach nie zobowiązuje do tego innych osób.

§ 61 (1). Oznaczenie we dnie i w nocy otworów mostowych przeznaczonych do przejścia statków, łodzi i tratew i utrzymanie w porządku tych oznaczeń należy do organów nadzorczych.

(2). Obsługiwanie (zapalanie, gaszenie) sygnałów nocnych, jeżeli obowiązują dla danego mostu, może być zlecone służbie rzecznej lub mostowej, stosownie do porozumienia się właściwych organów nadzorczych z organami, utrzymującymi most.

§ 62 (1). Znaków orientacyjnych nie wolno zniekształcać, uszkadzać, niszczyć, przenosić na inne miejsce ani usuwać.

§ 63 (1). Porozumiewanie się i ostrzeganie statków, łodzi i tratew podczas postoju i ruchu na drodze wodnej powinno się odbywać za pomocą sygnałów słuchowych i wzrokowych, ustalonych w załączniku do rozporządzenia niniejszego, dźwięki krótkie lub długie, lub krótkie i długie, sygnały: gwizdawka parowa o tonie wyjącym, trąbka jednotonowa, syrena, bicie w dzwon lub deskę, flagi lub kule, w nocy światła.

Ładunek i ładowanie statków, łodzi i tratew.

§ 64 (1). Nie wolno przez przyjęcie nadmiernego ładunku zanurzać statku lub łodzi ponad ich największe dopuszczalne zanurzenie.

(6). Na tratwy mogą być ładowane tylko materiały i wyroby drzewne lub inne ładunki nie tonące.

§ 68 (1). Materiały wybuchowe, jako to:

a) środki rozsadzające i strzelnicze,
b) amunicja,
c) materiały zapalające i ognie sztuczne,
d) gazy zgęszczone, skroplone lub rozpuszczone pod ciśnieniem,
e) materiały, wytwarzające w zetknięciu z wodą gazy zapalne lub podtrzymujące palenie, mogą być przewożone tylko na osobnych statkach lub łodziach albo w osobnych szczelnie zamykanych pomieszczeniach statków lub łodzi.

(2). Na statkach i łodziach idących z pasażerami nie wolno przewozić materiałów wybuchowych.

§ 79 (3). Opuszczenie portu lub zimowiska przez statek, łódź lub tratwę nie może nastąpić bez wiedzy właściwego organa nadzorczego albo zarządu portu lub zimowiska.

§ 82. Kierownicy statków, łodzi i tratew lub ich zastępcy obowiązani są podczas postoju w porcie lub zimowisku dbać o bezpieczeństwo swoich statków, łodzi i tratew.

§ 90 (1). Szybkość jazdy statków, łodzi i pociągów holowniczych powinna być taka, aby bezpieczeństwo innych statków, łodzi i tratew oraz całość brzegów budowli i urządzeń wodnych nie były zagrożone

§ 112 (1). Na jeziorach i sztucznych kanałach oznaczanie strony, po której ma nastąpić wyminięcie się, należy do statków, łodzi i tratew, które nie mogą mijać się na prawo.

(2). Przy spotkaniu się statków, łodzi lub tratew, których kierunki biegu krzyżują się ze sobą, powinny ustąpić z drogi lub zatrzymać się, te statki, łodzie i tratwy, które po swojej prawej stronie mają spotkany statek, łódź lub tratwę.

§ 113 (2). Wyprzedzanie w zasadzie powinno odbywać się po stronie lewej w kierunku jazdy statku, łodzi lub tratwy. Wyprzedzanie się statków i łodzi, idących pod żaglem, powinno odbywać się po stronie nawietrznej.

§ 115. W porze nocnej statki i łodzie powinny pływać ze szczególną ostrożnością. Przy sterze powinien się znajdować kierownik statku lub łodzi albo zawodowy żeglarz, obeznany z daną przestrzenią drogi wodnej i z danym typem statku lub łodzi, na wyznaczonych zaś miejscach powinna znajdować się niezbędna załoga gotowa do natychmiastowego wykonania rozkazów kierownika statku lub łodzi. W porze nocnej nie wolno spławiać tratew.

§ 116 (5). Światła sygnałowe powinny być umieszczone na takiej wysokości, aby ich od strony wody nie zasłaniały żadne przedmioty lub osoby, powinny natomiast być osłonięte od strony statku lub łodzi w taki sposób, aby światła boczne były widoczne tylko od przodu i od boku statku lub łodzi, światła zaś na dziobie od przedniej, a na rufie od tylnej części statku lub łodzi i z obu boków.

§ 117 (1). Podczas mgły, śnieżycy lub burzy, statki i łodzie bez własnego napędu mechanicznego oraz pociągi holownicze i tratwy powinny zatrzymać się w najbliższym miejscu nadającym się do ich ustawienia. Statki i łodzie z własnym napędem mechanicznym powinny zmniejszyć szybkość i być gotowe w każdej chwili do zatrzymania się i powinny co 2 minuty dawać sygnał Nr 21.

(2). Jeżeli jest tak ciemno, że ze statku lub łodzi nie widać żadnego brzegu i jeżeli ruch na szlaku żeglowym nie jest zupełnie pewny, wówczas wszelkiego rodzaju statki i łodzie powinny zatrzymać się.

§ 119 (1). Jeżeli statki, łodzie lub tratwy osiądą na mieliźnie, zderzą się, toną lub ulegną innemu wypadkowi, załoga obowiązana jest wszelkimi siłami starać się zapobiec grożącemu niebezpieczeństwu i ratować najpierw pasażerów, potem ładunek, sama zaś może opuścić statek, łódź lub tratwę dopiero w razie niebezpieczeństwa, grożącego życiu załogi.

Uprawianie żeglugi pasażerskiej.

§ 124 (1). Ruch pasażerów w czasie przejścia przez pomost łączący statek lub łódź z przystanią, powinien być regulowany przez odpowiednią osobę, wyznaczoną w tym celu bądź przez zarząd przystani, bądź przez kierownika statku lub łodzi.

§ 128 (1). Na statkach i łodziach z własnym napędem mechanicznym, przeznaczonych do zarobkowego przewożenia pasażerów, powinna być umieszczona w miejscu widocznym i dla pasażerów dostępnym tabliczka z uwidocznioną na niej nazwą statku lub łodzi, nazwiskiem i adresem właściciela lub posiadacza i kierownika statku lub łodzi oraz cyfra, wskazująca największą dopuszczalną ilość pasażerów i ładunku

Znaki i sygnały.

Znak Nr 1.

Oznaczenie szlaku żeglownego: baken czerwony z prawej strony, baken biały z lewej strony szlaku żeglownego, w nocy w miarę potrzeby na bakenach światła, odpowiadające kolorom bakenów (widoczne na wszystkie strony).

Znak Nr 2.

Oznaczenie szlaku żeglownego: wiecha czerwona z prawej strony, tyka biała z lewej strony szlaku żeglownego. Znak taki można umieszczać zamiast znaku Nr 1.

Znak Nr 5.

Oznaczenie miejsca rozgałęzienia szlaku żeglownego na dwa ramiona, z których tylko jeden może być używany i strzałka kierunkowa na maszcie dostatecznie wysokim, zwrócona białym ostrzem w kierunku ramienia otwartego dla ruchu statków, łodzi i tratew, czerwonym zaś piórem w kierunku ramienia zamkniętego dla ruchu, w nocy w miarę potrzeby: światło białe na ostrzu strzałki, czerwone na piórze strzałki.

Znak Nr 6.

Oznaczenie przeszkody dla żeglugi i spławu na szlaku żeglownym (szczątki zatopionego statku, pnie drzew, zagubione lub czasowo zarzucone kotwice) nad przeszkodą baken lub tyka, malowane skośnie kolorem białym i czerwonym, w nagłych wypadkach wiecha, bober lub buj; w nocy: latarnia o szkłach białych i czerwonych, podzielonych według przekątni.

Znak Nr 8.

Oznaczenie obszaru wód, zamkniętego dla żeglugi i spławu ze względu na ochronę rybactwa, postój łodzi sportowych, kwarantanny i innych względów: żółte bakeny.

Znak Nr 9.

Oznaczenie otworu mostowego, przeznaczonego do przejścia statków, łodzi i tratew: romboidalna tarcza biała z czerwonym środkiem umieszczona nad otworem mostu, w nocy w miarę potrzeby: zielone światło. Znaku nie umieszcza się na mostach o jednym otworze.

Znak Nr 10.

Oznaczenie otworu mostowego, przeznaczonego wyłącznie do przejścia tratew: okrągła tarcza biała z czerwonym środkiem umieszczona nad otworem mostu. Znaku nie umieszcza się na mostach o jednym otworze.

Znak Nr 11.

Oznaczenie ruchomych przęseł mostu, pod którymi przejście statków i łodzi jest możliwe dopiero po podniesieniu lub otwarciu przęsła: prostokątna tarcza czerwona, umieszczona nad otworem mostu. Znaku nie umieszcza się na mostach o jednym otworze.

Znak Nr 12.

Oznaczenie ruchomych przęseł mostu, pod którymi przejście statków i łodzi jest możliwe dopiero po podniesieniu lub otwarciu przęsła: prostokątna tarcza czerwona, umieszczona nad środkową częścią przęsła w nocy: czerwone światło.

Jeżeli ruchome przęsła mostu podnosi się lub otwiera tylko przy wysokich stanach wód w normalnych zaś warunkach możliwe jest przejście pod nimi statków i łodzi bez potrzeby podnoszenia lub otwierania przęsła mostu oznacza się przy wysokich stanach wód znakiem Nr 11 poza tym znakiem Nr 9.

Znak Nr 15.

Oznaczenie miejsca, w którym szlak żeglowny wychodzi z jeziora albo z bocznego odgałęzienia drogi wodnej: umieszcza się na odpowiednio wysokim słupie lub maszcie romboidalną tarczą białą albo czarną, zależnie od okolicznego tła.

Sygnał Nr 17.

Jeden krótki dźwięk oznacza chęć minięcia się na prawo z idącymi naprzeciw statkami, łodziami lub tratwami lub zgodę na takie minięcie się.

Sygnał Nr 18.

Dwa krótkie dźwięki oznaczają chęć minięcia się na lewo z idącym naprzeciw statkami, łodziami lub tratwami lub zgodę na takie minięcie się.

Sygnał Nr 19.

Trzy krótkie dźwięki oznaczają, że dający taki sygnał statek lub łódź nie może mijać się i zatrzymuje swoją maszynę lub nadaje jej ruch wsteczny, taki sam sygnał oznacza również zatrzymanie pociągu holowniczego.

Sygnał Nr 20.

Pięć lub więcej krótkich dźwięków oznacza niemożność zatrzymania maszyny lub nadania jej ruchu wstecznego, taki sam sygnał oznacza również, że statek lub łódź nie może dać się wyprzedzić bez narażenia się na niebezpieczeństwo.

Sygnał Nr 21.

Jeden przeciągły dźwięk oznacza „baczność" (przy zbliżaniu się do miejsc uciążliwych dla żeglugi, wąskich lub płytkich oraz do przewozów jak również podczas mgły, śnieżycy itp.)

Sygnał Nr 22.

Jeden przeciągły i jeden krótki dźwięk oznaczają propozycje wyprzedzenia po stronie prawej i w kierunku jazdy lub zgody na takie wyprzedzenie.

Sygnał Nr 23.

Jeden przeciągły i dwa krótkie dźwięki oznaczają propozycje wyprzedzania po stronie lewej w kierunku jazdy lub zgody na takie wyprzedzenie.

Sygnał Nr 24.

Przeciągłe i krótkie dźwięki, dawane na przemian, oznaczają wzywanie pomocy.

Sygnał Nr 28.

Oznaczenie statków i łodzi z własnym napędem mechanicznym idących pojedynczo w nocy: jasne białe światło na dziobie i na rufie, czerwone światło z lewej strony, zielone światło z prawej strony umieszczone w przedniej części statku na około 1/3 jego długości, licząc od dziobu, u bocznokołowców kolorowe światła umieszcza się na przedniej części osłony kół.

Sygnał Nr 30.

Oznaczenie statków i łodzi bez własnego napędu mechanicznego o nośności ponad 50 ton idących pojedynczo i nie holowanych w nocy: matowe białe światło na rufie, czerwone światło z lewej, zielone z prawej strony.

Sygnał Nr 31.

Oznaczenie statku i łodzi bez własnego napędu mechanicznego o nośności do 50 ton włącznie, idących pojedynczo i nie holowanych lub holowanych z brzegu w nocy: jasne białe światło na dziobie i matowe białe światło na rufie.

Sygnał Nr 39.

Oznaczenie statków i łodzi, załadowanych materiałami łatwo zapalającymi się, samozapalnymi lub wybuchowymi: flaga niebieska, umieszczona na wysokości co najmniej 3 m ponad poziom wody, w nocy w taki sposób umieszczone światło niebieskie.

Sygnał Nr 40.

Oznaczenie statków, łodzi i tratew, będących w niebezpieczeństwie i potrzebujących pomocy: flaga zielona, w nocy: dwa zielone światła umieszczone jedno nad drugim w odległości 1 m.

Przepisy porządkowo-portowe dla polskich portów handlowych.

Gdynia

ROZPORZĄDZENIE

porządkowe Dyrektora Urzędu Morskiego

z dnia 29 maja 1933 r.

o przepisach policyjno-portowych dla portu handlowego w Gdyni.

(Pom. Dz. Woj. Nr. 16, poz. 167 oraz Gd. Dz. Woj. Nr 6, poz. 67)

PRZEPISY POLICYJNE

Na podstawie art. 1, 4, 6, 12 i 16 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o organizacji i zakresie działania władz Marynarki Handlowej (Dz. U. R. P. Nr 38, poz. 366) zarządzam co następuje:

I. Postanowienia ogólne.

Granice terytorialne.

§ 1.

Rozporządzenie niniejsze obowiązuje na obszarze portu handlowego i jego redy. Wymieniony obszar stanowi teren zamknięty granicą, która biegnie od pkt. „A", leżącego o 350 m na południe od egzystującego pomostu Żeglugi Polskiej przy brzegu morza, na północ wzdłuż wschodniej krawędzi deptaka miejskiego i kwietnika od ul. Derdowskiego, następnie zwracając się cokolwiek na zachód idzie wzdłuż linii regulacyjnej ul. Waszyngtona do ul. Św. Piotra, następnie linią regulacyjną ul. Św. Piotra od strony północnej na zachód do przecięcia z ulicą Portową, dalej po północnej granicy gruntów Emilii Dojewskiej do północnej granicy terenów kolejowej wyładowni miejskiej, dalej granicą wyładowni miejskiej do zetknięcia z drogą okrężną Gdynia—Oksywie, potem wschodnią granicą linii regulacyjnej drogi okrężnej do odcinka tej drogi, prowadzącego do północnej części portu oraz południową granicę linii regulacyjnej tego odcinka do granicy terenów północnej części portu, dalej granicą północnej części portu na południe od przecięcia z osią Kanału Portowego, potem osią kanału do środka portowego koła obrotowego, następnie po linii prostej od środka koła obrotowego do głowicy północnej głównego wejścia do awanportu, a stąd 2 kilometry na wschód od pławy świetlnej i buczącej, dalej na południe do przecięcia na terenie wodnym z linią, idącą na wschód do punktu wyjścia A i następnie po tej linii na zachód do punktu wyjścia A.

Przebieg granicy przedstawiony jest graficznie w załączniku. W razie powiększenia obszaru portu handlowego, moc obowiązująca niniejszego rozporządzenia rozciągnie się automatycznie na obszar powiększony.

Władza porządkowa w porcie.

§ 2.

Na obszarze wymienionym w § 1 władzą porządkową portu i żeglugową jest Kapitanat Portu, na czele którego stoi kapitan portu. Organami jego są: Inspektor nabrzeży i oficerowie portowi oraz piloci, bosmani i strażnicy portowi. Bosmani i strażnicy portowi w służbie noszą na mundurze po lewej stronie piersi odznakę w postaci owalnej tabliczki mosiężnej z godłem państwowym i napisem „Straż portowa".

Wykonanie zarządzeń porządkowych.

§ 3.

Wszelkie zarządzenia porządkowe Kapitanatu Portu podlegają niezwłocznemu i ścisłemu przestrzeganiu i wykonaniu. Przy wykonywaniu czynności urzędowych funkcjonariusze Kapitanatu Portu są uprawnieni każdego czasu do wstępu na statki, place, do magazynów i wszelkiego innego rodzaju urządzeń portowych.

Zarządzenie porządkowe Kapitanatu Portu nie wykonane niezwłocznie lub w zakreślonym czasie, bez ujmy karalności czynu (§ 91) i dalszych skutków prawnych ulega wykonaniu za pomocą odpowiednich środków przymusowych w trybie rozporządzenia Prezydenta R. P. z dnia 22 marca 1928 r. o postępowaniu przymusowym w administracji (Dz. U. R. P. Nr 36, poz. 342).

Zażalenie na postępowanie organów wykonawczych: odwołanie od orzeczenia i zarządzenia Kapitanatu Portu.

§ 4.

Zażalenie na postępowanie organów wykonawczych Kapitanatu Portu można wnieść do tejże władzy. Od orzeczenia i zarządzenia Kapitanatu Portu służy odwołanie do Urzędu Morskiego w trybie rozp. Prezydenta R. P. z dnia 22 marca 1928 r. o postępowaniu administracyjnym (Dz. U. R. P. Nr 36, poz. 341). Odwołanie należy wnieść za pośrednictwem Kapitanatu Portu.

Wniesienie odwołania od zarządzenia porządkowego Kapitanatu Portu nie wstrzymuje jego wykonania.

Odpowiedzialność kapitanów statku za przekroczenie przeciw rozporządzeniu.

§ 5.

Kapitan względnie kierownik statku obowiązany jest czuwać, by załoga, pasażerowie i inne osoby zatrudnione pomocniczo na statku nie dopuszczały się przekroczeń przeciw niniejszemu rozporządzeniu.

W razie nieprzestrzegania obowiązujących przepisów, niezastosowania do poszczególnych zarządzeń lub ich przekroczenia na statku przez załogę lub osoby zatrudnione pomocniczo na statku, karę ponosi kapitan statku, jeżeli przed odejściem statku winny nie został wyśledzony. Ilekroć rozporządzenie niniejsze mówi o zakazach i nakazach, nałożonych na statek, odpowiedzialnym za przestrzeganie przepisów porządkowych jest kapitan względnie kierownik statku, a w jego braku właściciel statku.

§ 6.

Postanowieniom niniejszego rozporządzenia podlegają wszelkie statki, tudzież urządzenia pływające do nich przyrównane, oraz osoby przebywające w obrębie portu handlowego i jego redy.

II. Na redzie.

Podnoszenie bandery narodowej, zakotwiczenie i sygnały.

§ 7.

Statek przebywający na redzie oraz wchodzący lub wychodzący z portu podnosi swą banderę narodową bez względu na porę dnia.

Statek, stojący na kotwicy na redzie, nie może stać w kanale wejściowym i rzuca kotwicę zawsze w kierunku na południe od północnego wejścia.

Rzucona na redzie kotwica ma być zaopatrzona w bojkę. Bandera narodowa może być opuszczona po zacumowaniu statku w porcie.

Statek, który zarzucił kotwicę, podnosi w porze dziennej czarną kulę w miejscu przepisanym dla latarni kotwicznej.

Statki z materiałem wybuchowym lub łatwopalnym.

§ 8.

Statek z ładunkiem materiału wybuchowego lub łatwopalnego trzyma na przednim maszcie przez cały czas swego postoju na redzie lub w porcie do czasu ukończenia wyładunku tych materiałów flagę „B" według księgi międzynarodowej sygnałów morskich, w nocy natomiast na jej miejscu światło czerwone

Statki takie obowiązane są przestrzegać przepisy specjalne dotyczące manipulacji materiałami wybuchowymi, zawarte w niniejszym rozporządzeniu (§§ 63—68).

Sygnał statku zwolnionego od pilotażu.

§ 9.

Statki, zwolnione od obowiązku przyjmowania pilota według przepisu § 22 pkt. 4 niniejszego rozporządzenia, podnoszą na przednim maszcie flagę „U" według

księgi międzynarodowych sygnałów morskich, w nocy natomiast na jej miejscu dwa światła białe, jedno nad drugim w odległości 185 cm dookoła widzialne.

Sygnał podczas sprawdzania przyrządów nawigacyjnych.

§ 10.

Statek wykonywujący na redzie zwroty w celu sprawdzania kompasu, podnosi na przednim maszcie flagę „K" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich. Flaga ta może być użyta również jako sygnał podczas sprawdzania radiogoniometru i hydrofonu lub tp. przyrządów nawigacyjnych.

III. Kwarantanna.

Sygnał kwarantannowy.

§ 11.

Statek, podlegający rewizji sanitarnej według międzynarodowych przepisów sanitarnych, obowiązany jest przy zbliżeniu się do portu na odległość widzenia podnosić flagę „Q" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich, a w nocy zamiast niej światło białe. Po wypełnieniu kwestionariusza, wręczonego przez kontrolera sanitarnego wzgl. przez pilota, otrzymuje statek natychmiast wolność ruchu, o ile nie przychodzi z portu uznanego za zakażony dżumą, cholerą, ospą lub żółtą febrą wzgl. o ile na statku nie ma chorych na jedną z powyższych chorób.

Sygnał zarazy. Kwarantanna.

§ 12.

Jeżeli statek pochodzi z portu uznanego za zakażony powyższymi chorobami (§ 11), lub jeśli na statku znajdują się chorzy, dotknięci tymi chorobami lub innymi nagminnymi, statek podnosi w dzień flagę „L", w nocy zaś światło białe i obowiązany jest poddać się inspekcji lekarskiej.

Do chwili odbycia inspekcji względnie zarządzenia, wydanego przez lekarza portowego, wszelka styczność z lądem jak również wszelka zmiana miejsca postoju, wyznaczonego przez Kapitanat Portu, jest wzbroniona.

W zależności od wyniku inspekcji lekarskiej statek uzyskuje wolność ruchu dopiero po wypełnieniu wymaganych w poszczególnych wypadkach przez przepisy sanitarne warunków lub też zostaje uznany za zakażony i poddany kwarantannie w myśl międzynarodowych przepisów sanitarnych.

Zeznanie o stanie zdrowotnym na statku.

§ 13.

Kapitan, lekarz i załoga przybywającego statku obowiązani są udzielić pilotowi wzgl. kontrolerowi sanitarnemu lub lekarzowi portowemu ścisłych odpowiedzi i wyjaśnień na wszelkie zapytania dotyczące stanu sanitarnego statku, w szczególności podać wszelkie podczas podróży zaszłe wypadki śmierci i zachorowań.

Świadectwa sanitarne i odszczurzenia.

§ 14.

Na żądanie kapitan statku winien okazać przy wejściu kontrolerowi sanitarnemu względnie pilotowi świadectwo sanitarne z ostatniego portu wyjazdu oraz świadectwo odszczurzenia.

Jeżeli świadectwo odszczurzenia straciło już swoją ważność, lub jeśli statek wykazuje nadmierne zaszczurzenie, musi się on poddać odszczurzeniu, o ile takowe zarządzi lekarz portowy. Odszczurzenie odbywać się musi pod kontrolą lekarza portowego przez personel fachowy w miejscu specjalnie do tego celu w porcie wyznaczonym.

Uchylenia od kwarantanny.

§ 15.

Statek, który nie podda się przepisom zawartym w § 12, do portu wejść nie może, wolno mu jednakże po zadośćuczynieniu wymaganiom konwencji sanitarnej wyładować pasażerów i towary na redzie, które podlegają wówczas postępowaniu sanitarnemu w myśl przepisów.

IV. Przepisy sanitarne.

Inspekcja sanitarna na statku.

§ 16.

Wszystkie statki handlowe, przebywające w porcie, podlegają sanitarnym inspekcjom i kontroli, wykonywanym przez lekarza portowego.

Zgłaszanie chorób zaszłych na statkach.

§ 17.

O wszystkich chorobach, które zachodzą na statku podczas jego pobytu w porcie, kapitan statku obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić Kapitanat Portu, który doniesienie przekazuje bez zwłoki lekarzowi portowemu.

Kapitan, lekarz i załoga mają obowiązek udzielać lekarzowi portowemu ścisłych odpowiedzi i wyjaśnień zgodnych z prawdą na wszelkie zapytania dotyczące stanu sanitarnego statku.

Osobom spośród załogi, które zachorowały na choroby zakaźne, wolno statek opuścić po przeprowadzeniu przez lekarza portowego badania i za tegoż zezwoleniem.

Izolacja, dezynfekcja.

§ 18.

Lekarz portowy jest uprawniony zarządzić na statku wszelkiego rodzaju izolacje, dezynfekcje, szczepienie a nawet wyokrętowanie lub inne zabiegi.

Marynarze, chorzy na choroby weneryczne, mogą poddać się bezpłatnemu leczeniu u lekarza portowego.

Odszczurzenie.

§ 19.

Każdy statek, stojący na cumach, obowiązany jest na żądanie władz portowych nałożyć na cumy tarcze ochronne przeciw szczurom.

Deratyzacja terenów portowych odbywa się w miarę potrzeby, nie mniej jednak, jak dwa razy w ciągu roku, przez osoby lub instytucje upoważnione przez Urząd Morski.

Deratyzacja jest przymusowa i odbywa się na koszt osób lub przedsiębiorstw mających swoje własne lub najęte pomieszczenia, proporcjonalnie do ilości metrów kwadratowych zajętej przestrzeni.

§ 20.

Wzbronione jest używanie surowej wody z kanału do oczyszczenia naczyń do gotowania, jedzenia i picia.

V. Pilotaż.

Obowiązek przyjmowania pilota.

§ 21.

Statki ponad 500 ton rej. brutto, wchodzące lub wychodzące z portu jak również zmieniające miejsce postoju wewnątrz portu, obowiązane są przyjąć i korzystać z usług pilota portowego, ustanowionego przez Państwo. Wykonanie czynności pilota przez osoby inne jest wzbronione.

Zwolnienie od pilotażu.

§ 22.

Od obowiązku przyjmowania pilota portowego zwolnione są:

1. wszystkie okręty wojenne,
2. wszystkie statki rządowe polskie, o ile nie służą równocześnie do celów zarobkowych,
3. statki szkolne zagraniczne, o ile nie służą równocześnie do celów zarobkowych, oraz jachty krajowe i zagraniczne, jeżeli wykażą się przynależnością do uznanego jachtklubu,
4. statki, których kapitanowie złożyli w Kapitanacie Portu w Gdyni ustanowiony egzamin pilotowy,

5. statki polskie regularnych linii przybrzeżnych kursujące pomiędzy portami polskimi, statki rybackie polskie wykonujące rybołówstwo przybrzeżne oraz holowniki i lichtugi, kursujące między portami polskimi,
6. statki, które otrzymują jednorazowe zezwolenie Kapitanatu Portu na wejście lub wyjście z portu ewtl. na zmianę miejsca postoju w porcie bez pilota.
7. statki zmieniające miejsce postoju w obrębie redy.

Wezwanie pilota.

§ 23.

Pilota dla wprowadzenia statku do portu wysyła Kapitanat Portu już to na żądanie ze statku (za pomocą sygnału pilotowego) już to na zamówienie maklera.

Pilota dla wyprowadzenia statku z portu lub do zmiany miejsca postoju w porcie wysyła Kapitanat na ustne albo telefoniczne zawezwanie statku lub maklera.

Zamówienie pilota wraz z dokładnym podaniem godziny, na którą pilot jest potrzebny, należy uskutecznić co najmniej 2 godziny przed podanym czasem jego stawienia się na statku.

Obowiązek informowania pilota.

§ 24.

Przed wejściem do portu, kapitan statku obowiązany jest podać pilotowi wszelkie dane o pojemności statku, jego rozmiarach, zanurzeniu faktycznym, o rodzaju ładunku, ilości załogi i pasażerów oraz o ich stanie zdrowia itp. Jeżeli okaże się, że na statku znajdują się chorzy lub załadowane są materiały wybuchowe, kapitan statku musi postąpić według zarządzeń pilota.

Odpowiedzialność pilota.

§ 25.

Pilot służy kapitanowi statku radą, doświadczeniem i znajomością wód portowych. Odpowiedzialnym za kierownictwo statku pozostaje zawsze kapitan statku pilotowanego. Na żądanie kapitana statku pilot może wydawać bezpośrednio rozkazy manewrowe, jednak pod warunkiem, że kapitan względnie jego zastępca będzie przy tym obecny, aby mógł — o ile to uzna za potrzebne — zmienić rozkaz pilota.

Zaświadczenie pilotowe.

§ 26.

Po ukończeniu czynności swej pilot przedkłada kapitanowi do podpisania pilotowe zaświadczenie ustalonego wzoru celem wypełnienia i podpisania przez kapitana.

Nakłanianie pilota do przyjmowania w związku z jego urzędowaniem dla siebie lub osoby innej korzyści majątkowej lub osobistej podlega karze w myśl § 293 kodeksu karnego.

VI. Obowiązek posługiwania się holownikami.

Obowiązek ogólny wg zanurzenia i tonażu statków.

§ 27.

Statek o faktycznym zanurzeniu większym niż 5,95 m (9 i pół stopy) lub o pojemności większej aniżeli 2 000 ton rej. brutto, obowiązany jest posługiwać się pomocą co najmniej 1 holownika od chwili przejścia przez wejście portowe aż do przycumowania do nabrzeża względnie od chwili rzucenia cum do wyjścia z portu bez względu na warunki manewrowania.

Obowiązek szczególny według warunków ruchu.

§ 28.

Również w wypadkach, gdy manewrowanie statku o zanurzeniu względnie pojemności mniejszej, niż określonej w § 27, bez pomocy holownika naraża na niebezpieczeństwo którąkolwiek z jednostek pływających, nabrzeże lub inne urządzenia portowe, wstrzymuje lub utrudnia ruch lub manewry innych statków, czy też zbytnio się przybliża, kapitan statku jest obowiązany na wezwanie pilota użyć pomocy holowniczej według wskazań pilota.

Obowiązek szczególny według miejsca.

§ 29.

Statek kierowany do Basenu Południowego, przy którego wyjściu istnieją chwilowe trudności manewrowania, obowiązany jest posługiwać się pomocą holowniczą o ile pilot tego żąda.

Obowiązek szczególny według siły wiatru.

§ 30.

Przy niesprzyjających wiatrach o sile 4 (według skali Beauforta) i więcej, statek o mniejszym zanurzeniu i mniejszym tonażu, niż określono w § 27, obowiązany jest posługiwać się pomocą holowniczą przy odbijaniu i przybijaniu do nabrzeży.

VII. Porządek ruchu statków.

Postanowienia ogólne.

§ 31.

Odnośnie ruchu statków na obszarze działania niniejszego rozporządzenia ma odpowiednie zastosowanie rozporządzenie z dnia 5 lutego 1906 r. o porządkach na drogach morskich (Dz. U. Rzeszy Niem. strona 120), o ile niniejsze rozporządzenie nie postanawia inaczej.

Poruszanie się na redzie.

§ 32.

Statki o pojemności powyżej 100 m^3 brutto, poruszające się na redzie wzdłuż linii falochronu, obowiązane są zachowywać ostrożność przy wchodzeniu do portu lub mijaniu wejść portowych i utrzymywać odległość od falochronu przynajmniej 500 m. Statki zaś o pojemności mniejszej — odległość 200 m.

Wszystkim statkom zakazane jest zbliżanie się na odległość mniejszą niż 100 m do syreny podwodnej, oznaczonej na wodzie bojką żółtą w czarne pasy i umieszczonej przy głównym wejściu portowym (150 m na SE od lewej latarni wejściowej) jak również przechodzenie między oznaczoną bojką i falochronem wschodnim.

Porządek mijania się.

§ 33.

Statek wchodzący do portu ustępuje z drogi statkowi wychodzącemu z portu.

Na obszarze portu statki w ruchu trzymają się prawej strony w kierunku ruchu a zbliżając się kursami przeciwnymi mijają się lewą burtą, jeżeli nie ma przeszkód oczywistych.

Statek wchodzący lub wychodzący bez pilota winien podchodzić do wejść portowych i przechodzić takowe wzdłuż osi kanału wejściowego o ile na przeszkodzie nie stoją powody siły wyższej lub możliwość awarii.

Pierwszeństwo drogi.

§ 34.

Przepisy ogólne o wymijaniu się statków nie obowiązują statku, który podnosi na topie masztu przedniego „sygnał pierwszeństwa drogi". Sygnał ten stanowią w dzień czarny walec, w nocy dwa światła białe, wywieszone w linii pionowej w odległości 185 cm jedno pod drugim, widzialne wokoło.

Statki bez sygnału wymienionego, obowiązane są ustępować z drogi statkom, które ten sygnał podniosły.

Do podnoszenia sygnału wymienionego upoważnione są:

a) statki pasażerskie i towarowe, prowadzone przez pilotów portowych,

b) pilotowane pociągi holownicze i holowane jednostki bez własnego napędu, jak pontony, dźwigi pływające, dragi, elewatory itd.

Statki i jednostki wymienione pod b), obowiązane są ustępować z drogi statkom pod a), o ile nie ma przeszkód oczywistych.

Dwa statki równorzędne z sygnałem pierwszeństwa drogi wymijają się na zasadach ogólnych.

§ 35.

O ile statek pilotowy lub portowy podniósł flagę „Z" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich, kapitan statku, do którego skierowuje się statek pilotowy lub portowy, winien szybkość zmniejszyć wzgl. statek zatrzymać, by władzy portowej dać możność podejścia do burty dla uzyskania informacji lub wydania statkowi zarządzeń. W nocy zamiast flagi „Z" pokazywane będą światła czerwone w linii pionowej w odległości 185 cm, jedno pod drugim widzialne dokoła.

Wyprzedzanie.

§ 36.

W wejściach portowych, kanale portowym i wewnątrz portu wyprzedzanie się statków jest wzbronione.

Holowanie.

§ 37.

Holowana w porcie jednostka winna być prowadzona na krótkim holu, a gdy steru nie posiada, winna być umocowana przy boku statku holującego, o ile nie zachodzi konieczność innego sposobu umocowania. Każda jednostka holowana musi mieć na pokładzie swym obeznanego z jej prowadzeniem kierownika, który na jednostce zaopatrzonej w ster przebywać musi na rufie zaś na jednostce bez steru na jej przodzie, o ile jego obecność w innych miejscach nie jest nieodzownie potrzebna.

Holowanie więcej aniżeli jednej jednostki dopuszczalne jest wyłącznie za zezwoleniem Kapitanatu Portu. Przyczepianie się statków do pociągu holowniczego jest wzbronione.

Wzbronione jest porzucenie przez statek holujący jednostki holowanej przed zacumowaniem jej bezpiecznie we właściwym miejscu.

W razie awarii lub pęknięcia liny grupa holownicza (tj. statek holujący i jednostka holowana) winna jak najrychlej ustąpić z drogi uczęszczanej.

Szybkość statków w porcie.

§ 38.

Szybkość statku żeglugi przybrzeżnej i holowników nie może przekraczać: na redzie 7 mil, na obszarze awanportu 5 mil morskich, w obrębie basenów portowych i kanału wejściowego do portu wewnętrznego — 4 mil morskich na godzinę.

Statki większe muszą iść zupełnie małą szybkością w nocy, jak również podczas zmniejszonej widzialności szybkości wskazane powyżej należy jeszcze odpowiednio zmniejszyć.

Podczas mijania statków otwartych (bezpokładowych) i głęboko obładowanych należy szybkość zmniejszyć lub w ogóle maszynę zatrzymać, by statków tych nie zalać falami.

Dragi pracujące, dźwigi i kutry pływające przy pracy itp. należy mijać ruchem zupełnie wolnym, ponadto łodzie nurkowe na pozycji należy mijać z zatrzymaną maszyną.

Rzucanie kotwicy w porcie.

§ 39.

Rzucanie kotwicy w obrębie portu dozwolone jest tylko z polecenia pilota lub za zezwoleniem Kapitanatu Portu, poza tym tylko w wypadku bezpośredniego niebezpieczeństwa.

Rzucone kotwice muszą być zaopatrzone w bojki. Rzucanie kotwic admiralicyjnych w porcie jest w każdym wypadku wzbronione, dragi muszą posługiwać się kotwicami jednoramiennymi, a w razie użycia innych kotwic obowiązane są oznaczyć ich miejsce bojkami.

Zakaz włóczenia kotwicy.

§ 40.

Włóczenie kotwicy po dnie poprzez wejście portowe oraz miejsca wyłączone jest surowo wzbronione, szczególnie w pobliżu miejsca przebiegu kabli, które oznaczone jest znakami ostrzegawczymi oraz napisem „Kabel".

Obroty statków.

§ 41.

Gdy statek, wykonujący obrót w basenie lub kanale, przy oparciu się o nabrzeże znajdzie się w położeniu, przy którym przejście innych statków koło niego jest niebezpieczne lub utrudnione, to statki zatrzymują się i czekają, dopóki nie będzie bezpieczne minięcie statku obracającego się.

Poruszanie śruby okrętowej przy nabrzeżu.

§ 42.

Poruszanie śrub (śruby) okrętowych podczas postoju statku przy nabrzeżu jest dozwolone jedynie dla próby maszyn i odbicia statku od nabrzeża pod warunkiem jednak, że ilość obrotów śrub (śruby) nie będzie większa, niż przy małej szybkości statku.

Na statkach 2-śrubowych winien być umieszczony napis ostrzegawczy po obu stronach na widocznym miejscu rufy.

Podczas próby maszyn (maszyny) na rufie statku winien znajdować się jeden z oficerów pokładowych statku, który byłby odpowiedzialny za bezpieczeństwo wszystkich obiektów, mogących się znajdować w pobliżu śrub (śruby) podczas ich obracania.

Przed wprowadzeniem w ruch oraz podczas ruchu śruby należy o niebezpieczeństwie uprzedzać statki lub łodzie znajdujące się w bezpośredniej bliskości, a w razie niebezpiecznego ich zbliżenia się śruby niezwłocznie wstrzymać.

Próba maszyn (maszyny) winna się odbywać w ten sposób, że kierunek obrotu śruby jest zmieniony tak często, żeby cumy statku oraz pachołki na nabrzeżu nie podlegały zbyt wielkiemu natężeniu.

VIII. Sygnały.

Sygnały akustyczne.

§ 43.

Statki z własnym napędem w ruchu podają sygnały gwizdkiem lub syreną w wypadkach następujących:

a) przy zbliżaniu się do wejść portowych oraz przy wejściu do basenów wewnętrznych,
b) w wypadkach spotkania się z innymi statkami w ruchu,
c) podczas mgły, śnieżycy lub ulewy zgodnie z postanowieniami § 31 niniejszego rozporządzenia.

W innych wypadkach, prócz wymienionych powyżej, podawanie sygnałów należy ograniczać do potrzeby niezbędnej.

Sygnały optyczne.

§ 44.

Statki posługujące się pomocą holowniczą trzymają światło przepisane w § 31 dla statków w ruchu.

Jednostki pływające wszelkiego rodzaju nie obowiązane do pokrywania świateł pozycyjnych podczas ruchu utrzymują światło białe, a pod nim czerwone, stałe, widoczne wokoło i umieszczone na szczycie masztu w odległości 185 cm jedno pod drugim.

Podczas postoju przy nabrzeżach w porze nocnej utrzymują światło stałe białe na rufie oraz takie światło na środku burty od strony wody na wysokości górnego pokładu.

Z kilku razem stojących statków światło na burcie pokazuje statek zewnętrzny.

Sygnały radiotelegraficzne.

§ 45.

Prawo i sposób nadawania sygnałów radiotelegraficznych lub radiotelefonicznych przez obce okręty wojenne, obce statki powietrzne wojenne oraz wszelkie statki handlowe i inne, tudzież statki powietrzne znajdujące się w porcie handlowym, unormowane jest rozporządzeniem Ministrów Poczt i Telegrafów, Spraw Wojsko-

wych, Przemysłu i Handlu oraz Komunikacji z dnia 8 października 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr. 87, poz. 682).

W szczególności wszelkie statki zarówno handlowe jak i inne (z wyjątkiem obcych okrętów wojennych i obcych statków powietrznych wojennych) mają prawo nadawać tylko w wypadkach wyjątkowych, gdy statek nie ma innego sposobu komunikacji z lądem i to za zgodą najbliższej stacji pobrzeżnej.

Odbiór nadawań radiowych jest dozwolony z warunkiem niewywołania tym zakłóceń w istniejących komunikacjach radiowych.

Sygnały dla drag i nurków.

§ 46.

Dragi, pracujące w porcie pokazują po stronie wolnej dla ruchu sygnały następujące:

w dzień: 2 stożki czerwone,

w nocy: pionowo pod sobą umieszczone światła, z których górne i dolne są czerwone, środkowe białe.

Statki nurków pokazują sygnał następujący:

w dzień: flagę czerwoną na widocznym miejscu,

w nocy: światło czerwone nad białym, na widocznym miejscu, widzialne wokoło.

IX. Porządek postoju w porcie.

Zgłoszenia przybycia i wyjścia statków.

§ 47.

Kapitan statku lub jego upoważniony zastępca (makler) obowiązani są zgłosić bez zwłoki w Kapitanacie Portu przybycie statku i przedłożyć jednocześnie certyfikat okrętowy i świadectwo pomiarowe, spis załogi, manifest ratunkowy (odpis oraz lista pasażerów z zaznaczeniem ich przynależności państwowej).

W dniu wyjścia statku kapitan wzgl. kierownik statku obowiązany jest wywiesić na przednim maszcie flagę „P" według Księgi Międzynarodowych Sygnałów Morskich, a poza tym złożyć w Kapitanacie Portu zgłoszenie wyjazdu, zaświadczenie o uiszczeniu opłat portowych, zaświadczenie o zadośćuczynieniu przepisom celnym (dowód odprawy), odpis manifestu towarów zabranych z portu oraz listę pasażerów przyjętych w porcie na statek, co stanowi warunek uzyskania zezwolenia na wyjście z portu.

Powyżej wymienione zgłoszenia składa według ustalonego wzoru i podpisuje kapitan statku lub jego upoważniony zastępca, odpowiedzialni za prawdziwość swoich zeznań.

Polskie statki handlowe morskie obowiązane są poza tym na początku każdego roku kalendarzowego złożyć w Kapitanacie Portu świadectwo bezpieczeństwa oraz książki rewizji kotłów głównych i pomocniczych.

Pobyt w porcie i mieście portowym pasażerów cudzoziemców i cudzoziemskiej załogi statków unormowany jest rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 18 listopada 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr 76, poz. 575).

Zwolnienie od zgłoszenia.

§ 48.

Zwolnione są częściowo lub całkowicie od obowiązku zgłoszenia z § 47:

1. Wszystkie okręty wojenne.
2. Polskie statki żeglugi przybrzeżnej oraz polskie statki rybackie i holowniki, które uiściły roczną opłatę ryczałtową.
3. Statki, zatrudnione przy budowie i konserwacji portu i jego urządzeń, o ile nie wykonują innych czynności zarobkowych.
4. Jachty krajowe itp. statki sportowe, o ile nie udają się zagranicę lub stamtąd przybywają.

Wyznaczenie i zmiana miejsca postoju.

§ 49.

Wszelkim statkom zabronione jest przybijanie do nabrzeży, postój przy nich oraz zmiana miejsca postoju w porcie bez uzyskania uprzednio zezwolenia Kapita-

natu Portu. Miejsce postoju w porcie wyznacza Kapitanat Portu. Kapitanatowi Portu przysługuje prawo zarządzenia w razie potrzeby zmiany miejsca postoju wzgl. wyprowadzenia statku z portu na tegoż koszt. Gdy okaże się, że statek, któremu zarządzono zmianę postoju nie ma dostatecznej załogi do wykonania odnośnego manewru, Kapitanat Portu może wykonać manewr własnym zarządzeniem, wynajmując odpowiednią obsługę dodatkową i środki pomocnicze. Wszelkie koszty stąd powstałe obciążają statek.

Przed zajęciem miejsca postoju przy nabrzeżu, statek winien w zasadzie wykonać obrót tak, żeby dziób statku skierowany był ku wyjściu z portu lub basenu, jeżeli to nie utrudnia przeładunku lub też nie stoją na przeszkodzie względy inne.

Cumowanie.

§ 50.

Cumy okrętowe mogą być złożone tylko na słupy, polery lub pierścienie do tego przeznaczone. Statki powinny być przycumowane należycie, by w razie potrzeby cumy mogły być łatwo zrzucone z polerów.

Rozpinanie lin w poprzek basenu lub kanału portowego do przeciwległego wybrzeża może mieć miejsce tylko w razie nieodzownej potrzeby oraz za uprzednim zezwoleniem Kapitanatu Portu.

Rozpięte w ten sposób liny muszą być na żądanie czasowo opuszczone, a na noc usunięte zupełnie.

Kapitan, względnie kierownik statku, ponosi odpowiedzialność za należyte przycumowanie statku, za wytrzymałość zużytych cum oraz za dostateczne ich wzmocnienie przy wiatrach silnych.

O ile Kapitanat Portu zarządzi ustawienie jednego statku wzdłuż drugiego, to statek stojący przy nabrzeżu obowiązany jest zezwolić na należyte zamocowanie na nim cum statku dostawionego.

Zabezpieczenie statku w Basenie Węglowym.

§ 51.

Odchodzenie statków od nabrzeży przy pomocy boi ustawionych w Basenie Węglowym jest wzbronione. Korzystanie z boi dla zabezpieczenia statków, stojących przy Nabrzeżu Szwedzkim, jest dopuszczalne przy sile wiatru 5 (według skali Beaufort'a).

Korzystanie z usług przedsiębiorstw cumowniczych.

§ 52.

Przy cumowaniu się wzgl. odcumowywaniu się statki obowiązane są posługiwać się pomocą przedsiębiorstw cumowniczych. Przepis ten nie obowiązuje statków o pojemności poniżej 100 ton rej. brutto.

Połączenie między statkiem a lądem.

§ 53.

Wejście na statek, stojący przy nabrzeżu, musi być bezpieczne i umożliwione przez pomosty, schodnie osobowe, kładki itp. Przed zaprowadzeniem tych urządzeń ruch między statkiem a lądem jest wzbroniony.

Mosty, schodnie osobowe, kładki itp. muszą być dostatecznie mocne i szerokie, po jednej stronie co najmniej zaopatrzone w dostateczną poręcz lub linę i w porze nocnej wystarczająco oświetlone, a przy gołoledzi posypane piaskiem.

W wypadku ustawienia jednego statku wzdłuż drugiego, statek ustawiony przy nabrzeżu jest obowiązany dać wolne i bezpieczne przejście do statku drugiego i okazać pomoc przy zakładaniu odpowiednich dojść, o ile tego okaże się potrzeba.

Nadto statki muszą:

1. Przysłonić rury pary odlotowej, rury wylotowe pomp i ścieków tak, by nie poparzyć, zmoczyć albo pobrudzić osoby i rzeczy lub też zalać nabrzeża.
2. Podczas przerw w pracy przeładunkowej nałożyć pokrywy luk wzgl. przy otwartych lukach z zrębnicami niższymi niż 80 cm pozostawić ogrodzenie tej wysokości zabezpieczające dostatecznie.
3. Wprowadzić na wewnątrz burty, wzgl. usunąć żurawiki, łodzie ratunkowe oraz wszelkie inne przedmioty wystające poza burtę statku, u żaglowców poza tym przybrasować ostro reje i wciągnąć dziobak.
4. Złożyć na pokładzie kotwice admiralicyjne, bezpoprzeczkowe zaś wciągnąć całkowicie do kluz.

5. Usunąć na statku wszelkie przeszkody wolnego poruszania się dźwigu po nabrzeżu wzdłuż burty statku.

Każdy statek podczas postoju w porcie musi być pilnowany co najmniej przez jedną osobę załogi.

Przepis ten nie obowiązuje statków odstawionych lub w leżach zimowych; w takim przypadku właściciel statku obowiązany jest ustanowić pełnomocnika i stróża i podać ich imiennie Kapitanatowi Portu.

Dopuszczalna wielkość statków w Basenie Rybackim.

§ 54.

Do Basenu Rybackiego mogą być wprowadzone tylko statki z ładunkiem ryb i kutry o długości nieprzekraczającej 45 m. oraz łodzie rybackie, o ile Kapitanat Portu w poszczególnym wypadku nie zarządzi wyjątku.

Statki większe, lecz nie dłuższe ponad 60 m, będą wprowadzane do Basenu Rybackiego jedynie na wyraźne żądanie kapitana statku za złożeniem przez niego deklaracji na piśmie, że przyjmuje na siebie wszelką odpowiedzialność za mogące wyniknąć awarie i szkody.

Porządek postoju w Basenie Rybackim.

§ 55.

Kutry rybackie, przychodzące do Basenu Rybackiego na postój stały, ustawiają się według kolejności przybycia od strony południowej, w odległości 10 m od nabrzeża kaszubskiego przy ostrodze wschodniej i przy nabrzeżu rybnym, aż do obniżonej ściany tego nabrzeża, którą się przeznacza dla małych łodzi otwartych. Do przymocowania statków służą pierścienie i inne na ten cel przewidziane środki.

Nabrzeże Kaszubskie przeznacza się dla statków, których ładunek ryb przeznaczony jest dla Chłodni Rybnej i przedsiębiorstwa „Monopol". Po wyładowaniu statek odchodzi niezwłocznie od Nabrzeża Kaszubskiego i zajmuje miejsce na zasadach ogólnych (ust. 1).

Dla wyładowania lub naładowania towarów ze statków na furmanki i samochody lub odwrotnie przeznaczone jest nabrzeże zachodnie przy zbiegu ul. Śledziowej i Św. Piotra.

Wzbronione jest uprawianie na nabrzeżach handlu rybami i wyrzucanie zdechłych ryb itp. odpadków do wody lub na nabrzeże.

X. Przeładunek i składowanie towarów.

§ 56.

Kapitanat Portu ma prawo kontroli nad sposobem załadowania statku zarówno co do ilości i umocowania ładunku pokładowego jak i maksymalnej ilości ładunku w ogóle. Wzbronione jest ładować statek powyżej ustalonych granic.

Kapitanat Portu może zarządzić niewypuszczenie z portu statku przeładowanego oraz statku z nienormalnym przechyłem do czasu jego częściowego odwołania względnie wyrównania.

Przeładunek.

§ 57.

Przeładunek wolno uskuteczniać tylko przy pomocy dźwigów, pomostów i innych odpowiednich i bezpiecznych urządzeń przeładunkowych. O ile są wadliwe, winny być poprawione lub usunięte na zarządzenie Kapitanatu Portu. Kapitan statku na żądanie obowiązany jest okazać posiadane certyfikaty na ruchomy sprzęt przeładunkowy statku (windy, strzały ładunkowe itp.).

Wszelkie przetaczanie ładunków przez krawężniki nabrzeża i po torach jest wzbronione.

Podczas przeładunku materiału sypkiego, kawałkowego jak: piasek balastowy, żużel, kamienie, złom żelazny, ruda, popiół, węgiel, ryż, zboże, tomasyna itp. powinno być rozpięte między nabrzeżem i statkiem płótno brezentowe lub zastosowany inny środek zapobiegawczy przesypywaniu się materiałów do wody.

Podczas przeładunku złomu należy stale usuwać z torów kolejowych odpadki żelastwa.

AKADEMIA SZTABU GENERALNEGO BIBLIOTEKA ASG

Składanie.

§ 58.

Składanie towarów na nabrzeżach i placach bez zezwolenia Urzędu Morskiego (Zarządu nabrzeży) jest wzbronione; w razie zezwolenia przestrzegać należy zarządzenia co do sposobu składania.

Towary wszelkiego rodzaju podczas załadowania lub wyładowania w razie zaistnienia koniecznej potrzeby mogą być za zezwoleniem Urzędu Morskiego (Zarządu nabrzeży) złożone chwilowo na placach wolnych od towarów kolejowych i nie dłużej, jak tego wymaga konieczność. Towary winny być natychmiast usunięte, skoro tego zażąda Urząd Morski (Zarząd nabrzeży) lub też umieszczone tak, by przez to nie był utrudniony ruch.

Składanie siana, słomy w stanie luźnym w ogóle jest niedopuszczalne.

Składanie podczas przeładunku wszelkiego rodzaju towarów z oparciem o ściany magazynów rządowych jest wzbronione.

Wożenie towarów na rampach rządowych dozwolone jest tylko na wózkach z obręczami gumowymi.

Uszkodzenie urządzeń portowych.

§ 59.

Urządzeń portowych używać należy w sposób oględny i zapobiegający ich uszkodzeniu.

O wszelkich szkodach, wyrządzonych przez statek lub jego załogę, kapitan względnie kierownik statku obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić Kapitanat Portu.

Statek, który uszkodził nabrzeże, kable, urządzenia portowe lub znaki morskie, obowiązany jest wyrządzoną szkodę naprawić lub przed wyjściem z portu złożyć w kasie Urzędu Morskiego żądane zabezpieczenie.

Sposób składowania.

§ 60.

Drzewo składowane na placach portowych należy układać w oddzielne stosy, w długość i szerokość, wynikające z rozmiarów danego materiału oraz na wysokość nie przewyższającą 4 m.

Odległość między sąsiednimi stosami w jednym rzędzie nie powinna być mniejsza niż 1 m a odległość między rzędami stosów nie mniejsza niż 4 m.

O ile rząd stosów przekracza długość 50 m, to powinna być pośrodku jego długości zastosowana większa przerwa, nie mniej 5 m.

Dozór.

§ 61.

Właściciele składów drzewa, nieprzeznaczonego dla użytku własnego mają obowiązek ustanowienia stałych, zaufania godnych, dozorców celem pilnowania składów dniem i nocą. Ustanowieni dozorcy muszą być podani imiennie Kapitanowi Portu. Dozorcy nieodpowiedni muszą być na żądanie Kapitanatu Portu bez zwłoki zastąpieni innymi odpowiednimi.

Obowiązek dozorców.

§ 62.

Ustanowieni dozorcy mają obowiązek stałego przebywania na oddanych im pod dozór placach drzewnych oraz bacznego ich pilnowania.

XI. Przepisy przeciwpożarowe.

Statki z ładunkiem wybuchowym lub łatwopalnym.

§ 63.

Statkowi z ładunkiem wybuchowym lub łatwopalnym wejście do portu dozwolone jest jedynie po uprzednim zezwoleniu Kapitanatu Portu oraz wyznaczeniu miejsca wyładowania.

Statki załadowane cieczą palną przed wejściem do portu wygasić muszą wszystkie paleniska na statku.

Statki z ładunkiem materiałów wybuchowym lub łatwopalnych ściśle przestrzegać muszą wszelkich zarządzeń Kapitanatu Portu, wydanych w związku z załadowaniem i wyładowaniem materiałów i podlegają stałemu dozorowi, wyznaczonemu przez Kapitanat Portu.

Przy zgłoszeniu należy podać rodzaj, ilość materiału oraz sposób ich opakowania, nie dotyczy to materiałów wybuchowych w mniejszej ilości, przeznaczonych dla celów sygnalizacyjnych lub posiadanie broni palnej.

Przepis powyższy ma zastosowanie również do statków z ładunkiem karbidu.

XII. Zabezpieczenie przeładunku materiałów wybuchowych i bawełny ze statku na ląd.

§ 64.

Przed przystąpieniem do przeładunku materiałów kominy statku przeładowującego, a także kominy statków innych, stojących w pobliżu, muszą być odpowiednio zabezpieczone. To samo obowiązuje przejeżdżające parowozy, których popielnik nadto musi być szczelnie zamknięty. Podczas przeładunku materiałów wybuchowych łatwopalnych, dalej wszelkiego rodzaju surowców włóknistych oraz słomy i siana, wszystkie posiadane przez statek urządzenia przeciwpożarowe muszą być w pogotowiu do natychmiastowego użycia.

Podczas przerw w przeładunku luki muszą być zakryte bez zwłoki. Przez cały czas trwania przeładunku statek podlega dozorowi strażnika, wyznaczonego przez władzę porządkową. Kapitanat Portu zarządzić może również stałe pogotowie holownika. Koszty dozoru i pogotowia holownika ponosi statek.

Składanie materiałów wybuchowych na nabrzeżach, choćby w celach przejściowych, jest surowo wzbronione. Materiały inne muszą być zabezpieczone płachtami brezentowymi lub innym sposobem.

Zakaz używania ognia i światła na statku.

§ 65.

Podczas postoju statków w porcie używanie zapałek i świec, tudzież używanie ognia i światła z wyjątkiem świateł pozycyjnych, oraz palenie tytoniu jest wzbronione:

1) na statkach z ładunkiem wybuchowym lub cieczą palną,
2) w lukach i ładowniach statku, załadowanych materiałem łatwopalnym oraz surowcami włóknistymi wszelkiego rodzaju, jak bawełną, wełną, jutą, lnem, konopiem itp. pochodnymi wyrobami,
3) na pokładach statku, stojącego w pobliżu miejsca wyładowania materiałów sub 1.

Posługiwanie się ogniem i światłem na statku

§ 66

O ile nie zachodzą wypadki bezwzględnego zakazu (§ 65), przy posługiwaniu się ogniem i światłem, wszystkie osoby, przebywające na pokładzie statku, obowiązane są do zachowania największej ostrożności.

Posługiwanie się światłem na statku jest dozwolone tylko w należycie uszczelnionych latarniach. W kotłowni i w maszynowni dozwolone jest używanie lamp z otwartym płomieniem.

Do oświetlenia luk i komór statku przy pomocy latarni używać należy olejów roślinnych (nie nafty i nie olejów eterycznych). W lukach i komorach zapalanie, otwieranie i gaszenie latarń jest wzbronione.

Luki statków z ładunkiem, wytwarzającym podczas prac przeładunkowych silny pył, mogą być oświetlone tylko przy pomocy światła elektrycznego. Popiół oraz wszelkie czyściwa nasycone tłuszczem lub olejem należy przechowywać w ogniotrwałych naczyniach szczelnie zamkniętych.

Rozniecanie ognia na statku, gotowanie smoły itp., wykadzanie.

§ 67.

Rozniecanie ognia na pokładzie statku dozwolone jest wyłącznie w bezpiecznych paleniskach i musi być stale pod dozorem.

Rozgrzewanie i gotowanie na pokładzie statku dziegciu, smoły, żywicy, asfal-

tu i oliwy jest wzbronione; nastąpić to może na lądzie w miejscach , wskazanych przez Kapitanat Portu.

Wykadzanie statków może odbywać się tylko za zezwoleniem i w miejscu wyznaczonym przez Kapitanat Portu.

Sygnalizowanie pożaru na statku.

§ 68.

Przy wybuchu pożaru w obrębie portu lub jego bliskości, załogi statków powrócić winny niezwłocznie na swoje statki. Wszelkie zarządzenia Kapitanatu Portu odnośnie przeholowania statków oraz udzielenie pomocy w akcji ratunkowej muszą być niezwłocznie wykonane.

Wszystkie holowniki znajdujące się w porcie, tak rządowe jak i prywatne, na alarm pożarniczy mają obowiązek stawić się niezwłocznie przed Kapitanatem Portu.

Statek zagrożony pożarem winien niebezpieczeństwo sygnalizować długimi gwizdami syreną względnie nieprzerwanym biciem w dzwon okrętowy i sygnał ten podawać aż do czasu odezwania się portowej lub miejskiej syreny sygnalizującej pożar. Jednocześnie należy podać sygnał z najbliższego pożarowego aparatu automatycznego.

Przechowywanie materiałów wybuchowych w magazynach.

§ 69.

Przechowywanie materiałów wybuchowych w magazynach portowych lub innych miejscach nie wyznaczonych dla tego celu, jest surowo wzbronione.

Oświetlenie magazynów i składów.

§ 70.

Do stałego oświetlenia magazynów i wszelkiego rodzaju składów i placów należy używać energii elektrycznej. W wypadkach innych dozwolone jest posługiwanie się światłem innym w należycie uszczelnionych latarniach.

Przyrządy przeciwpożarowe, przechowanie materiałów łatwopalnych w magazynach i składach.

§ 71.

Przedsiębiorstwa handlowe i przemysłowe mają obowiązek rozmieszczenia w swoich zakładach odpowiedniej ilości i stosownych przyrządów przeciwpożarowych.

Podręczne zapasy materiałów łatwopalnych muszą się znajdować w specjalnych pomieszczeniach zabezpieczonych od ognia, gdzie powinno się odbywać rozlewanie ich na potrzeby dzienne, materiały zaś wytwarzające w zetknięciu się z wodą gazy zapalne lub podtrzymujące palenie, w naczyniach szczelnie zamkniętych i chronione przed wilgocią.

W podręcznych warsztatach materiały łatwopalne nie mogą być magazynowane i przechowywane w ilościach większych, niż wymaga tego zapotrzebowanie dzienne, ustalone każdorazowo przez kierownika działu warsztatów.

Stałe zbiorniki z acetylenem należy umieszczać w osobnym, dobrze przewietrzonym pomieszczeniu. Umieszczenie ich w kuźniach i warsztatach jest wzbronione. Należy badać często zawory i przewody instalacji acetylenowej, a przed napełnieniem zbiornika świeżym karbidem, zużyty karbid wyrzucić; czynność tę należy wykonać w porze dziennej. Popiół oraz wszelkie czyściwa, przesycone farbami i smarami, należy przechowywać w ogniotrwałych skrzyniach szczelnie zamkniętych i na zewnątrz budynku.

Zakaz palenia tytoniu, używania otwartego ognia i światła w magazynach, na rampach i w składach.

§ 72.

Wzbronione jest palenie tytoniu, używanie ognia i nieosłoniętego światła oraz używania zapałek i świec:

1) w czasie przeładowania materiałów wybuchowych, łatwopalnych wszelkiego rodzaju surowców włóknistych oraz karbidu, siana i słomy.
2) w magazynach portowych na rampach magazynu i w obrębie wszelkiego rodzaju składów na placach i nabrzeżach, z wyłączeniem pomieszczeń biurowych i mieszkalnych. O zakazie winny być umieszczone odpowiednie ostrzeżenia na drzwiach wejściowych do odnośnych pomieszczeń oraz w

innych widocznych miejscach, zaś na placach i nabrzeżach w miejscach odsłoniętych i widocznych.

Zakaz palenia tytoniu nadto obowiązuje w obrębie tych miejsc, gdzie są rozmieszczone tabliczki z ostrzeżeniem.

Palenie ogni sztucznych.

§ 73.

Wzbronione jest palenie ogni sztucznych, puszczanie rakiet i strzelanie ładunkami, zawierającymi palne przybitki.

Rozniecanie ognia na nabrzeżach i placach.

§ 74.

Wzbronione jest:

1) rozniecanie ogniska na lądzie, bez uprzedniego zezwolenia Kapitanatu Portu; zakaz ten nie dotyczy terenów używanych stale dla celów przemysłowych.

   W razie uzyskania zezwolenia Kapitanatu Portu, ogień rozniecony być może tylko w bezpiecznych paleniskach i musi być pod stałym dozorem. Przed opuszczeniem paleniska należy je zgasić.
2) pracowanie na nabrzeżach oraz w odległości mniej, aniżeli 20 m. od magazynów i składów jakimbądź przyrządem wytwarzającym płomień.
3) używanie nafty, benzyny i innych łatwopalnych płynów do rozpalenia ognia w paleniskach.

Piece żelazne.

§ 75.

Wzbronione jest ustawienie pieców żelaznych w magazynach i składach z wyjątkiem pomieszczeń biurowych i mieszkalnych.

Przy ustawieniu i przebudowie wszelkiego rodzaju pieców w miejscach dozwolonych musi być przestrzegane rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16 lutego 1928 r. o prawie budowlanym i zabudowie osiedli (Dz. U. R. P. Nr 23, poz. 202).

Zakładanie i przeróbka instalacji elektrycznej.

§ 76.

Zakładanie oraz przeróbka i przedłużenie instalacji elektrycznych dozwolone są tylko przez ludzi do tego upoważnionych, w magazynach rządowych jedynie za zezwoleniem Urzędu Morskiego.

Wzbroniona jest naprawa bezpieczników materiałem dowolnie znajdującym się pod ręką np. drutem.

Po ukończeniu czasu pracy wszelki dopływ prądu do poszczególnych ubikacyj należy przerwać przez wyłączenie włącznika głównego.

Papier, słoma, wiory itp.

§ 77.

Papier, słoma itp. do opakowania służące materiały nie mogą być przechowywane razem z towarami lecz oddzielnie w zamkniętych skrzyniach lub w oddzielnych pomieszczeniach.

Gromadzenie w miejscach prac robót stolarskich, kołodziejskich itp. wiorów i trocin ponad produkcję dzienną jest wzbronione.

Sygnalizowanie pożarów.

§ 78.

Osoba, która pierwsza spostrzeże pożar w porcie, winna o tym podać wiadomość najbliższemu spotkanemu strażnikowi portowemu lub posterunkowemu Policji Państwowej. Jednocześnie ma ona obowiązek uruchomić najbliższy pożarniczy aparat automatyczny.

XIII. Utrzymanie czystości.

Zanieczyszczenie nabrzeża, placów i wód portowych.

§ 79.

Wzbronione jest wszelkie zanieczyszczanie nabrzeży, placów i wód portowych, w szczególności:

1. rzucanie do wody lub nabrzeża i zakopywanie popiołu, szlaki, śmieci, odpadków, gruzu, słomy, drzewa, drutu, złomu, padliny itp.,
2. wylewanie lub wypompowanie w porcie lub na redzie oliwy, nafty, benzyny itp.

Załadowca wzgl. odbiorca towaru ma obowiązek sprzątać z nabrzeża i ramp hangaru pozostałości i odpadki ładunku lub śmieci natychmiast po ukończeniu przeładunku.

Śmieci składać należy w skrzyniach ustawionych na nabrzeżach lub w miejscach na ten cel wyznaczonych; po użyciu należy zamykać pokrywy śmietników. Przekopywanie i przegrzebywanie zawartości śmietników jest wzbronione.

Wytwarzanie nadmiernego dymu.

§ 80.

Wzbronione jest wytwarzanie przez statki nadmiernej ilości dymu, uciążliwej dla ruchu i pobytu w porcie.

XIV. Wstęp na teren portowy i zamieszkiwanie.

§ 81.

Wstęp na tereny portowe a to nabrzeża, place i miejsca, w których rozmieszczone są tabliczki z ostrzeżeniem oraz do wszelkiego rodzaju urządzeń portowych osobom nieuprawnionym jest wzbronione.

Zakaz ten nie dotyczy ul. Centralnej i Polskiej oddanych do ruchu publicznego.

§ 82.

Zamieszkiwanie w obrębie portu dozwolone jest dopiero po zezwoleniu Kapitanatu Portu.

Od uzyskania zezwolenia zwolnione są osoby wraz z ich domownikami posiadające służbowe mieszkanie w porcie przydzielone im przez urzędy państwowe lub Polsko-Francuskie Konsorcjum Budowy Portu. Nazwiska osób tych należy podać do wiadomości Kapitanatu Portu.

XV. Postanowienia różne.

Oznaczenie miejsca zatopionego przedmiotu.

§ 83.

Jeżeli kotwica, część ładunku lub inwentarza statku lub też statek sam zatonie w porcie albo na redzie, kapitan wzgl. kierownik statku obowiązany jest niezwłocznie oznaczyć bojką miejsce zatonięcia przedmiotu i zgłosić wypadek w Kapitanacie Portu.

Kapitan statku wzgl. właściciel winien przystąpić bez zwłoki do wydobycia przedmiotu, inaczej do zatopionego przedmiotu mają zastosowanie przepisy ustawy o rozbitkach z dnia 17 maja 1874 r.

Oznaczenie statku; jego obsługa.

§ 84.

Każdy statek przebywający w obrębie portu oznaczony być musi widoczną i wyraźną nazwą lub literą lub też numeracją.

Poruszanie się statku handlowego na obszarze objętym rozporządzeniem niniejszym jest dozwolone, jeżeli jego kierownik i mechanik posiadają urzędowy dowód uprawnienia do kierowania statku i jego maszyny.

Przebywanie i eksploatacja w porcie urządzeń pływających.

§ 85.

Wszystkie pływające urządzenia jak to: dźwigi pływające, pontony, doki, elewatory zbożowe, urządzenia bunkrowe winny dla przebywania w porcie i wykonywania tam czynności zarobkowych uzyskać uprzednio zezwolenie Urzędu Morskiego.

Cumowanie, nurkowanie i zarobkowy przewóz.

§ 86.

Uprawianie przemysłu cumowniczego, nurkowego, tudzież zarobkowego przewozu osób na wodach portowych dozwolone jest dopiero po uzyskaniu zezwolenia Urzędu Morskiego.

Pływające znaki morskie.

§ 87.

Wzbronione jest przymocowanie wszelkiego rodzaju statków i innych pływających urządzeń do pływających znaków morskich.

Obciążenie dźwigów i chodzenie pod dźwigami.

§ 88.

Wzbronione jest obciążenie dźwigów ponad nośność dozwoloną oraz przechodzenie osób postronnych pod dźwigami.

Samowolne otwieranie hangarów itp. oraz podejmowanie towarów.

§ 89.

Wzbronione jest samowolne otwieranie rządowych hangarów, wind i wag oraz samowolne podejmowanie towarów z magazynów rządowych.

Zakazy różne.

§ 90.

Wzbronione jest:

1. wejście na statek przed jego zacumowaniem; zakaz ten nie odnosi się do armatora, maklera, ajenta i tychże pracowników oraz cumowników,
2. przyjmowanie i chodzenie osób postronnych na statek bez zezwolenia kierownika statku,
3. wyławianie w porcie i na redzie węgla lub innych zatopionych przedmiotów oraz łowienie ryb,
4. zbieranie przez osoby nieuprawnione pozostałości na nabrzeżu po przeładunku,
5. sprzedaż przez załogę statku resztek towarów oraz uprawianie przemysłu okrężnego,
6. ustawianie kiosków oraz umieszczanie wszelkiego rodzaju szyldów i reklam bez zezwolenia Urzędu Morskiego; naklejanie afiszów i plakatów dozwolone jest wyłącznie na tablicach, słupach i kioskach na ten cel wyznaczonych,
7. robienie zdjęć fotograficznych, szkiców i rysunków urządzeń i innych obiektów portowych bez zezwolenia Kapitanatu Portu,
8. kąpanie się w obrębie portu,
9. nadużycie pożarowych aparatów automatycznych.

XVI. Postanowienia karne.

§ 91.

Winni naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia będą karani grzywną do 2.000 zł lub aresztem do 7 dni, o ile ogólne ustawy karne nie przewidują kary cięższej.

XVII. Postanowienia końcowe.

§ 92.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie w 14 dni po jego ogłoszeniu w Pomorskim Dzienniku Wojewódzkim.

Z chwilą wejścia w życie niniejszego rozporządzenia tracą moc obowiązującą:

1. Rozporządzenie Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 3 października 1930 r. o przepisach policyjno-portowych w porcie handlowym w Gdyni (Pom. Dz. Woj. Nr 30, poz. 356);

2. rozporządzenie Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 15 listopada 1932 r. o zmianie i uzupełnieniu §§ 12 i 16 rozporządzenia z dnia 3 października 1930 r. o przepisach policyjno-portowych w porcie handlowym w Gdyni (Pom. Dz. Woj. Nr 24, poz. 381).

DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO

Gdańsk

Dla portu handlowego w Gdańsku obowiązuje Rozporządzenie porządkowe Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 29 maja 1933 r. o przepisach policyjno-portowych dla portu handlowego w Gdyni, oraz

ROZPORZĄDZENIE

Dyrektora Głównego Urzędu Morskiego

z dnia 7 sierpnia 1946 r.

w sprawie przepisów porządkowych dla morskiego portu handlowego w Gdańsku.

(Gd. Dz. Woj. Nr 6, poz. 66).

Na podstawie art. 1, 4, 6, 12, 13 i 16 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o organizacji i zakresie działania władz Marynarki Handlowej (Dz. U. R. P. Nr 38, poz. 366) oraz art. 1 dekretu z dnia 16 listopada 1945 r. o podwyższeniu grzywien, kar pieniężnych, kar porządkowych oraz nawiązek (Dz. U. R. P. Nr 56, poz. 312) zarządzam co następuje:

§ 1.

Rozciąga się na obszar morskiego portu handlowego w Gdańsku moc obowiązującą załączonego rozporządzenia porządkowego Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 29 maja 1933 r. o przepisach policyjno-portowych dla portu handlowego w Gdyni (Pom. Dz. Woj. Nr 16, poz. 167) ze zmianami wynikającymi z dalszych przepisów niniejszego rozporządzenia.

§ 2.

Wszystkie statki o pojemności ponad 300 cbm netto i zanurzeniu większym aniżeli 2,90 m, poruszające się na oznaczonym szlaku żeglugowym przed Gdańskiem jak i wchodzące lub wychodzące z portu albo zmieniające miejsce postoju wewnątrz portu — także wtedy gdy są holowane — obowiązane są korzystać z usług pilota portowego.

Od obowiązku tego zwolnione są:

1. polskie okręty wojenne i statki pomocnicze Polskiej Marynarki Wojennej,
2. statki używane przez władze państwowe do wykonywania nadzoru lub utrzymywania dróg żeglugowych i urządzeń portowych oraz statki szkolne,
3. holowniki, statki żeglugi przybrzeżnej linii regularnych i statki rybackie, wykonujące rybołówstwo na wodach przybrzeżnych,
4. statki z napędem własnym, lichtugi morskie i inne statki pokładowe, mające swój port ojczysty w jednym z portów zatoki gdańskiej i kursujące między tymi portami,
5. statki bezpokładowe, lichtugi wszelkiego rodzaju z wyłączeniem lichtug morskich oraz jachty krajowe i zagraniczne jeżeli wykażą się przynależnością do uznanego jachtklubu,
6. statki używane przy odbudowie i rozbudowie portów polskich,
7. statki, których kapitanowie złożyli w Kapitanacie Portu w Gdańsku ustanowiony egzamin pilotowy,
8. statki, które otrzymują jednorazowe zezwolenie Kapitanatu Portu na wejście lub wyjście z portu albo na zmianę miejsca postoju w porcie bez pilota.

§ 3.

Zanurzenie statków, poruszających się w obrębie portu, nie może przy średnim stanie wody przekraczać:

a) 8,5 m w Kanale Portowym, na Leniwce aż do Stoczni nr. 1, w Kanale Kaszubskim i w Basenie Górniczym,
b) 7,5 m w strefie wolnocłowej i w Basenie Westerplatte,
c) 5,5 m na Leniwce aż do mostu kolejowego przy Wabiku i 1,5 m powyżej tego mostu,
d) 5 m na Motławie.

Przy niższym stanie wody zanurzenie winno być zmniejszone o tyle, o ile woda obniżyła się poniżej stanu średniego.

Statki o zanurzeniu większym, aniżeli wyżej podano, winny uzyskać specjalne zezwolenie Kapitanatu Portu.

§ 4.

Poza statkami, wymienionymi w § 27 powołanego rozporządzenia porządkowego z dnia 29 maja 1933 r. (Pom. Dz. Woj. Nr 16, poz. 167) obowiązane są posługiwać się pomocą holowników również statki:

a) o zanurzeniu większym niż 5,45 m lub o pojemności większej aniżeli 1 500 t. rej. br. jeżeli poruszają się w części portu obejmującej Leniwkę od Pietrka przy Stoczni Nr 1 do mostu kolejowego przy Wabiku,
b) o zanurzeniu większym aniżeli 3.45 m lub o pojemności większej aniżeli 750 t. rej. br., jeżeli poruszają się w części portu. obejmującej wody Motławy.

§ 5.

Holowanie statków w porcie przy pomocy holowników może być wykonywane wyłącznie przez przedsiębiorstwo posiadające na to koncesję.

Ograniczeniom, podanym w ustępie pierwszym, nie podlegają:

1) holowanie statków z jednego portu do drugiego,
2) holowanie statków, przeznaczonych do wykonywania czynności gospodarczych w obrębie portu i nieużywanych do komunikacji morskiej,
3) holowanie statków rzecznych.

Zabronione jest holowanie przy pomocy statków towarowych i pasażerskich.

§ 6.

Winni wykroczenia karani będą w postępowaniu karno-administracyjnym grzywną do 2 000 zł lub aresztu do dni 7.

Orzecznictwo należy do Głównego Urzędu Morskiego.

Funkcjonariusze Kapitanatu Portu i Głównego Urzędu Morskiego, posiadający imienne upoważnienia, mają prawo nakładania grzywien w drodze doraźnych nakazów karnych do wysokości i za wykroczenia, określone w upoważnieniu.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

DYREKTOR GŁÓWNEGO URZĘDU MORSKIEGO

Władysławowo, Hel, Jastarnia i Puck

ROZPORZĄDZENIE PORZĄDKOWE

Dyrektora Urzędu Morskiego

z dnia 4 maja 1938 r.

o przepisach policyjno-portowych dla portów morskich we Władysławowie, Helu, Jastarni i Pucku.

(Pom. Dz. Woj. Nr 18. poz. 190 oraz Gd. Dz. Woj. Nr 6, poz. 69)

Na podstawie art. 4 pkt. 1, 6, 12 i 13 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o organizacji i zakresie działania władz Marynarki Handlowej (Dz. U. R. P. Nr 38, poz. 366) i par. 138 ustawy o ogólnym zarządzie kraju z dnia 30 lipca 1883 r. zarządzam co następuje:

I. Postanowienia ogólne.

Zakres mocy obowiązującej rozporządzenia.

§ 1.

Przepisy niniejszego rozporządzenia obowiązują na obszarze portów we Władysławowie, Helu, Jastarni i Pucku w granicach ustalonych rozporządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych.

Władza porządkowa w porcie.

§ 2.

W granicach portów ustalonych stosownie do § 1 władzą wykonującą policję portową i żeglugową są Kapitanaty Portów względnie Dozory Portów.

Na czele Kapitanatu Portu stoi Kapitan Portu.

Organami wykonawczymi są oficerowie portowi, dozorcy, bosmani i strażnicy.

W zakresie służbowym dozorca portu podporządkowany jest bezpośrednio Kapitanatowi Portu, wyznaczonemu przez Urząd Morski.

Ilekroć rozporządzenie mówi o Kapitanacie Portu należy rozumieć również Dozory Portu.

Wykonanie zarządzeń.

§ 3.

Osoby przebywające na obszarze portu obowiązane są stosować się do postanowień i zarządzeń wydawanych na podstawie przepisów niniejszego rozporządzenia oraz do wskazań zawartych w ogłoszeniach i na tablicach ostrzegawczych umieszczonych na obszarze portu.

Niewykonane zarządzenia zostaną przeprowadzone w postępowaniu przymusowym w administracji na koszt opornego.

Organa wykonawcze Kapitanatu Portu mają prawo legitymowania lub stwierdzania w inny sposób tożsamości osób, które przekroczyły przepisy porządkowe niniejszego rozporządzenia, oraz prawo zatrzymania winnego i sprowadzenia go przymusowo do najbliższego organu Policji Państwowej.

Podczas wykonywania czynności urzędowych organa wykonawcze uprawnione są do wstępu na statki, place, do magazynów i wszelkiego innego rodzaju urządzeń portowych.

Odwołanie od zarządzeń.

§ 4.

Odwołanie od zarządzeń organów wykonawczych należy wnieść za pośrednictwem tej władzy, która je wydała.

Wniesienie odwołania nie wstrzymuje wykonania zarządzenia.

Odpowiedzialność za wykroczenia załogi.

§ 5.

Kierownik statku obowiązany jest pouczyć załogę o postanowieniach niniejszego rozporządzenia i dopatrzeć ścisłego ich przestrzegania.

W razie wykroczenia przez członka załogi i niewyśledzenia osoby sprawcy, przed odejściem statku, karę ponosi kierownik statku.

Ilekroć rozporządzenie niniejsze mówi o zakazach i nakazach nałożonych na statek, odpowiedzialnym za przestrzeganie przepisów porządkowych jest kierownik statku, a w jego braku — właściciel statku.

II. Na redzie.

Podnoszenie bandery narodowej, zakotwiczanie i sygnały.

§ 6.

Statek o pojemności powyżej 50 m^3 brutto, przebywający na redzie oraz wchodzący lub wychodzący z portu, podnosi swą banderę narodową na rufie statku bez względu na porę dnia.

Przepis powyższy nie ma zastosowania do kutrów rybackich.

Bandera narodowa może być opuszczona po zacumowaniu statków w porcie względnie po zakotwiczeniu na redzie.

Statek przybywający na redę portu, może stawać na kotwicy tylko na obszarze kotwicowiska, wyznaczonego przez Kapitanat Portu. Rzucone kotwice należy oznaczyć odpowiednimi pławkami.

Kotwiczenie statku na drogach i w kanałach dojazdowych jest wzbronione.

Statek, który stoi na kotwicy, podnosi w porze dziennej czarną kulę w miejscu przepisanym dla światła kotwicznego.

Statek z ładunkiem wybuchowym lub łatwopalnym.

§ 7.

Statek z ładunkiem wybuchowym lub łatwopalnym wejść może do portu jedynie za zezwoleniem Kapitanatu Portu.

Statek z ładunkiem wybuchowym lub łatwopalnym podnosi na przednim maszcie przez cały czas swego postoju na redzie lub w porcie do czasu ukończenia wyładunku tych materiałów flagę „B" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich, w nocy natomiast na jej miejscu światło czerwone.

Statek taki obowiązany jest przestrzegać szczegółowo przepisy przeciwpożarowe, zawarte w dalszych postanowieniach rozporządzenia (§§ 30—32).

Sygnał zarazy.

§ 8.

Statek przychodzący z portu uznanego za zakażony w myśl postanowień Międzynarodowej Konwencji Sanitarnej, podpisanej w Paryżu dnia 21 czerwca 1926 r. a także statek, na którym znajdują się chorzy, dotknięci chorobami zakaźnymi, obowiązany jest zatrzymać się na kotwicowisku i poddać się inspekcji lekarskiej.

Statek przychodzący z portu uznanego za zakażony w myśl postanowień powołanej Konwencji podnosi w dzień flagę „Q", o ile na statku nie ma chorych na dżumę, cholerę, ospę lub żółtą febrę — zaś flagę „QL" nad pierwszą flagą zastępczą o ile stan sanitarny statku lub stan zdrowia załogi lub pasażerów jest podejrzany. O ile natomiast na statku znajdują się chorzy, dotknięci chorobami zakaźnymi, statek podnosi umieszczone w odstępie pionowym dwumetrowym światła zielone nad białym, widzialne dookoła z odległości co najmniej 1 mili morskiej.

Do chwili odbycia inspekcji sanitarnej wzbroniona jest styczność z lądem załogi względnie pasażerów statku, który wywiesił jeden z powyższych znaków.

III. Porządek ruchu statków.

Postanowienia ogólne o porządku ruchu statków.

§ 9.

Odnośnie ruchu statków w granicach portu ma odpowiednie zastosowanie rozporządzenie z dnia 5 lutego 1906 r. o porządkach na drogach morskich (Dz. U. Rzeszy str. 120) o ile rozporządzenie niniejsze nie postanawia inaczej.

Wyprzedzanie i obroty statków.

§ 10.

W kanałach dojazdowych w wejściach portowych i wewnątrz portu wyprzedzanie się statków jest wzbronione.

Gdy statek wykonujący obrót w kanale dojazdowym lub w basenie znajdzie się w położeniu przy którym przejście innego statku obok niego jest niebezpieczne lub utrudnione to statek zatrzymuje się do chwili możliwości bezpiecznego mijania obracającego się.

Porządek mijania się.

§ 11.

Statek wchodzący do portu ustępuje z drogi statkowi wychodzącemu z portu.

Statki w ruchu trzymają się prawej strony w kierunku swego ruchu, a zbliżające się kursami przeciwnymi, mijają się lewą burtą, jeżeli nie ma oczywistych przeszkód nawigacyjnych.

Szybkość statków w porcie.

§ 12.

Szybkość statków w kanałach dojazdowych, w wejściach portowych i wewnątrz portu nie może przekraczać 3 mil morskich na godzinę, chyba, że większa szybkość została podyktowana warunkami pogody lub nawigacyjnymi.

Szybkość ta winna być zmniejszona podczas złej widzialności, podczas mijania statków mniejszych bezpokładowych lub głęboko załadowanych, a wreszcie w pobliżu drag pracujących i łodzi nurkowych.

Posługiwanie się śrubą okrętową.

§ 13.

Statek o zanurzeniu ponad 8 m. stojący przy falochronie albo nabrzeżu lub podchodzący do nich winien zmniejszyć obroty śruby okrętowej do ilości niezbędnej dla zachowania przez statek sterowności i ruchu.

Używanie pełnych obrotów śruby w pobliżu falochronów i nabrzeży jest wzbronione.

Holowanie statków.

§ 14.

Holowana w porcie jednostka winna być przeprowadzana na krótkim holu, a gdy steru nie posiada, winna być umocowana przy boku statku holującego o ile nie zachodzi konieczność innego sposobu umocowania.

Holowanie więcej aniżeli jednej jednostki dopuszczalne jest wyłącznie za zezwoleniem Kapitanatu Portu.

Wzbronione jest porzucanie jednostki holowanej przez statek holujący przed jej zacumowaniem w bezpiecznym miejscu.

Zakaz włóczenia kotwicy.

§ 15.

Włóczenie kotwicy po dnie w obrębie portu jest wzbronione. Przepis ten szczególnie dotyczy miejsc, oznaczonych napisem „Kabel".

Zaznajomienie się z głębokościami wód portowych.

§ 16.

Kierownik statku obowiązany jest do zaznajamiania się z głębokościami wód portowych.

IV. Sygnały.

Sygnały dźwiękowe.

§ 17.

Statki z własnym napędem będące w ruchu podają sygnały gwizdkiem lub syreną zgodnie z przepisami § 9 rozporządzenia w razie:

a) zbliżania się do kanałów dojazdowych, wejść portowych oraz basenów wewnętrznych,

b) spotkania się z innymi statkami w ruchu oraz

c) ulewy, mgły i śnieżycy.

W innych wypadkach podawanie sygnałów dźwiękowych należy ograniczyć do potrzeby niezbędnej.

Sygnały statku pasażerskiego przy wyjściu i wejściu do portu i w kanale dojazdowym.

§ 18.

Statek pasażerski o pojemności powyżej 1500 m³ brutto (około 530 ton rej. brutto) na znak zamiaru wyjścia z portu i korzystania z pierwszeństwa drogi podnosi na przednim maszcie flagę „D" według księgi międzynarodowych sygnałów. Flagę należy podnieść na 5 minut przed odejściem statku oraz opuścić po wyjściu z portu, względnie kanału dojazdowego. Ten sam sygnał podnosi statek taki przy wejściu do kanału dojazdowego, względnie do portu.

Podczas mgły statek pasażerski o powyższej pojemności podaje następujące sygnały:

a) wychodząc z portu lub poruszając się w kanale dojazdowym w kierunku morza, co minutę trzy po sobie następujące gwizdy: długi, krótki, długi.

b) wchodząc do kanału i poruszając się w nim w kierunku portu co minutę jeden gwizd długi.

W nocy w powyższych przypadkach statek pasażerski podnosi na bok reji przedniego masztu światło stałe niebieskie widzialne dookoła z odległości co najmniej pół mili morskiej.

Sygnały optyczne.

§ 19.

Jednostka pływająca wszelkiego rodzaju, nie obowiązana do pokazywania świateł pozycyjnych wywiesza podczas ruchu światło stałe białe widoczne wokoło.

Podczas postoju przy falochronach, nabrzeżach i pomostach statek w porze nocnej zwiększa światło stałe białe na rufie oraz takie światło na środku burty od strony wody na wysokości górnego pokładu.

Z kilku burta o burtę stojących statków światło na burcie pokazuje statek zewnętrzny.

Sygnały dla drag i nurków.

§ 20.

Draga pracująca w porcie pokazuje po stronie wolnej dla ruchu w dzień dwie czarne kule, w nocy — trzy pionowe pod sobą umieszczone światła białe, statek zaś nurków w dzień czerwoną flagę na widocznym miejscu, w nocy światło czerwone nad białym widzialne wokoło.

V. Porządek postoju w porcie.

Miejsce postoju.

§ 21.

Miejsce postoju statku wewnątrz portu wyznacza Kapitanat Portu. Zmiana miejsca postoju dozwolona jest jedynie za uprzednim zezwoleniem tejże władzy.

Kapitanatowi Portu przysługuje prawo zarządzenia w razie potrzeby zmiany miejsca postoju statku. Gdyby statek nie miał dostatecznej obsługi do wykonania manewru w czasie nakazanym, manewr może wykonać Kapitanat Portu własnym zarządzeniem na koszt statku.

Zgłoszenie statku.

§ 22.

Kierownik statku obowiązany jest zgłosić pisemnie na przepisowym formularzu w Kapitanacie Portu wejście i wyjście statku z portu. Wejście należy zgłosić bez zwłoki, wyjście zaś w dniu wyjazdu statku z portu. W dniu wyjścia statek wywiesza na przednim maszcie flagę „P" według księgi międzynarodowych sygnałów.

Od składania zgłoszenia zwolnione są:

a) okręty wojenne,
b) statki państwowe, będące w służbie publicznej,
c) statki pasażerskie utrzymujące regularną komunikację przybrzeżną według zgłoszonego rozkładu jazdy,
d) polskie statki przybrzeżne żeglugi przybrzeżnej.
e) polskie statki rybackie mające w danym porcie swój stały postój i wychodzące na przybrzeżne połowy,
f) statki zatrudnione przy budowie danego portu,
g) jachty krajowe itp. statki sportowe, korzystające z przystani i urządzeń przydzielonych dla sportu żeglarskiego z wyjątkiem statków wychodzących za granicę, lub stamtąd przychodzących,
h) statki zawijające do portu w celu schronienia się,
i) inne zwolnione przez Kapitanat Portu.

Dokumenty zgłoszeń.

§ 23.

Przy zgłoszeniu przybycia statku należy złożyć:

a) certyfikat okrętowy,
b) świadectwo pomiarowe,
c) spis załogi,
d) spis pasażerów, wysiadających w danym porcie,
e) dokumenty, stwierdzające ilość i rodzaj ładunków, posiadanych na statku oraz przeznaczonych do wyładowania w porcie.

Statki poniżej 50 m³ brutto mogą składać dokumenty zastępcze.

Pasażerowie przybywający z zagranicy mogą opuścić statek dopiero po zezwoleniu władz policyjnych stosownie do obowiązujących przepisów.

Dokumenty wymienione pod pkt. a) i b) pozostają w przechowaniu Kapitanatu Portu do czasu wyjścia statku z portu.

Przy zgłoszeniu wyjścia statku z portu należy przedłożyć:

a) dokumenty, stwierdzające rodzaj i ilość ładunków, wywożonych na statku oraz załadowanych w porcie,
b) dowód uiszczenia opłat portowych,
c) dowód odprawy celnej,
d) spis pasażerów, przyjętych w danym porcie oraz zmiany zaszłe w składzie załogi.

Bez zezwolenia Kapitanatu Portu wyjście statku, obowiązanego do zgłoszenia w myśl § 22, jest wzbronione.

Cumowanie statków.

§ 24.

Cumy należy zakładać tylko na słupy, polery lub pierścienie do tego przeznaczone w sposób, by w razie potrzeby mogły być szybko zrzucone.

Zabrania się zakładać liny stalowe na drewniane słupy i polery.

Połączenie między statkiem a lądem.

§ 25.

Wejście na statek stojący przy falochronie, nabrzeżu i pomoście musi być bezpieczne i umożliwione przez pomosty, schodnie osobowe, kładki itp. dostatecznie mocne i szerokie. Przed ustawieniem tych urządzeń ruch między statkiem a lądem przez wskakiwanie względnie wyskakiwanie ze statku przez burtę jest wzbroniony.

Pomosty, schodnie osobowe, kładki itp. winny być po jednej stronie co najmniej zaopatrzone w dostatecznie silną poręcz lub linę, w porze nocnej wystarczająco oświetlone, zaś podczas gołoledzi posypane piaskiem.

W wypadku ustawienia jednego statku przy burcie drugiego, statek ustawiony przy nabrzeżu obowiązany jest dać wolne i bezpieczne przejście do statku drugiego i okazać pomoc przy zakładaniu odpowiednich dojść.

Nadto statek musi:

a) przysłonić rury pary odlotowej, rury wylotowe pomp i ścieków,
b) podczas przerw w pracy przeładunkowej nałożyć pokrywy ładowni, względnie przy otwartych ładowniach ze zrębnicami niższymi niż 80 cm. postawić ogrodzenie tej wysokości, zabezpieczające dostatecznie przed wypadkiem,
c) usunąć na statku wszelkie przeszkody, krępujące swobodne poruszanie się wzdłuż statku po falochronach, nabrzeżach i pomostach.

Pilnowanie statków.

§ 26.

Każdy statek podczas postoju w porcie musi być pilnowany co najmniej przez jedną osobę załogi.

Przepis ten nie obowiązuje statków odstawionych lub na leżach zimowych, względnie statków zwolnionych od tego obowiązku przez Kapitanat Portu.

Uszkodzenie urządzeń portowych i znaków morskich.

§ 27.

Urządzeń portowych używać należy w sposób oględny i zapobiegający ich uszkodzeniu. O wszelkich szkodach wyrządzonych przez statek lub jego załogę kierownik statku obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić Kapitanat Portu.

Statek, który uszkodził urządzenie portowe, obowiązany jest wyrządzoną szkodę naprawić pod dozorem Kapitanatu Portu lub przed wyjściem z portu złożyć w Kapitanacie Portu zabezpieczenie w wysokości, ustalonej przez Kapitanat Portu.

VI. Przeładunek i składanie towarów.

Przeładunek.

§ 28.

Kapitanat Portu ma prawo kontroli nad sposobem załadowania statku i może zarządzić niewypuszczanie statku przeładowanego oraz statku z przechyłem.

Przeładunek należy uskuteczniać w sposób nie tamujący ruchu.

Przetaczanie ładunku poprzez krawężniki po falochronach, pomostach i nabrzeżach bez stosownej ich ochrony przed uszkodzeniem, a dalej przez miejsca ogrodzone oraz po trawnikach jest wzbronione.

Wożenie towarów na falochronach, pomostach oraz na nabrzeżach nie przystosowanych do ruchu kołowego dozwolone jest tylko na wózkach z obręczami gumowymi.

Ruch pojazdów konnych i mechanicznych dozwolony jest wyłącznie po drogach oddanych dla takiego ruchu.

Składowanie.

§ 29.

Składowanie towarów na falochronach, nabrzeżach, pomostach i torach jest wzbronione.

W miejscach tych z wyjątkiem torów towary mogą być składane w celach przejściowych, jednakże nie dłużej jak tego wymaga przeładunek. Na żądanie Kapitanatu Portu towary winny być natychmiast usunięte lub też umieszczone w sposób nie utrudniający ruchu.

Wzbronione jest składanie towarów z oparciem o ściany falochronów i magazynów oraz składanie siana i słomy w stanie luźnym.

Na składanie towarów na placach wymagane jest zezwolenie Kapitanatu Portu.

VII. Przepisy przeciwpożarowe.

Zabezpieczenie przeładunku materiałów wybuchowych i łatwopalnych.

§ 30.

Przed przystąpieniem do przeładunku materiałów wybuchowych, łatwopalnych, dalej wszelkiego rodzaju surowców włóknistych, kominy statku przeładowującego, a także kominy statków innych, stojących w pobliżu, winny być odpowiednio zabezpieczone. Wszystkie posiadane przez statek urządzenia przeciwpożarowe muszą być w pogotowiu do natychmiastowego ich użycia. Podczas przerw w przeładunku ładownie winny być niezwłocznie zakryte.

Przez czas trwania przeładunku materiałów wybuchowych lub łatwopalnych statek podlega stałemu dozorowi, wyznaczonemu przez Kapitanat Portu na koszt statku.

Składanie materiałów wybuchowych na falochronach, nabrzeżach i pomostach choćby w celach przejściowych jest wzbronione. Materiały inne muszą być zabezpieczone płachtami brezentowymi lub w sposób inny.

Zakaz palenia tytoniu, używania ognia i światła na statku.

§ 31.

Podczas postoju w porcie wzbronione jest palenie tytoniu, używanie ognia i światła:

a) na pokładzie statku z ładunkiem materiałów wybuchowych, łatwopalnych,
b) w ładowniach statku,
c) na pokładzie statku stojącego w pobliżu miejsca wyładowania materiałów wymienionych w pkt. a).

Zakaz powyższy nie dotyczy świateł pozycyjnych oraz innych świateł należycie osłoniętych, niezbędnych dla zabezpieczenia ruchu.

Oświetlanie ładowni.

§ 32.

Oświetlanie ładowni z ładunkiem materiałów wybuchowych, łatwopalnych i surowców włóknistych dozwolone jest jedynie przy pomocy lamp bezpieczeństwa zaś ładownie z innym ładunkiem jedynie przy pomocy należycie osłoniętego światła.

Zapalanie, otwieranie i gaszenie światła w ładowniach jest wzbronione.

Rozniecanie ognia na statku.

§ 33.

Rozniecanie i utrzymywanie ognia na pokładzie statku dozwolone jest tylko w bezpiecznych paleniskach i musi być stale dozorowane.

Rozgrzewanie i gotowanie na pokładzie statku przedmiotów łatwopalnych jak: dziegciu, smoły, żywicy, asfaltu i oliwy jest wzbronione a dozwolone tylko na lądzie w miejscach wskazanych przez Kapitanat Portu.

Przechowywanie materiałów wybuchowych i łatwopalnych w magazynach.

§ 34.

Przechowywanie materiałów wybuchowych i łatwopalnych w magazynach portowych lub innych miejscach nie wyznaczonych do tego celu jest wzbronione.

Oświetlanie magazynów i składów.

§ 35.

Do stałego oświetlania magazynów i wszelkiego rodzaju składów i placów należy używać światła elektrycznego.

W przypadkach innych dozwolone jest posługiwanie się światłem innym należycie osłoniętym.

Przyrządy przeciwpożarowe, przechowywanie podręcznych materiałów łatwopalnych.

§ 36.

Przedsiębiorstwa handlowe i przemysłowe mają obowiązek rozmieszczenia w swoich zakładach odpowiedniej ilości zdatnych do użytku i łatwo dostępnych przyrządów przeciwpożarowych.

Podręczne zapasy materiałów łatwopalnych winny znajdować się w specjalnych pomieszczeniach zabezpieczonych od ognia, materiały zaś wytwarzające w zetknięciu się z wodą gazy łatwopalne w naczyniach szczelnie zamkniętych i chronionych przed wilgocią.

Popiół oraz czyściwa przesycone farbami i smarami należy przechowywać w ogniotrwałych skrzyniach szczelnie zamkniętych i na zewnątrz budynku.

Zakaz palenia tytoniu, używania otwartego ognia w magazynach, na rampach i w składach.

§ 37.

Wzbronione jest palenie tytoniu, używanie ognia i nieosłoniętego światła:

a) w czasie przeładowania materiałów wybuchowych i łatwopalnych oraz wszelkiego rodzaju surowców włóknistych,

b) w magazynach na rampach magazynów i w obrębie wszelkiego rodzaju składów na placach i nabrzeżach z wyłączeniem pomieszczeń biurowych i mieszkalnych.

Rozniecanie ognia na nabrzeżach i placach.

§ 38.

Bez pozwolenia Kapitanatu Portu wzbronione jest rozniecanie ogniska na lądzie. W razie zezwolenia ogień winien być wzniecony w miejscu wskazanym w bezpiecznym palenisku i ugaszony przed opuszczeniem.

Wzbronione jest używanie nafty, benzyny i innych łatwopalnych płynów do rozpalania ognia oraz wykonanie przyrządem, wytwarzającym płomień, prac na nabrzeżach i w odległości mniejszej od 20 m od magazynów, składów i statków.

Piece żelazne.

§ 39.

Wzbronione jest ustawianie pieców żelaznych w magazynach i w składach a w pomieszczeniach biurowych i mieszkalnych za zezwoleniem Kapitanatu Portu. Przy ustawianiu pieców żelaznych w miejscach dozwolonych muszą być przestrzegane przepisy policyjno-budowlane.

Papier, słoma, wióry.

§ 40.

Papier, słoma itp., służące do opakowania towarów, winny być przechowane oddzielnie w zamkniętych skrzyniach i odrębnych pomieszczeniach.

Palenie ogni sztucznych.

§ 41.

Palenie ogni sztucznych i puszczanie rakiet dozwolone jest tylko za zezwoleniem Kapitanatu Portu i w miejscach przez niego wskazanych.

Sygnalizowanie pożaru.

§ 42.

Pożar w porcie sygnalizuje przerywane huczenie syreny portowej, pożar na statku — przeciągły dźwięk syreny portowej oraz taki dźwięk gwizdka lub syreny statku dotkniętego pożarem.

Do czasu przybycia zawodowej straży pożarnej kierownikiem akcji przeciwpożarowej jest Kapitan Portu lub jego zastępca.

Wszystkie osoby, przebywające na obszarze portu, obowiązane są podporządkować się rozkazom kierownika akcji przeciwpożarowej.

Załogi statków winny udać się każda na swój statek, przygotować przyrządy przeciwpożarowe i czekać dalszych rozkazów kierownika akcji przeciwpożarowej.

VIII. Przepisy sanitarne.

Kontrola sanitarna statku.

§ 43.

Statek przebywający w porcie podlega obowiązującym przepisom morsko-sanitarnym i obowiązany jest stosować się do wszelkich zarządzeń portowych władz sanitarnych.

Odszczurzenie.

§ 44.

Odszczurzenia statku regulują przepisy Międzynarodowej Konwencji Sanitarnej podpisanej w Paryżu dnia 21 czerwca 1926 r.

Odszczurzenie terenów portowych odbywa się w zakresie ustalonym przez władze portowe. Wszystkie osoby obowiązane są zastosować się do odnośnych zarządzeń.

IX. Utrzymanie porządku.

Zanieczyszczenie i uprzątnięcie.

§ 45.

Wzbronione jest zanieczyszczenie terenów i wód portowych.

Osoba przeładowująca obowiązana jest po ukończonym przeładunku sprzątnąć bezzwłocznie pozostałości po przeładunku.

Składanie śmieci.

§ 46.

Śmieci należy składać w skrzyniach do tego przeznaczonych. Po użyciu należy zamykać pokrywy śmietników.

Przekopywanie i przegrzebywanie zawartości śmietników jest wzbronione.

X. Przebywanie i zamieszkiwanie.

Wstęp na tereny portowe i statki.

§ 47.

Wstęp na tereny portowe i do urządzeń portowych dozwolony jest jedynie osobom uprawnionym oraz osobom posiadającym zezwolenie Kapitanatu Portu. Przepis ten nie dotyczy dróg oddanych do użytku ogólnego.

Wstęp na statek osobie postronnej bez zezwolenia kierownika statku jest wzbroniony.

Zamieszkiwanie.

§ 48.

Zamieszkiwanie na terenach portowych dozwolone jest jedynie za zezwoleniem Kapitanatu Portu. Od tego zezwolenia zwolnione są osoby wraz z domownikami, posiadające służbowe mieszkania przydzielone im przez urzędy państwowe. Nazwiska osób tych winny być podane do wiadomości Kapitanatu Portu.

Holowanie statków.

§ 14.

Holowana w porcie jednostka winna być przeprowadzana na krótkim holu, a gdy steru nie posiada, winna być umocowana przy boku statku holującego o ile nie zachodzi konieczność innego sposobu umocowania.

Holowanie więcej aniżeli jednej jednostki dopuszczalne jest wyłącznie za zezwoleniem Kapitanatu Portu.

Wzbronione jest porzucanie jednostki holowanej przez statek holujący przed jej zacumowaniem w bezpiecznym miejscu.

Zakaz włóczenia kotwicy.

§ 15.

Włóczenie kotwicy po dnie w obrębie portu jest wzbronione. Przepis ten szczególnie dotyczy miejsc, oznaczonych napisem „Kabel".

Zaznajomienie się z głębokościami wód portowych.

§ 16.

Kierownik statku obowiązany jest do zaznajamiania się z głębokościami wód portowych.

IV. Sygnały.

Sygnały dźwiękowe.

§ 17.

Statki z własnym napędem będące w ruchu podają sygnały gwizdkiem lub syreną zgodnie z przepisami § 9 rozporządzenia w razie:

a) zbliżania się do kanałów dojazdowych, wejść portowych oraz basenów wewnętrznych,

b) spotkania się z innymi statkami w ruchu oraz

c) ulewy, mgły i śnieżycy.

W innych wypadkach podawanie sygnałów dźwiękowych należy ograniczyć do potrzeby niezbędnej.

Sygnały statku pasażerskiego przy wyjściu i wejściu do portu i w kanale dojazdowym.

§ 18.

Statek pasażerski o pojemności powyżej 1500 m^3 brutto (około 530 ton rej. brutto) na znak zamiaru wyjścia z portu i korzystania z pierwszeństwa drogi podnosi na przednim maszcie flagę „D" według księgi międzynarodowych sygnałów. Flagę należy podnieść na 5 minut przed odejściem statku oraz opuścić po wyjściu z portu, względnie kanału dojazdowego. Ten sam sygnał podnosi statek taki przy wejściu do kanału dojazdowego, względnie do portu.

Podczas mgły statek pasażerski o powyższej pojemności podaje następujące sygnały:

a) wychodząc z portu lub poruszając się w kanale dojazdowym w kierunku morza, co minutę trzy po sobie następujące gwizdy: długi, krótki, długi.

b) wchodząc do kanału i poruszając się w nim w kierunku portu co minutę jeden gwizd długi.

W nocy w powyższych przypadkach statek pasażerski podnosi na bok reji przedniego masztu światło stałe niebieskie widzialne dookoła z odległości co najmniej pół mili morskiej.

Sygnały optyczne.

§ 19.

Jednostka pływająca wszelkiego rodzaju, nie obowiązana do pokazywania świateł pozycyjnych wywiesza podczas ruchu światło stałe białe widoczne wokoło.

Podczas postoju przy falochronach, nabrzeżach i pomostach statek w porze nocnej zwiększa światło stałe białe na rufie oraz takie światło na środku burty od strony wody na wysokości górnego pokładu.

Z kilku burta o burtę stojących statków światło na burcie pokazuje statek zewnętrzny.

Sygnały dla drag i nurków.

§ 20.

Draga pracująca w porcie pokazuje po stronie wolnej dla ruchu w dzień dwie czarne kule, w nocy — trzy pionowe pod sobą umieszczone światła białe, statek zaś nurków w dzień czerwoną flagę na widocznym miejscu, w nocy światło czerwone nad białym widzialne wokoło.

V. Porządek postoju w porcie.

Miejsce postoju.

§ 21.

Miejsce postoju statku wewnątrz portu wyznacza Kapitanat Portu. Zmiana miejsca postoju dozwolona jest jedynie za uprzednim zezwoleniem tejże władzy.

Kapitanatowi Portu przysługuje prawo zarządzenia w razie potrzeby zmiany miejsca postoju statku. Gdyby statek nie miał dostatecznej obsługi do wykonania manewru w czasie nakazanym, manewr może wykonać Kapitanat Portu własnym zarządzeniem na koszt statku.

Zgłoszenie statku.

§ 22.

Kierownik statku obowiązany jest zgłosić pisemnie na przepisowym formularzu w Kapitanacie Portu wejście i wyjście statku z portu. Wejście należy zgłosić bez zwłoki, wyjście zaś w dniu wyjazdu statku z portu. W dniu wyjścia statek wywiesza na przednim maszcie flagę „P" według księgi międzynarodowych sygnałów.

Od składania zgłoszenia zwolnione są:

a) okręty wojenne,
b) statki państwowe, będące w służbie publicznej,
c) statki pasażerskie utrzymujące regularną komunikację przybrzeżną według zgłoszonego rozkładu jazdy,
d) polskie statki przybrzeżne żeglugi przybrzeżnej.
e) polskie statki rybackie mające w danym porcie swój stały postój i wychodzące na przybrzeżne połowy,
f) statki zatrudnione przy budowie danego portu,
g) jachty krajowe itp. statki sportowe, korzystające z przystani i urządzeń przydzielonych dla sportu żeglarskiego z wyjątkiem statków wychodzących za granicę, lub stamtąd przychodzących,
h) statki zawijające do portu w celu schronienia się,
i) inne zwolnione przez Kapitanat Portu.

Dokumenty zgłoszeń.

§ 23.

Przy zgłoszeniu przybycia statku należy złożyć:

a) certyfikat okrętowy,
b) świadectwo pomiarowe,
c) spis załogi,
d) spis pasażerów, wysiadających w danym porcie,
e) dokumenty, stwierdzające ilość i rodzaj ładunków, posiadanych na statku oraz przeznaczonych do wyładowania w porcie.

Statki poniżej 50 m³ brutto mogą składać dokumenty zastępcze.

Pasażerowie przybywający z zagranicy mogą opuścić statek dopiero po zezwoleniu władz policyjnych stosownie do obowiązujących przepisów.

Dokumenty wymienione pod pkt. a) i b) pozostają w przechowaniu Kapitanatu Portu do czasu wyjścia statku z portu.

Przy zgłoszeniu wyjścia statku z portu należy przedłożyć:

a) dokumenty, stwierdzające rodzaj i ilość ładunków, wywożonych na statku oraz załadowanych w porcie,
b) dowód uiszczenia opłat portowych,
c) dowód odprawy celnej,
d) spis pasażerów, przyjętych w danym porcie oraz zmiany zaszłe w składzie załogi.

Bez zezwolenia Kapitanatu Portu wyjście statku, obowiązanego do zgłoszenia w myśl § 22, jest wzbronione.

Cumowanie statków.

§ 24.

Cumy należy zakładać tylko na słupy, polery lub pierścienie do tego przeznaczone w sposób, by w razie potrzeby mogły być szybko zrzucone.

Zabrania się zakładać liny stalowe na drewniane słupy i polery.

Połączenie między statkiem a lądem.

§ 25.

Wejście na statek stojący przy falochronie, nabrzeżu i pomoście musi być bezpieczne i umożliwione przez pomosty, schodnie osobowe, kładki itp. dostatecznie mocne i szerokie. Przed ustawieniem tych urządzeń ruch między statkiem a lądem przez wskakiwanie względnie wyskakiwanie ze statku przez burtę jest wzbroniony.

Pomosty, schodnie osobowe, kładki itp. winny być po jednej stronie co najmniej zaopatrzone w dostatecznie silną poręcz lub linę, w porze nocnej wystarczająco oświetlone, zaś podczas gołoledzi posypane piaskiem.

W wypadku ustawienia jednego statku przy burcie drugiego, statek ustawiony przy nabrzeżu obowiązany jest dać wolne i bezpieczne przejście do statku drugiego i okazać pomoc przy zakładaniu odpowiednich dojść.

Nadto statek musi:

a) przysłonić rury pary odlotowej, rury wylotowe pomp i ścieków,
b) podczas przerw w pracy przeładunkowej nałożyć pokrywy ładowni, względnie przy otwartych ładowniach ze zrębnicami niższymi niż 80 cm. postawić ogrodzenie tej wysokości, zabezpieczające dostatecznie przed wypadkiem,
c) usunąć na statku wszelkie przeszkody, krępujące swobodne poruszanie się wzdłuż statku po falochronach, nabrzeżach i pomostach.

Pilnowanie statków.

§ 26.

Każdy statek podczas postoju w porcie musi być pilnowany co najmniej przez jedną osobę załogi.

Przepis ten nie obowiązuje statków odstawionych lub na leżach zimowych, względnie statków zwolnionych od tego obowiązku przez Kapitanat Portu.

Uszkodzenie urządzeń portowych i znaków morskich.

§ 27.

Urządzeń portowych używać należy w sposób oględny i zapobiegający ich uszkodzeniu. O wszelkich szkodach wyrządzonych przez statek lub jego załogę kierownik statku obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić Kapitanat Portu.

Statek, który uszkodził urządzenie portowe, obowiązany jest wyrządzoną szkodę naprawić pod dozorem Kapitanatu Portu lub przed wyjściem z portu złożyć w Kapitanacie Portu zabezpieczenie w wysokości, ustalonej przez Kapitanat Portu.

VI. Przeładunek i składanie towarów.

Przeładunek.

§ 28.

Kapitanat Portu ma prawo kontroli nad sposobem załadowania statku i może zarządzić niewypuszczanie statku przeładowanego oraz statku z przechyłem.

Przeładunek należy uskuteczniać w sposób nie tamujący ruchu.

Przetaczanie ładunku poprzez krawężniki po falochronach, pomostach i nabrzeżach bez stosownej ich ochrony przed uszkodzeniem, a dalej przez miejsca ogrodzone oraz po trawnikach jest wzbronione.

Wożenie towarów na falochronach, pomostach oraz na nabrzeżach nie przystosowanych do ruchu kołowego dozwolone jest tylko na wózkach z obręczami gumowymi.

Ruch pojazdów konnych i mechanicznych dozwolony jest wyłącznie po drogach oddanych dla takiego ruchu.

Składowanie.

§ 29.

Składowanie towarów na falochronach, nabrzeżach, pomostach i torach jest wzbronione.

W miejscach tych z wyjątkiem torów towary mogą być składane w celach przejściowych, jednakże nie dłużej jak tego wymaga przeładunek. Na żądanie Kapitanatu Portu towary winny być natychmiast usunięte lub też umieszczone w sposób nie utrudniający ruchu.

Wzbronione jest składanie towarów z oparciem o ściany falochronów i magazynów oraz składanie siana i słomy w stanie luźnym.

Na składanie towarów na placach wymagane jest zezwolenie Kapitanatu Portu.

VII. Przepisy przeciwpożarowe.

Zabezpieczenie przeładunku materiałów wybuchowych i łatwopalnych.

§ 30.

Przed przystąpieniem do przeładunku materiałów wybuchowych, łatwopalnych, dalej wszelkiego rodzaju surowców włóknistych, kominy statku przeładowującego, a także kominy statków innych, stojących w pobliżu, winny być odpowiednio zabezpieczone. Wszystkie posiadane przez statek urządzenia przeciwpożarowe muszą być w pogotowiu do natychmiastowego ich użycia. Podczas przerw w przeładunku ładownie winny być niezwłocznie zakryte.

Przez czas trwania przeładunku materiałów wybuchowych lub łatwopalnych statek podlega stałemu dozorowi, wyznaczonemu przez Kapitanat Portu na koszt statku.

Składanie materiałów wybuchowych na falochronach, nabrzeżach i pomostach choćby w celach przejściowych jest wzbronione. Materiały inne muszą być zabezpieczone płachtami brezentowymi lub w sposób inny.

Zakaz palenia tytoniu, używania ognia i światła na statku.

§ 31.

Podczas postoju w porcie wzbronione jest palenie tytoniu, używanie ognia i światła:

a) na pokładzie statku z ładunkiem materiałów wybuchowych, łatwopalnych,
b) w ładowniach statku,
c) na pokładzie statku stojącego w pobliżu miejsca wyładowania materiałów wymienionych w pkt. a).

Zakaz powyższy nie dotyczy świateł pozycyjnych oraz innych świateł należycie osłoniętych, niezbędnych dla zabezpieczenia ruchu.

Oświetlanie ładowni.

§ 32.

Oświetlanie ładowni z ładunkiem materiałów wybuchowych, łatwopalnych i surowców włóknistych dozwolone jest jedynie przy pomocy lamp bezpieczeństwa zaś ładownie z innym ładunkiem jedynie przy pomocy należycie osłoniętego światła.

Zapalanie, otwieranie i gaszenie światła w ładowniach jest wzbronione.

Rozniecanie ognia na statku.

§ 33.

Rozniecanie i utrzymywanie ognia na pokładzie statku dozwolone jest tylko w bezpiecznych paleniskach i musi być stale dozorowane.

Rozgrzewanie i gotowanie na pokładzie statku przedmiotów łatwopalnych jak: dziegciu, smoły, żywicy, asfaltu i oliwy jest wzbronione a dozwolone tylko na lądzie w miejscach wskazanych przez Kapitanat Portu.

Przechowywanie materiałów wybuchowych i łatwopalnych w magazynach.

§ 34.

Przechowywanie materiałów wybuchowych i łatwopalnych w magazynach portowych lub innych miejscach nie wyznaczonych do tego celu jest wzbronione.

Oświetlanie magazynów i składów.

§ 35.

Do stałego oświetlania magazynów i wszelkiego rodzaju składów i placów należy używać światła elektrycznego.

W przypadkach innych dozwolone jest posługiwanie się światłem innym należycie osłoniętym.

Przyrządy przeciwpożarowe, przechowywanie podręcznych materiałów łatwopalnych.

§ 36.

Przedsiębiorstwa handlowe i przemysłowe mają obowiązek rozmieszczenia w swoich zakładach odpowiedniej ilości zdatnych do użytku i łatwo dostępnych przyrządów przeciwpożarowych.

Podręczne zapasy materiałów łatwopalnych winny znajdować się w specjalnych pomieszczeniach zabezpieczonych od ognia, materiały zaś wytwarzające w zetknięciu się z wodą gazy łatwopalne w naczyniach szczelnie zamkniętych i chronionych przed wilgocią.

Popiół oraz czyściwa przesycone farbami i smarami należy przechowywać w ogniotrwałych skrzyniach szczelnie zamkniętych i na zewnątrz budynku.

Zakaz palenia tytoniu, używania otwartego ognia w magazynach, na rampach i w składach.

§ 37.

Wzbronione jest palenie tytoniu, używanie ognia i nieosłoniętego światła:

a) w czasie przeładowania materiałów wybuchowych i łatwopalnych oraz wszelkiego rodzaju surowców włóknistych,

b) w magazynach na rampach magazynów i w obrębie wszelkiego rodzaju składów na placach i nabrzeżach z wyłączeniem pomieszczeń biurowych i mieszkalnych.

Rozniecanie ognia na nabrzeżach i placach.

§ 38.

Bez pozwolenia Kapitanatu Portu wzbronione jest rozniecanie ogniska na lądzie. W razie zezwolenia ogień winien być wzniecony w miejscu wskazanym w bezpiecznym palenisku i ugaszony przed opuszczeniem.

Wzbronione jest używanie nafty, benzyny i innych łatwopalnych płynów do rozpalania ognia oraz wykonanie przyrządem, wytwarzającym płomień, prac na nabrzeżach i w odległości mniejszej od 20 m od magazynów, składów i statków.

Piece żelazne.

§ 39.

Wzbronione jest ustawianie pieców żelaznych w magazynach i w składach a w pomieszczeniach biurowych i mieszkalnych za zezwoleniem Kapitanatu Portu. Przy ustawianiu pieców żelaznych w miejscach dozwolonych muszą być przestrzegane przepisy policyjno-budowlane.

Papier, słoma, wióry.

§ 40.

Papier, słoma itp., służące do opakowania towarów, winny być przechowane oddzielnie w zamkniętych skrzyniach i odrębnych pomieszczeniach.

Palenie ogni sztucznych.

§ 41.

Palenie ogni sztucznych i puszczanie rakiet dozwolone jest tylko za zezwoleniem Kapitanatu Portu i w miejscach przez niego wskazanych.

Sygnalizowanie pożaru.

§ 42.

Pożar w porcie sygnalizuje przerywane huczenie syreny portowej, pożar na statku — przeciągły dźwięk syreny portowej oraz taki dźwięk gwizdka lub syreny statku dotkniętego pożarem.

Do czasu przybycia zawodowej straży pożarnej kierownikiem akcji przeciwpożarowej jest Kapitan Portu lub jego zastępca.

Wszystkie osoby, przebywające na obszarze portu, obowiązane są podporządkować się rozkazom kierownika akcji przeciwpożarowej.

Załogi statków winny udać się każda na swój statek, przygotować przyrządy przeciwpożarowe i czekać dalszych rozkazów kierownika akcji przeciwpożarowej.

VIII. Przepisy sanitarne.

Kontrola sanitarna statku.

§ 43.

Statek przebywający w porcie podlega obowiązującym przepisom morsko-sanitarnym i obowiązany jest stosować się do wszelkich zarządzeń portowych władz sanitarnych.

Odszczurzenie.

§ 44.

Odszczurzenia statku regulują przepisy Międzynarodowej Konwencji Sanitarnej podpisanej w Paryżu dnia 21 czerwca 1926 r.

Odszczurzenie terenów portowych odbywa się w zakresie ustalonym przez władze portowe. Wszystkie osoby obowiązane są zastosować się do odnośnych zarządzeń.

IX. Utrzymanie porządku.

Zanieczyszczenie i uprzątnięcie.

§ 45.

Wzbronione jest zanieczyszczenie terenów i wód portowych.

Osoba przeładowująca obowiązana jest po ukończonym przeładunku sprzątnąć bezzwłocznie pozostałości po przeładunku.

Składanie śmieci.

§ 46.

Śmieci należy składać w skrzyniach do tego przeznaczonych. Po użyciu należy zamykać pokrywy śmietników.

Przekopywanie i przegrzebywanie zawartości śmietników jest wzbronione.

X. Przebywanie i zamieszkiwanie.

Wstęp na tereny portowe i statki.

§ 47.

Wstęp na tereny portowe i do urządzeń portowych dozwolony jest jedynie osobom uprawnionym oraz osobom posiadającym zezwolenie Kapitanatu Portu. Przepis ten nie dotyczy dróg oddanych do użytku ogólnego.

Wstęp na statek osobie postronnej bez zezwolenia kierownika statku jest wzbroniony.

Zamieszkiwanie.

§ 48.

Zamieszkiwanie na terenach portowych dozwolone jest jedynie za zezwoleniem Kapitanatu Portu. Od tego zezwolenia zwolnione są osoby wraz z domownikami, posiadające służbowe mieszkania przydzielone im przez urzędy państwowe. Nazwiska osób tych winny być podane do wiadomości Kapitanatu Portu.

XI. Postanowienia różne.

Oznaczenie miejsca zatoniętego przedmiotu.

§ 49.

W razie zatonięcia w porcie lub na redzie statku, ładunku lub innych przedmiotów o takich rozmiarach, że mogą one zagrażać bezpieczeństwu żeglugi, kierownik statku winien niezwłocznie oznaczyć miejsce zatonięcia pławką, zgłosić wypadek w Kapitanacie Portu, a następnie niezwłocznie przystąpić do ich wydobycia, inaczej mają zastosowanie przepisy ustawy o rozbitkach morskich z dnia 17 marca 1874 r.

Nienależyte funkcjonowanie znaków morskich.

§ 50.

Nienależyte funkcjonowanie znaków morskich nawigacyjnych i sygnalizacyjnych należy bezzwłocznie zgłosić w Kapitanacie Portu.

Zakazy różne.

§ 51.

I. Wzbronione jest:
- a) przymocowywanie statków i innych pływających urządzeń do znaków nawigacyjnych i sygnalizacyjnych,
- b) wejście na statek przed jego zacumowaniem, zakaz ten nie odnosi się do armatora, maklera, ajenta, cumownika i ich pracowników,
- c) wyłamywanie lodu za wyjątkiem miejsc dookoła statku przez osoby należące do jego załogi lub przez kierownictwo statku wynajęte,
- d) nadużywanie pożarowych aparatów sygnalizacyjnych i środków ratunkowych,
- e) uprawianie żebractwa, gry na instrumentach, śpiewu i wszelkiego rodzaju popisów w celach zarobkowych,
- f) polowanie i łowienie ryb sieciami,
- g) kajakowanie i wiosłowanie w celach sportowych wewnątrz portu, oraz uprawianie gier sportowych i zabaw,
- h) kąpanie i chodzenie po porcie w strojach kąpielowych,
- i) puszczanie luzem zwierząt domowych,
- k) uprawianie handlu rybami na nabrzeżach, pomostach i falochronach.

II. Bez zezwolenia Kapitanatu Portu wzbronione jest:
- a) wybieranie piasku, kamieni i żwiru z terenów portowych,
- b) uprawianie przemysłu cumowniczego,
- c) zarobkowa obsługa bagażów pasażerskich,
- d) wyławianie w porcie i na redzie zatopionych przedmiotów,
- e) ustawianie kiosków oraz umieszczanie wszelkiego rodzaju szyldów i reklam, nalepianie afiszów i plakatów dozwolone jest wyłącznie na tablicach, słupach na ten cel przeznaczonych,
- f) rozpowszechnianie odezw,
- g) przeprowadzanie zbiórek ulicznych,
- h) sprzedaż przez załogę statku resztek towaru, oraz uprawianie przemysłu okrężnego,
- i) zbieranie przez osoby nieuprawnione pozostałości na nabrzeżu po przeładunku,
- j) nocowanie na statkach osób nie należących do załogi statku,
- k) łowienie ryb za pomocą wędki,
- l) suszenie sieci.

XII. Postanowienia karne.

§ 52.

Wykroczenia przeciwko przepisom niniejszego rozporządzenia będą karane grzywną w trybie postępowania karno-administracyjnego do 2.000 zł, lub aresztem do 7-miu dni.

Orzecznictwo należy do Urzędu Morskiego.

Organa Kapitanatu Portu posiadające imienne upoważnienie Urzędu Morskiego mają prawo nakładania grzywien w drodze doraźnych nakazów karnych do wysokości wskazanej w upoważnieniu.

XIII. Postanowienia końcowe.

§ 53.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Z chwilą wejścia w życie niniejszego rozporządzenia tracą moc obowiązującą rozporządzenia Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 3 września 1931 o przepisach porządkowych dla portów w Helu i Jastarni (Pom. Dz. Woj. Nr 25, poz. 429) oraz zmiany do tegoż rozporządzenia z dnia 17 marca 1937 r. (Pom. Dz. Woj. Nr 8, poz. 85).

DYREKTOR URZĘDU MORSKIEGO

Tolkmicko, Elbląg i Łeba

Dla powyższych portów obowiązuje Rozporządzenie Porządkowe Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 4 maja 1938 r. o przepisach policyjno-portowych dla portów morskich we Władysławowie, Helu, Jastarni i Pucku, oraz

ROZPORZĄDZENIE

Dyrektora Głównego Urzędu Morskiego

z dnia 7 sierpnia 1946 r.

w sprawie przepisów porządkowych dla portów morskich w Tolkmicku, Elblągu i Łebie.

(Gd. Dz. Woj. Nr 6, poz. 68)

Na podstawie art. 1, 4, 12, 13 i 16 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o organizacji i zakresie działania władz Marynarki Handlowej (Dz. U. R. P. Nr 38, poz. 366) oraz art. 1 dekretu z dnia 16 listopada 1945 r. o podwyższeniu grzywien, kar pieniężnych, kar porządkowych oraz nawiązek (Dz. U. R. P. Nr 56, poz. 312) zarządzam co następuje:

§ 1.

Rozciąga się na obszar portów morskich w Tolkmicku, Elblągu i Łebie moc obowiązującą załączonego rozporządzenia porządkowego Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 4 maja 1938 r. o przepisach policyjno-portowych dla portów morskich we Władysławowie, Helu, Jastarni i Pucku (Pom. Dz. Woj. Nr 18, poz. 190).

§ 2.

Wykroczenia przeciwko przepisom powołanego w § 1 rozporządzenia porządkowego z dnia 4 maja 1938 r. karane będą w trybie postępowania karno-administracyjnego grzywną do 2 000 zł lub aresztem do dni 7.

Orzecznictwo należy do Głównego Urzędu Morskiego.

Organa Kapitanatu Portu posiadające imienne upoważnienia Głównego Urzędu Morskiego, mają prawo nakładania grzywien w drodze doraźnych nakazów karnych do wysokości i za wykroczenia określone w upoważnieniu.

§ 3.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

DYREKTOR GŁÓWNEGO URZĘDU MORSKIEGO

Ustka, Darłowo, Kołobrzeg, Kamień i Nowe Warpno.

Dla powyższych portów obowiązuje Rozporządzenie porządkowe Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 4 maja 1938 r. o przepisach policyjno-portowych dla portów morskich we Władysławowie, Helu, Jastarni i Pucku, oraz

ROZPORZĄDZENIE

Dyrektora Głównego Urzędu Morskiego

z dnia 7 sierpnia 1946 r.

w sprawie przepisów porządkowych dla portów morskich w Ustce (Postominie), Darłowie, Kołobrzegu, Kamieniu i Nowym Warpnie.

(Szcz. Dz. Woj. Nr 11, poz. 72)

Na podstawie art. 1, 4, 6, 12, 13 i 16 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 marca 1928 r. o organizacji i zakresie działania władz Marynarki Handlowej (Dz. U. R. P. Nr 33, poz. 366) oraz art. 1 dekretu z dnia 16 listopada 1945 r. o podwyższeniu grzywien, kar pieniężnych, kar porządkowych oraz nawiązek (Dz. U. R. P. Nr 56, poz. 312) zarządzam co następuje:

§ 1.

Rozciąga się na obszar portów morskich w Postominie, Darłowie, Kołobrzegu, Kamieniu, Świnoujściu i Nowym Warpnie moc obowiązującą załączonego rozporządzenia porządkowego Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 4 maja 1938 r. o przepisach policyjno-portowych dla portów morskich we Władysławowie, Helu, Jastarni i Pucku (Pom. Dz. Woj. Nr 18, poz. 190).

§ 2.

Wykroczenia przeciwko przepisom powołanego w § 1 rozporządzenia porządkowego z dnia 4 maja 1938 r. karane będą w trybie postępowania karno-administracyjnego grzywną do 2 000 zł lub aresztem do dni 7.

Orzecznictwo należy do Głównego Urzędu Morskiego.

Organa Kapitanatu Portu posiadające imienne upoważnienia Głównego Urzędu Morskiego, mają prawo nakładania grzywien w drodze doraźnych nakazów karnych do wysokości i za wykroczenia określone w upoważnieniu.

§ 3.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

DYREKTOR GŁÓWNEGO URZĘDU MORSKIEGO

Świnoujście — Szczecin

ROZPORZĄDZENIE PORZĄDKOWE

Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego w Szczecinie

z dnia 19 listopada 1948 r.

o przepisach policyjno-portowych dla portu handlowego w Szczecinie wraz z obszarem portowym w Świnoujściu i trasy wodnej Świnoujście — Szczecin.

(Szcz. Dz. Woj. Nr 25, poz. 192)

Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego w Szczecinie z dnia 19 listopada 1948 r. o przepisach policyjno-portowych dla portu handlowego w Szczecinie wraz z obszarem portowym w Świnoujściu i trasy wodnej Świnoujście — Szczecin.

Na podstawie art. 6 ust. 1, 4 ust. 1 pkt. 1 i 4 i 13 dekretu z dnia 5. IX. 1947 o organizacji i zakresie działania władz administracji morskiej (Dz. U. R. P. Nr 60 poz. 328) i § 1 rozporządzenia Ministra Żeglugi i Handlu Zagranicznego z dnia 19. III. 1947 w sprawie upoważnienia kapitanów portów do nakładania kar w drodze nakazów karnych (Dz. U. R. P. Nr 38 poz. 183) zarządzam co następuje:

Rozdział I. Postanowienia ogólne.

§ 1.

Granice terytorialne.

Rozporządzenie niniejsze obowiązuje na obszarze portu handlowego w Szczecinie wraz z obszarem portowym w Świnoujściu i trasy wodnej Świnoujście — Szczecin.

Granice terytorialne portu handlowego w Szczecinie i trasy wodnej Świnoujście — Szczecin określa rozporządzenie Ministra Żeglugi.

§ 2.

Władza porządkowa w porcie.

Na obszarach wymienionych w § 1 władzą porządkową portu i żeglugową jest Szczeciński Urząd Morski.

§ 3.

Wykonanie Zarządzeń.

Zarządzenia porządkowe Szczecińskiego Urzędu Morskiego i jego organów, niewykonane w zakreślonym terminie nie naruszając przepisu z § 109 niniejszego rozporządzenia i dalszych skutków prawnych ulegają wykonaniu za pomocą odpowiednich środków przymusowych w trybie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22. III. 1928 o postępowaniu przymusowym w administracji (Dz. U. R. P. Nr 36, poz. 342).

W razie koniecznej potrzeby w związku z wykonywaniem czynności urzędowych funkcjonariusze Szczecińskiego Urzędu Morskiego i jego organów uprawnieni są każdego czasu do wstępu na statki, place, do magazynów i wszelkiego rodzaju innych urządzeń, znajdujących się na terenie objętym niniejszym rozporządzeniem.

§ 4.

Zażalenia i odwołania.

Zażalenie na postępowanie organów Szczecińskiego Urzędu Morskiego można wnieść do tego Urzędu.

Od decyzji Szczecińskiego Urzędu Morskiego w sprawie głównej służy stronie odwołanie do Ministerstwa Żeglugi w trybie rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22. III. 1928 o postępowaniu administracyjnym (Dz. U. R. P. Nr 56 poz. 341).

Odwołanie należy wnieść za pośrednictwem Szczecińskiego Urzędu Morskiego. Wniesienie odwołania od decyzji Szczecińskiego Urzędu Morskiego nie wstrzymuje jej wykonania.

Organami Urzędu Morskiego jest Kapitanat Portu wraz z podporządkowaną mu Strażą Portową.

§ 5.

Odpowiedzialność kapitanów statków.

Kapitan statku obowiązany jest czuwać, by załoga, pasażerowie i inne osoby zatrudnione pomocniczo na statku nie dopuszczały się przekroczeń przeciw niniejszemu rozporządzeniu.

W razie nieprzestrzegania obowiązujących przepisów, niezastosowania się do poszczególnych zarządzeń lub ich przekroczenia na statku przez załogę lub osoby zatrudnione pomocniczo na statku karę ponosi kapitan statku, jeżeli przed odejściem statku winny nie został wyśledzony.

Ilekroć rozporządzenie niniejsze mówi o zakazach i nakazach nałożonych na statek, odpowiedzialnym za przestrzeganie przepisów porządkowych jest kapitan statku, a w jego braku właściciel statku.

W rozumieniu niniejszego rozporządzenia kapitanem statku jest nie tylko osoba ustanowiona dla kierownictwa statku lecz również każdorazowy jego zastępca.

§ 6.

Zakres mocy obowiązującej.

Postanowieniom niniejszego rozporządzenia podlegają wszelkie statki tudzież urządzenia pływające do nich przyrównane oraz osoby znajdujące się na obszarach wymienionych w § 1.

Rozdział II. Na redzie.

§ 7.

Poruszanie się przed wejściem do portu.

Statki obowiązane są zmniejszyć szybkość i zachować ostrożność przy wchodzeniu do portu i na skrzyżowaniach dróg wodnych.

§ 8.

Podnoszenie bandery narodowej.

Statek, wchodzący do portu lub wychodzący z portu, podnosi swą banderę narodową bez względu na porę doby.

Statek wchodzący do portu, może opuścić banderę narodową dopiero po zacumowaniu, statek wychodzący z portu obowiązany jest podnieść banderę narodową już z chwilą odcumowania.

§ 9.

Zarzucenie kotwicy.

Statek stojący na kotwicy podnosi:

a) w porze dziennej: czarną kulę w miejscu przepisanym dla latarni kotwicznej,
b) w porze nocnej: przepisane w § 11 rozporządzenia z dnia 5. II. 1906 o porządkach na drogach morskich (Dz. U. Rzeszy Niemieckiej str. 120) światła kotwiczne.

Rzucona kotwica winna być zaopatrzona w bojkę.

§ 10.

Specjalne zezwolenie na wejście do portu.

Port handlowy w Szczecinie jest portem otwartym.

Specjalnego zezwolenia Kapitanatu Portu na wejście do portu i pobytu w nim potrzebują:

a) statki cieknące, statki co do których istnieje obawa zatonięcia oraz statki z nienormalnym przechyłem, którym grozi niebezpieczeństwo przewrócenia się,
b) statki, których zdolność manewrowania jest ograniczona,
c) statki, na których wybuchł pożar,
d) statki mieszkalne, składowe, łazienki, pływające przystanie dla łodzi, dźwigi pływające, rusztowania pływające, promy, pontony, doki, pływające elewatory zbożowe, urządzenia bunkrowe, tratwy itd.,
e) statki załadowane amunicją oraz materiałami łatwopalnymi, wybuchowymi, żrącymi, trującymi lub cuchnącymi,
f) statki, które podczas podróży osiadły na mieliźnie lub miały inne awarie, o ile nie są naprawione,
g) statki nieodkażone, na których wystąpiły niebezpieczne choroby infekcyjne oraz statki pochodzące z portu uznanego za zakażony dżumą, cholerą, ospą lub żółtą febrą,
h) inne statki na wyraźne zarządzenie Kapitanatu Portu.

Jeżeli uszkodzenie, wadliwość lub pewna właściwość statku wystąpiły lub doszły do wiadomości Kapitanatu Portu po wejściu statku do portu, Kapitanat Portu uprawniony jest w razie sprzeciwu usunąć statek na koszt i ryzyko armatora.

Wejście i pobyt w porcie handlowym w Szczecinie okrętów wojennych regulują odrębne przepisy.

§ 11.

Przygotowanie statków do wejścia do portu.

Przed wejściem statku do portu i w czasie jego pobytu w porcie wszystkie wystające poza burtę części statku i jego uzbrojenia w szczególności łodzie ratunkowe, żórawiki itd. winny być na statku wprowadzone wewnątrz burty i tak umocowane, by nie uszkadzały innych statków i urządzeń portowych. Żaglowce ponadto winny przybrasować ostro reje i wciągnąć dziobaki.

Bezpoprzeczkowe kotwice należy wciągnąć całkowicie do kluz.

§ 12.

Sprawdzenie przyrządów nawigacyjnych.

Statek wykonujący przy dalbie dewiacyjnej zwroty w celu sprawdzenia kompasu podnosi na przednim maszcie flagę „K" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich. Flaga ta może być użyta również jako sygnał podczas sprawdzania radiogoniometru lub hydrofonu lub tym podobnych przyrządów nawigacyjnych.

Inne statki winny takim statkom ustąpić z drogi.

Rozdział III. Obowiązek posługiwania się holownikami.

§ 13.

Obowiązek ogólny według zanurzenia i tonażu statków.

Statki powyżej 1000 ton rej brutto i statki bez względu na ich pojemność powyżej 19 stóp zanurzenia muszą w porcie posługiwać się pomocą holownika.

Statki o tonażu ponad 1000 ton rej brutto przy sile wiatru 4 i więcej według skali Beauforta oraz statki idące z prądem pod mostami winny na żądanie pilota posługiwać się pomocą 2 holowników.

Statki o mniejszym tonażu względnie mniejszym zanurzeniu winny na wezwanie Kapitanatu Portu lub pilota posługiwać się pomocą holownika szczególnie w wypadku, gdy manewr statkiem naraża na niebezpieczeństwo którąkolwiek z jednostek pływających, nabrzeże lub urządzenie portowe, gdy wstrzymuje względnie utrudnia ruch lub manewry innych statków czy je zbytnio przedłuża.

§ 14.

Skrócenie liny holowniczej.

Lina holownicza winna w porcie być tak skrócona, by zapewniona była zdolność manewrowania zestawu holowniczego w stopniu wykluczającym wyrządzenie jakichkolwiek szkód.

§ 15.

Holowanie statku burtą do burty.

W razie braku steru jednostka holowana winna być umocniona burta do burty. Holowane burta do burty jednostki muszą na dziobie i na rufie być silnie przymocowane.

§ 16.

Urządzenie ześlizgowe przy haku holowniczym.

Każdy holownik wykonywujący prace holownicze na obszarze portu winien być zaopatrzony przy haku holowniczym w dobrze funkcjonujące urządzenie ześlizgowe umożliwiające zluzowanie liny holowniczej nawet w wypadku, gdy ona jest naprężona.

Wyjątki od powyższej zasady dopuszczalne są za zgodą Kapitanatu Portu.

§ 17.

Przedwczesne porzucenie i pęknięcie liny.

Wzbronione jest porzucenie przez statek holujący jednostki holowanej przed jej zacumowaniem.

W razie awarii lub pęknięcia liny zestaw holowniczy winien jak najrychlej ustąpić z drogi uczęszczanej lub być jak najprędzej usunięty.

§ 18.

Dozór statku holowanego.

Na każdym statku holowanym musi być ustanowiony kierownik zaznajomiony z prowadzeniem statku i musi znajdować się przy sterze, o ile obecność jego nie jest wymagana gdzie indziej.

Statki holowane burta do burty mogą mieć jednego kierownika dla dwóch statków, odpowiedzialnego za obydwa statki.

W razie, gdy statek holowany steru nie posiada, kierownik znajdować się winien na dziobie statku.

§ 19.

Skład zestawu holowniczego.

Holowanie więcej aniżeli jednej jednostki w porcie dopuszczalne jest wyłącznie za zezwoleniem Kapitanatu Portu, o ile przepisy niniejsze nie dopuszczają wyjątków.

§ 20.

Przepisy szczegółowe o odstępach między zestawami holowniczymi i o długości zestawu holowniczego.

Na odcinku między Wyspą Nawigacyjną[1]) a nabrzeżem Golęcino zestawy holownicze winny mieć odstęp co najmniej 1000 m od siebie.

Na Przekopie Mieleńskim i począwszy od nabrzeża Fant do dalb przy Golnowie długość zestawu holowniczego, licząc od dziobu statku holującego do rufy ostatniego statku holowanego nie może przekraczać 400 m.

Rozdział IV. Porządek ruchu statków.

§ 21.

Postanowienia ogólne.

Odnośne ruchu statków na obszarze objętym niniejszym rozporządzeniem ma odpowiednie zastosowanie rozporządzenie z dnia 5. II. 1906 o porządkach na drogach morskich (Dz. U. Rzeszy Niemieckiej str. 120), o ile rozporządzenie niniejsze inaczej nie postanawia.

§ 22.

Porządek mijania się.

Na obszarze portu statki w ruchu trzymają się prawej strony drogi uczęszczanej, patrząc w kierunku ruchu, a zbliżając się kursami przeciwnymi, mijają się lewą burtą, jeżeli nie ma przeszkód oczywistych.

§ 23.

Pierwszeństwo drogi.

Prawo pierwszeństwa drogi mają następujące statki:

a) które ze względu na doznane uszkodzenie lub charakter swej budowy czy zestawu holowniczego nie mają możności swobodnego poruszania się na trasie wodnej (niezdolne do manewrów lub ograniczone w zdolności do manewrowania) oraz statki, które ze względu na swe wielkie zanurzenie muszą korzystać z najgłębszej części pogłębianego toru wodnego,

b) które ze względu na pilność lub nagłość swych funkcji, a zwłaszcza z powodu niesienia pomocy lub ratunku, wymagają szybkości ruchu po najkrótszej drodze. Do statków tych należą zwłaszcza statki pożarnicze, milicyjne, celne i skarbowe.

W wypadku wzajemnego spotkania się statków wymienionych w poprzednim ustępie statki podane pod b) ustępują z drogi statkom podanym pod a).

Statki mające pierwszeństwo drogi podnoszą następujący znak:

a) statki wymienione w ustępie pierwszym pod punktem a)
w dzień 2 czarne walce na topie przedniego masztu,
w nocy czerwone światło widzialne dookoła.

b) statki wymienione w ustępie pierwszym pod b)
w dzień: jeden czarny walec na topie masztu przedniego,
w nocy: dwa światła białe, wywieszone w linii pionowej w odległości 185 cm jedno pod drugim, widziane dookoła.

Dwa statki równorzędne z pierwszeństwem drogi wymijają się na zasadach ogólnych.

§ 24.

Ruch statków w porcie zamarzniętym.

Kapitan statku ma obowiązek na miejscu postoju rozbić powłokę lodową dookoła statku na odległość co najmniej 3 m.

---

[1]) Wyspa Chełminek (d. Wyspa Nawigacyjna).

W porcie zamarzniętym statki poruszają się wzdłuż miejsc otwartych i przeznaczonych do ruchu tak, by nie nastąpiło uszkodzenie trwałych brzegów lodu i w tych miejscach zmniejszają szybkość.

Mijanie się statków w drodze uczęszczanej otwartej jest wzbronione.

Statek zdążający pod prąd czeka tak długo aż statek idący z prądem minie to miejsce otwarte.

§ 25.

Zakaz wyprzedzania.

W wejściach portowych, kanałach portowych i wewnątrz portu wyprzedzanie statków jest wzbronione.

§ 26.

Zmniejszenie szybkości statku.

O ile statek pilotowy lub statek administracji portowej, graniczny, celny lub sanitarny podniósł flagę „Z" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich, kapitan statku, do którego skierowują się wymienione statki, winien szybkość zmniejszyć względnie statek zatrzymać, by przedstawicielom władzy dać możność podejścia do burty dla uzyskania informacji lub wydania kierownictwu statku zarządzeń.

§ 27.

Sygnał na zakrętach.

Na nieprzejrzystych odcinkach drogi należy przed wejściem do zakrętów lub przed opuszczeniem tychże a także na skrzyżowaniach dróg wodnych oddać długi ton ostrzegawczy.

Wzbronione jest skrócenie drogi w tych miejscach przez korzystanie z lewej strony drogi uczęszczanej.

§ 28.

Szybkość statków w porcie.

Statki w porcie poruszają się ze zmniejszoną szybkością.

Maksymalna szybkość na Przekopie Mieleńskim wynosi 5 mil morskich na godzinę, na innych odcinkach 3 mile morskie.

§ 29.

Sygnał odejścia.

Statki pasażerskie winny dawać w porcie sygnał odejścia za pomocą dzwonu okrętowego.

Używanie gwizdka lub rogu mgłowego jako znaku odejścia czy przybycia jest wzbronione.

§ 30.

Ogólne przepisy o mijaniu się statków pod mostami.

Podczas mijania mostów prawo pierwszeństwa mają:

a) statki idące z prądem,

b) ze statków, mających jeden kierunek statki z własnym napędem i zestawy holownicze,

c) ze statków o własnym napędzie lub dwóch zestawów holowniczych, mających jeden kierunek, statek będący najbliżej mostu.

Jednoczesne mijanie otworu mostowego przez dwa lub więcej statków albo tratew w jednym lub przeciwnym kierunku jest wzbronione; wzbronione jest również przymocowanie lin do filarów lub tym podobnych urządzeń mostu, chyba, że filary są specjalnie w tym celu postawione.

Otwory w mostach należy mijać prawą stroną, o ile przepisy miejscowe nie postanawiają inaczej i małą szybkością, a nadto dopiero wówczas gdy są oddane do przejścia za pomocą odpowiednich sygnałów lub innych znaków wartownika mostowego. Do tego czasu winny statki przy zachowaniu prawa pierwszeństwa zatrzymać się w należytej odległości od mostu.

Statki żaglowe o pojemności powyżej 20 ton rej. brutto winny przed przejściem mostu zwinąć żagle.

Ster i maszyna na statkach o własnym napędzie mechanicznym muszą mieć dostateczną obsługę, by potrzebny manewr mógł być każdej chwili wykonany.

Statkom z przechyłem, mostów mijać nie wolno.

§ 31.

Szczegółowe przepisy o mijaniu statków pod mostami.

Szczegółowe przepisy o mijaniu się statków pod mostami będą wydane w drodze osobnego rozporządzenia po odbudowie mostów.

§ 32.

Ogólne przepisy o ruchu tratew.

Każda tratwa musi na obszarze portu być holowana przez statek parowy.

Poszczególne drewna muszą być między sobą mocno i trwale umocowane.

Każda tratwa winna być zaopatrzona w przepisany sprzęt i podczas trwania ruchu w porcie musi jej towarzyszyć łódź.

Na widocznym miejscu winna być umieszczona tabliczka z nazwiskiem właściciela oraz jego miejsce zamieszkania, w środku tratwy równolegle do jej długości.

Właściciel tratwy dba o należyty nadzór i odpowiada za wszelkie szkody wyrządzone przez tratwy lub poszczególne drewna.

Na tratwach o długości do 20 m winna znajdować się jedna, do 50 m dwie a ponad tę długość, trzy osoby biegłe w prowadzeniu tratew.

Zestawy tratew nie powinny ograniczać ruchu statków. Między poszczególnymi tratwami odległość winna być tak wielka, by statki i promy mogły się między nimi swobodnie poruszać.

W nocy tratwy mogą się poruszać tylko w wyjątkowych wypadkach i za zezwoleniem Kapitanatu Portu i winny być oświetlone.

§ 33.

Rzucanie kotwicy.

Rzucanie kotwicy w obrębie portu wewnętrznego dozwolone jest tylko według wskazówek pilota lub za zezwoleniem Kapitanatu Portu nadto tylko w wypadku bezpośredniego niebezpieczeństwa. Rzucone kotwice muszą być zaopatrzone w bojki. Rzucanie kotwic admiralicyjnych w porcie jest wzbronione.

Dragi muszą się posługiwać kotwicami jednoramiennymi.

§ 34.

Zakaz włóczenia kotwicy.

Włóczenie kotwicy po dnie poprzez wejścia portowe oraz miejsca wyłączone jest surowo wzbronione szczególnie w pobliżu miejsca przebiegu kabli, które oznaczone są znakami ostrzegawczymi oraz napisem „kabel".

§ 35.

Zakaz uwieszania się mniejszych jednostek do statków będących w ruchu.

Uwieszanie się łodzi wiosłowych i sportowych do statków będących w ruchu jest wzbronione. Przepis ten nie dotyczy statków cumowniczych, które mogą się przyczepiać do statków będących w ruchu za zgodą kapitana statku.

Wymienione wyżej jednostki winny w stosunku do statków większych zachować wszelkie, przez doświadczenie morskie nabyte, jak i wskazane przez okoliczności chwili, środki ostrożności.

§ 36.

Obroty statków.

Gdy statek wykonywujący obrót w basenie lub w kanale przy oparciu o nabrzeże znajdzie się w położeniu, przy którym przejście innych statków koło niego jest niebezpieczne lub utrudnione, to statki zatrzymują się i czekają dopóty, dopóki nie będzie możliwe bezpieczne minięcie statku obracającego się.

§ 37.

Poruszanie śruby okrętowej przy nabrzeżu.

Poruszanie śrub okrętowych podczas postoju statku przy nabrzeżu dozwolone jest jedynie dla próby maszyn i odbicia statku od nabrzeża nie wcześniej niż 10 minut przed odejściem pod warunkiem jednak, że ilość obrotów śrub nie będzie większa niż przy najmniejszej szybkości statku.

Na statkach dwuśrubowych winien być umieszczony w języku polskim i angielskim napis ostrzegawczy po obu stronach na widocznym miejscu rufy.

Podczas próby maszyn, na rufie statku winien znajdować się jeden z oficerów pokładowych statku, który byłby odpowiedzialny za bezpieczeństwo wszystkich obiektów mogących się znajdować w pobliżu śrub podczas ich obracania.

Przed wprowadzeniem w ruch oraz podczas ruchu śruby należy o niebezpieczeństwie uprzedzać statki lub łodzie znajdujące się w bezpośredniej bliskości, a w razie niebezpiecznego ich zbliżenia się, śruby niezwłocznie wstrzymać.

Próba maszyn winna się odbywać w ten sposób, że kierunek obrotu rufy jest zmieniany tak często, żeby cumy statku oraz pachołki na nabrzeżu nie podlegały zbyt wielkiemu natężeniu.

§ 38.

Ćwiczenia łodzi wiosłowych i wyścigi na łodziach.

Ćwiczenia łodzi wiosłowych i jazdy na deskach za motorówką w obrębie portu dopuszczalne są tylko na Przekopie Mieleńskim i w górnym biegu Odry, licząc od nabrzeża Gazowni.

Wyścigi na łodziach dopuszczalne są tylko za zgodą Kapitanatu Portu i w miejscach przez niego wskazanych.

§ 39.

Pogłębianie portu.

Pogłębianie portu może być dokonywane jedynie za zgodą Szczecińskiego Urzędu Morskiego.

§ 40.

Zamknięcie Odry dla pewnego rodzaju statków.

Na odcinku Odry pomiędzy rozgałęzieniami Przekopu Mieleńskiego i Kanału Grabowskiego (km 62,3 i 64,5 toru wodnego) Odra jest zamknięta.

Wyjątek stanowią:

a) statki o pojemności powyżej 1700 ton rej. brutto lub o większej długości niż 75 m względnie szerokości ponad 12 m,

b) zestawy holownicze,

c) wszystkie statki kursujące do miejsc postojów lub nieruchomości położonych na wymienionym odcinku,

d) okręty marynarki wojennej,

e) statki rządowe,

f) statki służące do utrzymania wymienionej trasy.

§ 41.

Szczegółowe przepisy odnośne ruchu w kanałach Odra — Duńczyca, Duńczyca — Parnica, w przekopie Odra — Parnica, w Kanale Grabowskim i w Kanale Dębickim.

Żaglowanie w kanałach Odra — Duńczyca, Duńczyca — Parnica, w przekopie Odra — Parnica, Kanale Grabowskim i w Kanale Dębickim dozwolone jest tylko przy korzystnym wietrze. Krążenie w tych miejscach jest niedozwolone.

Zakotwiczenie na tych wodach jest dozwolone tylko w razie konieczności i to tak, by nie przeszkadzać innym statkom w ruchu.

Cumowanie statków za wyjątkiem strony zachodniej kanału Odra — Duńczyca może być tylko pojedyncze, chyba że Kapitanat Portu dopuści wyjątki.

Kanał Duńczyca — Parnica nie może być zajęty w pasie szerszym niż 18 m, licząc od zewnętrznej strony statku do brzegu. Wyjątki są dopuszczalne tylko za zgodą Kapitanatu Portu.

Rozdział II. Na redzie.

§ 7.

Poruszanie się przed wejściem do portu.

Statki obowiązane są zmniejszyć szybkość i zachować ostrożność przy wchodzeniu do portu i na skrzyżowaniach dróg wodnych.

§ 8.

Podnoszenie bandery narodowej.

Statek, wchodzący do portu lub wychodzący z portu, podnosi swą banderę narodową bez względu na porę doby.

Statek wchodzący do portu, może opuścić banderę narodową dopiero po zacumowaniu, statek wychodzący z portu obowiązany jest podnieść banderę narodową już z chwilą odcumowania.

§ 9.

Zarzucenie kotwicy.

Statek stojący na kotwicy podnosi:

a) w porze dziennej: czarną kulę w miejscu przepisanym dla latarni kotwicznej,
b) w porze nocnej: przepisane w § 11 rozporządzenia z dnia 5. II. 1906 o porządkach na drogach morskich (Dz. U. Rzeszy Niemieckiej str. 120) światła kotwiczne.

Rzucona kotwica winna być zaopatrzona w bojkę.

§ 10.

Specjalne zezwolenie na wejście do portu.

Port handlowy w Szczecinie jest portem otwartym.

Specjalnego zezwolenia Kapitanatu Portu na wejście do portu i pobytu w nim potrzebują:

a) statki cieknące, statki co do których istnieje obawa zatonięcia oraz statki z nienormalnym przechyłem, którym grozi niebezpieczeństwo przewrócenia się,
b) statki, których zdolność manewrowania jest ograniczona,
c) statki, na których wybuchł pożar,
d) statki mieszkalne, składowe, łazienki, pływające przystanie dla łodzi, dźwigi pływające, rusztowania pływające, promy, pontony, doki, pływające elewatory zbożowe, urządzenia bunkrowe, tratwy itd.,
e) statki załadowane amunicją oraz materiałami łatwopalnymi, wybuchowymi, żrącymi, trującymi lub cuchnącymi,
f) statki, które podczas podróży osiadły na mieliźnie lub miały inne awarie, o ile nie są naprawione,
g) statki nieodkażone, na których wystąpiły niebezpieczne choroby infekcyjne oraz statki pochodzące z portu uznanego za zakażony dżumą, cholerą, ospą lub żółtą febrą,
h) inne statki na wyraźne zarządzenie Kapitanatu Portu.

Jeżeli uszkodzenie, wadliwość lub pewna właściwość statku wystąpiły lub doszły do wiadomości Kapitanatu Portu po wejściu statku do portu, Kapitanat Portu uprawniony jest w razie sprzeciwu usunąć statek na koszt i ryzyko armatora.

Wejście i pobyt w porcie handlowym w Szczecinie okrętów wojennych regulują odrębne przepisy.

§ 11.

Przygotowanie statków do wejścia do portu.

Przed wejściem statku do portu i w czasie jego pobytu w porcie wszystkie wystające poza burtę części statku i jego uzbrojenia w szczególności łodzie ratunkowe, żórawiki itd. winny być na statku wprowadzone wewnątrz burty i tak umocowane, by nie uszkadzały innych statków i urządzeń portowych. Żaglowce ponadto winny przybrasować ostro reje i wciągnąć dziobaki.

Bezpoprzeczkowe kotwice należy wciągnąć całkowicie do kluz.

§ 12.

Sprawdzenie przyrządów nawigacyjnych.

Statek wykonujący przy dalbie dewiacyjnej zwroty w celu sprawdzenia kompasu podnosi na przednim maszcie flagę „K" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich. Flaga ta może być użyta również jako sygnał podczas sprawdzania radiogoniometru lub hydrofonu lub tym podobnych przyrządów nawigacyjnych. Inne statki winny takim statkom ustąpić z drogi.

Rozdział III. Obowiązek posługiwania się holownikami.

§ 13.

Obowiązek ogólny według zanurzenia i tonażu statków.

Statki powyżej 1000 ton rej brutto i statki bez względu na ich pojemność powyżej 19 stóp zanurzenia muszą w porcie posługiwać się pomocą holownika.

Statki o tonażu ponad 1000 ton rej brutto przy sile wiatru 4 i więcej według skali Beauforta oraz statki idące z prądem pod mostami winny na żądanie pilota posługiwać się pomocą 2 holowników.

Statki o mniejszym tonażu względnie mniejszym zanurzeniu winny na wezwanie Kapitanatu Portu lub pilota posługiwać się pomocą holownika szczególnie w wypadku, gdy manewr statkiem naraża na niebezpieczeństwo którąkolwiek z jednostek pływających, nabrzeże lub urządzenie portowe, gdy wstrzymuje względnie utrudnia ruch lub manewry innych statków czy je zbytnio przedłuża.

§ 14.

Skrócenie liny holowniczej.

Lina holownicza winna w porcie być tak skrócona, by zapewniona była zdolność manewrowania zestawu holowniczego w stopniu wykluczającym wyrządzenie jakichkolwiek szkód.

§ 15.

Holowanie statku burtą do burty.

W razie braku steru jednostka holowana winna być umocniona burta do burty. Holowane burta do burty jednostki muszą na dziobie i na rufie być silnie przymocowane.

§ 16.

Urządzenie ześlizgowe przy haku holowniczym.

Każdy holownik wykonywujący prace holownicze na obszarze portu winien być zaopatrzony przy haku holowniczym w dobrze funkcjonujące urządzenie ześlizgowe umożliwiające zluzowanie liny holowniczej nawet w wypadku, gdy ona jest naprężona.

Wyjątki od powyższej zasady dopuszczalne są za zgodą Kapitanatu Portu.

§ 17.

Przedwczesne porzucenie i pęknięcie liny.

Wzbronione jest porzucenie przez statek holujący jednostki holowanej przed jej zacumowaniem.

W razie awarii lub pęknięcia liny zestaw holowniczy winien jak najrychlej ustąpić z drogi uczęszczanej lub być jak najprędzej usunięty.

§ 18.

Dozór statku holowanego.

Na każdym statku holowanym musi być ustanowiony kierownik zaznajomiony z prowadzeniem statku i musi znajdować się przy sterze, o ile obecność jego nie jest wymagana gdzie indziej.

Statki holowane burta do burty mogą mieć jednego kierownika dla dwóch statków, odpowiedzialnego za obydwa statki.

W razie, gdy statek holowany steru nie posiada, kierownik znajdować się winien na dziobie statku.

§ 19.

Skład zestawu holowniczego.

Holowanie więcej aniżeli jednej jednostki w porcie dopuszczalne jest wyłącznie za zezwoleniem Kapitanatu Portu, o ile przepisy niniejsze nie dopuszczają wyjątków.

§ 20.

Przepisy szczegółowe o odstępach między zestawami holowniczymi i o długości zestawu holowniczego.

Na odcinku między Wyspą Nawigacyjną[1]) a nabrzeżem Golęcino zestawy holownicze winny mieć odstęp co najmniej 1000 m od siebie.

Na Przekopie Mieleńskim i począwszy od nabrzeża Fant do dalb przy Golnowie długość zestawu holowniczego, licząc od dziobu statku holującego do rufy ostatniego statku holowanego nie może przekraczać 400 m.

Rozdział IV. Porządek ruchu statków.

§ 21.

Postanowienia ogólne.

Odnośne ruchu statków na obszarze objętym niniejszym rozporządzeniem ma odpowiednie zastosowanie rozporządzenie z dnia 5. II. 1906 o porządkach na drogach morskich (Dz. U. Rzeszy Niemieckiej str. 120), o ile rozporządzenie niniejsze inaczej nie postanawia.

§ 22.

Porządek mijania się.

Na obszarze portu statki w ruchu trzymają się prawej strony drogi uczęszczanej, patrząc w kierunku ruchu, a zbliżając się kursami przeciwnymi, mijają się lewą burtą, jeżeli nie ma przeszkód oczywistych.

§ 23.

Pierwszeństwo drogi.

Prawo pierwszeństwa drogi mają następujące statki:

a) które ze względu na doznane uszkodzenie lub charakter swej budowy czy zestawu holowniczego nie mają możności swobodnego poruszania się na trasie wodnej (niezdolne do manewrów lub ograniczone w zdolności do manewrowania) oraz statki, które ze względu na swe wielkie zanurzenie muszą korzystać z najgłębszej części pogłębianego toru wodnego,

b) które ze względu na pilność lub nagłość swych funkcji, a zwłaszcza z powodu niesienia pomocy lub ratunku, wymagają szybkości ruchu po najkrótszej drodze. Do statków tych należą zwłaszcza statki pożarnicze, milicyjne, celne i skarbowe.

W wypadku wzajemnego spotkania się statków wymienionych w poprzednim ustępie statki podane pod b) ustępują z drogi statkom podanym pod a).

Statki mające pierwszeństwo drogi podnoszą następujący znak:

a) statki wymienione w ustępie pierwszym pod punktem a)
w dzień 2 czarne walce na topie przedniego masztu,
w nocy czerwone światło widzialne dookoła.

b) statki wymienione w ustępie pierwszym pod b)
w dzień: jeden czarny walec na topie masztu przedniego,
w nocy: dwa światła białe, wywieszone w linii pionowej w odległości 185 cm jedno pod drugim, widziane dookoła.

Dwa statki równorzędne z pierwszeństwem drogi wymijają się na zasadach ogólnych.

§ 24.

Ruch statków w porcie zamarzniętym.

Kapitan statku ma obowiązek na miejscu postoju rozbić powłokę lodową dookoła statku na odległość co najmniej 3 m.

---

[1]) Wyspa Chełminek (d. Wyspa Nawigacyjna).

W porcie zamarzniętym statki poruszają się wzdłuż miejsc otwartych i przeznaczonych do ruchu tak, by nie nastąpiło uszkodzenie trwałych brzegów lodu i w tych miejscach zmniejszają szybkość.

Mijanie się statków w drodze uczęszczanej otwartej jest wzbronione.

Statek zdążający pod prąd czeka tak długo aż statek idący z prądem minie to miejsce otwarte.

§ 25.

Zakaz wyprzedzania.

W wejściach portowych, kanałach portowych i wewnątrz portu wyprzedzanie statków jest wzbronione.

§ 26.

Zmniejszenie szybkości statku.

O ile statek pilotowy lub statek administracji portowej, graniczny, celny lub sanitarny podniósł flagę „Z" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich, kapitan statku, do którego skierowują się wymienione statki, winien szybkość zmniejszyć względnie statek zatrzymać, by przedstawicielom władzy dać możność podejścia do burty dla uzyskania informacji lub wydania kierownictwu statku zarządzeń.

§ 27.

Sygnał na zakrętach.

Na nieprzejrzystych odcinkach drogi należy przed wejściem do zakrętów lub przed opuszczeniem tychże a także na skrzyżowaniach dróg wodnych oddać długi ton ostrzegawczy.

Wzbronione jest skrócenie drogi w tych miejscach przez korzystanie z lewej strony drogi uczęszczanej.

§ 28.

Szybkość statków w porcie.

Statki w porcie poruszają się ze zmniejszoną szybkością.

Maksymalna szybkość na Przekopie Mieleńskim wynosi 5 mil morskich na godzinę, na innych odcinkach 3 mile morskie.

§ 29.

Sygnał odejścia.

Statki pasażerskie winny dawać w porcie sygnał odejścia za pomocą dzwonu okrętowego.

Używanie gwizdka lub rogu mgłowego jako znaku odejścia czy przybycia jest wzbronione.

§ 30.

Ogólne przepisy o mijaniu się statków pod mostami.

Podczas mijania mostów prawo pierwszeństwa mają:

a) statki idące z prądem,

b) ze statków, mających jeden kierunek statki z własnym napędem i zestawy holownicze,

c) ze statków o własnym napędzie lub dwóch zestawów holowniczych, mających jeden kierunek, statek będący najbliżej mostu.

Jednoczesne mijanie otworu mostowego przez dwa lub więcej statków albo tratew w jednym lub przeciwnym kierunku jest wzbronione; wzbronione jest również przymocowanie lin do filarów lub tym podobnych urządzeń mostu, chyba, że filary są specjalnie w tym celu postawione.

Otwory w mostach należy mijać prawą stroną, o ile przepisy miejscowe nie postanawiają inaczej i małą szybkością, a nadto dopiero wówczas gdy są oddane do przejścia za pomocą odpowiednich sygnałów lub innych znaków wartownika mostowego. Do tego czasu winny statki przy zachowaniu prawa pierwszeństwa zatrzymać się w należytej odległości od mostu.

Statki żaglowe o pojemności powyżej 20 ton rej. brutto winny przed przejściem mostu zwinąć żagle.

Ster i maszyna na statkach o własnym napędzie mechanicznym muszą mieć dostateczną obsługę, by potrzebny manewr mógł być każdej chwili wykonany.

Statkom z przechyłem, mostów mijać nie wolno.

§ 31.

Szczegółowe przepisy o mijaniu statków pod mostami.

Szczegółowe przepisy o mijaniu się statków pod mostami będą wydane w drodze osobnego rozporządzenia po odbudowie mostów.

§ 32.

Ogólne przepisy o ruchu tratew.

Każda tratwa musi na obszarze portu być holowana przez statek parowy.

Poszczególne drewna muszą być między sobą mocno i trwale umocowane.

Każda tratwa winna być zaopatrzona w przepisany sprzęt i podczas trwania ruchu w porcie musi jej towarzyszyć łódź.

Na widocznym miejscu winna być umieszczona tabliczka z nazwiskiem właściciela oraz jego miejsce zamieszkania, w środku tratwy równolegle do jej długości.

Właściciel tratwy dba o należyty nadzór i odpowiada za wszelkie szkody wyrządzone przez tratwy lub poszczególne drewna.

Na tratwach o długości do 20 m winna znajdować się jedna, do 50 m dwie a ponad tę długość, trzy osoby biegłe w prowadzeniu tratew.

Zestawy tratew nie powinny ograniczać ruchu statków. Między poszczególnymi tratwami odległość winna być tak wielka, by statki i promy mogły się między nimi swobodnie poruszać.

W nocy tratwy mogą się poruszać tylko w wyjątkowych wypadkach i za zezwoleniem Kapitanatu Portu i winny być oświetlone.

§ 33.

Rzucanie kotwicy.

Rzucanie kotwicy w obrębie portu wewnętrznego dozwolone jest tylko według wskazówek pilota lub za zezwoleniem Kapitanatu Portu nadto tylko w wypadku bezpośredniego niebezpieczeństwa. Rzucone kotwice muszą być zaopatrzone w bojki. Rzucanie kotwic admiralicyjnych w porcie jest wzbronione.

Dragi muszą się posługiwać kotwicami jednoramiennymi.

§ 34.

Zakaz włóczenia kotwicy.

Włóczenie kotwicy po dnie poprzez wejścia portowe oraz miejsca wyłączone jest surowo wzbronione szczególnie w pobliżu miejsca przebiegu kabli, które oznaczone są znakami ostrzegawczymi oraz napisem „kabel".

§ 35.

Zakaz uwieszania się mniejszych jednostek do statków będących w ruchu.

Uwieszanie się łodzi wiosłowych i sportowych do statków będących w ruchu jest wzbronione. Przepis ten nie dotyczy statków cumowniczych, które mogą się przyczepiać do statków będących w ruchu za zgodą kapitana statku.

Wymienione wyżej jednostki winny w stosunku do statków większych zachować wszelkie, przez doświadczenie morskie nabyte, jak i wskazane przez okoliczności chwili, środki ostrożności.

§ 36.

Obroty statków.

Gdy statek wykonywujący obrót w basenie lub w kanale przy oparciu o nabrzeże znajdzie się w położeniu, przy którym przejście innych statków koło niego jest niebezpieczne lub utrudnione, to statki zatrzymują się i czekają dopóty, dopóki nie będzie możliwe bezpieczne minięcie statku obracającego się.

§ 37.

Poruszanie śruby okrętowej przy nabrzeżu.

Poruszanie śrub okrętowych podczas postoju statku przy nabrzeżu dozwolone jest jedynie dla próby maszyn i odbicia statku od nabrzeża nie wcześniej niż 10 minut przed odejściem pod warunkiem jednak, że ilość obrotów śrub nie będzie większa niż przy najmniejszej szybkości statku.

Na statkach dwuśrubowych winien być umieszczony w języku polskim i angielskim napis ostrzegawczy po obu stronach na widocznym miejscu rufy.

Podczas próby maszyn, na rufie statku winien znajdować się jeden z oficerów pokładowych statku, który byłby odpowiedzialny za bezpieczeństwo wszystkich obiektów mogących się znajdować w pobliżu śrub podczas ich obracania.

Przed wprowadzeniem w ruch oraz podczas ruchu śruby należy o niebezpieczeństwie uprzedzać statki lub łodzie znajdujące się w bezpośredniej bliskości, a w razie niebezpiecznego ich zbliżenia się, śruby niezwłocznie wstrzymać.

Próba maszyn winna się odbywać w ten sposób, że kierunek obrotu rufy jest zmieniany tak często, żeby cumy statku oraz pachołki na nabrzeżu nie podlegały zbyt wielkiemu natężeniu.

§ 38.

Ćwiczenia łodzi wiosłowych i wyścigi na łodziach.

Ćwiczenia łodzi wiosłowych i jazdy na deskach za motorówką w obrębie portu dopuszczalne są tylko na Przekopie Mieleńskim i w górnym biegu Odry, licząc od nabrzeża Gazowni.

Wyścigi na łodziach dopuszczalne są tylko za zgodą Kapitanatu Portu i w miejscach przez niego wskazanych.

§ 39.

Pogłębianie portu.

Pogłębianie portu może być dokonywane jedynie za zgodą Szczecińskiego Urzędu Morskiego.

§ 40.

Zamknięcie Odry dla pewnego rodzaju statków.

Na odcinku Odry pomiędzy rozgałęzieniami Przekopu Mieleńskiego i Kanału Grabowskiego (km 62,3 i 64,5 toru wodnego) Odra jest zamknięta.

Wyjątek stanowią:

a) statki o pojemności powyżej 1700 ton rej. brutto lub o większej długości niż 75 m względnie szerokości ponad 12 m,

b) zestawy holownicze,

c) wszystkie statki kursujące do miejsc postojów lub nieruchomości położonych na wymienionym odcinku,

d) okręty marynarki wojennej,

e) statki rządowe,

f) statki służące do utrzymania wymienionej trasy.

§ 41.

Szczegółowe przepisy odnośne ruchu w kanałach Odra — Duńczyca, Duńczyca — Parnica, w przekopie Odra — Parnica, w Kanale Grabowskim i w Kanale Dębickim.

Żaglowanie w kanałach Odra — Duńczyca, Duńczyca — Parnica, w przekopie Odra — Parnica, Kanale Grabowskim i w Kanale Dębickim dozwolone jest tylko przy korzystnym wietrze. Krążenie w tych miejscach jest niedozwolone.

Zakotwiczenie na tych wodach jest dozwolone tylko w razie konieczności i to tak, by nie przeszkadzać innym statkom w ruchu.

Cumowanie statków za wyjątkiem strony zachodniej kanału Odra — Duńczyca może być tylko pojedyncze, chyba że Kapitanat Portu dopuści wyjątki.

Kanał Duńczyca — Parnica nie może być zajęty w pasie szerszym niż 18 m, licząc od zewnętrznej strony statku do brzegu. Wyjątki są dopuszczalne tylko za zgodą Kapitanatu Portu.

Rozdział V. Sygnały.

§ 42.

Sygnały akustyczne.

Statki z własnym napędem w ruchu podają sygnał gwizdkiem lub syreną w wypadkach następujących:

a) przy zbliżaniu się do wejść portowych, przy wejściu do basenów wewnętrznych oraz przy skrzyżowaniu dróg wodnych,

b) w wypadkach spotkania się z innymi statkami w ruchu,

c) podczas mgły, śnieżycy lub ulewy zgodnie z postanowieniami § 21 niniejszego rozporządzenia.

W innych wypadkach prócz wymienionych powyżej podawanie sygnałów akustycznych należy ograniczać do potrzeby niezbędnej.

§ 43.

Sygnały optyczne.

Statki posługujące się pomocą holowniczą pokazują światła przepisane w § 21 niniejszego rozporządzenia.

Jednostki pływające nie obowiązane do pokazywania świateł pozycyjnych podczas ruchu pokazują światło białe, widoczne dookoła.

Podczas postoju przy nabrzeżach w porze nocnej statki utrzymują światło stałe białe na rufie oraz takie światło na środku burty od strony wody na wysokości górnego pokładu. Z kilku razem stojących statków światło na burcie pokazuje statek zewnętrzny.

§ 44.

Sygnały radiotelegraficzne.

Prawo i sposób nadawania sygnałów radiotelegraficznych lub radiotelefonicznych przez obce okręty wojenne, obce statki powietrzne wojenne i wszelkie statki handlowe i inne, tudzież statki powietrzne, znajdujące się w porcie handlowym, unormowane jest rozporządzeniem Ministrów Poczt i Telegrafu, Spraw Wojskowych, Przemysłu i Handlu oraz Komunikacji z dnia 8. X. 1930 r. (Dz. U. R. P. Nr 87, poz. 682).

W szczególności wszelkie statki zarówno handlowe jak i inne (z wyjątkiem obcych okrętów wojennych i obcych statków powietrznych wojennych) mają prawo nadawać sygnały tylko w wypadkach wyjątkowych, gdy statek nie ma innego sposobu komunikacji z lądem i to za zgodą najbliższej stacji przybrzeżnej.

Odbiór nadawań radiowych dozwolony jest z warunkiem nie wywoływania tym zakłóceń w istniejących komunikacjach radiowych.

§ 45.

Sygnały dla drag i statków nurkowych.

Dragi pracujące w porcie pokazują po stronie wolnej dla ruchu sygnały następujące:

w dzień: dwa stożki czerwone,

w nocy: pionowo umieszczone trzy światła, z których górne i dolne są czerwone, środkowe białe.

Statki nurkowe pokazują sygnały następujące:

w dzień: flagę czerwoną na widocznym miejscu,

w nocy: światło jak powyżej dragi.

§ 46.

Sygnały dla promów.

Prom podnosi:

w dzień: kulę pomalowaną w biało-czerwone poziome pasy nad częścią statku w kierunku ruchu,

w nocy: oświetla kulę za pomocą białego światła.

§ 47.

Statki pożarnicze i ratownicze.

Statki pożarnicze i ratownicze pokazują w czasie kursu do miejsca pożaru względnie wypadku następujące sygnały:

w dzień: na dziobie i na rufie statku po dwie czerwone kule lub przedmioty o podobnych kształtach o średnicy po 0,50 m pionowo nad sobą ponad burtkiem umieszczone i to tam, gdzie istnieje stała poręcz pokładowa nad nią,

w nocy: poza światłami przewidzianymi w rozporządzeniu o porządkach na drogach morskich na dziobie i na rufie po dwa czerwone światła jedno nad drugim. Światła muszą być tak urządzone i umocowane, by pokazywały nieprzerwane światło w łuku widnokręgu po 8 rumbów od dziobu na każdą stronę statku. Światła muszą być widzialne w odległości dwóch mil morskich. Dolne światła muszą być przymocowane co najmniej jeden metr nad stałą poręczą pokładową.

Na miejscu pożaru muszą stojące statki pożarnicze w nocy pokazywać wyżej wymienione światła czerwone przy dziobie i na rufie, światła zaś boczne muszą być zgaszone.

§ 48.

Statki znajdujące się w niebezpieczeństwie.

Statki znajdujące się w niebezpieczeństwie a potrzebujące pomocy pokazują następujące sygnały:

w dzień: a) znak Morsego „V" (. . . —) za pomocą gwizdka okrętowego lub syreny kilkakrotnie w odstępach,

b) flagę „V" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich na widocznym miejscu,

c) długotrwały gwizd syreny lub gwizdka okrętowego,

w nocy: znak Morsego jak wyżej pod a) lub sygnały jak wyżej pod c).

Rozdział VI. Porządek postoju w porcie.

§ 49.

Zgłoszenia przybycia i wyjścia statku.

Kapitan statku lub jego upoważniony zastępca (makler) obowiązany jest zgłosić bez zwłoki w Kapitanacie Portu przybycie statku i przedłożyć jednocześnie certyfikat okrętowy, świadectwo pomiarowe, spis załogi, manifest ładunkowy (odpis) oraz listę pasażerów z zaznaczeniem ich przynależności państwowej.

W dniu wyjścia statku kapitan statku obowiązany jest wywiesić na przednim maszcie flagę „P" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich a poza tym złożyć w Kapitanacie Portu zgłoszenia wyjścia, zaświadczenie o uiszczeniu opłat portowych, zaświadczenie o zadośćuczynieniu przepisom celnym (dowód odprawy), odpis manifestu towarów zabranych z portu oraz listę pasażerów z zaznaczeniem ich przynależności państwowej, przyjętych w porcie na statek, co stanowi warunek uzyskania zezwolenia na wyjście z portu.

Osoby polskiej narodowości muszą przed opuszczeniem granic państwa mieć zezwolenia właściwych władz.

Wymienione wyżej zgłoszenia składa według ustalonego wzoru i podpisuje kapitan statku lub jego upoważniony zastępca, odpowiedzialny za prawdziwość swoich zeznań.

Polskie statki handlowe morskie obowiązane są złożyć poza tym na początku każdego roku kalendarzowego w Kapitanacie Portu świadectwo bezpieczeństwa oraz książki rewizji kotłów głównych i pomocniczych.

§ 50.

Pobyt cudzoziemców w porcie.

Pobyt w porcie i mieście portowym pasażerów cudzoziemców i cudzoziemskiej załogi statku unormowany jest rozporządzeniem Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 8. XI. 1929 o ruchu cudzoziemców (Dz. U. R. P. Nr 76, poz. 575).

§ 51.

Zwolnienie od zgłoszenia.

Zwolnione częściowo lub całkowicie od obowiązku zgłoszenia w myśl § 49 niniejszego rozporządzenia są:

a) okręty wojenne,

b) statki państwowe,

c) polskie statki żeglugi przybrzeżnej, polskie statki rybackie i holowniki, które uiściły roczną opłatę,

d) statki pasażerskie, które kursują według określonego rozkładu jazdy do portów Zalewu Szczecińskiego i Świnoujścia,

e) statki zatrudnione przy budowie konserwacji portu i jego urządzeń, o ile nie wykonują czynności zarobkowych oraz

f) jachty krajowe i łodzie sportowe, o ile nie udają się za granicę lub stamtąd przybywają.

§ 52.

Wyznaczenie i zmiana miejsca postoju.

Wszelkim statkom zabronione jest przybijanie do nabrzeży, postój przy nich oraz zmiana miejsca postoju w porcie bez uzyskania uprzednio zezwolenia Kapitanatu Portu. Miejsce postoju w porcie wyznacza Kapitanat Portu. Kapitanowi Portu przysługuje prawo zarządzenia w razie potrzeby zmiany miejsca postoju względnie wyprowadzenie statku z portu na koszt i ryzyko statku. Gdy okaże się, że statek, odnośnie którego zarządzono zmianę miejsca postoju, nie ma dostatecznej załogi do wykonania odnośnego manewru lub nie wykona go na czas, Kapitanat Portu może wykonać manewr własnym zarządzeniem, wynajmując odpowiednią obsługę dodatkowo i środki pomocnicze. Wszelkie koszty powstałe obciążają statek.

Przed zajęciem miejsca postoju przy nabrzeżu statek winien w zasadzie wykonać obrót tak, by dziób statku skierowany był ku wyjściu portu lub basenu. Wyjątki od powyższego przepisu wymagają uprzedniego zezwolenia Kapitanatu portu i są dopuszczalne, jeżeli taki postój nie utrudnia przeładunku lub też nie stoją na przeszkodzie względy inne.

§ 53.

Cumowanie.

Cumy okrętowe mogą być założone tylko na słupy, polery lub pierścienie do tego przeznaczone. Statki winny być przycumowane należycie, by w razie potrzeby cumy mogły być łatwo zrzucone.

Rozpinanie lin w poprzek basenu lub kanałów portowych do przeciwległego brzegu może mieć miejsce tylko w razie nieodzownej potrzeby oraz za uprzednim zezwoleniem Kapitanatu Portu. Rozpięte w ten sposób liny muszą być na żądanie czasowo opuszczone a na noc usunięte zupełnie. Lina taka musi być oznaczona w dzień za pomocą dwóch czerwonych flag, w nocy za pomocą dwóch czerwonych świateł, ustawionych poziomo w odległości trzech metrów od siebie.

Kapitan statku ponosi odpowiedzialność za należyte przycumowanie statku, za wytrzymałość użytych cum oraz za dostateczne ich wzmocnienie przy silnych wiatrach.

O ile Kapitanat Portu zarządzi ustawienie jednego statku wzdłuż drugiego, to statek stojący przy nabrzeżu obowiązany jest zezwolić na należyte zamocowanie do niego statku dostawionego.

§ 54.

Zakaz dokonywania pomiarów i sondowania.

Wzbronione jest dokonywanie pomiarów i sondowania w obrębie portu, o ile czynności te są zbędne dla nawigacji.

§ 55.

Pobieranie zapasów świeżej wody.

Statki, które zamierzają pobrać zapas świeżej wody z wodociągu co najmniej 20 cbm winny zgłosić swe zapotrzebowanie na trzy godziny naprzód i zażądać odpowiednich przyrządów z Kapitanatu Portu.

Ilość podjętej wody należy zgłosić w Kapitanacie Portu.

§ 56.

Połączenie statków z lądem.

Wejście na statek stojący przy nabrzeżu musi być bezpieczne i umożliwione przez pomosty, schodnie osobowe, kładki itp. Przed zaprowadzeniem tych urządzeń, ruch między statkiem a lądem jest wzbroniony.

Mosty, schodnie osobowe, kładki itp. muszą być dostatecznie mocne i szerokie, po jednej stronie co najmniej zaopatrzone w dostatecznie silną poręcz lub linę i w porze nocnej wystarczająco oświetlone a przy gołoledzi posypywane piaskiem.

W wypadkach ustawienia jednego statku wzdłuż drugiego, statek stojący przy nabrzeżu obowiązany jest dać wolne i bezpieczne przejście do statku drugiego i okazać pomoc przy zakładaniu odpowiednich dojść, o ile tego okaże się potrzeba.

Nadto statki muszą:

a) przysłonić rury pary odlotowej, rury wylotowe pomp i ścieków tak, by nie poparzyć, zmoczyć albo pobrudzić osoby i rzeczy lub też zalać nabrzeże,

b) podczas przerw w pracy przeładunkowej nałożyć pokrywy luk względnie przy otwartych lukach ze zrębnicami niższymi niż 80 cm postawić ogrodzenie tej wysokości, zabezpieczające dostatecznie,

c) usunąć na statku wszelkie przeszkody wolnego poruszania się dźwigu po nabrzeżu wzdłuż burty statku.

Każdy statek podczas postoju w porcie musi być pilnowany co najmniej przez jedną osobę załogi.

Przepis ten nie obowiązuje statków odstawionych lub na leżach zimowych; w takim przypadku właściciel lub najemca statku obowiązany jest ustanowić pełnomocnika i stróża i podać ich imiennie Kapitanowi Portu.

Rozdział VII. Przeładunek i składowanie towaru.

§ 57.

Kontrola załadowania.

Kapitanat Portu ma prawo kontroli nad sposobem załadowania statków, zarówno co do ilości i umocowania ładunku pokładowego jak i maksymalnej ilości ładunku w ogóle. Wzbronione jest ładowanie statku powyżej ustalonych granic.

Kapitanat Portu wyda zakaz wyjścia z portu statku przeładowanego oraz statku z nienormalnym przechyłem do czasu jego częściowego odładowania względnie wyrównania. Maksymalnie dopuszczalny przechył wynosi od 12 do 14 stopni.

§ 58.

Przeładunek.

Przeładunek wolno uskuteczniać tylko za pośrednictwem fachowych przedsiębiorstw mających zezwolenie Urzędu Morskiego i posługujących się kwalifikowanymi robotnikami portowymi. Do przeładunku wolno używać tylko urządzeń przeładunkowych odpowiednich i gwarantujących wymagalny stopień bezpieczeństwa. O ile są wadliwe, winny być naprawione lub usunięte na zarządzenie Urzędu Morskiego czy Kapitanatu Portu. Kapitan statku obowiązany jest na żądanie Urzędu Morskiego lub Kapitanatu Portu okazać posiadane certyfikaty na ruchomy sprzęt przeładunkowy statku (windy, strzały ładunkowe itd.).

Wszelkie przetaczania ładunków przez krawężnik nabrzeża i po torach jest wzbronione bez odpowiedniego zabezpieczenia.

Podczas przeładunku materiału sypkiego, kawałkowego jak piasek balastowy, żużel, kamienie, złom żelazny, ruda, popiół, węgiel, ryż, zboże, tomasyna itd. powinno być rozpięte między nabrzeżem i statkiem płótno brezentowe lub zastosowany inny środek, zapobiegający przesypywaniu się materiałów do wody.

Podczas przeładunku złomu należy stale usuwać z torów kolejowych odpadki żelastwa.

§ 59.

Składanie towarów.

Składanie towarów na nabrzeżach i placach oraz po torach bez zezwolenia Kapitanatu Portu jest wzbronione; w razie zezwolenia przestrzegać należy zarządzeń co do sposobu składania.

Towary wszelkiego rodzaju podczas za — lub wyładowania w razie zaistnienia koniecznej potrzeby mogą być za zezwoleniem Kapitanatu Portu złożone chwilowo na placach wolnych od torów kolejowych i nie dłużej, jak tego wymaga konieczność.

Towary winny być natychmiast usunięte, skoro tego zażąda Urząd Morski czy Kapitanat Portu i umieszczone tak, by przez to nie był utrudniony ruch.

Składanie siana, słomy itd. w stanie luźnym w ogóle jest niedopuszczalne.

Składanie podczas przeładunku wszelkiego rodzaju towaru z oparciem o ściany magazynów rządowych jest wzbronione.

Wożenie towarów na rampach rządowych dozwolone jest tylko na wózkach z obręczami gumowymi.

§ 60.

Nadmierne obciążenie nabrzeży.

Wzbronione jest nadmierne obciążenie nabrzeży ponad maksymalną nośność, oznaczoną specjalnymi tablicami.

§ 61.

Uszkodzenie urządzeń portowych.

Urządzeń portowych używać należy w sposób oględny i zapobiegający ich uszkodzeniu.

O wszelkich szkodach wyrządzonych przez statek lub jego załogę kapitan statku obowiązany jest niezwłocznie zawiadomić Kapitanat Portu.

Statek, który uszkodził nabrzeże, kable, urządzenia portowe, znaki morskie itd. obowiązany jest wyrządzoną szkodę naprawić lub przed wyjściem z portu złożyć w kasie Urzędu Morskiego żądane zabezpieczenie.

Rozdział VIII. Składowanie drzewa.

§ 62.

Sposób składowania drzewa.

Drzewo składowane na placach portowych należy układać w oddzielne stosy w długość i szerokość wynikające z rozmiarów danego materiału oraz na wysokość nie przewyższającą 4 metrów.

Odległość między sąsiednimi stosami w jednym rzędzie nie powinna być mniejsza niż 1 metr, a odległość między rzędami stosów nie mniejsza niż 4 metry.

O ile rząd stosów przekracza długość 50 metrów, to powinna być pośrodku jego długości zastosowana większa przerwa nie mniej niż 5 metrów.

§ 63.

Dozór.

Właściciele składów drzewa nie przeznaczonego dla użytku własnego mają obowiązek ustanowienia stałych, zaufania godnych dozorców celem pilnowania składów dniem i nocą. Ustanowieni dozorcy muszą być podani imiennie Kapitanatowi Portu. Dozorcy nieodpowiedni muszą być na żądanie Kapitanatu Portu bezzwłocznie zastąpieni innymi odpowiednimi.

§ 64.

Obowiązek dozorców.

Ustanowieni dozorcy mają obowiązek stałego przebywania na oddanych pod dozór placach drzewnych oraz bacznego ich pilnowania.

Rozdział IX.
Materiały wybuchowe i łatwopalne, przepisy przeciwpożarowe.

§ 65.

Sygnał statku z materiałem wybuchowym lub łatwopalnym.

Statek z ładunkiem materiału wybuchowego lub łatwopalnego pokazuje na przednim maszcie przez cały czas swego postoju na obszarach objętych niniejszym rozporządzeniem do czasu ukończenia wyładunku tych materiałów i w czasie od-

gazowywania, lub flagę „B“ według księgi międzynarodowej sygnałów morskich, w nocy natomiast na jej miejscu światło czerwone.

Statek taki obowiązany jest przestrzegać ściśle przepisy specjalne dotyczące manipulacji z materiałami wybuchowymi, zawarte w paragrafach następnych.

§ 66.

Przestrzeganie zarządzeń.

Statki z ładunkiem materiałów wybuchowych lub łatwopalnych przestrzegać muszą ściśle wszelkich zarządzeń Urzędu Morskiego i Kapitanatu Portu, wydanych w związku z wejściem statku do portu i jego wyjściem, załadowaniem i wyładowaniem towaru i podlegają stałemu dozorowi wyznaczonemu przez Kapitanat Portu.

§ 67.

Przedkładanie dokumentów załadowczych.

Wszelkie dokumenty załadowcze, odnoszące się do materiałów wybuchowych i łatwopalnych, winien kapitan statku tak wcześnie przedłożyć Kapitanatowi Portu, by przedsięwzięte być mogły wszelkie czynności dla przejęcia statku.

Przy zgłoszeniu towarów wybuchowych i łatwopalnych należy podać rodzaj, ilość materiałów oraz sposób ich opakowania.

Przepisu powyższego nie stosuje się do materiałów wybuchowych i łatwopalnych w drobnych ilościach a mianowicie do:

a) oleju wybuchowego, dynamitu i innych materiałów wybuchowych o wadze poniżej 50 gramów,

b) prochu strzelniczego, bawełny strzelniczej i przedmiotów przeznaczonych dla celów sygnalizacyjnych poniżej 10 kilogramów.

§ 68.

Przedsięwzięcie środków ostrożności.

Kapitan portu przejmuje osobiście nadzór nad przeładowaniem materiałów wybuchowych i łatwopalnych i w czasie postoju statku w porcie uprawniony jest zabezpieczyć sąsiednie budynki i ludzi przez wystawienie posterunku przeciwpożarowego z odpowiednim sprzętem, holowników i łodzi patrolowych i musi mieć w pogotowiu hydranty na koszt statku oraz może zakazać ze względów bezpieczeństwa pobytu załogi i pasażerów na takim statku w porze nocnej.

Również statki stojące w pobliżu winny mieć swe urządzenia przeciwpożarowe w pogotowiu.

§ 69.

Zabezpieczenie przeładunku.

Przed przystąpieniem do przeładunku materiałów wybuchowych i łatwopalnych kominy statku przeładowującego a także kominy statku stojącego w pobliżu oraz paleniska i popielniki muszą być odpowiednio zabezpieczone przez przymocowanie na nich, uznanych przez władze siatek lub szczelne zamknięcie palenisk względnie popielników lub przez zupełne wygaszenie ognia.

Przepis powyższy obowiązuje również przejeżdżające w pobliżu miejsca przeładunku parowozy oraz położone w promieniu 200 metrów od miejsca przeładunku budynki.

Przeładunek towarów wybuchowych i łatwopalnych należy przedsięwziąć przy zachowaniu wszelkich środków ostrożności a towary należy chronić przed wstrząsami.

Podczas przerw przeładunku luki muszą być przykryte. Składanie materiałów wybuchowych i łatwopalnych na nabrzeżach, choćby w celach przejściowych, jest surowo wzbronione.

Materiały, które zawierają zgęszczone płynne gazy, materiały, które przy zetknięciu się z wodą wywołują gazy wybuchowe lub popierają proces spalania itp. należy przykryć płachtami brezentowymi, by na skutek wpływu słońca lub deszczu nie nastąpiło rozgrzanie się lub wytworzenie się gazu.

§ 70.

Zakaz używania ognia i światła.

Podczas postoju statków w porcie używanie otwartego ognia i światła oraz palenie tytoniu jest wzbronione:

a) na statkach z ładunkiem wybuchowym lub cieczą palną.

b) w lukach i ładowniach statków załadowanych materiałem łatwopalnym oraz surowcami włóknistymi wszelkiego rodzaju jak: bawełną, wełną, jutą, lnem, konopiami itp. wyrobami.

c) na pokładach statków stojących w pobliżu miejsca wyładowania materiałów wymienionych pod pkt a) i b).

§ 71.

Posługiwanie się ogniem i światłem.

O ile nie zachodzą wypadki bezwzględnego zakazu wymienionego w paragrafie poprzednim przy posługiwaniu się ogniem i światłem, wszystkie osoby przebywające na pokładzie statku obowiązane są do zachowania największej ostrożności.

Do pomieszczeń, w których znajdują się przedmioty wybuchowe i łatwopalne można tylko wejść z lampami elektrycznymi lub lampami Davy'ego.

Do pomieszczeń, w których znajdują się większe ilości gazów zgęszczonych lub płynnych, bądź przedmioty, które przy zetknięciu się z wodą wywołują gazy wybuchowe wreszcie do pomieszczeń, do których takie gazy mogłyby wtargnąć, należy wejść tylko z przenośnymi lampami elektrycznymi bez przewodów.

Do pomieszczeń zaś z węglem i takimi przedmiotami, które by mogły wytworzyć gazy świetlne należy wchodzić tylko z lampami bezpieczeństwa (lampy górnicze).

Lampy bezpieczeństwa używane w porcie muszą być co najmniej raz w roku, a znajdujące się na statku, przed rozpoczęciem dłuższej podróży badane przez Urząd Morski na koszt właściciela względnie armatora.

Wynik badania lamp będących na statku winien być wpisany do dziennika okrętowego.

W nocy winny być latarnie służące do oświetlenia terenu wysoko przymocowane i nie mogą być nasycone olejami łatwopalnymi.

Popiół oraz wszelkie czyściwa nasycone tłuszczem lub olejem należy przechowywać w ogniotrwałych naczyniach szczelnie zamkniętych.

§ 72.

Rozniecanie ognia, gotowanie smoły.

Rozniecanie ognia na pokładzie statku dozwolone jest wyłącznie w bezpiecznych paleniskach i musi być stale pod dozorem.

Rozgrzewanie i gotowanie na pokładzie statku dziegciu, smoły, żywicy, asfaltu i oliwy jest wzbronione; nastąpić to może na lądzie w miejscach wskazanych przez Kapitanat Portu.

§ 73.

Sygnalizowanie pożaru.

Przy wybuchu pożaru w obrębie portu lub jego bliskości załogi statków powrócić winny niezwłocznie na swoje statki. Wszelkie zarządzenia Kapitanatu Portu odnośnie przeholowania statków oraz udzielenia pomocy w akcji ratunkowej muszą być natychmiast wykonane.

Wszystkie holowniki znajdujące się w porcie tak rządowe jak i prywatne na alarm pożarniczy mają obowiązek stawić się niezwłocznie przed Kapitanatem Portu.

Przepis § 48 niniejszego rozporządzenia ma odpowiednie zastosowanie w razie pożaru. Sygnał alarmowy należy podawać do czasu zjawienia się na miejscu straży pożarnej. Jednocześnie należy podać sygnał z najbliższego pożarowego aparatu automatycznego.

§ 74.

Zakaz przechowywania materiałów wybuchowych w magazynach.

Przechowywanie materiałów wybuchowych w magazynach portowych lub innych miejscach niewyznaczonych dla tego celu jest surowo wzbronione.

§ 75.

Oświetlenie magazynów.

Do stałego oświetlenia wszelkiego rodzaju składów i placów należy używać energii elektrycznej.

W wypadkach innych dozwolone jest posługiwanie się przenośnymi lampami elektrycznymi.

§ 76.

Przyrządy przeciwpożarowe, podręczny zapas materiałów łatwopalnych.

Przedsiębiorstwa handlowe i przemysłowe mają obowiązek rozmieszczenia w swoich zakładach odpowiedniej ilości stosowanych przyrządów przeciwpożarowych.

W celu badania tych przyrządów przedstawiciele straży pożarnej mają prawo wstępu każdego czasu do wszelkich magazynów, placów i urządzeń portowych.

Podręczne zapasy materiałów łatwopalnych muszą się znajdować w specjalnych pomieszczeniach ogniotrwałych zabezpieczonych od ognia, gdzie powinno się odbywać rozlewanie ich na potrzeby dzienne, materiały zaś wytwarzające przy zetknięciu się z wodą gazy zapalne lub podtrzymujące zapalenie, w naczyniach szczelnie zamkniętych i chronione przed wilgocią.

W podręcznych warsztatach materiały łatwopalne nie mogą być magazynowane i przechowywane w ilościach większych niż wymaga tego zapotrzebowanie dzienne, ustalone tak każdorazowo przez kierownika działu warsztatów.

Stałe zbiorniki z acetylenem należy umieszczać w osobnym, dobrze przewietrzonym pomieszczeniu. Umieszczanie ich w kuźniach i warsztatach jest wzbronione. Należy badać często zawory i przewody instalacji acetylenowej a przed napełnieniem zbiornika świeżym karbidem zużyty karbid wyrzucić; czynność tę należy wykonać w porze dziennej. Popiół oraz wszelkie czyściwa przesycone farbami lub smarami należy przechowywać w ogniotrwałych skrzyniach szczelnie zamkniętych i na zewnątrz budynku.

§ 77.

Zakaz palenia tytoniu, używania otwartego ognia i światła w magazynach, na rampach i w składach.

Wzbronione jest palenie tytoniu, używanie ognia i nieosłoniętego światła:

a) w czasie przeładowania materiałów wybuchowych, łatwopalnych, wszelkiego rodzaju surowców włóknistych oraz karbidu, siana i słomy.

b) w magazynach portowych, na rampach magazynów i w obrębie wszelkiego rodzaju składów na placach i nabrzeżach z wyłączeniem pomieszczeń biurowych i mieszkalnych.

O zakazie winny być umieszczone odpowiednie ostrzeżenia na drzwiach wejściowych do odnośnych pomieszczeń oraz w innych widocznych miejscach, zaś na placach i nabrzeżach w miejscach odsłoniętych i widocznych.

§ 78.

Palenie ogni sztucznych.

Wzbronione jest palenie ogni sztucznych, puszczanie rakiet i strzelanie przez osoby niepowołane.

§ 79.

Rozniecanie ogniska na nabrzeżach i placach.

Wzbronione jest:

a) rozniecanie ogniska na lądzie bez uprzedniego zezwolenia Kapitanatu Portu — zakaz ten nie dotyczy terenów używanych stale dla celów przemysłowych. W razie uzyskania zezwolenia Kapitanatu Portu ogień rozmieszczony być może tylko w bezpiecznych paleniskach i musi być pod stałym dozorem. Przed opuszczeniem paleniska należy je zgasić,

b) pracowanie na nabrzeżach oraz w odległości mniejszej aniżeli 20 m od magazynów i składów jakim bądź przyrządem wytwarzającym płomień,

c) używanie nafty, benzyny i innych łatwopalnych płynów do rozpalenia ognia w paleniskach.

§ 80.

Piece żelazne.

Wzbronione jest ustawianie pieców żelaznych w magazynach, składach za wyjątkiem pomieszczeń biurowych i mieszkalnych.

Przy ustawianiu i przebudowie wszelkiego rodzaju pieców w miejscach dozwolonych musi być przestrzegane rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 16. II. 1928 r. o prawie budowlanym i zabudowie osiedli (Dz. U. R. P. Nr 23, poz. 202).

§ 81.

Instalacja elektryczna.

Zakładanie oraz przeróbka i przedłużenie instalacji elektrycznej dozwolone jest tylko przez ludzi do tego upoważnionych, w magazynach rządowych jedynie za zezwoleniem Urzędu Morskiego.

Wzbroniona jest naprawa bezpieczników materiałem dowolnie znajdującym się pod ręką np. drutem.

Po ukończeniu czasu pracy wszelki dopływ prądu do poszczególnych pomieszczeń należy przerwać przez wyłączenie wyłącznika głównego.

§ 82.

Papier, słoma, wióry itp.

Papier, słoma, wióry itp. do opakowania służące materiały, nie mogą być przechowywane z towarami, lecz muszą być przechowywane oddzielnie w zamkniętych ogniotrwałych skrzyniach lub w oddzielnych pomieszczeniach.

Gromadzenie w miejscach prac robót stolarskich, kołodziejskich itp. wiórów i trocin ponad produkcję dzienną jest wzbronione.

§ 83.

Sygnalizowanie pożaru.

Osoba, która spostrzeże pożar w porcie — winna natychmiast uruchomić wszelkie stojące do dyspozycji środki alarmowe celem wezwania straży pożarnej i podać wiadomość o tym najbliższemu spotkanemu strażnikowi portowemu lub milicjantowi.

Rozdział X. Podjęcie lodu, ruch poprzez lód i drogi przejściowe.

§ 84.

Podjęcie lodu, otwory w lodzie.

Podjęcie lodu dla celów przemysłowych i innych bez zezwolenia Kapitanatu Portu jest wzbronione; odpowiednie pisemne podania należy złożyć w Kapitanacie Portu.

Wszelkie otwory w lodzie należy okolić poręczą lub uwidocznić je dostatecznie za pomocą drągów z wiechciem słomianym lub za pomocą gałęzi.

§ 85.

Ruch poprzez lód i drogi przejściowe.

Przechodzenie przez lód dozwolone jest tylko za zgodą Kapitanatu Portu chyba, że miejsca są oddane do ruchu. Miejsca oddane do ruchu muszą być dostatecznie oznaczone i posypywane piaskiem, popiołem lub innymi tym podobnymi środkami. W odległości 4 metrów od tych miejsc nie mogą być robione otwory w lodzie.

Drogi przejściowe poprzez lód mogą być założone tylko za zezwoleniem Kapitanatu Portu i muszą być oznaczone na obydwóch końcach w dzień za pomocą białej flagi, w nocy za pomocą białego światła widocznego dookoła.

O ile otwory w lodzie znajdują się bezpośrednio w bliskości drogi przejściowej lub ją przecinają, miejsca takie w nocy muszą być ponadto oznaczone czerwonym światłem.

Rozdział XI. Utrzymanie czystości.

§ 86.

Zanieczyszczenia nabrzeży, placów i wód portowych.

Wzbronione jest wszelkie zanieczyszczanie nabrzeży, placów i wód portowych w szczególności:

a) rzucanie do wody lub na nabrzeża i zakopywanie popiołu, szlaki, śmieci, odpadków gruzu, słomy, drzewa, drutu, złomu, padliny itp.

b) wylewanie i wypompowywanie w porcie lub na redzie oliwy, nafty, benzyny itp.

Załadowca względnie odbiorca towaru ma obowiązek sprzątnąć z nabrzeża i ramp hangaru pozostałości i odpadki ładunku lub śmieci natychmiast po ukończeniu przeładunku.

Śmiecie składać należy w skrzyniach ustawionych na nabrzeżach lub w miejscach na ten cel wyznaczonych; po użyciu należy zamykać pokrywy śmietników. Przekopywanie i przegrzebywanie zawartości śmietników jest wzbronione.

§ 87.

Nadmierny dym.

Wzbronione jest wytwarzanie przez statek nadmiernej ilości dymu uciążliwej dla ruchu i pobytu w porcie.

Rozdział XII. Wstęp na teren portowy i zamieszkiwanie.

§ 88.

Wstęp na tereny portowe.

Wstęp na tereny portowe a to: nabrzeża, place i miejsca, w których rozmieszczone są tabliczki z ostrzeżeniem oraz do wszelkiego rodzaju urządzeń portowych osobom nieuprawnionym jest wzbronione.

§ 89.

Zamieszkiwanie w obrębie portu.

Zamieszkiwanie w obrębie portu dozwolone jest dopiero po uzyskaniu zezwolenia Kapitanatu Portu. Wyjątki od powyższej zasady może Kapitanat Portu dopuścić dla większych skupisk ludności w obrębie portu.

Od uzyskania zezwolenia zwolnione są osoby wraz z ich domownikami, posiadające służbowe mieszkania w porcie przydzielone im przez urzędy państwowe. Nazwiska osób tych należy podać do wiadomości Kapitanatu Portu.

Rozdział XIII. Postanowienia różne.

§ 90.

Oznaczenie miejsca zatopienia przedmiotu.

Jeżeli kotwica, część ładunku lub inwentarza statku lub też statek zatonie na obszarze objętym niniejszym rozporządzeniem, kapitan statku obowiązany jest niezwłocznie oznaczyć bojką miejsce zatonięcia przedmiotu i zgłosić wypadek w Kapitanacie Portu.

Kapitan statku względnie właściciel winien przystąpić bez zwłoki do wydobycia przedmiotu, inaczej do zatopionego przedmiotu mają zastosowanie przepisy ustawy o rozbitkach morskich z dnia 17. V. 1874.

§ 91.

Oznaczenie statku.

Każdy statek przebywający na obszarze objętym niniejszym rozporządzeniem oznaczony być musi widoczną i wyraźną nazwą lub literą względnie numeracją.

§ 92.

Przebywanie i eksploatacja w porcie urządzeń portowych.

Wszystkie pływające urządzenia jako to: dźwigi pływające, pontony, doki, elewatory zbożowe, urządzenia bunkrowe winny dla przebywania w porcie i wykonywania tam czynności zarobkowych uzyskać uprzednio zezwolenie Urzędu Morskiego.

§ 93.

Cumowanie, nurkowanie i zarobkowy przewóz.

Uprawianie przemysłu cumowniczego, nurkowego tudzież zarobkowego przewozu osób na obszarze objętym niniejszym rozporządzeniem dozwolone jest dopiero po uzyskaniu zezwolenia Szczecińskiego Urzędu Morskiego. Cumownicy muszą mieć do dyspozycji odpowiednie wodne środki lokomocji.

§ 94.

Dowód uprawnienia kierowania statkiem.

Poruszanie się statku handlowego na obszarze objętym niniejszym rozporządzeniem dozwolone jest, jeżeli jego kapitan i mechanik posiadają urzędowy dowód uprawnienia kierowania statkiem lub jego maszyną, wymagany przez odnośne przepisy.

§ 95.

Znaki pływające.

Wzbronione jest przymocowanie wszelkiego rodzaju statków i innych pływających urządzeń do pływających znaków morskich.

§ 96.

Uszkodzenie znaków morskich.

Każda osoba, która pierwsza spostrzeże uszkodzenie znaków morskich na obszarze objętym niniejszym rozporządzeniem ma obowiązek donieść o tym bezzwłocznie Kapitanatowi Portu.

§ 97.

Obciążenie dźwigów.

Wzbronione jest obciążenie dźwigów ponad nośność dozwoloną oraz przechodzenie osób postronnych pod dźwigami będącymi w ruchu.

§ 98.

Otwieranie hangarów.

Wzbronione jest samowolne otwieranie rządowych hangarów, wind i wag oraz samowolne podejmowanie towarów z magazynów rządowych.

§ 99.

Zakazy różne.

Wzbronione jest:

a) bezwzględnie
   1. nadużywanie automatów pożarniczych,
   2. kąpanie się w obrębie portu poza miejscami na ten cel wyznaczonymi,
   3. wejście na statek przed jego zacumowaniem; zakaz ten nie odnosi się do armatora, maklera, ajenta i ich pracowników oraz do cumowników,
   4. usuwanie i uszkodzenie znaków morskich i znaków dla oznaczenia otworów w lodzie, dróg uczęszczanych i ścieżek na lodzie,

b) bez zezwolenia Szczecińskiego Urzędu Morskiego
   1. ustawianie kiosków oraz umieszczanie wszelkiego rodzaju szyldów i reklam; naklejanie afiszów i plakatów dozwolone jest wyłącznie w miejscach na ten cel przeznaczonych w szczególności na tablicach, słupach itd.,
   2. urządzanie jakichkolwiek widowisk sportowych,

3. uprawianie przemysłu okrężnego,

c) bez zezwolenia Kapitanatu Portu

1. wydobywanie piasku, żwiru i lodu z terenów portowych,
2. robienie zdjęć fotograficznych, szkiców i rysunków urządzeń portowych i innych obiektów położonych w porcie,
3. wyławianie w porcie i na redzie węgla i innych zatopionych przedmiotów,
4. łowienie ryb w porcie,
5. zbieranie pozostałości na nabrzeżu po przeładunku,
6. czyszczenie kominów statków parowych,
7. wbijanie pali dla przytrzymywania łodzi i sieci w wodzie i na brzegu,
8. uprawianie na nabrzeżach handlu rybami i wyrzucanie zdechłych ryb i odpadków do wody lub na nabrzeża,
9. sprzedawanie przez załogę statku resztek towarów,

d) bez zezwolenia kapitana statku

wchodzenie osób postronnych na statek.

Rozdział XIV.
Szczegółowe przepisy dla trasy wodnej Świnoujście — Szczecin.

§ 100.

Sygnały dźwiękowe.

Przy dojściu statku do portu Świnoujście należy dawać gwizdkiem lub syreną sygnał dwa długie, jeden krótki i jeden długi (— — . —). Sygnał ten służy zarazem do zawiadomienia Urzędu Celnego i władz sanitarnych.

Statek parowy stojący na kotwicy z powodu mgły, ulewy czy śnieżycy w pogłębionej rynnie trasy wodnej Świnoujście — Szczecin daje w kilku odstępach sygnał dzwonem, trwający każdorazowo 5 sekund.

W położeniu ukośnym lub w poprzek rynny tej trasy statek daje sygnał dzwonem i to jeden długi, trwający 5 sekund z następującymi trzema krótkimi uderzeniami (— . . .).

W razie niebezpieczeństwa i konieczności niesienia pomocy statki pokazują sygnały, przewidziane w § 48 niniejszego rozporządzenia.

§ 101.

Ostrożność w nurcie ujścia Świny.

Na trasie między morzem a północnym cyplem nabrzeża umocnionego Świny, każda jednostka, na której nie znajduje się pilot, musi znajdującym się w ruchu większym statkom schodzić z drogi, pozostawiając wolnym środek głębokiego nurtu, przebiegającego po wschodnim brzegu Świny.

§ 102.

Śruby okrętowe.

Puszczanie w ruch śrub okrętowych w pobliżu brzegu na trasie wodnej Świnoujście — Szczecin dozwolone jest tylko w tym wypadku, gdy nie zachodzi obawa uszkodzenia obudowania brzegu lub innych statków.

§ 103.

Żegluga na Świnie.

W Kanale Mielińskim dozwolona jest żegluga tylko statkom parowym i motorowym, holowanym przez parowe lub motorowe holowniki, żaglowcom i barkom.

Podejście do basenu południowego wewnętrznego portu w Świnoujściu jest dozwolone tylko jednostkom o zanurzeniu nie większym jak 2,5 m.

Tylko w drodze wyjątku Kapitanat Portu może zezwolić na uczęszczanie tej trasy przez statki o większym zanurzeniu, jednak w żadnym wypadku nie przekraczającym 3,3 m.

§ 104.

Przybijanie do brzegów w Kanale Piastowskim.

W Kanale Piastowskim wolno przybijać do brzegu tylko przy istniejących przystaniach.

§ 105.

Żegluga na odcinku między Wyspą Nawigacyjną[1]) a Stołczynem[2])

Na odcinku między Wyspą Nawigacyjną a południowym końcem przekopu przez wyspę Dębinę, idące w górę rzeki zestawy holownicze o zanurzeniu mniejszym jak 3 m, jak również łodzie wiosłowe i sportowe obierają boczną drogę nurtu poprzez Ciche Wody[3]), Cichy Nurt, Przesmyk Skolwiński[4]) i Odrą na zachód od przekopu przez wyspę Dębinę.

§ 106.

Zakaz łowienia ryb na trasie wodnej.

Wzbronione jest łowienie ryb za pomocą sieci stawnych, ciągnionych i wleczonych na trasach wodnych.

Poszczególne trasy żeglugowe, na których połów ryb jest zabroniony określi zarządzenie Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego, wydane w porozumieniu z Dyrektorem Morskiego Urzędu Rybackiego w Szczecinie.

§ 107.

Przepisy i sygnały dla statków prowadzonych przez lodołamacze.

Przepisy i sygnały dla statków prowadzonych przez lodołamacze albo holowanych przez nie normuje osobne rozporządzenie.

Rozdział XV. Sprawy sanitarne i pilotażu.

§ 108.

Sprawy sanitarne i pilotażu.

Sprawy sanitarne i pilotażu regulują osobne przepisy.

Rozdział XVI. Postanowienia karne.

§ 109.

Postanowienia karne.

Winni naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia będą karani grzywną do 5 000 zł (pięć tysięcy zł) i aresztem do dwóch tygodni lub jedną z tych kar, o ile ogólne ustawy karne lub karno-administracyjne nie przewidują kary cięższej.

Rozdział XVII. Przepisy końcowe.

§ 110.

Uchylenie przepisów.

Z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia traci moc obowiązującą rozporządzenie porządkowe Dyrektora Głównego Urzędu Morskiego z dnia 7. VIII. 1946 w sprawie przepisów porządkowych dla portów morskich w Postominie,[5]) Darłowie, Kołobrzegu, Kamieniu,[6]) Świnoujściu i Nowym Warpnie (Szczeciński Dziennik Wojewódzki Nr 11, poz. 72), o ile ono ma zastosowanie do portu handlowego w Świnoujściu oraz inne przepisy obowiązujące w tym zakresie.

§ 111.

Wejście w życie niniejszego rozporządzenia.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

DYREKTOR SZCZECIŃSKIEGO URZĘDU MORSKIEGO

---

[1]) Obecnie — Wyspa Chełminek.
[2]) Obecnie — Glinki.
[3]) Obecnie — Roztoka Odrzańska.
[4]) Obecnie — Kanał Skolwiński.
[5]) Obecnie — Ustka.
[6]) Obecnie — Kamień Pomorski.

ROZPORZĄDZENIE PORZĄDKOWE

Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego

z dnia 17 grudnia 1948 r.

o pilotażu morskim na obszarze morskiego portu handlowego w Szczecinie oraz na obszarze trasy wodnej Świnoujście — Szczecin.

(Szcz. Dz. Woj. Nr 25, poz. 194)

Na podstawie art. 4, 6 i 13 dekretu z dnia 5 września 1947 r. o organizacji i zakresie działania władz administracji morskiej (Dz. U. R. P. Nr 60, poz. 328) zarządzam co następuje:

§ 1.

Moc obowiązująca rozporządzenia.

Rozporządzenie niniejsze obowiązuje na obszarze morskiego portu handlowego w Szczecinie oraz na obszarze trasy wodnej Świnoujście — Szczecin.

W rozumieniu niniejszego rozporządzenia morski port handlowy w Świnoujściu stanowi integralną część morskiego portu handlowego w Szczecinie.

§ 2.

Stanowisko służbowe i podział pilota.

Zatrudnieni w morskim porcie handlowym w Szczecinie i na trasie wodnej Świnoujście — Szczecin piloci są funkcjonariuszami państwowymi i podporządkowani kapitanowi portu w Szczecinie.

Piloci dzielą się na młodszych pilotów, pilotów i starszych pilotów.

Uprawnienia do pilotowania statków każdej z tych grup ustala osobna tymczasowa instrukcja Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego z dnia 8 stycznia 1947 r. w sprawie kwalifikacji i egzaminu na pilotów w morskim porcie handlowym w Szczecinie i na trasie wodnej Świnoujście — Szczecin (Szczeciński Dziennik Wojewódzki Nr 2, poz. 15).

§ 3.

Obowiązek przyjmowania pilota.

Statki o pojemności ponad 100 ton rej. brutto i o zanurzeniu większym aniżeli 2,5 m, wchodzące do portu lub wychodzące z portu oraz przebywające trasę wodną Świnoujście — Szczecin jak również zmieniające miejsce postoju wewnątrz portu przy pomocy maszyn obowiązane są przyjąć i korzystać z usług pilota.

§ 4.

Opłata pilotowa.

Za korzystanie z usług pilota pobiera się opłaty według ustalonej taryfy.

§ 5.

Zwolnienie od obowiązku przyjmowania pilota.

Od obowiązku przyjmowania pilota bez względu na tonaż i zanurzenie zwolnione są:

a) polskie okręty wojenne, statki pomocnicze marynarki wojennej oraz statki handlowe, będące w służbie marynarki wojennej, o ile ich kierownikami są oficerowie marynarki wojennej;
b) wszystkie statki władz administracji morskiej;
c) statki służące do celów dozorowania i utrzymania dróg wodnych tak morskich jak i rzecznych na obszarze portu i trasy wodnej Świnoujście—Szczecin oraz statki służące do celów budowy i odbudowy portu i jego urządzeń bez względu na to, jaką banderę pokazują;
d) statki bezpokładowe i lichtugi za wyjątkiem lichtug morskich;
e) statki szkolne, krajowe i zagraniczne, o ile nie służą równocześnie do celów zarobkowych oraz jachty krajowe, jeżeli wykażą się przynależnością do Polskiego Związku Żeglarskiego;

f) statki parowe, lichtugi morskie i inne kryte statki, których portami macierzystymi są porty Zalewu Szczecińskiego, kursujące w granicach tego ograniczonego obszaru;
g) statki polskie regularnych linii, utrzymujące ruch pomiędzy portami polskimi na polskim wybrzeżu;
h) statki, zmieniające miejsce postoju w obrębie redy w Świnoujściu;
i) inne statki za każdorazowym zezwoleniem Kapitanatu Portu.

§ 6.

Zwolnienie od obowiązku przyjmowania pilota na wniosek.

Na wniosek osób zainteresowanych mogą być zwolnieni przez Szczeciński Urząd Morski od obowiązku przyjmowania pilota do czasu odwołania, kapitanowie statków, polskich lub zagranicznych, którzy uczynili zadość następującym warunkom a mianowicie:
a) złożyli w Kapitanacie Portu w Szczecinie egzamin pilotowy według programu, ustalonego w § 2 tymczasowej Instrukcji Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 8 stycznia 1947 r. w sprawie kwalifikacji i egzaminu na pilotów w portach Szczecin — Świnoujście i na trasie wodnej Świnoujście — Szczecin (Szczeciński Dziennik Wojewódzki Nr 2, poz. 15);
b) wykażą się odbyciem co najmniej 20 rejsów do Szczecina w charakterze stałego kapitana statku.
Okoliczność wymienioną w punkcie b) stwierdza Kapitanat Portu w Szczecinie.

§ 7.

Egzamin pilotowy.

Egzamin dla uzyskania świadectwa pilotowego odbywa się przed komisją egzaminacyjną w składzie, ustalonym przez Dyrektora Szczecińskiego Urzędu Morskiego pod przewodnictwem kapitana portu w Szczecinie. Świadectwo pilotowe wydaje Dyrektor Szczecińskiego Urzędu Morskiego na zasadze orzeczenia komisji egzaminacyjnej.

§ 8.

Zwolnienie od egzaminu pilotowego.

Od egzaminu pilotowego zwolnieni są kapitanowie statków, którzy wykażą się, że co najmniej w ciągu jednego roku pełnili samodzielnie obowiązki pilota na trasie wodnej Świnoujście — Szczecin oraz dalszy rok w morskim porcie handlowym w Szczecinie.

§ 9.

Ważność świadectwa zwolnienia.

Świadectwo zwolnienia od obowiązku przyjmowania pilota wystawia się na przeciąg jednego roku z tym, że nie może być ono przedłużone więcej niż 4 razy.

§ 10.

Korzystanie z usług pilota statku zwolnionego.

Kapitanowi statku zwolnionego od obowiązku przyjmowania pilota przysługuje każdego czasu prawo korzystania z usług pilota.

§ 11.

Obostrzenie przepisów o zwolnieniu od obowiązków przyjmowania pilota.

W razie zaistnienia szczególnych okoliczności może Urząd Morski w drodze obwieszczeń lub też każdorazowo ustnie obostrzyć przepisy o zwolnieniu statków od obowiązku przyjmowania pilota i przymus wzięcia pilota zarządzić.
Bez specjalnego zarządzenia obostrzenie takie ma miejsce, jeżeli na widocznym miejscu przy wejściu do portu lub na latarni morskiej w Świnoujściu umieszczony jest sygnał:
a) **w dzień:** trzy kule pionowo nad sobą umieszczone w odstępach 1,5 m,
b) **w nocy:** trzy czerwone światła pionowe nad sobą umieszczone w odstępach 1,5 m.

§ 12.

Sposób wzywania pilota i sygnały.

Sposób wzywania pilota przez polskie statki handlowe normuje Zarządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 25 marca 1930 r. (Monitor Polski Nr 87 poz. 130), sprostowane obwieszczeniem z dnia 9 maja 1930 r. (Monitor Polski Nr 111 poz. 162).

Statki inne, zamierzające wejść do portu, pokazują dla wezwania pilota:

a) **w dzień:** flagę „G" lub „P. T." według księgi międzynarodowych sygnałów morskich, względnie flagę pilotową;

b) **w nocy:** 1. zapala niebieskie światło pirotechniczne co 15 minut;

2. zapala jasne białe światło pokazywane w częstych odstępach czasu nad pokładem;

3. lub nadaje przy pomocy znaków morsego litery „P.T.".

Po wejściu pilota statek winien podnieść flagę „H".

Sygnałem akustycznym dla wzywania pilota jest sygnał trzy długie, dwa krótkie tony (— — — . .).

Statki, opuszczające port względnie zmieniające miejsce postoju w obrębie portu muszą zawczasu pisemnie, ustnie lub telefonicznie wnieść w Kapitanacie Portu zapotrzebowanie o przydział pilota nie później jednak niż na dwie godziny przed zamierzonym odejściem względnie manewrem statku.

W razie niekorzystania z usług pilota mimo zamówienia współodpowiedzialnym obok kapitana statku staje się zamawiający.

§ 13.

Sygnał statku zwolnionego od obowiązku przyjmowania pilota.

Statki zwolnione od obowiązku przyjmowania pilota według przepisu § 5 i 6 niniejszego rozporządzenia podnoszą:

a) **w dzień:** na przednim maszcie trzecią flagę zastępczą według księgi międzynarodowych sygnałów morskich;

b) **w nocy:** na jej miejscu dwa światła białe, jedno pod drugim w odległości 185 cm, dookoła widzialne.

§ 14.

Pilotowanie w utrudnionych warunkach.

O ile pilot z powodu złych warunków atmosferycznych lub z innych przyczyn nie może wejść na statek, mający być pilotowanym — decyzję o tym wydaje Kapitanat Portu — statek pilotowy podnosi tak długo jak długo w ogóle można pełnić służbę pilotową:

a) **w dzień:** zamiast flagi pilotowej sygnał „JT" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich;

b) **w nocy:** nadaje znak „JT" według alfabetu morsego.

W razie zaistnienia tych okoliczności pilot wchodzi na statek, mający być pilotowany względnie schodzi ze statku dopiero w awanporcie lub w kanale portowym.

Statki bez pilota na pokładzie idą w ślad statku pilotowego w odstępie 300 — 400 m.

§ 15.

Zmniejszenie szybkości statku.

O ile statek pilotowy podniósł flagę „K" według księgi międzynarodowych sygnałów morskich kierownik statku, do którego skierowuje się statek pilotowy winien szybkość zmniejszyć względnie statek zatrzymać lub brasować żagle, by pilotowi dać możność podejścia do burty dla przyjęcia pilota lub wydania kierownictwu statku zarządzeń.

W nocy zamiast flagi „K" podaje się przy pomocy sygnału Morsego literę „K".

§ 16.

Informowanie pilota.

Kierownik statku obowiązany jest udzielić bez wezwania pilotowi wyczerpujących danych o pojemności statku, jego zanurzeniu i właściwościach manewro-

wych statku i jego maszyny, o rodzaju ładunku, ilości załogi i pasażerów oraz o ich stanie zdrowotnym a nadto udzielić odpowiedzi na wszystkie zapytania, które do tyczyć mogą służby pilotowej i w razie żądania okazać dokumenty. Jeżeli okaże się, że na statku znajdują się chorzy lub załadowane są materiały wybuchowe, kapitan statku musi postąpić według zarządzeń pilota.

§ 17.

Stanowisko prawne pilota.

Pilot służy kapitanowi statku radą, doświadczeniem i znajomością wód portowych i trasy wodnej Świnoujście — Szczecin.

Podczas obecności pilota na statku pilotowanym kierownik statku winien znajdować się na mostku kapitańskim, by kierować statkiem. Za zgodą kierownika statku pilot może wydawać bezpośrednie rozkazy manewrowe, odpowiedzialnym jednak za kierownictwo statku pozostaje zawsze kierownik statku pilotowanego, który może na własną odpowiedzialność nie wykonać zarządzeń pilota.

§ 18.

Wykonanie zarządzeń pilota.

Kierownik statku obowiązany jest wykonać wszelkie zarządzenia pilota w sprawie spraw policyjno-portowych, celnych i sanitarnych. W wypadku, gdy kierownik statku odmawia wykonania zarządzeń pilota w tym zakresie, pilot może zaprzestać swych czynności urzędowych nie związanych z prowadzeniem statku.

§ 19.

Kwit pilota.

Po ukończeniu czynności swej pilot przedkłada kierownikowi statku kwit pilota według ustalonego wzoru celem wypełnienia i podpisania go przez kierownika statku.

§ 20.

Odstawienie pilota na ląd.

W razie braku statku pilotowego kierownik statku odstawia pilota na ląd kosztem własnym i staraniem.

§ 21.

Ukończenie służby pilotowej.

Zejście pilota z pokładu pilotowanego statku sygnalizuje się opuszczeniem flagi „H".

§ 22.

Przepisy karne.

Winni naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia będą karani grzywną do 5 000 złotych i aresztem do dwóch tygodni lub jedną z tych kar.

§ 23.

Przepisy końcowe.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

DYREKTOR SZCZECIŃSKIEGO URZĘDU MORSKIEGO

TARYFA OPŁAT PORTOWYCH

dla polskich portów.

Uwaga:

— Opłaty oblicza się według jednostek kalkulacyjnych (j. kal.) przeliczanych na dolary U.S.A. 1 j. k. = 0,01 dolara U.S.A.

— Statki krajowe płacą w złotych polskich, licząc dolar według kursu urzędowego; statki obce płacą dewizami tj. pieniędzmi własnego kraju.

— Dla wszystkich portów za wyjątkiem Gdyni i Gdańska odlicza się 10% (nie dotyczy to jednak opłat pilotowych i cumowniczych).

Opłaty portowe (Harbour dues).

I. Opłata tonażowa (Tonnage dues).

Statki wchodzące do portu, albo statki wychodzące z portu płacą od każdego rozpoczętego metra sześciennego ich pojemności netto.

	Jednostki kalkulacyjne (j. kal.)
1. a) Statki wchodzące lub wychodzące pod balastem (puste) Statki wchodzące lub wychodzące z portów lub do portów europejskich a także portów pozaeuropejskich na Morzu Śródziemnym i Morzu Czarnym, mające do 25% ładunku ich pojemności netto*). Statki wchodzące lub wychodzące z portów lub do portów pozaeuropejskich (za wyjątkiem tych, które leżą na Morzu Śródziemnym i na Morzu Czarnym) i ładujące lub wyładowujące do 50% ich pojemności ładunkowej netto*).	2.20
b) Statki wchodzące lub wychodzące z portów lub do portów europejskich a także pozaeuropejskich, leżących na Morzu Śródziemnym i Morzu Czarnym i ładujące lub wyładowujące ponad 25% ich pojemności ładunkowej netto*). Statki wchodzące lub wychodzące z portów lub do portów pozaeuropejskich (za wyjątkiem tych, które leżą na Morzu Śródziemnym i Morzu Czarnym) i ładujące lub wyładowujące ponad 50% ich pojemności ładunkowej netto*).	4.40

Uwaga:

*) „pojemność netto" w wypadku ładunku mierzonego w jednostkach kubicznych; „pojemność cargo DW" w wypadku ładunku mierzonego w jednostkach wagowych.

2. Statki pływające na liniach regularnych korzystają z obniżki stawek wymienionych w par. 1.	
a) Statki kursujące między portami europejskimi, Morza Śródziemnego i Morza Czarnego a także portami leżącymi na zachodnim wybrzeżu Afryki do szer. geogr. 25° N idąc na południe — obniżka	40%

wych statku i jego maszyny, o rodzaju ładunku, ilości załogi i pasażerów oraz o ich stanie zdrowotnym a nadto udzielić odpowiedzi na wszystkie zapytania, które do tyczyć mogą służby pilotowej i w razie żądania okazać dokumenty. Jeżeli okaże się, że na statku znajdują się chorzy lub załadowane są materiały wybuchowe, kapitan statku musi postąpić według zarządzeń pilota.

§ 17.

Stanowisko prawne pilota.

Pilot służy kapitanowi statku radą, doświadczeniem i znajomością wód portowych i trasy wodnej Świnoujście — Szczecin.

Podczas obecności pilota na statku pilotowanym kierownik statku winien znajdować się na mostku kapitańskim, by kierować statkiem. Za zgodą kierownika statku pilot może wydawać bezpośrednie rozkazy manewrowe, odpowiedzialnym jednak za kierownictwo statku pozostaje zawsze kierownik statku pilotowanego, który może na własną odpowiedzialność nie wykonać zarządzeń pilota.

§ 18.

Wykonanie zarządzeń pilota.

Kierownik statku obowiązany jest wykonać wszelkie zarządzenia pilota w sprawie spraw policyjno-portowych, celnych i sanitarnych. W wypadku, gdy kierownik statku odmawia wykonania zarządzeń pilota w tym zakresie, pilot może zaprzestać swych czynności urzędowych nie związanych z prowadzeniem statku.

§ 19.

Kwit pilota.

Po ukończeniu czynności swej pilot przedkłada kierownikowi statku kwit pilota według ustalonego wzoru celem wypełnienia i podpisania go przez kierownika statku.

§ 20.

Odstawienie pilota na ląd.

W razie braku statku pilotowego kierownik statku odstawia pilota na ląd kosztem własnym i staraniem.

§ 21.

Ukończenie służby pilotowej.

Zejście pilota z pokładu pilotowanego statku sygnalizuje się opuszczeniem flagi „H".

§ 22.

Przepisy karne.

Winni naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia będą karani grzywną do 5 000 złotych i aresztem do dwóch tygodni lub jedną z tych kar.

§ 23.

Przepisy końcowe.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

DYREKTOR SZCZECIŃSKIEGO URZĘDU MORSKIEGO

TARYFA OPŁAT PORTOWYCH

dla polskich portów.

Uwaga:

— Opłaty oblicza się według jednostek kalkulacyjnych (j. kal.) przeliczanych na dolary U.S.A. 1 j. k. = 0,01 dolara U.S.A.

— Statki krajowe płacą w złotych polskich, licząc dolar według kursu urzędowego; statki obce płacą dewizami tj. pieniędzmi własnego kraju.

— Dla wszystkich portów za wyjątkiem Gdyni i Gdańska odlicza się 10% (nie dotyczy to jednak opłat pilotowych i cumowniczych).

Opłaty portowe (Harbour dues).

I. Opłata tonażowa (Tonnage dues).

Statki wchodzące do portu, albo statki wychodzące z portu płacą od każdego rozpoczętego metra sześciennego ich pojemności netto.

Jednostki kalkulacyjne (j. kal.)

1. a) Statki wchodzące lub wychodzące pod balastem (puste)
Statki wchodzące lub wychodzące z portów lub do portów europejskich a także portów pozaeuropejskich na Morzu Śródziemnym i Morzu Czarnym, mające do 25% ładunku ich pojemności netto*).
Statki wchodzące lub wychodzące z portów lub do portów pozaeuropejskich (za wyjątkiem tych, które leżą na Morzu Śródziemnym i na Morzu Czarnym) i ładujące lub wyładowujące do 50% ich pojemności ładunkowej netto*). 2.20

b) Statki wchodzące lub wychodzące z portów lub do portów europejskich a także pozaeuropejskich, leżących na Morzu Śródziemnym i Morzu Czarnym i ładujące lub wyładowujące ponad 25% ich pojemności ładunkowej netto*).
Statki wchodzące lub wychodzące z portów lub do portów pozaeuropejskich (za wyjątkiem tych, które leżą na Morzu Śródziemnym i Morzu Czarnym) i ładujące lub wyładowujące ponad 50% ich pojemności ładunkowej netto*). 4.40

Uwaga:

*) „pojemność netto" w wypadku ładunku mierzonego w jednostkach kubicznych; „pojemność cargo DW" w wypadku ładunku mierzonego w jednostkach wagowych.

2. Statki pływające na liniach regularnych korzystają z obniżki stawek wymienionych w par. 1.

a) Statki kursujące między portami europejskimi, Morza Śródziemnego i Morza Czarnego a także portami leżącymi na zachodnim wybrzeżu Afryki do szer. geogr. 25° N idąc na południe — obniżka 40%

(j. kal.)

b) Statki kursujące między innymi portami — obniżka 50%

3. Statki, które kotwiczą na redzie i tam zaokrętowują lub wyokrętowują pasażerów albo załadowują lub wyładowują ładunek, płacą według stawek wymienionych w par. 1 lub 2 — minus obniżka 50%

4. Statki linii regularnych, które według rozkładu zachodzą do dwu lub więcej portów polskich, płacą w każdym porcie według stawek wymienionych w par. 2 — minus obniżka 50%

5. Statki kursujące regularnie między Polską a portami pozaeuropejskimi płacą według stawek wymienionych w par. 2 — minus obniżka 50%

6. Statki linii regularnych, które zachodzą do portu dwukrotnie w czasie jednej regularnej podróży, płacą tylko za pierwszy pobyt w porcie.

7. Statki uprawiające żeglugę nieregularną (trampy) które zachodzą często do portu, korzystają ze zniżek od stawek wymienionych w par. 1 jak następuje:

a) począwszy od szóstego wejścia do portu w ciągu roku kalendarzowego — obniżka 10%

b) począwszy od jedenastego wejścia do portu w ciągu roku kalendarzowego — obniżka 20%

Uwaga:
Następujące po sobie wejścia statku do Gdyni i Gdańska liczą się jako jedno wejście.

8. Statki żeglugi nieregularnej (trampy), które wchodzą w czasie jednej podróży do dwu lub więcej portów polskich (bez wejścia do portu zagranicznego w międzyczasie), płacą w ciągu tej podróży według stawek wymienionych w par. 1 lub 7 — minus obniżka 15%

9. Statki które w ciągu jednej podróży wchodzą do portu w Gdyni i w Gdańsku a czas upływający między wyjściem z jednego portu a wejściem do drugiego nie jest większy od sześciu godzin, płacą według stawek wymienionych w par. 1 lub 2 — tylko w pierwszym porcie.

II. Opłata postojowa.

Statki stojące w porcie przez okres czasu dłuższy od jednego miesiąca, są zobowiązane do opłaty postojowej. Za każdy rozpoczęty miesiąc ponad jeden miesiąc postoju i za każdy metr sześcienny ich pojemności netto 0.90

Uwaga:
Czas postoju w Gdyni i Gdańsku dodaje się i traktuje jako jeden nieprzerwany postój.

III. Opłata przystaniowa (quay dues).

1. Statki stojące przy molo, za każdy metr bieżący nabrzeża zajęty i za każdy rozpoczęty dzień od 24 godzin 1.80

2. Statki stojące w drugiej linii od nabrzeża, za każdy metr długości statku i za każdy rozpoczęty dzień od 24 godzin 0.70

IV. Opłata pasażerska (passenger dues).

(j. kal.)

Za wyokrętowanie i zaokrętowanie pasażerów, od jednego pasażera:

a) w obrocie zamorskim 30.00
b) w obrocie przybrzeżnym, między polskimi portami 1.00

V. Opłata pilotowa (pilotage dues).

Do opłaty tej zobowiązane są wszystkie statki mające pojemność ponad 283 m³ (= 100 NRT), bez względu na to czy korzystają z usług pilota czy nie.

1. Każde wejście i każde wyjście:

A. **Gdańsk, Gdynia, Ustka, Darłowo, Kołobrzeg i Świnoujście.**

a) Statki o pojemności netto
od 283 — 1000 m³ 330.—
od 1001 — 2000 m³ 660.—
b) Statki o pojemności netto ponad 2000 m³, za pierwsze następne 2000 m³ 660.—
c) za każde dalsze 500 m³ 165.—

Uwaga:

Statki, które w ciągu tej samej podróży wchodzą do Gdańska i Gdyni, uiszczają obowiązkowe opłaty pilotowe tylko w jednym z tych portów. W drugim porcie płacą tylko wtedy, jeśli rzeczywiście korzystają z usług pilota.

B. Pilotowanie statków z Gdańska do Gdyni i odwrotnie, oraz między Helem, Gdynią i Gdańskiem i odwrotnie.

a) Statki o pojemności netto do 1000 m³ 680.—
b) Statki o pojemności netto od 1001 do 2000 m³ 1360.—
c) Statki o pojemności netto ponad 2000 m³, za każde rozpoczęte dalsze 500 m³ netto pojemności 340.—

C. **Szczecin.**

Pilotowanie statków odbywa się na trasie od Świnoujścia do miejsca postoju w porcie Szczecińskim i odwrotnie (około 33 Mm).

a) Statki o pojemności netto
od 283 do 1000 m³ 2000.—
b) od 1001 do 2000 m³ 4000.—
c) Statki o pojemności netto od 2001 do 7500 m³
— za pierwsze 2000 m³ 4000.—
— za każde następne rozpoczęte 500 m³ 500.—
— za każde następne rozpoczęte 500 m³ ponad 7500 m³ 200.—

Uwaga:

Statki o pojemności mniejszej od 283 m³ netto płacą za pilotaż jedynie wtedy, kiedy rzeczywiście korzystają z usług pilota, według następujących stawek.

a) Gdańsk, Gdynia, Ustka, Darłowo, Kołobrzeg, Świnoujście 330.—
b) Szczecin 2000.—

2. Za przeprowadzenie statku na inne miejsce wewnątrz portu, dokonane na prośbę kapitana statku (tylko pierwsze

(j. kal.)

przeprowadzenie jest płatne); płaci się część stawki wymienionej w par. 1, a mianowicie:

a) Gdańsk, Gdynia, Ustka, Darłowo, Kołobrzeg i Świnoujście 80%

b) Szczecin 15%

D. We wszystkich polskich portach:

1. Statki:

a) linii regularnych, które płacą zniżone opłaty za wejście i wyjście zgodnie z rozdz. I par. 1,

b) wchodzące celem: dokonania napraw, uzupełnienia paliwa, żywności lub niezbędnych rzeczy, jeżeli statek nie przebywa w porcie dłużej niż to potrzebne do załatwienia jego potrzeby i jeśli nie przeprowadza żadnych innych czynności handlowych,

c) będące pod dowództwem kapitanów, którzy mają świadectwo pilotowe wydane przez Urząd Morski a które zwalnia ich od korzystania z usług pilota portowego,

d) w Szczecinie — statki puste (pod balastem).

— płacą stawki wymienione w par. 1 lub 2, minus 50%

2. Jeśli pilot był zamówiony i o oznaczonym czasie statek nie był zdolny do ruchu, wtedy płaci się opłaty karne, za każde rozpoczęte pół godziny zwłoki 440.—

VI. Wyjątki.

1. Następujące rodzaje statków są zwolnione od opłat portowych:

a) Okręty wojenne i statki szkolne.

b) Jachty, jeśli nie odbywają podróży w celach zarobkowych.

c) Statki zajęte budową i utrzymaniem portu, ale jeśli nie dokonują innych czynności zarobkowych.

d) Jednostki, których długość nie przekracza 6 m.

2. Zależnie od **uprzedniego zawiadomienia o wejściu,** następujące rodzaje statków są zwolnione od opłat za wejście i wyjście (tonażowe).

a) Statki wchodzące w celu uzyskania wiadomości lub poleceń i które opuszczają port po upływie 48 godzin od wejścia, a które nie dokonują żadnych czynności handlowych.

b) Statki wchodzące celem dokonania napraw, uzupełnienia paliwa, żywności lub innych rzeczy, jeśli statek pozostaje w porcie nie dłużej niż to wymaga cel jego wejścia a także jeśli nie dokonuje żadnych innych czynności handlowych.

c) Statki w niebezpieczeństwie i szukające schronienia a nie zajmujące się czynnościami handlowymi.

d) Statki turystyczne i wycieczkowe, które zachodzą z obcych portów i nie zajmują się żadnymi czynnościami handlowymi poza odprawą pasażerów.

e) Statki, które wychodzą celem dokonania napraw i wracają po dokonaniu napraw, jeśli w czasie tej podróży nie były zajęte żadnymi czynnościami handlowymi.

3. Statki będące w naprawie są zwolnione od opłat postojowych.
4. Opłata przystaniowa nie obowiązuje statków, które są odstawione i przycumowane u nabrzeży nie będących w użytkowaniu.
5. Opłata pasażerska nie dotyczy statków, odbywających podróż turystyczną, organizowaną przez Stowarzyszenia Studentów, szkoły, organizacje oświatowe a także przez instytucje sportowe albo dobroczynne.
6. Od opłaty pilotowej zwolnione są następujące statki:
   a) pozostające na redzie,
   b) statki turystyczne i wycieczkowe, nie zajmujące się żadnymi czynnościami handlowym, poza odprawą pasażerów.

Opłaty za usługi portowe

I. Woda.

1) dostarczona bezpośrednio z nabrzeża, za jeden metr sześć.	40.—
2) dostarczona przez tankowiec	
a) każda ilość do 10 m^3	800.—
b) za każdy następny metr sześcienny od 10 do 50 m^3	70.—
c) za każdy następny metr sześcienny od 50 do 100 m^3	60.—
d) za każdy następny metr sześcienny ponad 100 m^3	45.—

II. Opłata na Dom Marynarza.

Obowiązkowa dla wszystkich statków wchodzących do polskich portów.

Statki o pojemności do 500 BRT.	55.—
od 501 BRT do 1000 BRT	110.—
„ 1001 „ „ 2500 „	220.—
„ 2501 „ „ 5000 „	440.—
„ 5001 „ „ 8000 „	660.—
ponad 8001 „	1 100.—

Uwaga:

Statki, wchodzące w ciągu jednej podróży do Gdańska i Gdyni, płacą na Dom Marynarza tylko w pierwszym porcie.

III. Cumowanie.

Statki o pojemności NRT	cumowanie	odbijanie
do 300 NRT	Dol. USA. 2.—	Dol. USA. 2.—
od 301 — 600	3.—	2.—
601 — 1000	4.—	3.—
1001 — 1500	5.—	4.—
1501 — 2000	6.—	4.—
2001 — 2500	8.—	6.—
2501 — 3000	10.—	6.—
3001 — 4000	12.—	6.—

		(j. kal.)
4001 — 5000	14.—	7.—
5000 NRT i powyżej	20.—	10.—

Uwaga:

Od godz. 1800 do godz. 0600 dolicza się dodatkowo	20%
W okresie zalodzenia dolicza się	50%
W okresie silnego zalodzenia dolicza się	100%
W niedziele i święta dolicza się	50%

IV. Holowanie.

1. Opłaty za holowanie pobiera się od pojemności brutto statku holowanego.
   Stawki liczy się w/g jednostek kalkulacyjnych.
2. Stawki opłaty za pomoc jednego holownika.

Statki o pojemności BRT

	do	500	1200.—
od	501	— 1000	1800.—
	1001	— 1500	2400.—
	1501	— 2000	3000.—
	2001	— 2500	3750.—
	2501	— 3000	4500.—
	3001	— 4000	5250.—
	4001	— 5000	6000.—
	5001	— 6000	6700.—
	6001	— 8000	7250.—
	8001	— 10000	7850.—

Za każde dalsze 2000 BRT albo część tej pojemności dodatkowo od jednego holownika 750.—

3. Holowanie albo pomoc w poszczególnych strefach (tylko w Szczecinie i Świnoujściu).
   — Za holowanie lub pomoc między łączącymi się strefami do ogólnych stawek dolicza się 40%
   — Za holowanie lub pomoc między zewnętrznymi strefami do ogólnej opłaty dolicza się 60%
   Holowanie lub pomoc ze Świnoujścia do Szczecina i odwrotnie jest płatna według stawek godzinnych.
   — Za holowanie ze Świnoujścia do Szczecina lub odwrotnie statków, które nie korzystają z własnego napędu, dolicza się do stawek godzinnych 100%

Poszczególne strefy w porcie Szczecin:

Strefa Nr 1 — rozciąga się między północną granicą portu i nabrzeżem Mak (wyłącznie).
Strefa Nr 2 rozciąga się między Nabrzeżem Mak (włącznie) i mostem Kazimierza Wielkiego. Od wschodu ograniczona rzeką Marówką aż do Ostrowia Grabowskiego.

Strefa Nr 3 — obejmuje: kanał przemysłowy, Nowy Przekop, Parnicę, Starówkę (bez Nowego Portu), Basen Górnośląski i Basen Kaszubski.

4. Za pracę w niedziele i święta dolicza się 50%

5. Holowanie statków, które mają maszyny unieruchomione — dodatkowo 50%

6. Holowanie w godzinach nocnych (od 1700 do 0700)
   a) od 1700 do 2200 dolicza się 20%
   b) od 2200 do 0500 dolicza się 40%

7. Za oczekiwanie przez holownik na rozpoczęcie manewrowania po oznaczonej godzinie — za każdą godzinę oczekiwania: j. kal.

Statki do 1500 BRT	900.—
do 3000 „	1 200.—
ponad 3000 „	1 500.—

8. Jeśli z takich czy innych powodów zamówiony i przybyły do statku holownik nie jest wykorzystany pobiera się opłatę w wysokości 50% wszystkich stawek holowniczych.
   Za czas oczekiwania opłaca się w pełnej wysokości taryfy. Żadnych opłat nie pobiera się jeśli zamówienie holownika jest wycofane na 2 godziny przed oznaczonym czasem.

9. Podczas okresu zalodzenia dolicza się dodatkowo 50%
   W czasie silnego zalodzenia 100%

Uwaga:
Okres zalodzenia lub silnego zalodzenia jest ogłoszony komunikatem Urzędu Morskiego — Wydział Hydrograficzny.

Pomoc holownika w innym celu niż holowanie kosztuje 2000 j. kal. za każdą rozpoczętą godzinę.

10. Wszystkie zobowiązania, wynikające z usług, mają być dopełnione w Gdyni.

II. KLIMAT I WARUNKI METEOROLOGICZNE

Bałtyk, jako morze zamknięte, wykazuje dość znaczne wahania między temperaturą lata a zimy. W miarę posuwania się na wschód zimy są coraz surowsze, tak, że na wybrzeżu południowo-wschodniego Bałtyku często w tej porze roku zjawia się kra lodowa, powodująca poważną przeszkodę nawigacyjną a nawet całkowite zahamowanie żeglugi.

Temperatura powietrza. Na podstawie wieloletnich obserwacji stwierdzono, że na ogół lipiec jest najcieplejszym, zaś styczeń najzimniejszym miesiącem naszego Wybrzeża, co podkreśla „kontynentalność" zwłaszcza południowej części Bałtyku. Różnice temperatur lata i zimy wzrastają ku wschodowi, ponieważ zimy stają się coraz surowsze. Wiosna jest stosunkowo chłodna, gdyż zaznacza się wówczas wpływ wody morskiej na klimat.

Średnie temperatury miesięczne i roczne w stopniach C.

Stacja	Czas obserwacji	Styczeń	Luty	Marzec	Kwiecień	Maj	Czerwiec	Lipiec	Sierpień	Wrzesień	Paźdz.	Listopad	Grudzień	Średnia roczna
Hel	1881—1930	—0,6*	—0,5	1.4	5,1	9.9	14.1	**17.2**	16,8	14.0	9,2	4.3	1.0	7.7
Darłowo	1881—1930	—1.1*	—0.7	1,5	5,5	10.2	13,9	**16.6**	16,1	13.2	8,3	3,7	0.6	7.5
Świno-ujście	1881—1930	—0.6*	—0.1	2.5	6.6	11.4	15.2	**17,7**	16,7	13,8	8.7	3.9	0.9	8,1

Tłusty druk oznacza miesiące przeciętnie najcieplejsze, zaś * najzimniejsze.

Chcąc wiedzieć, jak często pojawia się mróz, wystarczy spojrzeć na załączoną tabelkę. Widać z niej, że np. w styczniu 2/3 wszystkich dni miesiąca posiada temperaturę poniżej 0 stopni.

Przeciętne liczby dni mroźnych w poszczególnych miesiącach.

Stacja	Czas obserwacji	Styczeń	Luty	Marzec	Kwiecień	Maj	Paźdz.	Listopad	Grudzień	Liczba dni w roku
Gdańsk	1881—1930	**22**	20	16	6	—	2	9	18	93
Darłowo	1881—1930	**20**	18	15	5	1	2	8	16	85
Świno-ujście	1881—1926	**20**	18	13	4	—	1	9	16	81

Tłusty druk oznacza przeciętnie najbardziej mroźne miesiące.

Przeciętna różnica temperatury dna ok. południa a nocy wynosi latem od 7 do 10°; zimą noce są chłodniejsze niż dnie od 3 do 5°. W wyjątkowych wypadkach mogą nastąpić znaczne odchylenia w temperaturze, i tak np. w lipcu notowano temperaturę 30° C i więcej, — a w tym samym miesiącu miała miejsce temperatura tylko 5 do 7° C. Podczas srogich zim np. w styczniu temperatura opada do —20° C a nawet niżej; podczas wyjątkowo ciepłych dni stycznia temperatura powietrza podnosi się nawet do ok. + 10° C.

Ciśnienie barometryczne. Załączone mapy synoptyczne (p. niżej) podają przeciętny rozkład ciśnienia barometrycznego w styczniu i lipcu. W zimie południowo-wschodnia Europa jest objęta obszarem wysokiego ciśnienia, zaś średnie ciśnienie obejmuje Bałtyk od SSE ku NNW. Nad południową Skandynawią rozciąga się ku północy klin wysokiego ciśnienia, powstały przez zimowe ochłodzenie się tego obszaru.

W lecie mają miejsce silne spadki średniego ciśnienia nad Morzem Bałtyckim mniej więcej od SSW ku NNE. W tej porze roku rozciąga się nad zachodnią Europą wyskok wyżu azorskiego. Nagrzanie się Skandynawii podczas lata powoduje powstanie płaskiego niżu nad tym obszarem.

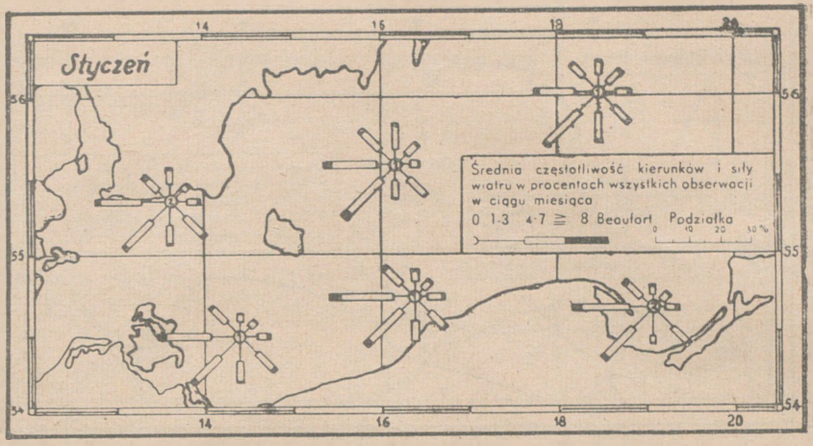
Izobary średniego ciśnienia barometrycznego w milibarach.

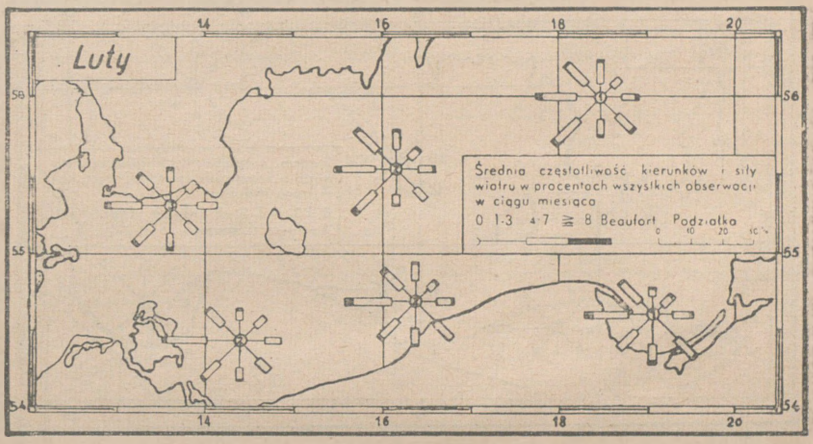
Redukcja do 0°, poziomu morza i normalnego przyspieszenia ziemskiego.

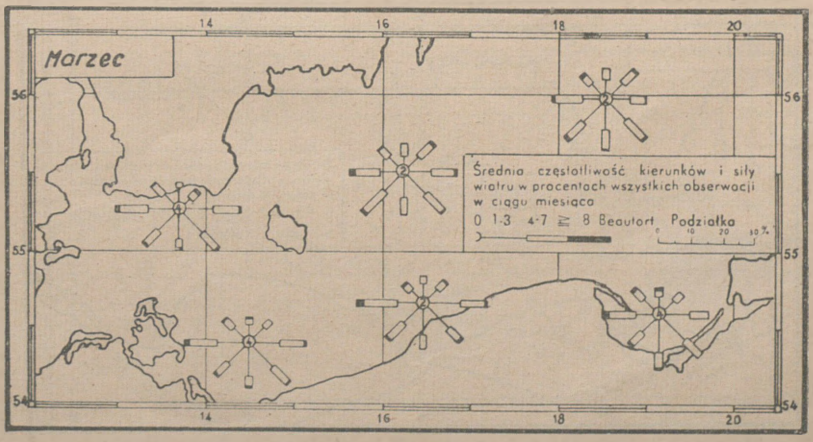
Styczeń

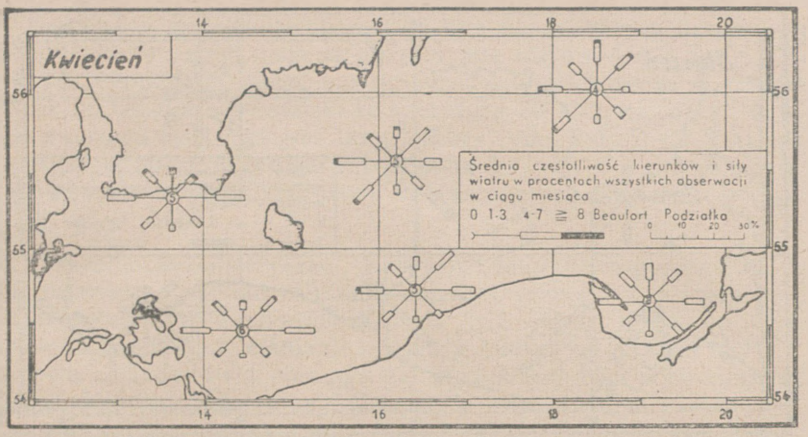
Lipiec

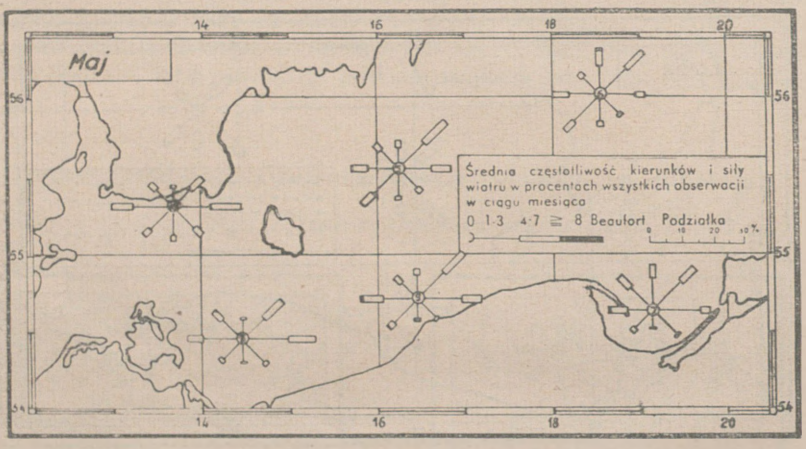
Wiatr. Siłę wiatru i ich różnokierunkową częstotliwość charakteryzują podane na każdy miesiąc róże wiatrów. Długość ramienia róży wiatrów liczona (od krawędzi koła środkowego) wg podanej skali, obrazuje częstotliwość wiatru z danego kierunku w stosunku procentowym wszystkich obserwacji. Róża wiatrów przy pomocy specjalnych oznaczeń obrazuje równocześnie siłę wiatru, i tak: —— oznacza siłę wiatru od 1 do 3 wg skali Beaufort'a, ═══ oznacza siłę od 4 do 7 w tej samej skali, zaś ▬▬ oznacza siłę 8 i więcej (sztorm). Cyfra w kole oznacza częstotliwość ciszy w stosunku procentowym wszystkich obserwacji.

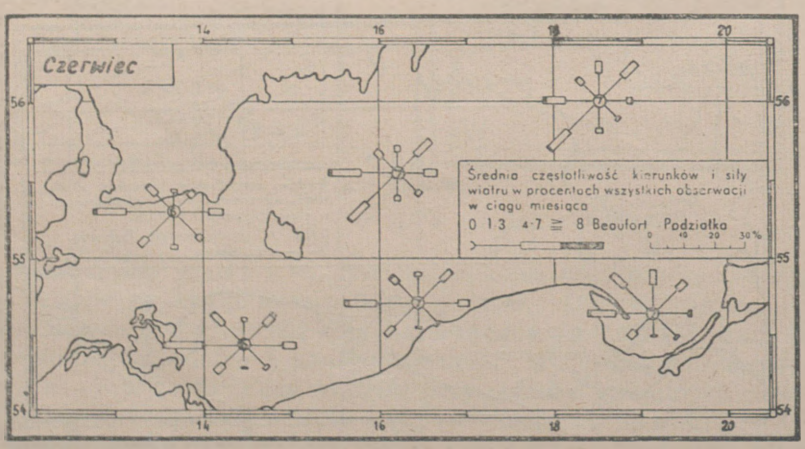

Styczeń
Średnia częstotliwość kierunków i siły wiatru w procentach wszystkich obserwacji w ciągu miesiąca
0 1-3 4-7 ≧ 8 Beaufort Podziałka
14
16
18
20
56
55
54

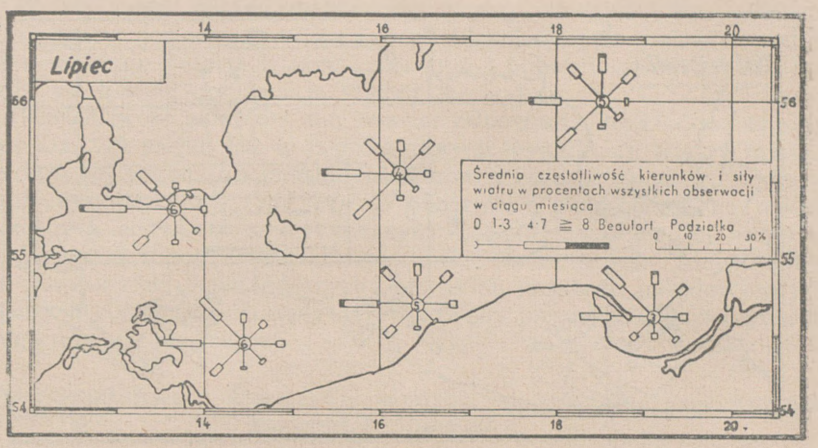

Luty
Średnia częstotliwość kierunków i siły wiatru w procentach wszystkich obserwacji w ciągu miesiąca
0 1-3 4-7 ≧ 8 Beaufort Podziałka
14
16
18
20
56
55
54

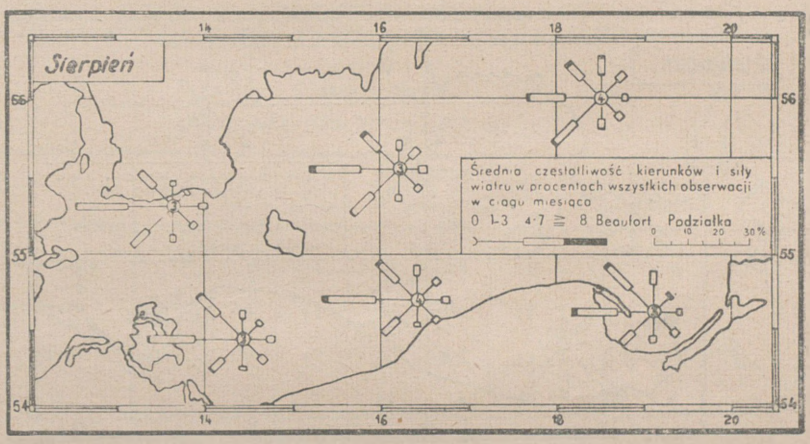

Marzec
Średnia częstotliwość kierunków i siły wiatru w procentach wszystkich obserwacji w ciągu miesiąca
0 1-3 4-7 ≧ 8 Beaufort Podziałka
14
16
18
20
56
55
54

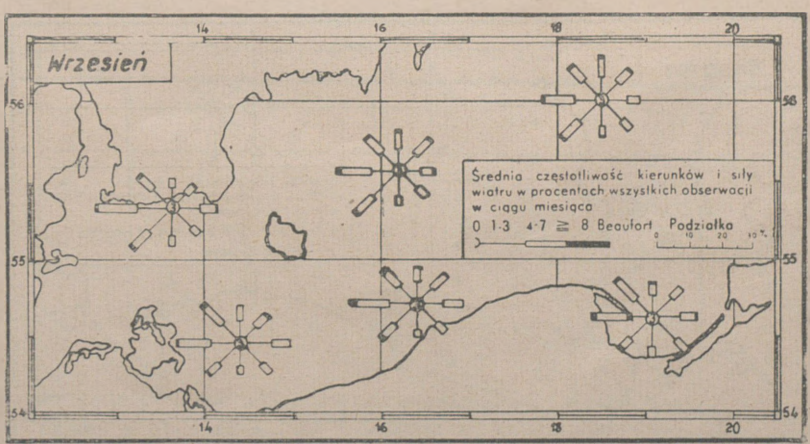

Kwiecień
Średnia częstotliwość kierunków i siły wiatru w procentach wszystkich obserwacji w ciągu miesiąca
0 1-3 4-7 ≧ 8 Beaufort Podziałka
0 10 20 30%
14 16 18 20
56 55 54

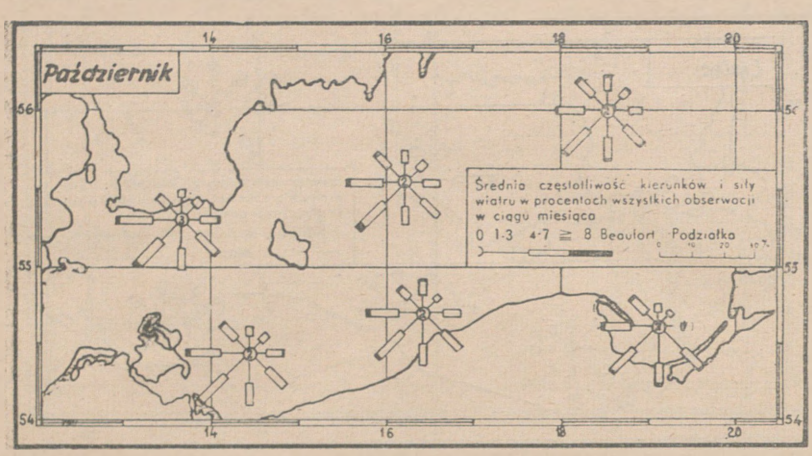

Maj
Średnia częstotliwość kierunków i siły wiatru w procentach wszystkich obserwacji w ciągu miesiąca
0 1-3 4-7 ≧ 8 Beaufort Podziałka
0 10 20 30%
14 16 18 20
56 55 54

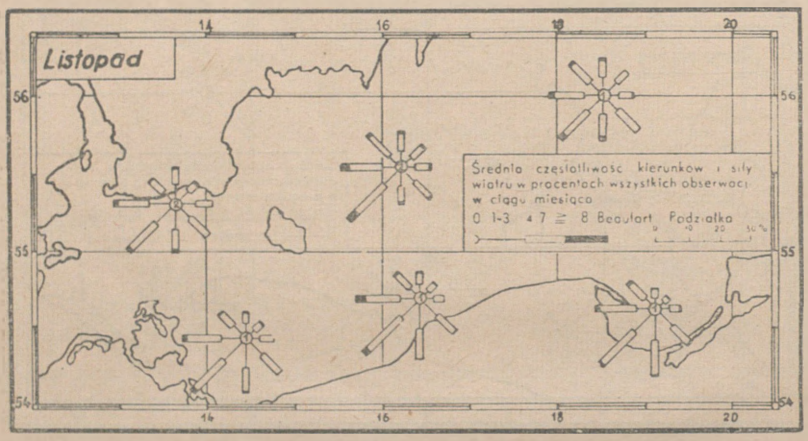

Czerwiec
Średnia częstotliwość kierunków i siły wiatru w procentach wszystkich obserwacji w ciągu miesiąca
0 1-3 4-7 ≧ 8 Beaufort Podziałka
0 10 20 30%
14 16 18 20
56 55 54

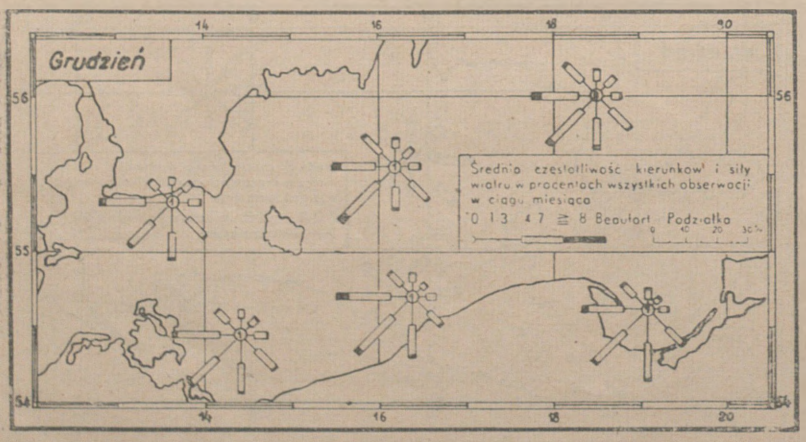

Lipiec
Średnia częstotliwość kierunków i siły wiatru w procentach wszystkich obserwacji w ciągu miesiąca
0 1-3 4-7 ≧ 8 Beaufort Podziałka
0 10 20 30%
14
16
18
20
56
55
54


Sierpień
Średnia częstotliwość kierunków i siły wiatru w procentach wszystkich obserwacji w ciągu miesiąca
0 1-3 4-7 ≧ 8 Beaufort Podziałka
0 10 20 30%
14
16
18
20
56
55
54


Wrzesień
Średnia częstotliwość kierunków i siły wiatru w procentach wszystkich obserwacji w ciągu miesiąca
0 1-3 4-7 ≧ 8 Beaufort Podziałka
0 10 20 30%
14
16
18
20
56
55
54


Październik
14
16
18
20
56
55
54
Średnia częstotliwość kierunków i siły wiatru w procentach wszystkich obserwacji w ciągu miesiąca
0 1-3 4-7 ≧ 8 Beaufort Podziałka


Listopad
14
16
18
20
56
55
54
Średnia częstotliwość kierunków i siły wiatru w procentach wszystkich obserwacji w ciągu miesiąca
0 1-3 4-7 ≧ 8 Beaufort Podziałka


Grudzień
14
16
18
20
56
55
54
Średnia częstotliwość kierunków i siły wiatru w procentach wszystkich obserwacji w ciągu miesiąca
0 1-3 4-7 ≧ 8 Beaufort Podziałka

W lecie obok wiatru zachodniego panuje również wiatr północno-zachodni, zaś w jesieni ma przewagę wiatr południowo-zachodni nad zachodnim; w zimie panują wiatry zachodnie i południowo-zachodnie, podczas gdy na wiosnę przeważają wiatry wschodnie.

Częstotliwość wiatrów nie zawsze odpowiada rozkładowi średniego ciśnienia, tak samo, jak w poszczególnych wypadkach wiatry miejscowe nie dają się pogodzić z rozkładem ciśnienia barometrycznego podanym na mapie synoptycznej. Dotyczy to obserwacji okrętowych na wodach przybrzeżnych a zwłaszcza w większym stopniu miejscowości nadbrzeżnych. Warunki topograficzne miejscowości nadbrzeżnej, niejednakowy stopień powstawania bryz lądowych i morskich (wiatrów odlądowych i dolądowych) w różny sposób wpływają na prądy powietrzne, przepływające z jednego miejsca na drugie.

Średnia częstotliwość kierunków wiatrów w stosunku procentowym wszystkich obserwacji.

Tłusty druk oznacza, że te kierunki są częstszymi aniżeli przeciwne. Podkreślenie dotyczy najczęstszych, zaś * najrzadszych kierunków wiatrów w danej porze roku.

Nowy Port

Czas obserwacji: od 1884 do 1919

	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	Cisza
Grudzień — Luty	5*	5*	5	**13**	**25**	18	16	8	5
Marzec — Maj	17	14	**11**	9	14	10	12	8*	5
Czerw. — Sierp.	19	12	9	5*	10	**11**	16	**11**	7
Wrzes. — List.	7	6*	7	**11**	21	17	15	9	7

Świnoujście

Czas obserwacji: od 1881 do 1925

	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	Cisza
Grudzień — Luty	6	5*	8	**15**	**16**	19	**19**	9	3
Marzec — Maj	**13**	18	8*	**12**	10	12	**13**	10	4
Czerw. — Sierp.	**15**	14	4*	7	7	14	20	14	5
Wrzes. — List.	6*	7	8	**15**	**15**	19	17	8	5

Bryzy lądowe i morskie. (wiatry odlądowe i dolądowe).

W czasie mniej więcej od kwietnia do września często występują bryzy lądowe i morskie, zwłaszcza w Zatoce Gdańskiej (porównaj rozkład wiatrów w Nowym Porcie z miejscową przewagą kierunku północnego

w czasie cieplejszej pory roku — bryza morska). Od czerwca do sierpnia ta dzienna zmiana wiatru daje się wyraźnie odczuć w połowie każdego dnia. Całkowity przebieg tego zjawiska następuje jedynie w lecie podczas spokojnej pogody. W innych porach roku bryzy powodują nieznaczne zboczenia wiatrów, powstałych przez ogólny rozkład ciśnienia, oraz je osłabiają lub wzmacniają, w zależności od położenia wybrzeża do linii jednakowych ciśnień (izobar). Bryza morska wzrasta w ciągu przedpołudnia; im mniejsze jest zachmurzenie, tym wcześniej powstaje, następnie po południu osiąga siłę 2 do 3, czasami nawet do 4 i ustaje przed zachodem słońca. Nocny wiatr odlądowy nie osiąga siły bryzy morskiej, jednakże podczas bezwietrznej pogody daje odczuć się dalej na morzu. W sprzyjających okolicznościach bryza morska powstaje w odległości ok. 4 Mm od lądu: chociaż bryza lądowa jest słabsza od bryzy morskiej, to jednak jej działanie sięga do podwójnej odległości.

Sztormy. (wiatry o sile 8 i więcej wg skali Beaufort'a). Pewien obraz częstotliwości sztormów przedstawiają róże wiatrów przy pokazanych częstotliwościach wiatrów. 35-letnia obserwacja statków wykazała, że ogólnie w styczniu jest najwięcej sztormów, drugim z kolei miesiącem jest listopad. Najmniej sztormów jest w maju, czerwcu i lipcu. Mapki dają również objaśnienie co do częstotliwości kierunków sztormów. We wszystkich miesiącach, za wyjątkiem maja, najczęstszymi są sztormy zachodnie. Południowo-zachodnie sztormy przypadają w czasie zimnych, zaś północno-zachodnie w czasie ciepłych miesięcy. W maju rzadko przytrafiają się sztormy przychodzą z północnego-wschodu.

Średnia ilość dni sztormowych w poszczególnych miesiącach.

	Czas obserwacji	Styczeń	Luty	Marzec	Kwiecień	Maj	Czerwiec	Lipiec	Sierpień	Wrzesień	Paźdz.	Listopad	Grudzień	Suma roczna
Nowy Port	1884—1919	**4**	3	3	2	1	1	1	1*	2	2	**3**	**3**	26
Świno-ujście	41 lat	**3**	2	**3**	2	1	—*	—*	1	1	2	**3**	**3**	21

Tłusty druk oznacza, że dane miesiące posiadają średnio najwięcej dni sztormowych, zaś * — że najmniej.

Następująca tabelka daje dane dotyczące częstotliwości sztormów w stosunku procentowym wszystkich obserwacji. Należy jednak pamiętać, że częstotliwość sztormów i ich rozkład na poszczególne miesiące podlega z roku na rok dużym wahaniom.

Częstotliwość sztormów w stosunku procentowym wszystkich obserwacji.

	Czas obserwacji	Styczeń	Luty	Marzec	Kwiecień	Maj	Czerwiec	Lipiec	Sierpień	Wrzesień	Paźdz.	Listopad	Grudzień	Suma roczna
Hel	1885—1919	**6**	5	4	1	1	—*	1	2	4	5	5	5	3
Ustka	1922—1938	2	3	2	2	1*	1	1	1	2	**3**	2	1	2
Kołobrzeg	1914—1938	**2**	2	1	1	—	—	—*	1	1	**2**	1	1	1

Tłusty druk oznacza miesiące, w których najczęściej zaobserwowano sztormy, * — w których najrzadziej zaobserwowano.

Sztormy zazwyczaj pojawiają się w obecności przechodzących obszarów niskiego ciśnienia. Przykłady podano na załączonych mapach synoptycznych. W okresie letnim należy uważać na burzliwe szkwały, które chociaż zazwyczaj trwają krótko, to jednak mogą być bardzo niebezpieczne z powodu swej gwałtowności i niespodziewanego pojawienia się.

Opady atmosferyczne. Tabelki umieszczone poniżej przedstawiają przeciętny obraz warunków dotyczących opadów atmosferycznych. Największą ilość opadów w ciągu roku wykazuje lato (lipiec i sierpień), jednak największa częstotliwość opadów przypada w początkach zimy, tj. w grudniu. Oznacza to, że obfitość czyli nasilenie opadu jest większe w lecie niż w zimie; bowiem w lecie krótko trwające miejscowe ulewy dają duże ilości deszczu, zaś w zimie częste i długotrwałe opady dają mniejszą ilość wody w postaci drobnego deszczu, względnie opadu śnieżnego. Luty i marzec są miesiącami najuboższymi w ilość opadów atmosferycznych, stosunkowo najrzadziej pada deszcz w maju i czerwcu.

Średnia ilość dni z opadem atmosferycznym w poszczególnych miesiącach.

	Czas obserwacji	Styczeń	Luty	Marzec	Kwiecień	Maj	Czerwiec	Lipiec	Sierpień	Wrzesień	Paźdz.	Listopad	Grudzień	Liczba dni w roku
Gdańsk (N. Port)	1891—1930	14	13	13	13	12*	12*	13	15	13	13	14	**15**	160
Darłowo	1891—1930	15	12	13	12	11*	12	12	15	13	14	15	**17**	161
Świnoujście	1891—1930	17	15	15	14	13*	13	14	16	13	15	15	**17**	177

Tłusty druk oznacza miesiące o największej ilości dni z opadem, * o najmniejszej ilości dni z opadem.

Średni opad miesięczny w mm w poszczególnych miesiącach.

	Czas obserwacji	Styczeń	Luty	Marzec	Kwiecień	Maj	Czerwiec	Lipiec	Sierpień	Wrzesień	Paźdz.	Listopad	Grudzień	Liczba dni w roku
Gdańsk	1891—1930	31	25*	32	35	46	56	68	**68**	56	43	47	39	546
Darłowo	1891—1930	42	30*	36	37	41	54	65	75	69	64	59	35	627
Świnoujście	1891—1930	49	35*	39	43	47	55	78	76	51	54	46	55	628

Tłusty druk oznacza miesiące o przeciętnie największej ilości opadu, * o najmniejszej ilości opadu.

Śnieg pada częściej na wschodniej części naszego Wybrzeża niż na zachodniej. Najbardziej obfitującymi w opady śnieżne są miesiące — styczeń i luty.

Przeciętna liczba dni ze śniegiem w poszczególnych miesiącach.

	Stacja obserwacji	Styczeń	Luty	Marzec	Kwiecień	Paźdz.	Listopad	Grudzień	Liczba dni w roku
Gdańsk	1891—1930	**9**	8	7	3	—	3	7	37
Darłowo	1891—1930	**9**	8	7	2	1	4	8	39
Świnoujście	1891—1930	**9**	8	6	2	1	4	7	37

Tłusty druk oznacza miesiące najobfitsze w śnieg.

Wszystkie wyżej podane warunki, dotyczące opadów atmosferycznych, są tylko przeciętne. Zdarzają się bowiem lata suche lub wyjątkowo wilgotne i w danym roku rozkład opadów może być zupełnie inny niż to zostało podane. W poszczególnych wypadkach zjawisko opadów zależy od warunków pogody.

Burze. Od maja do sierpnia przypada na miesiąc 2 do 4 dni z burzami, lipiec, będący miesiącem najczęstszych burz, posiada przeciętnie 4 dni burzowe, zaś kwiecień i wrzesień posiadają przeciętnie po jednym dniu burzowym. W zimie burze przytrafiają się bardzo rzadko. W roku

przypada przeciętnie 15 dni z burzami. Burzom mogą towarzyszyć silne szkwały, które dzięki niespodziewanemu pojawieniu się mogą być niebezpieczne dla żeglugi.

Zachmurzenie. Od kwietnia do września niebo jest przeciętnie w 6/10 pokryte chmurami, za wyjątkiem maja, który posiada najmniej chmur i niebo przeciętnie w 5/10 zasłonięte chmurami. W pozostałych miesiącach przeciętne zachmurzenie wynosi 7/10, a w grudniu, jako miesiącu najbardziej pochmurnym — nawet 8/10.

Mgła. Według umowy międzynarodowej, przez mgłę należy rozumieć proces kondensacji pary wodnej w warstwie przyziemnej tak intensywny, że granica widzialności co najmniej w jednym kierunku nie dosięga 0,5 Mm.

Jak wskazuje tabelka dla miejscowości wybrzeża Zatoki Gdańskiej i Pomorza Zachodniego najbardziej mglistym okresem jest od listopada do marca a najuboższym w mgły — od czerwca do września. Na wybrzeżu, podobnie jak i na lądzie, w zimie jest najwięcej mgieł, zaś najmniej w lecie i na początku jesieni (p. niż, wyż, fronty — str. 165).

Przeciętna liczba dni mglistych w poszczególnych miesiącach.

	Czas obserwacji	Styczeń	Luty	Marzec	Kwiecień	Maj	Czerwiec	Lipiec	Sierpień	Wrzesień	Paźdz.	Listopad	Grudzień	Liczba dni w roku
Nowy Port	1884—1919	2	2	3	2	2	1	—*	1	1	3	**4**	**4**	25
Łeba	1917—1936	2	2	**3**	2	2	1	1	1	—*	1	2	2	19
Ustka	1917—1936	3	3	**5**	3	4	2	2	1	1*	1	3	3	31
Świnoujście	30 lat	**5**	4	3	2	1	1	1*	1	2	4	**5**	**5**	34

Tłusty druk oznacza miesiące przeciętnie najbardziej mgliste, * najbardziej ubogie w mgły.

Obie niżej zamieszczone mapki podają wynik wieloletnich obserwacji nad mgłami poczynionych przez statki znajdujące się na pełnym morzu.

Mgła powstaje ponad lądem w okresie zimowym na skutek wypromieniowania ciepła z powierzchni lądu podczas długich nocy a tym samym ochłodzenia się powietrza poniżej punktu rosy (mgła radiacyjna). Utrzymuje się ona nie tylko na wybrzeżu, ale może sięgać mniej lub więcej daleko w morze. Powstaje w nocy i może utrzymać się aż do przedpołudnia. Zdarzają się jednak wypadki, że mgła nie ustępuje całymi dniami.

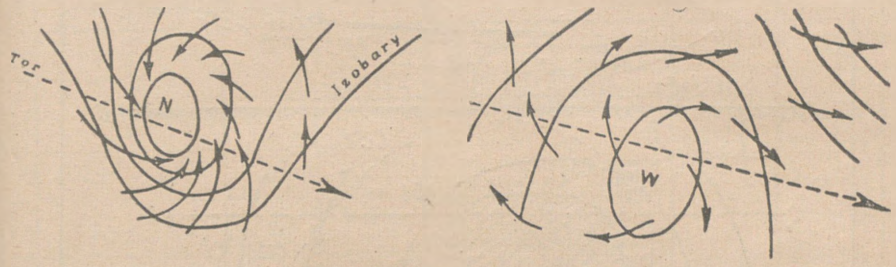
Często mgła tworzy niski i zwarty obłok, pod którym widzialność poprawia się, jednakże wieże, kominy i wyżej położone części brzegu pozostają zasłonięte.

Nad morzem, z dala od brzegu, powstaje tzw. mgła adwekcyjna, zwłaszcza w maju, gdy temperatura wody morskiej jest dużo niższa od temperatury powietrza. Powietrze wówczas zostaje przez wodę ochładzane a jego wilgoć zostaje przeważnie przemieniona w mgłę. Taka mgła morska występuje często w postaci przesuwających się ławic, które mogą statek niespodziewanie zaskoczyć. W wypadku obecności bryzy morskiej (zwłaszcza w Zatoce Gdańskiej), ławice mgły pokrywają wybrzeże i zmniejszają widzialność.

W każdym wypadku powstawanie mgły jest zależne od stanu pogody. Przede wszystkim mgła tworzy się tam, gdzie przepływające masy powietrza są znacznie cieplejsze, niż leżące pod nimi obszary lądu czy morza.

Mgła występuje w Zatoce Pomorskiej i zachodnim Bałtyku najrzadziej w środku lata (lipiec i sierpień), dalej na wschód — w końcu lata (sierpień i wrzesień). W tych to bowiem miesiącach temperatury wody i powietrza z dala od lądu posiadają prawie tę samą wartość.

Ogólne pojęcia o niżu, wyżu i frontach. Niżem barometrycznym albo depresją jest obszar atmosfery, gdzie ciśnienie powietrza jest niższe aniżeli w otoczeniu. Niż na mapie synoptycznej przedstawia się jako seria izobar (linii łączących miejsca o jednakowym ciśnieniu) przeważnie w kształcie krzywych okrągłych lub owalnych, które otaczają obszar niskiego ciśnienia. Charakteryzuje się on niestałą pogodą a często i silnymi wiatrami. Na półkuli północnej wiatry wieją spiralnie wo-

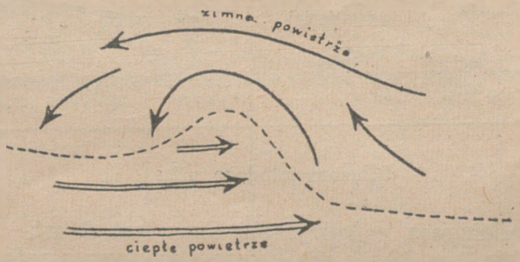


Niż Wyż

koło obszaru niskiego ciśnienia w kierunku przeciwnym do ruchu wskazówki zegara, posiadają przy tym nieznaczne odchylenie ku centrum niżu. Powszechnie znana reguła wiatrów służy do ustalenia położenia niżu lub wyżu względem obserwatora:

Dla żeglującego z wiatrem na półkuli północnej, niż będzie znajdował się w kierunku na 2 rumby przed lewym trawersem, a wyż w kierunku na 2 rumby poza prawym trawersem.

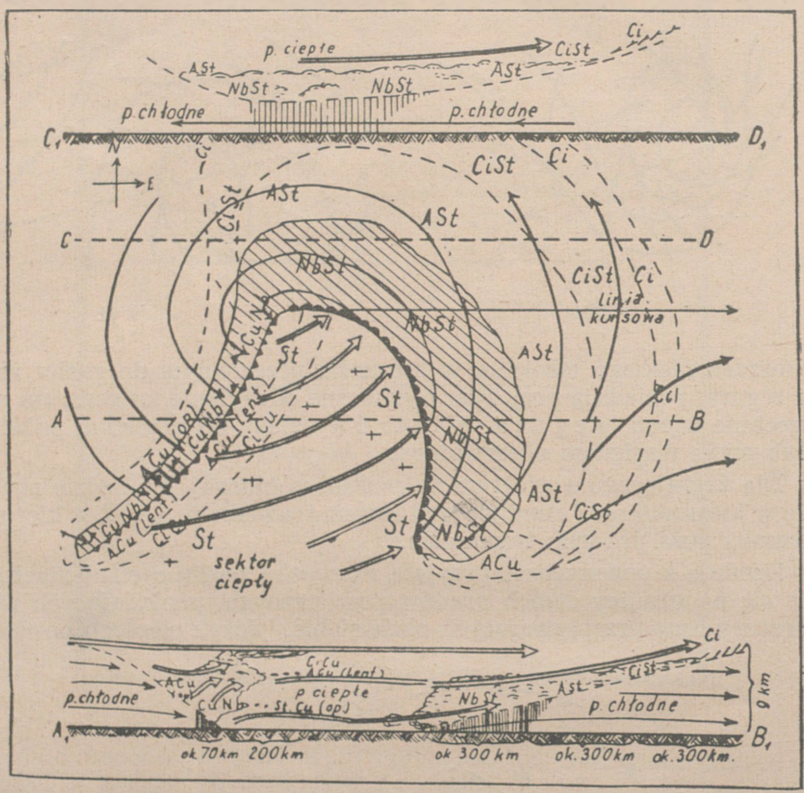
Zgodnie z powszechnie przyjętą norweską teorią o ciśnieniach, niż tworzy się na granicy dwóch prądów powietrznych, posiadających różne temperatury oraz przepływających obok siebie. Język ciepłego powietrza



Niż tworzący się na granicy dwóch prądów powietrznych.

przenika do chłodnego powietrza a centrum powstającego niżu znajduje się na wierzchołku tego języka. W ten sposób powstało zaburzenie, które przesuwa się wzdłuż granicy tych dwóch prądów powietrznych. Niż we wczesnym rozwoju posiada ciepły sektor. Powierzchnie graniczne między ciepłymi a chłodnymi prądami powietrznymi tworzą tzw. fronty. U przedniego skraju ciepłego prądu, zwanego frontem ciepłym, powietrze ciepłe wznosi się stopniowo ponad chłodne i powoduje kondensację pary wodnej (w ciepłym powietrzu), tworzenie się najpierw chmur

a później deszczu. Większa prędkość ciepłego powietrza wchodzącego po pochylni, utworzonej z powietrza chłodnego, sprawia, że coraz nowe ilości pary wodnej poddawane są kondensacji, co znów powoduje formowanie się wzdłuż frontu warstwowego złoża chmur. Już na 500 Mm przed linią frontu pojawiają się pierwsze chmury (Ci). W miarę zbliżania się



Schemat młodego niżu

frontu chmury nadciągają w kolejności Cist, Ast, Nbst. Strefa deszczu powinna wynosić ok. 150 Mm a w okresie zimowym strefa opadu wydłuża się do 200 Mm i więcej; opad ustaje nad linią frontu a za tą linią pochylni utworzonej z powietrza chłodnego sprawia, że coraz nowe ilości występują przejaśnienia (w lecie). Przez cały czas nasuwania się ławicy chmurowej ciśnienie spada.

Przed frontem ciepłym występuje często w strefie 75—100 Mm mgła. Po przejściu linii frontu mgła szybko rozprasza się.

U tylnego skraju ciepłego sektora, zwanego f r o n t e m c h ł o d n y m, chłodne powietrze przechodząc pod ciepłym zmusza je do szybkiego wznoszenia się do góry. Proces ten jest czasami tak gwałtowny że może spowodować s z k w a ł y. Nasuwający się wał chłodnego powietrza będzie gwałtownie wypiętrzał powietrze ciepłe, w którym for-

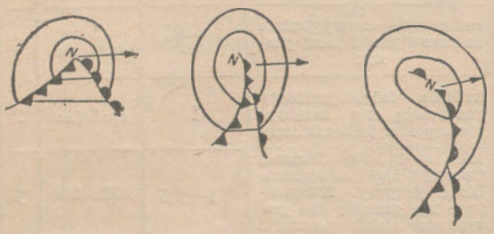
Skala Beaufort'a

Siła wiatru	Średnia szybkość wiatru: m/sek	Mm/godz.	Śr. ciśnienie wiatru: Kg/cm²	Oznaczenie słowne	STAN MORZA:	Śr. wysokość fali: m.	Oznaczenie słowne:	Stan morza
0	0,2	0.5	—	cisza	lustrzana tafla;	0	martwa cisza	0
1	1,1	2,3	0,2	powiew	małe fale o wyglądzie łuskowatym i bez piany;	poniżej 0,5	b. spokojne	1
2	2,5	5,0	0,8	słaby wiatr	krótkie fale, grzbiety zaczynają się załamywać, piana jest szklista;	1	spokojne	2
3	4,3	8,4	2,3	łagodny wiatr	fale stają się dłuższe, tworzą się miejscami białe grzywy. Załamujące się szczyty fal powodują słaby poszum;	1—1,5	lekka fala	3
4	6,3	12,3	3,5	umiarkowany wiatr				
5	8,6	16,8	7	świeży wiatr	kształt fal więcej masywniejszy i wydłużony, wszędzie tworzą się białe grzebienie, poszum wyrazisty;	1,5—2	umiarkowana fala	4
6	11,1	21,7	10	silny wiatr	zaczynają tworzyć się większe góry wodne, grzebienie obejmują większe powierzchnie, szum bardziej stłumiony, więcej huczący;	2—2,5	ze dość niespokojne	5
7	13,8	26,9	14	b. silny wiatr	fale piętrzą się, piana dzieli się na strzępy, idące z wiatrem, szum załamujących się fal słychać ze znacznej odległości;	2,5—3,5	morze niespokojne	6
8	16,7	32,6	20	gwałtowny wiatr	wysokość i długość fal i grzebieni wzrasta, strzępy piany gęstsze, morze zaczyna bujać wyraźnie;	3.5—4,5	fala wielka	7
9	19,9	38,7	30	sztorm	wysokie góry wodne z długimi załamującymi grzbietami rosną, duże płaty piany układają się w gęste strzępy idące z wiatrem, całe morze ma wygląd biały, huk potężny i gwałtowny;	4,5—6	b. wielka fala	8
10	23,3	45,4	45	silny sztorm				
11	27,1	52,6	65	gwałtowny sztorm	góry wodne stają się tak wysokie, że statki na widnokręgu giną z przed oczu w bruzdach. Huk morza przechodzi w grzmot. Morze pokryte białymi strzępami piany, wiatr rozbija grzebienie w pył wodny;	ponad 6	fala ogromna	9
12	>29	>56	>80	huragan	huraganowy wiatr rozpyla grzbiety fal, tworząc jakby mgłę przesłaniającą zupełnie widnokręg;			

Skala stanów morza przewidziana jest dla morza otwartego.

mować się będą potężne Cunb. mogące dać obfite lecz krótkotrwałe opady. Chmury te poprzedzają front na 10—100 Mm. Dalsze wyglądy nieba będą analogiczne z frontem ciepłym. Chmury Ci. są wskaźnikiem tak frontu ciepłego jak i chłodnego.

Front chłodny, przesuwając się szybciej od usuwającego się przed nim frontu ciepłego, zbliża się do frontu ciepłego i dopędza go. Sektor ciepły staje się coraz węższy. Powierzchnia graniczna między powietrzem chłodnym, poprzedzającym front ciepły, a powietrzem chłodnym napływającym za frontem chłodnym daje w przecięciu z powierzchnią ziemi linię frontu okluzji. Gdy niż zokluduje się, to zazwyczaj zmniejsza się jego intensywność i szybkość posuwania się; następnie niż stopniowo wypełnia się. Jednakże, niż posiadający oznaczony ciepły sektor prawdopodobnie pogłębi się a wiatry towarzyszące wzrosną na sile i szybkości. Zazwyczaj niże przesuwają się mniej więcej w kierunku równoległym do izobar w ciepłym sektorze. Na Bałtyku niże przeważnie wędrują z zachodu na wschód.

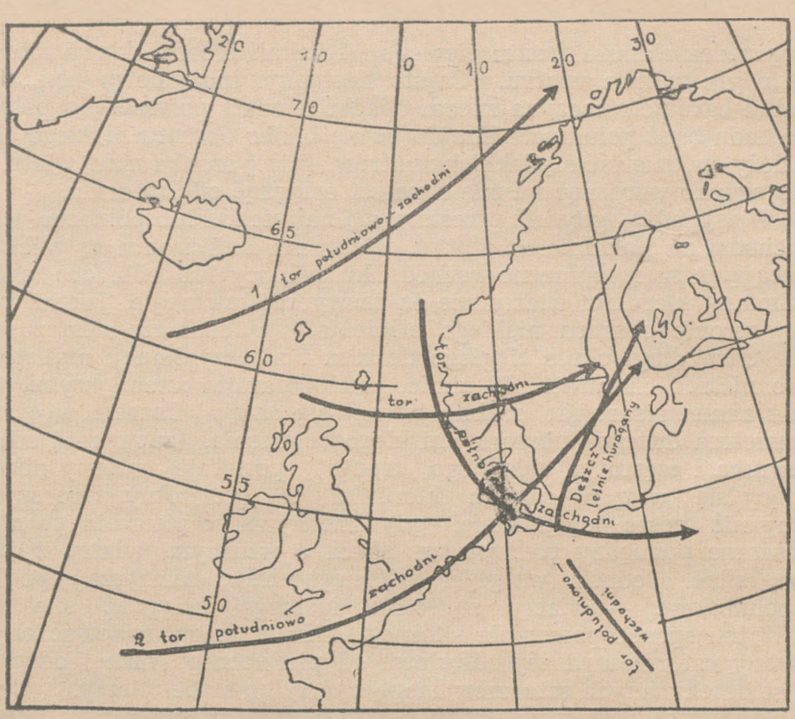


Okluzja ciepłego sektora niżu wędrującego na wschód.

Załączona mapka przedstawia tory niżów w północnej Europie.

Nazwy chmur i międzynarodowe skróty.

Międzynarodowa nazwa	skrót	Polska nazwa chmury	Średnia wysokość
Cirrus	Ci.	Pierzasta	9000
Cirrostratus	Cist.	Pierzasta warstwowa	8300
Cirrocumulus	Cicu.	Pierzasta kłębiasta	6500
Altocumulus	Acu.	Kłębiasta wysoka	4300
Altostratus	Ast.	Warstwowa wysoka	4300
Cumulus	Cu.	Kłębiasta	1500—2000
Cumulonimbus	Cunb.	Kłębiasta deszczowa	3000—5000
Stratocumulus	Stcu.	Kłębiasto-warstw. dolna	2000
Nimbus	Nb.	Deszczowa	900—1200
Stratus	St.	Warstwowa dolna	500



Tory niżów w północnej Europie.

Kierunek posuwania się niżu jest zgodny z kierunkiem biegu najwyższych obłoków, tj. cirus, zaś szybkość poruszania się jest bardzo zmienna. Zdarza się, że niż prawie nie przesuwa się przez pewien czas; przeciętna szybkość na północnej półkuli wynosi 15 i 20 węzłów.

Obszary niskiego ciśnienia zmieniają się bardzo w swoich rozmiarach; najmniejsze z nich mogą posiadać średnicę mniejszą niż 100 Mm, zaś największe — 2000 Mm.

Zbliżanie się niżu wskazuje opadający b a r o m e t r (aneroid). Na półkuli północnej, gdy niż zbliża się od zachodu i przechodzi na północ od statku, to chmury pojawiają się na zachodniej stronie nieba, wiatr zamienia się na południowo-wschodni lub południowy oraz następuje spadek temperatury. Chmury stopniowo zniżają się, wreszcie mży i zaczyna padać deszcz lub śnieg. Gdy niż nie zokludował się, to po okresie ciągłego opadu następuje przy froncie ciepłym zmiana wiatru, podnoszenie się temperatury oraz ustawanie deszczu (bądź śniegu); widoczność staje się umiarkowana.

Przejścia chłodnego frontu zaznacza się przez nadciąganie od zachodu grubej ławicy chmur, zmianą kierunku wiatru na zachód lub północno-zachód, czasem z nagłymi szkwałami, wzrostem ciśnienia, spadkiem temperatury, szkwalistymi ulewami, gradem lub śniegiem oraz polepszającą się widocznością (za wyjątkiem trwania ulew). Gdy niż przechodzi, to może powrócić szkwalista, ulewna pogoda z dalszą zmianą wiatru i spadkiem temperatury. Jeśli niż zokludował się, to oklu-

zję poprzedza chmura frontu ciepłego. Na linii frontu okluzji może powstać nagła zmiana wiatru. Często następuje inny, nowy niż; w tym wypadku barometr zaczyna znowu opadać a wiatr powraca do południowo-zachodu bądź południa. Znajdując się blisko obszaru niskiego ciśnienia należy spodziewać się lekkich wiatrów. Bliżej środka niżu, wiatr może bardzo szybko wzrosnąć na sile a nawet osiągnąć siłę sztormu.

W wypadku, gdy niż przesuwa się na wschód lub północno-wschód i przechodzi na południe od statku, wiatry na linii frontu są wschodnie i skręcają poprzez północno-wschód ku północy lub północno-zachodowi. Zmiany kierunku wiatru nie są zazwyczaj tak nagłe, jak na południowej stronie obszaru niskiego ciśnienia. W obszarze deszczu przeważnie trwa długi okres ciągłego deszczu i nieprzyjemnej, mglistej pogody o niskich chmurach. W zimie, nad obszarami zimniejszymi, pogoda jest zimna i surowa; szybko tworzy się śnieg. Czasem w cyrkulacji powietrza dużego obszaru niskiego ciśnienia, (zazwyczaj od strony równika i często u chłodnego frontu) powstaje wtórny niż przesuwający się w tym samym kierunku co pierwotny, ale szybciej. Wtórny niż często pogłębia się, gdy intensywność pierwotnego maleje. W obszarze pomiędzy pierwotnym niżem a wtórnym, wiatry z reguły nie są silne. Jednak w głębi wtórnego niżu, zazwyczaj po stronie południowej — wiatry są silne i mogą osiągnąć siłę sztormu. W ten sposób powstanie wtórnego niżu może spowodować nieprzewidywany sztorm w dużej odległości od pierwotnego niżu i odwrotnie, zamiast oczekiwanych sztormów mogą być tylko słabe wiatry.

Wszystkie powyższe uwagi o niżach i związanej z nimi pogodzie mają zastosowanie jedynie do średnich szerokości geograficznych półkuli północnej.

Wyż barometryczny jest obszarem atmosfery, gdzie ciśnienie powietrza jest wyższe niż w otoczeniu. W przeciwieństwie do niżu, wiatry wieją z wyżu na zewnątrz a na półkuli północnej w kierunku zgodnym do ruchu wskazówki zegara (p. rysunek na str. 165). W obszarze wysokiego ciśnienia panuje prąd powietrza zstępujący, który zastępuje odpływ mas u podłoża. Powstawanie chmur jest tutaj niemożliwe a już wcześniej powstałe chmury zanikają. Dlatego w wyżu panuje zazwyczaj piękna pogoda. W zimie, podczas długich nocy, wskutek wypromieniowania ciepła z lądu powstaje mgła, która może utrzymać się dłużej w niższych warstwach powietrza. To samo zjawisko często zachodzi ponad obszarami zimnej wody, zwłaszcza na wiosnę. W takich wypadkach mgła utrzymuje się na pewnej wysokości nad powierzchnią wody (na granicy zimnej warstwy powietrza, leżącej nad wodą i ciepłej leżącej ponad zimną). Różnica temperatur tych warstw może sięgać 15° C. Mgły są często uporczywe w obszarze wysokich ciśnień, zwłaszcza gdy zalegają w bezwietrznym obszarze wyżowym.

W lecie, podczas silnego nagrzania lądu albo ponad ciepłymi prądami morskimi, mogą powstać prądy wstępujące, które sprzyjają w tworzeniu się małych chmur — cumulus. Gdyby te chmury zaczęły szybko pęcznieć, to oznaczałoby, że wyż zaczyna maleć.

Oznaczanie frontów na mapie synoptycznej. Na mapie synoptycznej linię frontu ciepłego na powierzchni ziemi rysuje się jako linię ciągłą czerwonym kolorem. W druku jednobarwnym front ciepły oznaczają pełne półkola przy linii frontu, zwrócone w stronę powietrza chłodnego.

Front chłodny na powierzchni ziemi oznacza się ciągłą niebieską linią. Jeżeli front jest drugorzędny (gdy powstał w tej samej masie), to znaczymy go linią cienką. W druku jednobarwnym front chłodny oznaczają pełne trójkąty przy linii frontu, zwrócone w stronę powietrza ciepłego; front drugorzędny znaczy linia z trójkątami w odstępach.

Front okluzji na powierzchni ziemi oznacza się linią ciągłą fioletową a w druku jednobarwnym — linią posiadającą pełne trójkąty i półkola na przemian.

Pogoda na Bałtyku. Pogodą nazywa się stan atmosfery w danym czasie; jest ona zjawiskiem stale zmieniającym się i skomplikowanym.

Pogoda kształtuje się w najbliższej ziemi warstwie powietrza zwanej troposferą, obejmującej wagowo w przybliżeniu ¾ całej atmosfery.

Zmiana pogody zależy przede wszystkim od przesuwających się obszarów niskiego ciśnienia (niżów), które w nieregularny sposób przemieniają się z więcej lub mniej stałymi obszarami wysokiego ciśnienia. Te ostatnie wypierają obszary niskiego ciśnienia względnie ustępują im miejsca. Wyże zazwyczaj przynoszą ładną pogodę choć w zimie przyczyniają się również do powstawania mgły wypromieniowanej (radiacyjnej).

Sztormy i deszcze zależą znów od przesuwających się niżów. Najczęściej jest taka sytuacja, że znajdujący się na południu wyż leży naprzeciw niżu, który mieści się nad północnymi morzami. W północnej Europie niże przeciągają często jedne za drugimi w kierunku północno-wschodnim; często taki niż tworzy południową odnogę, która może dojść do środkowej Europy, chociaż tor główny przechodzi przez Morze Północne. Zwłaszcza w Skagerraku tworzą się także częściowe niże, podczas gdy zasadniczy, główny niż przesuwa się ku północno-wschodowi. Częściowy niż ze Skagerraku przywędrowuje na Bałtyk i przeobraża się w sztormowy wir. Bardzo często też główny niż ciągnie tak na południe, że bezpośrednio wpływa na pogodę na południowym Bałtyku. Niże mogą posuwać się różnymi torami, jak np. ze wschodu na zachód bądź też przybywać z południa. Zwłaszcza niże ostatniego rodzaju mogą wybitnie wpływać na kształtowanie się pogody na Bałtyku. Należy pamiętać, że w poszczególnych wypadkach pogoda układa się zawsze w inny sposób, tak, że powstałych sytuacji nie można nawet porównywać z poprzednimi.

Przykłady pogody na Bałtyku. Załączone niżej mapy synoptyczne przedstawiają przykłady typowych warunków pogody na Bałtyku w różnych porach roku.

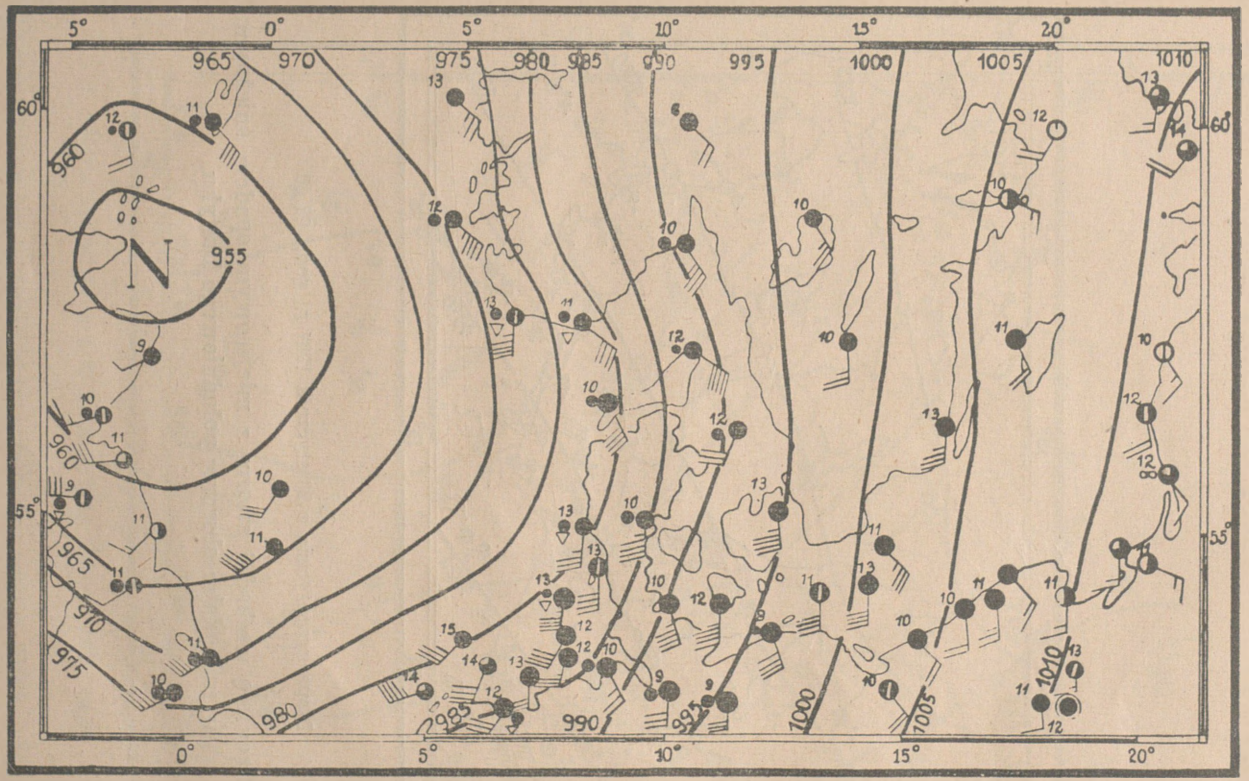
Pojawienie się południowego sztormu na południowym Bałtyku w październiku, miesięcu obfitującym w sztormy, przedstawia rozwijająca się sytuacja pogody od 2 do 7 października 1938 r. W dniu 2 października centrum niżu znajdowało się (poniżej 985 mb) na zachód od Szkocji. Na południowym Bałtyku wiały południowe wiatry z siłą 2 do 3, miejscami była mgła lub drobny deszcz. W dniu

3 października centrum niżu już było nad wschodnim wybrzeżem Szkocji, zaś na Bałtyku wiatr południowy wzrósł na sile do 3 — 5. Pogoda przeważnie była pochmurna i mglista a miejscami padał deszcz. W ciągu dnia rozpadło się stare centrum niżu na północno-zachodzie. Jednak z zachodu nadciągnął nowy niż, który jeszcze w ciągu następnej nocy zajął miejsce starego nad wschodnim wybrzeżem Szkocji i utworzył centrum poniżej 955 mb. Na południowym Bałtyku wiatr nie przybrał jeszcze na sile. Nastąpiło to dopiero 4 października między godz. 02.00 a 08.00 — p. mapa synoptyczna z 4 października, godz. 08.00 (str. 173), która wskazuje obecność południowego sztormu na zachodnim Bałtyku. Sztorm dopiero w ciągu 6 października stracił na sile, skręcając ku zachodowi, zaś centrum niżu już w ciągu 5 października wywędrowało nad Morze Północne.

Przykład dla pogody ze wschodnim wiatrem, tzw. zimowym monsunem, który bardzo często występuje na naszym obszarze, przedstawia przebieg pogody z 24 stycznia do 1 lutego 1937 r. Wówczas rzeczywiście były silne wschodnie prądy powietrzne, gdyż przez dziewięć dni dął nieprzerwanie sztorm ze wschodu. Równocześnie zaznaczała się nad północnym Atlantykiem silna działalność cyklonowa począwszy od wybrzeży Portugalii aż po Islandię. Wyż zalegał ponad Finlandią. Znacznemu i utrzymującemu się spadkowi ciśnienia od kontynentu do oceanu odpowiadały płynące ku zachodowi ogromne kontynentalne masy powietrza, często z opadem śnieżnym i przy ustawicznych wschodnich sztormach przynosiły one znaczne oziębienie dla obszaru Bałtyku (jak również i dla Morza Północnego). Mapa synoptyczna z 28 stycznia 1937 r. (str. 174) przedstawia wycinek stanu pogody z tego okresu.

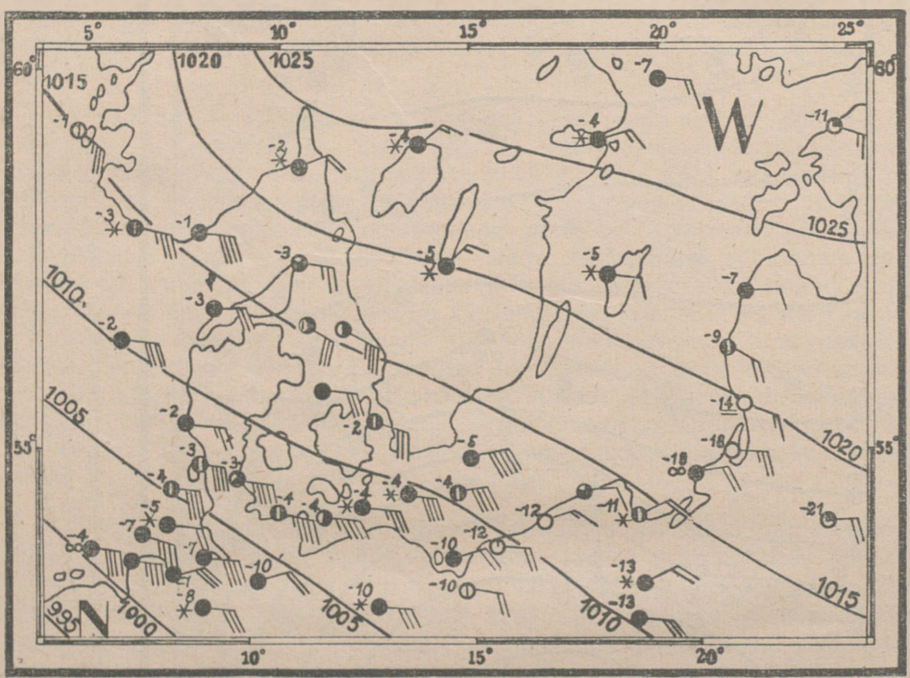
Zła pogoda z wiatrem wzrastającym na sile i nagle zmieniającym kierunek może być wytworzona przez przechodzący ponad Bałtykiem od południa tor zwany „5 b". Mapa synoptyczna z 29 października 1933 r., godz. 08.00 (str. 175), przedstawia słaby obszar niskiego ciśnienia mniej więcej nad Czechami i Saksonią, będący wyskokiem północno-włoskiego centrum niżu. Do wieczora tego dnia ten wyskok rozwinął się w samodzielny obszar niskiego ciśnienia, tak, że o godz. 19.00 znajdowało się centrum niżu (poniżej 985 mb) w okolicy Poznania. Podczas nocy doszedł on do południowego Bałtyku, gdzie miejscowy wschodni wiatr wzmógł się na sile i przy nagłej zmianie kierunku oraz obfitych deszczach w ciągu paru godzin osiągnął siłę sztormu. Mapa synoptyczna zamieszczona na str. 176 przedstawia sytuację silnych wirów sztormowych w dniu 30 października, godz. 08.00. Niż przesuwał się tuż na północno-zachód od wysp Alandzkich. Zachodni sztorm ponad południowym Bałtykiem załamał się i zcichł całkowicie dnia następnego.

Przykład dla mgły wiosennej w obszarze Bałtyku przedstawia sytuacja pogody z 10 kwietnia 1937 r.; porównaj mapę synoptyczną na str. 178. Południowo-wschodni prąd, przepływając znad lądu ponad zimną wodą morską, ochładzał się o wiele stopni i tym samym sprzyjał w tworzeniu się mgły nad morzem.



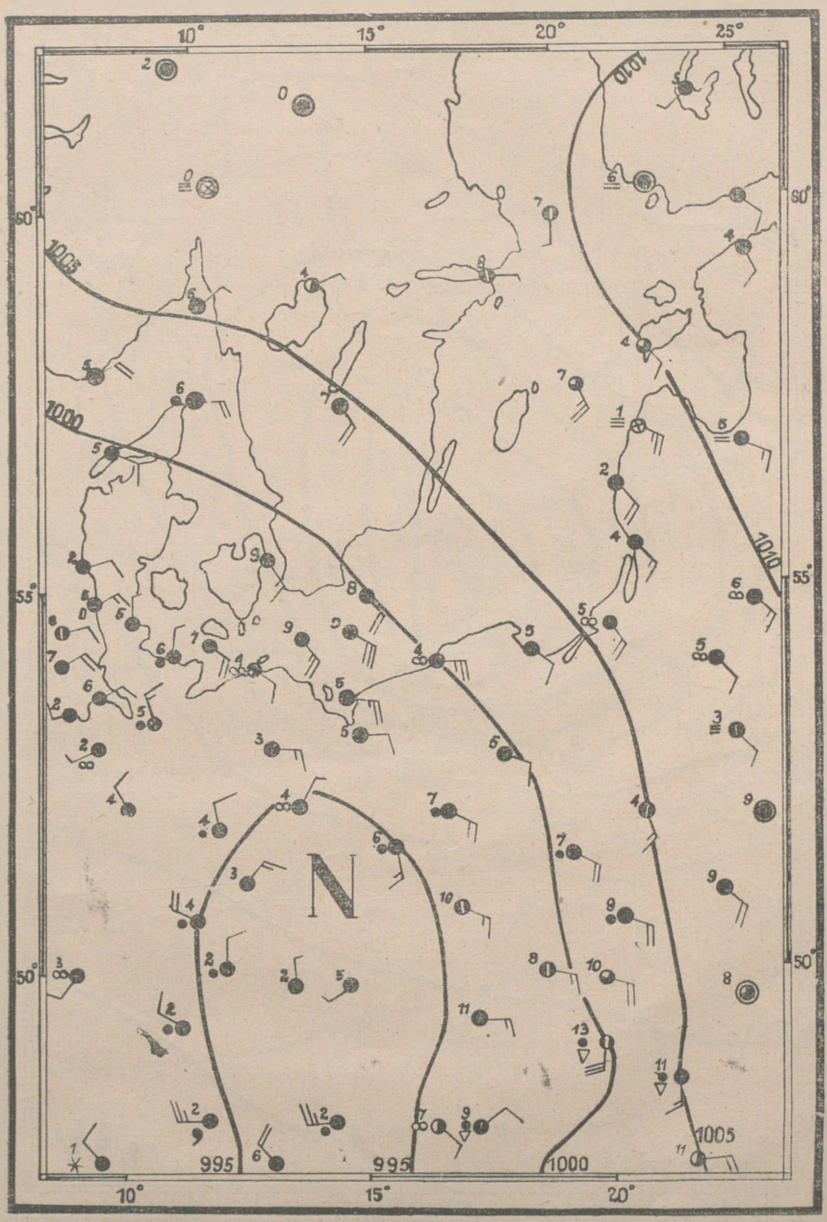
Mapa synoptyczna z 4 października 1938 r., godz. 08 00

Południowy sztorm nad zachodnim Bałtykiem przed rozciągającym się obszarem niskiego ciśnienia.



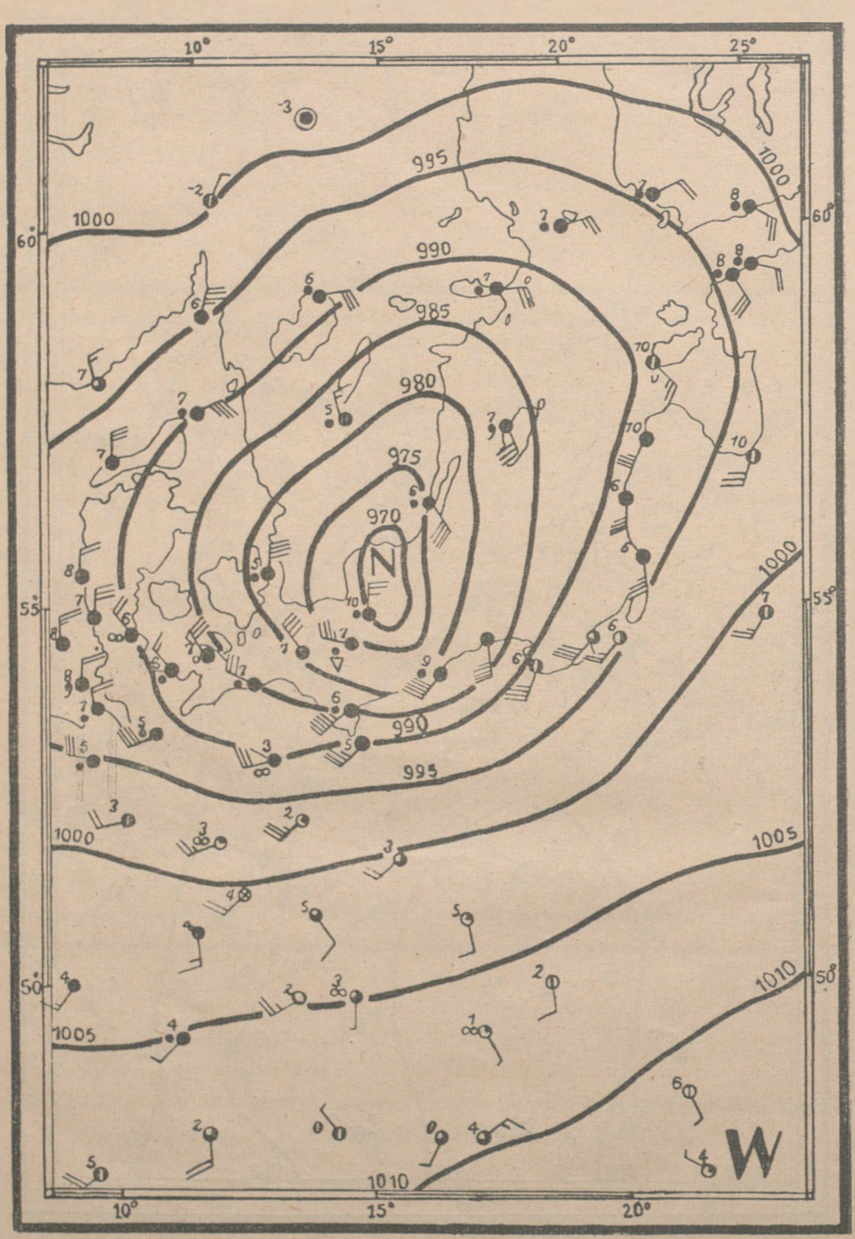
Mapa synoptyczna z 28 stycznia 1937 r., godz. 08.00

Utrzymujący się wschodni sztorm z miejscowym opadem śnieżnym w zachodnim obszarze południowego Bałtyku.



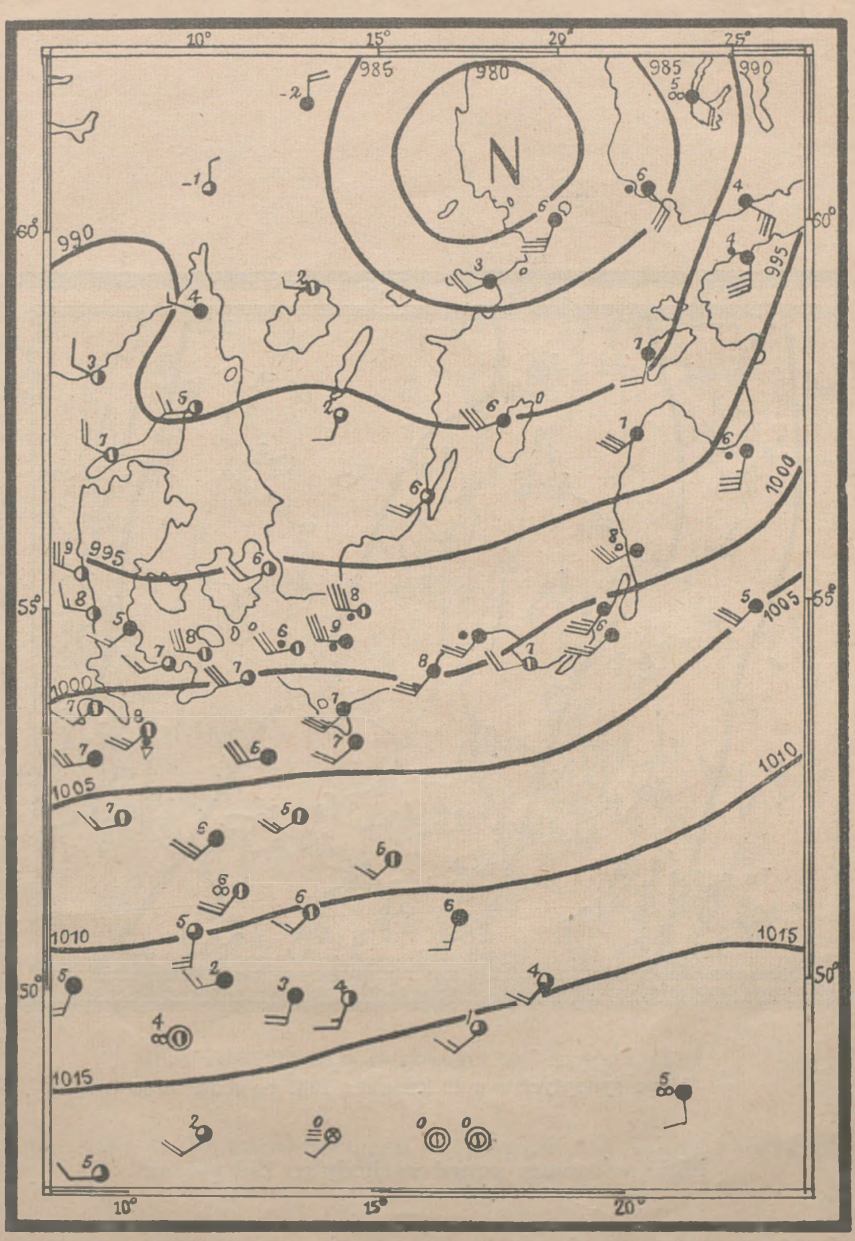
Mapa synoptyczna z 29 października 1933 r., godz. 08.00

Przesuwający się z głębi lądu ku północy jeszcze płytki niż przynosi w następnym dniu silny sztorm nad Bałtykiem.



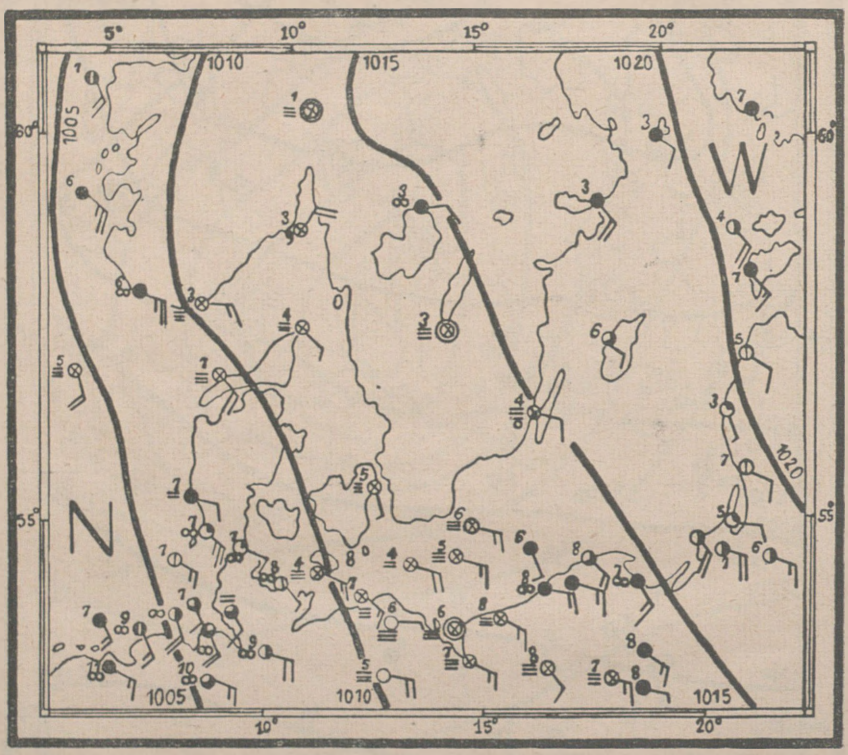
Mapa synoptyczna z 30 października 1933 r., godz. 08.00

Pod wpływem wzmocnienia przez szybko nadciągający z południa niż, tworzy się nad Bałtykiem sztormowy wir, który miejscami ma charakter huraganowych wiatrów wraz z silnymi deszczami.



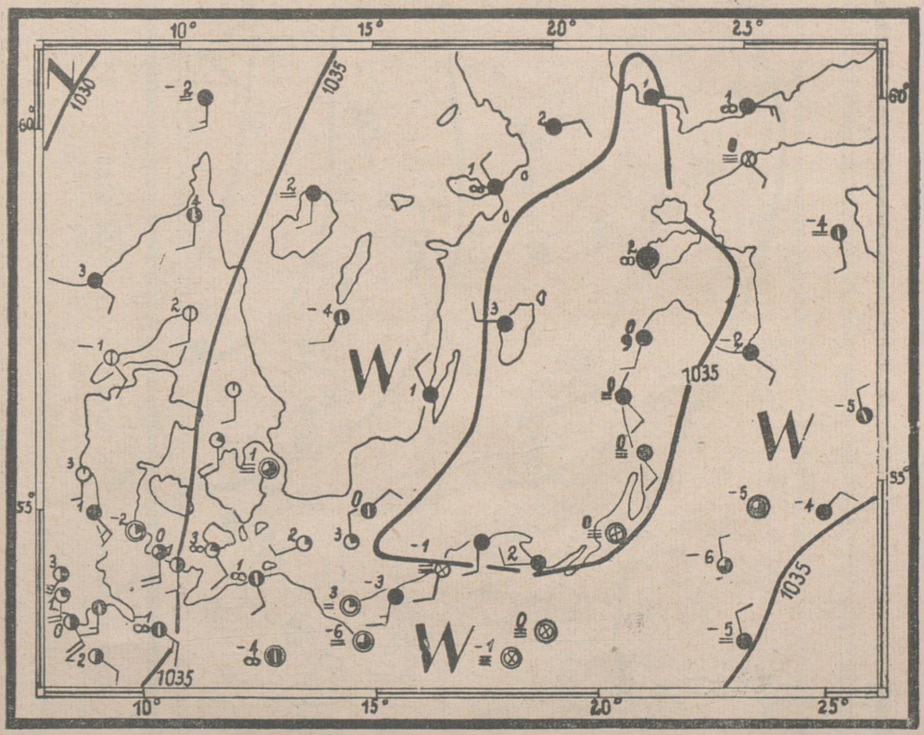
Mapa synoptyczna z 31 października 1933 r., godz. 08.00

Sztormowy niż dnia poprzedniego szybko przesunął się na północ. Ponad południowym Bałtykiem wieją silne aż do sztormów zachodnie bądź południowo-zachodnie wiatry często z deszczem.



Mapa synoptyczna z 10 kwietnia 1937 r., godz. 08.00

Mgła wiosenna ponad zachodnim Bałtykiem.

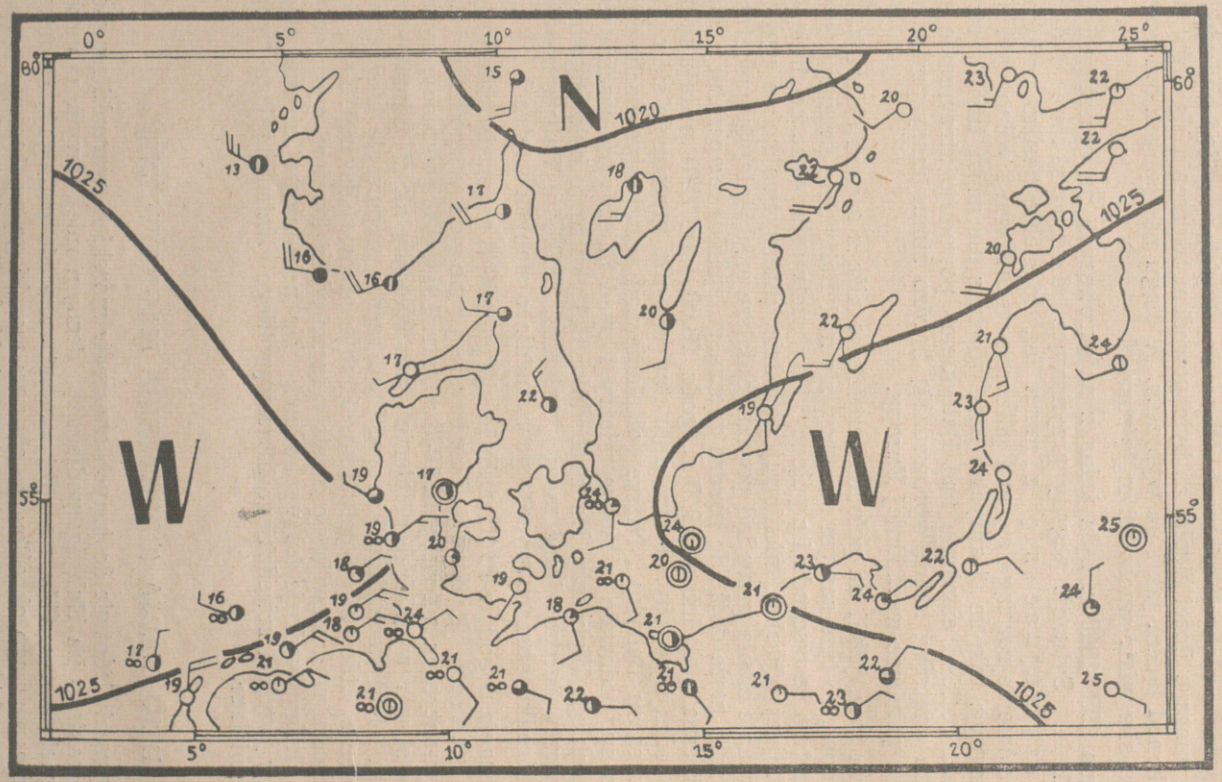


Mapa synoptyczna z 11 stycznia 1937 r., godz. 08.00

Zimowa mgła wypromieniowywana oraz opary nad lądem i wybrzeżem.

Mapa synoptyczna z 20 lutego 1940 r., godz. 08.00

Silna fala mrozów w okresie zimowym,



Mapa synoptyczna z 1 sierpnia 1938 r., godz. 08.00

Ładna i ciepła pogoda w lecie.

Zimową mgłę spowodowaną wypromieniowaniem lądu przedstawia mapa synoptyczna z 11 stycznia 1937 r., godz. 08.00 (str. 179). Przy wysokim ciśnieniu od paru dni panowała piękna pogoda o słabych wiatrach. W czasie długich nocy ląd wypromieniowywał znaczne ilości ciepła, co było powodem tworzenia się mgły lub oparu, tak nad lądem jak i na wybrzeżu. W ciągu następnych dni wzrastający na sile wiatr wschodni mgłę rozwiał.

Zima 1939/1940 r. była jedną z najsurowszych na przestrzeni lat 1934 — 1944. Sytuacje pogody przynoszące dokuczliwe i długie utrzymujące się zimna są do siebie bardzo podobne. Wysokie ciśnienie rozciąga się nad północno-wschodnim i północnym obszarem Europy, tak, że atlantyckie niże wówczas nie mogą tutaj przeniknąć. Taki rozkład ciśnienia nad Bałtykiem powoduje utrzymanie się wschodnich wiatrów, które wprowadzają bardzo zimne masy powietrza do obszaru północno-wschodniej Europy.

Poza tym, jeżeli na południu częściowe niże z oceanu skierują się ku wschodowi, to tym samym zwiększy się nad Bałtykiem przepływ zimnego powietrza ze wschodu i z północy. Gdy wiatr całkowicie ucichnie, to przy spokojnej wysokociśnieniowej pogodzie, intensywne nocne wypromieniowywanie ciepła przez ląd powoduje dalsze oziębianie się powietrza. W ten sposób może dojść do bardzo znacznego spadku temperatury. Mapa synoptyczna z 20 lutego 1940 r., godz. 08.00 (str. 180) podaje przykład tego rodzaju pogody. W tym dniu centrum niżu przesunęło się z północy do obszaru Bałtyku. Niższe ciśnienie nad południowo-wschodnim Bałtykiem spowodowało północne wiatry i opad śnieżny na wschodniej stronie Polskiego Wybrzeża. Na wschodnim Bałtyku za to było pogodnie; tam napływały bardzo zimne masy powietrza. Zachodni Bałtyk znajdował się pośrodku obszaru wysokiego ciśnienia o słabych wiatrach.

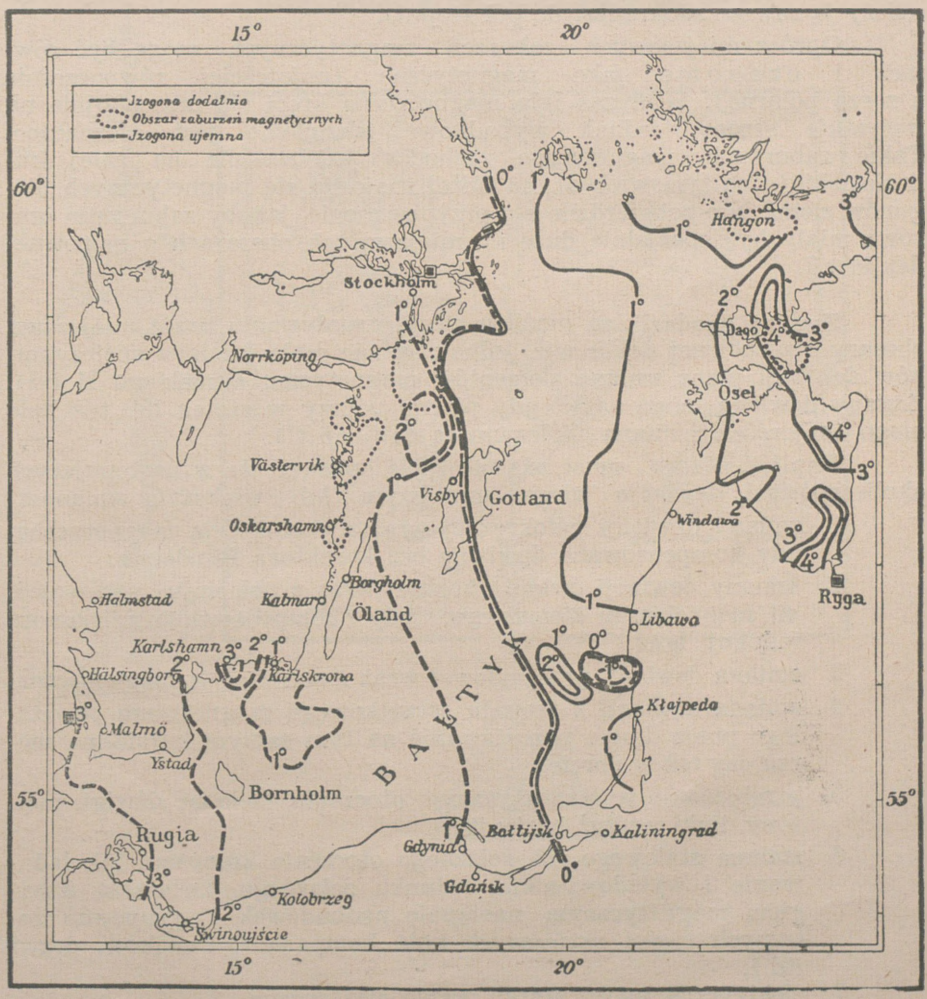
Sytuacja pogody z 28 lipca do 14 sierpnia 1938 r. przedstawia przykład dla stałej, ładnej i ciepłej pogody podczas lata, p. mapa synoptyczna z 1 sierpnia 1938 r. (str. 181). Taką sytuację powoduje stały obszar wysokiego ciśnienia, rozciągający się nad Pomorzem Wschodnim i nad wschodnią Europą. Stąd często ciągnie się klin wysokiego ciśnienia, który sięga południowej lub środkowej Szwecji. Tego rodzaju wschodni wyż rozwija się często z części oddzielonej od wyżu oceanicznego, który wędruje ku wschodowi. Na południowej stronie tego wschodniego wyżu i szwedzkiego klina wysokiego ciśnienio zalega ciepłe i suche powietrze.

DEKLINACJA (ODCHYLENIE MAGNETYCZNE)

W przeciwieństwie do innych obszarów morskich, warunki magnetyzmu ziemskiego na Bałtyku podlegają licznym miejscowym zaburzeniom magnetycznym. Gdy warunki magnetyczne nie podlegają zaburzeniom, to dla pewnego określonego obszaru morskiego wystarczy ograniczona ilość punktów wyznaczających wartość deklinacji. Punkty te służą do wykreślenia izogon (linii łączących punkty o jednakowej deklinacji) o wartościach z reguły różniących się o 1^0. Wartość deklinacji dla punktów pośrednich uzyskuje się z dużą dokładnością przez podział pro-

porcjonalny odległości między sąsiednimi zagonami. Metoda ta całkowicie zawodzi na niektórych małych obszarach Bałtyku, gdyż tam deklinacja (od punktu do punktu) nie zmienia się powoli i systematycznie ale jej wartość przybiera dość znaczne odchylenia. Obszary o małych zaburze-

MAPA IZOGON NA ROK 1950



Według SVENSK LOTS, DEL II — 1948

niach magnetycznych, tj. poniżej 1°, są pominięte na mapie izogon; zaś obszary o większych zaburzeniach magnetycznych, na których różnica między miejscową deklinacją a deklinacją odczytaną z mapy wynosi więcej niż 2 — są oznaczone liniami kropkowanymi.

Niedokładności powstają przy braniu deklinacji z mapy, gdy:

1. pozycja statku nie jest dokładnie znana a wartość deklinacji na tym obszarze szybko zmienia się (izogony znajdują się blisko siebie),
2. izogony przebiegają nadzwyczaj nieregularnie,
3. dany obszar był magnetycznie pomierzony niedostatecznie względnie zbyt dawno.

Dlatego z powyższych przyczyn przy obliczaniu deklinacji z mapy należy ją zawsze zaokrąglać do pół stopnia.

Oprócz miejscowych zaburzeń magnetycznych mogą być również i czasowe jako magnetyczne (najczęściej równocześnie z zorzą polarną). Wówczas igła magnetyczna kręci się niespokojnie na wszystkie strony, jednak wypadkowe odchylenie jest nieznaczne. Takie zaburzenia magnetyczne zachodzą jednocześnie na całej kuli ziemskiej i są tym większe, im bliżej znajdują się magnetycznych biegunów ziemi. Nie potwierdziło się przypuszczenie, jakoby zaburzenia czasowe miały być specjalnie duże na miejscowych obszarach o niepewnej deklinacji.

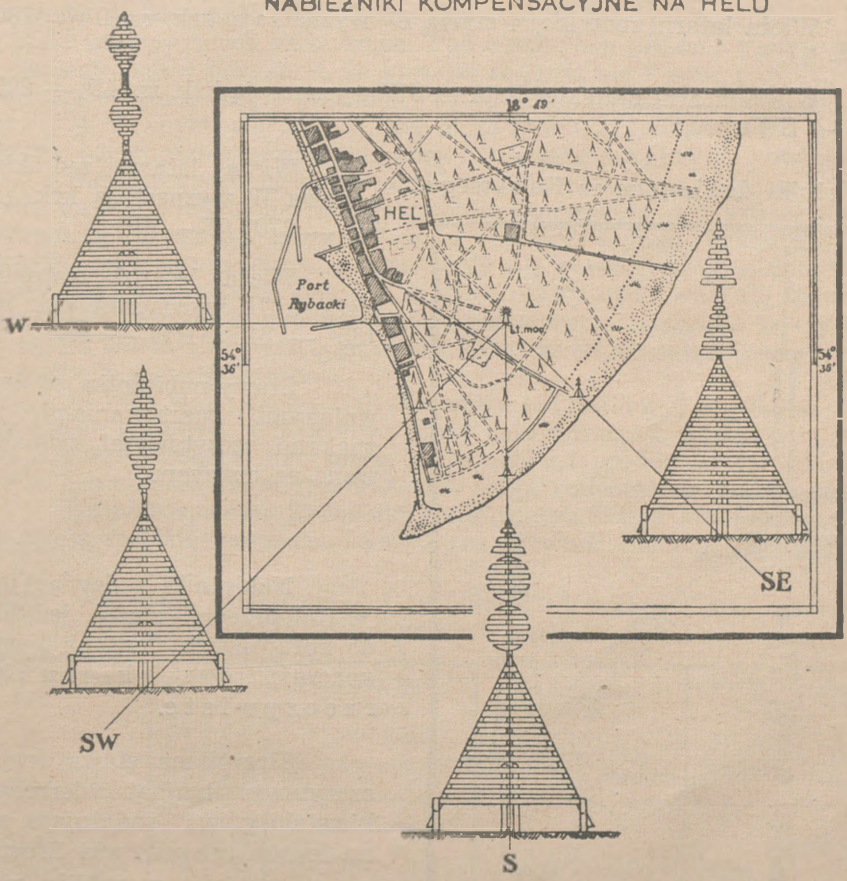
Zmiany dewiacji są możliwe przy przepływaniu przez miejscowe obszary o niepewnej deklinacji, jednak są one małe (zmiana spółczynników dewiacji przez zmianę elementów magnetyzmu ziemskiego H i I). Zmiany dewiacji mogą zajść, gdy piorun uderzy w statek lub tuż koło niego (najczęściej zmiana spółczynnika dewiacji C).

Kapitan statku musi zdawać sobie sprawę, że w następujących okolicznościach dewiacja ulega mniejszym lub większym zmianom:

1. zmiany dewiacji półokrężnej wraz z szerokością magnetyczną, gdy kompensowano dewiację bez korektora Flinders'a,
2. zmiany dewiacji ćwierć okrężnej wraz z poziomym natężeniem sił magnetyzmu ziemskiego, gdy kompensowano za pomocą indukcji igieł,
3. zmiana dewiacji przechyłowej wraz z szerokością magnetyczną,
4. zmiana dewiacji z powodu szczątkowego magnetyzmu powstałego przez długie pozostawanie na tym samym kursie, na morzu czy też w porcie,
5. przebywanie w magnetycznym otoczeniu (żelazne dźwigi, pontony, linki wzdłuż burty itd.),
6. zmiana stalowego lub żelaznego otoczenia kompasu, jak ładowanie i wyładowywanie ładunku żelaznego, zwłaszcza dźwigiem magnetycznym, następnie nadbudówek i zgrupowań żelaznych części okrętowych koło kompasu (żurawików, drzwi itd.),
7. elektryczny napęd statku, kable elektryczne.

Kompas powinien być ustawiony jak najdalej od dużych prądnic i motorów elektrycznych. Najczęściej zdarza się, że zaburzenie kompasu wywołuje pole elektryczne od pojedynczego przewodnika (drugim przewodnikiem jest kadłub statku) przechodzącego w pobliżu kompasu. Dlatego też w promieniu 10 m wkoło kompasu, winny być zainstalowane tylko przewodniki dwukablowe, dobrze izolowane i blisko siebie leżące.

NABIEŻNIKI KOMPENSACYJNE NA HELU



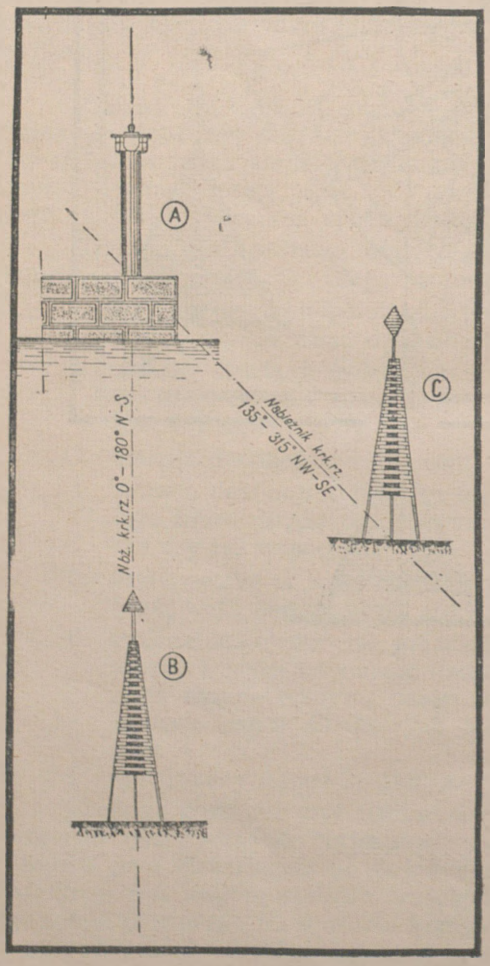
Nabieżniki dewiacyjne na Helu. Do określania i kompensacji dewiacji zostały wybudowane stawy dewiacyjne na Helu, których odpowiednie pary wyznaczają główne kierunki rzeczywiste (p. załączony plan sytuacyjny).

STAWY DEWIACYJNE NA HELU

Wieża latarni morskiej i stawa *S* wyznaczają krk. rz. 0^0 — 180^0 (N — S).

Wieża latarni morskiej i stawa *SW* wyznaczają krk. rz. 45^0 — 225^0 (NE — SW).

Nabieżniki dewiacyjne w Kołobrzegu.



Wieża latarni morskiej i stawa *W* wyznaczają krk. rz. 90^0 — 270^0 (E — W).

Wieża latarni morskiej i stawa *SE* wyznaczają krk. rz. 135^0 — 315^0 (NW — SE).

Stawy nabieżnika są drewnianymi rusztowaniami ze znakami szczytowymi, pomalowane na czerwono.

Nabieżniki dewiacyjne w Kołobrzegu służą jedynie do sprawdzania dewiacji i wyznaczają dwa kierunki rzeczywiste.

Drewniana stawa (znak szczytowy: trójkąt wierzchołkiem do góry) znajdująca się na lewym brzegu rzeki Prośnicy, na wydmie w pobliżu plaży, wraz z lewą latarenką wejściową do portu Kołobrzeg wyznacza krk. rz. 180^0—^{0} (S—N). Drewniana stawa (znak szczytowy: romb) znajdująca się na E ujścia rzeki wraz z wyżej wymienioną latarenką wyznaczają krk. rz. 135^0—315^0 (SE—NW).

LÓD.

W południowej części Bałtyku, żegluga bywa zahamowana przez lody od stycznia do marca, w niektórych rejonach nawet wcześniej, bo już w grudniu. Lód tworzy się najpierw w płytkich zatoczkach i wąskich przejściach, następnie rozciąga się powoli ku mieliznom.

Podczas ładnej pogody, powierzchnia morza bywa nieraz oziębiona poniżej punktu zamarzania bez utworzenia się lodu; jednak, gdy wiatr skłóci morze, to zaczyna tworzyć się gruby lód, który w ciągu niewielu godzin może pokryć znaczny obszar luźnymi kawałkami lodu, o stale wzrastających wymiarach. Pod działaniem prądu i wiatru, napór i ciśnienie lodów powodują, że kawałki te łączą się z sobą i tworzą zwały lodowe, które mogą przełamać tylko najsilniejsze lodołamacze.

W pewnych warunkach, lód może powstać pod wodą lub na dnie morza, od którego wznosi się do góry i tworzy rodzaj kry na powierzchni.

Śnieg przyczynia się do szybkiego tworzenia się lodu; jeśli śnieg pada na wodę oziębioną poniżej punktu zamarzania, ale jeszcze nie zamarzniętą, to na pół roztajały śnieg tworzy szybko grubiejący lód. A więc, gdy powierzchnia morza oziębi się poniżej punktu zamarzania wody morskiej, a przy tym ma miejsce obfity opad śnieżny, to można spodziewać się, że morze na dużych przestrzeniach szybko pokryje się miękkim lodem i luźnymi kawałkami lodu; w takich wypadkach żegluga w portach jest ograniczona.

W zachodniej części Bałtyku, stały lód (lądowy) rzadko rozciąga się daleko w morze, jednak luźne masy lodu stwarzają niebezpieczeństwo dla żeglugi. Ruch tej kry zależy od wiatrów i prądów a warunki lodowe w poszczególnych miejscowościach mogą zmieniać się bardzo szybko.

Najniebezpieczniejszym dla statków jest nacisk lodu stałego, który swoją rozległą powierzchnią wywiera ogromne ciśnienie na ich burty.

Dane dotyczące zalodzenia i zamknięcia żeglugi dla parowców w poszczególnych portach.

	Liczba zim		Początek zalodzenia		Koniec zalodzenia		Liczba dni zamkniętej żeglugi dla parowców	
	obserwowanych	wolnych od lodu	Średnio	Najwcześniej	Średnio	Najpóźniej	Średnio	Najwięcej
Zalew Wiśl. do Elbląga	39	0	5.XII	5.XI	20.III	24.IV	52	109
Gdańsk	37	3	4.I	16.XI	22.II	2.IV	1,5	52
Ustka	40	1	26.XII	16.XI	12.II	4.IV	2	43
Kołobrzeg	40	8	1.I	4.XI	10.II	28.III	1,5	25
Świnoujście	40	0	23.XII	10.XI	2.III	11.IV	0,5	15
Szczecin	40	0	20.XII	10.XI	4.III	13.IV	0	2

Zalew Elbląski zwykle jest wcześniej wolny od lodu aniżeli Zalew Kaliningradzki, dzięki silnemu prądowi z Nogatu, który znosi lód ku morzu. Prąd ten jest słabszy w Zalewie Kaliningradzkim, a przy tym lód tutaj wolniej topnieje. W całym Zalewie Wiślanym pojawia się silna kra, jak tylko wody z Wisły przelewają się przez ujście Nogatu.

Na otwartym wybrzeżu lód pojawia się od czasu do czasu.

Zatoka Gdańska oraz Pucka podczas łagodnych zim są wolne od lodu. Obserwacje dokonywane w ciągu 7 lat, od 1928/29 do 1934/35, wskazują, że w tym okresie czasu lód nie tworzył się przed połową grudnia; najwięcej lodu było na początku marca. Podczas srogiej zimy 1929 r., lód zaczął zanikać dopiero na początku kwietnia a kra trwała do połowy tego miesiąca, gdy normalnie lód zanika w połowie marca. Żegluga w Zatoce Gdańskiej rzadko bywa utrudniona, bowiem zazwyczaj jest możliwe przepychanie się przez krę. Wiatry z kierunków między S a W rozpędzają krę z redy i z wejścia do Nowego Portu, jednak przy długo trwających wiatrach z NNW przez N do SE i w czasie silnego mrozu — wejście i reda są zablokowane przez lód; stanowi to bardzo rzadko przeszkodę dla parowców z silnymi maszynami. Martwa Wisła (Leniwka) między Nowym Portem a Gdańskiem zamarza w czasie srogich zim, ale kanał żeglowy jest otwarty przy pomocy lodołamacza. W czasie łagodnych zim, stały ruch statków przeszkadza w zamarzaniu rzeki a jeśli lód pojawi się, to jest on szybko spychany ku morzu przez przeważające wiatry południowe.

W zachodniej części Wybrzeża Polskiego, lód w zatoczkach tworzy się także w końcu listopada bądź na początku grudnia ale później ginie. Zasadniczy lód zimowy zjawia się w styczniu i pozostaje do końca lutego bądź początku marca. Podczas zwykłych zim lód stały (lądowy) nie tworzy dużych pól lodowych, jednak podczas zimnej i cichej pogody, lód rozciąga się w małej odległości od brzegu, następnie łamie się pod działaniem prądów i wiatrów i pozostaje jako kra. Pod wpływem wiatrów zachodnich lód topnieje.

Jedynie podczas bardzo srogich zim, bryzy morskie zamykają lodem port Kołobrzeg, ale tylko na czas dnia, bowiem bryza lądowa lód szybko odpędza. Wejście do rzeki Wieprz (port Darłowo) jest dłużej wolne od lodu aniżeli rzeka Świna; prąd rzeki przeszkadza w tworzeniu się lodu.

Od wejścia do rzeki Wieprz do mostu zwodzonego, port jest tak długo wolny od lodu, dopóki na morzu nie utworzy się lód stały.

Wejście do rzeki Słupi (port Ustka) jest dostępne tak długo, dopóki nie jest zablokowane krą napędzaną do brzegu przez wiatry wiejące z morza; zdarza się to bardzo rzadko. Wnętrze portu zamarza wówczas, gdy morze jest spokojne. Gdy jednak morze zacznie falować, wchodząca do portu fala łamie pozostały tam lód, który odpływa z prądem rzeki ku morzu.

PRĄDY.

Dla nawigacji na Bałtyku układ prądów przedstawia duże znaczenie, nawet większe, niżby przypuszczał żeglarz nie znający tego morza. Prądy ze względu na swój charakter wymagają od niego stałej uwagi i przezorności.

Ogromne masy słodkiej wody niosą do Bałtyku liczne rzeki, a z drugiej strony stosunkowo słabe parowanie, sprawia, że wody te dążą do cieśnin — Zundu, Bełtów i Kattegatu. Południowa odnoga prądu z Zatoki Botnickiej łączy się z zachodnią odnogą z Zatoki Fińskiej i płyną razem wzdłuż wybrzeży szwedzkich między wyspami Gotland a Öland jednym odgałęzieniem przez Cieśninę Kalmar a drugim między Gotland a wybrzeżem łotewskim. Następnie oba te odgałęzienia łączą się, dążą w kierunku WSW, opływają Bornholm z obu stron i płyną ku Bełtom.

Innym ale najczęściej przeważającym czynnikiem wpływającym na prądy jest wiatr, który może prądy uczynić silniejszymi, słabszymi, zatrzymywać je, a nawet odwrócić kierunek ruchu powierzchni prądu, stwarzając tym wielkie nieregularności. Należy pamiętać, że wpływ na prądy mają nie tylko miejscowe wiatry, ale i takie, które wieją w innych okolicach. Zmiana kierunku prądu często powstaje w parę godzin po nastaniu sztormu a w niektórych wypadkach po upływie całego dnia.

Ciśnienie atmosferyczne również wpływa na ruchy prądów, tak, że np. zaobserwowano prąd o szybkości 1½ węzła, który płynął przeciw sztormowi.

Wielkie znaczenie posiada również miejscowy układ linii brzegowej, która zazwyczaj zmienia szybkość prądu a w wielu wypadkach znacznie zwiększa jego szybkość.

Wpływ pływów (przypływów i odpływów) na prądy jest na Bałtyku niedostrzegalny. (Skok pływu w Kattegacie nie wynosi więcej jak 30 cm!).

Zazwyczaj prądy są bardzo zmienne i zależą od wiatru. Największy wpływ ma wiatr zachodni a następnie południowo-wschodni. Na południe od miejsca gdzie stał latarniowiec Adlergrund średnia szybkość prądu na ⅔ obserwacyj w ciągu 293 dni wynosiła zaledwie ¼ węzła; podczas silnych sztormów z WNW notowano największą szybkość prądu ¾ węzła, w kierunku ESE.

Podczas silnych wiatrów, które często bywają na jesieni i w zimie, prąd może być tak silny, że będzie przyczyną znacznego znosu. Powyższe badania były czynione na głębokości 5 m, czyli, że na mniejszej głębokości wpływ wiatru na prąd jest znacznie większy.

Wahania poziomu wody. Na Bałtyku pływy są tak małe, że nie bierze się ich w rachubę. Dość znaczne zmiany poziomu wody są spowodowane: silnym wiatrem, zmianą ciśnienia atmosferycznego oraz okresowym wzrostem lub ubytkiem ilości wód przynoszonych przez rzeki. W ten sposób woda podnosi się lub opada o ok. 60 cm względem normalnego poziomu; niekiedy te wahania są znacznie większe. Podczas silnych północno-wschodnich sztormów, woda podnosi się koło Świnoujścia do 2 m ponad normalny poziom, zaś w południowo-wschodniej części Bałtyku osiąga swój najwyższy stan. Wiatry zachodnie powodują zjawisko odwrotne. Wiatry południowe są przyczyną opadania wody a wiatry północne — spiętrzania wody na polskim wybrzeżu.

Ciśnienie atmosferyczne nie posiada bezpośredniego wpływu na poziom wody, działanie jego jest słabsze od działania wiatru, posiada ra-

czej charakter lokalny i szybko zanika. Zjawisko powyższe ma miejsce w ciągu całego roku, jednak częściej zdarza się na jesieni lub w zimie; nieraz trwa ono tygodniami ale najczęściej parę dni i to na pewnym obszarze.

Oczekiwać zmiany poziomu wody należy raczej w zatoczkach i cieśninach, aniżeli u otwartego wybrzeża, które nie przedstawia wielkiej przeszkody dla ruchu wody. Największe zmiany w poziomie wody zaobserwowano podczas jesieni, zimy i wiosny; w lecie poziom wody waha się w granicach bardzo małych, tłumaczy się to tym, że w tej porze roku sztormy przytrafiają się bardzo rzadko.

III. ZALEW WIŚLANY

OGÓLNE DANE O ZALEWIE WIŚLANYM.

Zalew Wiślany oddzielony jest od Zatoki Gdańskiej wąskim pasmem lądu zwanym Mierzeją Wiślaną, która, mając ok. 30 Mm długości, posiada kierunek NE—SW, przy największej szerokości 1 Mm. Do SW jego części, zwanej Zalewem Elbląskim wpada rzeka Wisła swoją odnogą — Nogatem, do środkowej części wpadają rzeki — Elblążka i Pasłęka. Wyżej wymienione rzeki znajdują się w granicach Państwa Polskiego.

NE część Zalewu Wiślanego, należąca do ZSRR, nazywa się Zalewem Kaliningradzkim (dawniej Królewieckim); do niego wpada rzeka Pregoła.

Wody powyższych rzek odpływają do Zatoki Gdańskiej bardzo wąskim korytem koło portu Bałtijsk (dawniej Piława). W ten sposób Zalew stanowi ogromny zbiornik wody słodkiej ze wszystkimi jej właściwościami, a zwłaszcza, gdy chodzi o zamarzanie.

Średnia głębokość Zalewu Wiślanego wynosi od 2,5 do 4,7 m; największa głębokość znajduje się na SE od Bałtijska i wynosi 5 m.

Rodzaj dna. Dno wszędzie składa się z miękkiej gliny i szarego iłu z piaskiem. Wzdłuż brzegów ciągną się mielizny w pasie 6 do 8 kabli, posiadające twardy spód pokryty miękką nawierzchnią. Mielizny posiadają głębokość 2 m i mniej. W niektórych częściach Zalewu, na dość znacznej odległości od brzegu, trafiają się mielizny z twardego piasku i otoczaków; w licznych miejscach na mieliznach i poza mieliznami znajdują się duże kamienie. W innych znów miejscach, gdzie brzeg tworzą łąki i czarne naniesienia, daleko w Zalew rozciąga się trzcina i sitowie.

We wschodniej części Zalewu brzeg jest obudowany i wznosi się w stronę lądu, tak, że miejscami podchodzą pagórki blisko do brzegu. Północny brzeg Zalewu jest gęsto pokryty lasem.

Warunki lodowe. Podczas zimy cały Zalew Wiślany całkowicie zamarza i żegluga jest przerwana. Jedynie Kaliningradzki Kanał morski można przy pomocy lodołamaczy utrzymać otwarty dla żeglugi przez całą zimę.

Z powodu wyższej temperatury, Zalew Elbląski zazwyczaj wcześniej jest wolny od lodów aniżeli Zalew Kaliningradzki. Corocznie, na wiosnę odbywa się silny ruch lodów (kry); przesuwanie się lodów jest zależne od kierunku wiatru.

Stan wody w Zalewie Wiślanym może znacznie zmienić się w zależności od kierunku wiatru. I tak, np. przy parodniowym silnym wietrze z NE, poziom wody w SW części Zalewu Elbląskiego oraz na rzekach — Elbląże, Nogacie i Wiśle Elbląskiej — może podnieść się o 0,7—0,9 m. Odwrotnie, przy silnych wiatrach z W, stan wody na wyżej wymienionych obszarach opada poniżej poziomu normalnego.

Wraki i przeszkody nawigacyjne. Na obszarze całego Zalewu a zwłaszcza koło Fromborka i Tolkmicka znajdują się liczne wraki łodzi, barek oraz czołgów i samochodów, które zapadły się pod lód podczas odwrotu wojsk niemieckich. Wraki te nie są oznakowane, za wyjątkiem znajdujących się u wejść do portów oraz na torach wodnych. Ze względu na bezpieczeństwo, żegluga winna odbywać się jedynie po oznakowanych torach wodnych.

ZALEW ELBLĄSKI.

Oznakowanie rybackiej strefy granicznej. W poprzek Zalewu, na linii łączącej punkt znajdujący się na Mierzei Wiślanej — Szer. 54° 27' 20" N., Dłg. 19° 39' 30" E. z punktem na N od Pasłęki — Szer. 54° 26' 25" N., Dłg. 19° 48' 00" E. — przebiega linia demarkacyjna oznakowana przez 18 nieświecących pław stożkowych pomalowanych w pionowe pasy biało-czerwone, ze znakiem szczytowym w kształcie stożka, wierzchołkiem do dołu. Odległości pomiędzy poszczególnymi pławami wynoszą przeciętnie ok. 3 kabli.

Oznakowanie zimowe. Na okres zimowy pławy stożkowe z drążkami są zastąpione pławami drewnianymi z tykami koloru czarnego; wysokość tyk nad wodą — 2 m.

Znakami lądowymi są kościoły. Zwłaszcza katedrę we Fromborku widać z dużej odległości. Brak znaków lądowych na Mierzei Wiślanej daje się odczuć w żegludze przybrzeżnej podczas nieprzejrzystej pogody.

Światła nawigacyjne znajdują się na stawach świetlnych: *Elbląg* i *Gdańsk* oraz na głowicach falochronów elbląskiego toru wodnego; p. Sp. L.

Światła te palą się podczas sezonu nawigacyjnego na Zalewie.

Tory wodne. Od wschodniej granicy demarkacyjnej do pławy zwrotnej *Tolkmicko* prowadzi wybagrowany, na razie nie oznakowany, tor wodny, oraz dalej, od pławy *Tolkmicko* do stawy świetlnej (kaszycy) *Elbląg* — oznakowany tor wodny pływającymi tykami, koloru czerwonego z miotłami do góry u szczytu. Tyki zostały wyłożone na południowej krawędzi toru wodnego. Wyżej wymieniony oznakowany tor wodny posiada szerokość 50 m przy głębokości 3,5 m. Pławę zwrotną *Tolkmicko* stanowi nieświecąca pława stożkowa pomalowana w białe i czerwone pasy, z kulą jako znakiem szczytowym oraz z napisem „Tolkmicko"; p. Sp. L.

Od tej pławy prowadzi oznakowany tor wodny do portu Łysica. Czerwone pływające tyki z miotłami u szczytu wyznaczają zachodnią krawędź toru wodnego. Na podejściu do portu Frombork w odl. ok. 2,3 Mm od światła wejściowego i na osi nabieżnika „FROMBORK" znajduje się pława zwrotna „FROMBORK"; p. Sp. L.

W odległości 2 kabli w krk. SW od pławy zwrotnej *Tolkmicko* znajduje się wrak oznakowany nieświecącą zieloną pławą wrakową, z kulą jako znakiem szczytowym. Pława wyznacza przestrzeń niebezpieczną w promieniu 4 m. Głębokość nad wrakiem wynosi 2,6 m.

Drugi wrak znajduje się obok, na S od pławy zwrotnej *Tolkmicko*, oznakowany nieświecącą, zieloną pławą wrakową, z kulą jako znakiem szczytowym. Pława wyznacza przestrzeń niebezpieczną w promieniu 3 m. Głębokość nad wrakiem wynosi 2,8 m.

Następnie, na torze wodnym między pławą zwrotną *Tolkmicko* a stawą świetlną *Elbląg* leży wrak, oznakowany nieświecącą, zieloną pławą wrakową, z kulą jako znakiem szczytowym. Pława wrakowa wyznacza przestrzeń niebezpieczną w promieniu 4 m. Głębokość nad wrakiem wynosi 2,4 m.

Od stawy świetlnej *Elbląg* do zachodniej stawy świetlnej, znajdującej się u wejścia do rzeki Elbląźki, prowadzi oznakowany tor wodny pływającymi tykami koloru czerwonego z miotłami do góry u szczytu. Tyki zostały wyłożone na wschodniej krawędzi toru wodnego.

Na tym odcinku toru wodnego jego głębokość wynosi od 3,0 do 3,8 m, zaś przy stawie świetlnej *Elbląg* głębokość wynosi obecnie z powodu zamulenia ok. 2,8 m i stopniowo zmniejsza się, tak, że przy zachodniej stawie świetlnej u wejścia do rzeki Elbląźki wynosi tylko ok. 2,4 m.

Od stawy świetlnej *Elbląg* do stawy świetlnej *Gdańsk* prowadzi wybagrowany, na razie nie oznakowany, tor wodny o długości 5 Mm i głębokości ok. 2,6 m. Od stawy świetlnej *Gdańsk*, oznakowany tor wodny pływającymi tykami koloru czerwonego z miotłami do góry u szczytu, prowadzi do wejścia w zachodnie koryto ujścia rzeki Nogatu oraz do ujścia rzeki Wisły Elbląskiej. Tyki wyznaczają wschodnią krawędź toru wodnego. Głębokość toru wodnego w pobliżu stawy świetlnej *Gdańsk* wynosi obecnie 2,3 m, stopniowo powiększając się do 3,0 m w pobliżu ujścia Nogatu.

O s t r z e ż e n i e. Ze względu na nieprzetrałowanie torów wodnych zaleca się jak największą ostrożność przy przechodzeniu nimi.

Oznakowanie mielizn.

Mielizna Tolkmicka wybiegająca na N, ku pławie zwrotnej *Tolkmicko*, jest oznakowana 3 pławami:

a) Pława nieświecąca *E*, walcowa, pomalowana w górnej części na czerwono a w dolnej na biało oraz z dwoma trójkątami podstawami do siebie jako znakiem szczytowym. Pława ta znajduje się po wschodniej

stronie występu mielizny, w odległości ok. 9 kabli w krk. 309° od głowicy zachodniego falochronu.

b) Pława nieświęcąca *N*, walcowa, pomalowana na czarno z poziomym białym pasem w środku oraz z dwoma trójkątami wierzchołkami do góry jako znakiem szczytowym; znajduje się na N od mielizny.

c) Pława nieświecąca *W, walcowa*, pomalowana w górnej części na czarno a w dolnej na biało oraz z dwoma trójkątami wierzchołkami do siebie jako znakiem szczytowym; oznacza zachodnią krawędź mielizny.

NE krawędź *Mielizny Łysickiej* jest oznakowana nieświecącą pławą walcową, pomalowaną w górnej części na czerwono a w dolnej na biało oraz posiadającą dwa trójkąty podstawami do siebie jako znak szczytowy.

Oznakowanie zimowe. W okresie od 1 listopada do czasu zalodzenia Zalewu oznakowanie letnie zostaje zdjęte. Punkty zwrotne torów jak i ważniejsze punkty pośrednie zostają oznakowane specjalnymi pływającymi tykami z wiechami. Żegluga może odbywać się przy zachowaniu ostrożności do czasu zalodzenia Zalewu.

Obszar zabroniony dla rybołówstwa. W południowej części Zalewu pomiędzy Fromborkiem a Pasłęką, w strefie ograniczonej liniami łączącymi niżej wymienione pozycje i oznakowanej siedmioma małymi pławami — połów ryb jest wzbroniony:

a) Szer. 54° 24' 00" N., Dłg. 19° 43' 18" E. — linia brzegowa,
b) Szer. 54° 24' 24" N., Dłg. 19° 42' 24" E.,
c) Szer. 54° 24' 48" N., Dłg. 19° 42' 54" E.,
d) Szer. 54° 24' 24" N., Dłg. 19° 43' 48" E. — linia brzegowa.

PORTY I PRZYSTANIE ZALEWU ELBLĄSKIEGO.

Prawie wszystkie porty i przystanie Zalewu Elbląskiego znajdują się w ujściu rzek i dlatego posiadają wejścia zamulane, które z tego powodu wymagają częstego pogłębiania.

Pasłęka znajduje się niedaleko ujścia rzeki Pasłęki. Ujście rzeki pod nazwą „Ujście" jest ujęte przez dwa molo i posiada szerokość 40 m. Głębokość w wejściu wynosi ok. 2 m. Przed głowicą południowego molo łatwo powstaje zapłycenie. Głębokość rzeki jest zależna od stanu wody na Zalewie oraz od zapory wodnej. Przeciętnie głębokość rzeki poniżej Braniewa niewiele przekracza 1 m.

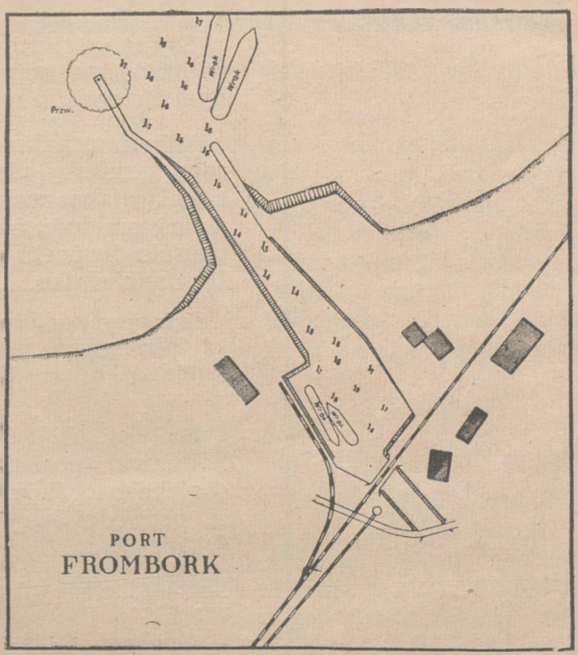
Osada Pasłęka składa się z Nowej Pasłęki i Starej Pasłęki. Nowa Pasłęka znajduje się bliżej Zalewu; posiada A m b u l a t o r i u m R y b a c k i e.

Światło wejściowe, umieszczone na białym drewnianym słupie, znajduje się na głowicy południowego molo; p. Sp. L.

Sygnały sztormowe są wywieszane na białym, drewnianym maszcie z reją; p. Sp. L.

Braniewo, miasto, znajduje się ok. 4½ Mm w górę rzeki od Pasłęki. Połączenie kolejowe z Elblągiem.

Frombork, miasto posiadające ok. 1000 mk., leży w ujściu rzeki Bandy. Koryto wejściowe prowadzi do portu przez przybrzeżną płyciznę, posiada ono długość ok. 800 m i szerokość 20 m. Głębokość wody w korycie wejściowym oraz w porcie wynosi ok. 1,5 m; jest obawa zupełnego zamulenia. Mały, prostokątny basen o głębokości 2 m jest dogodną przystanią. Obok basenu biegną tory kolejowe łączące port z Braniewem i Elblągiem. W basenie i przed portem znajduje się kilka wraków. W mieście znajduje się Ambulatorium Rybackie.



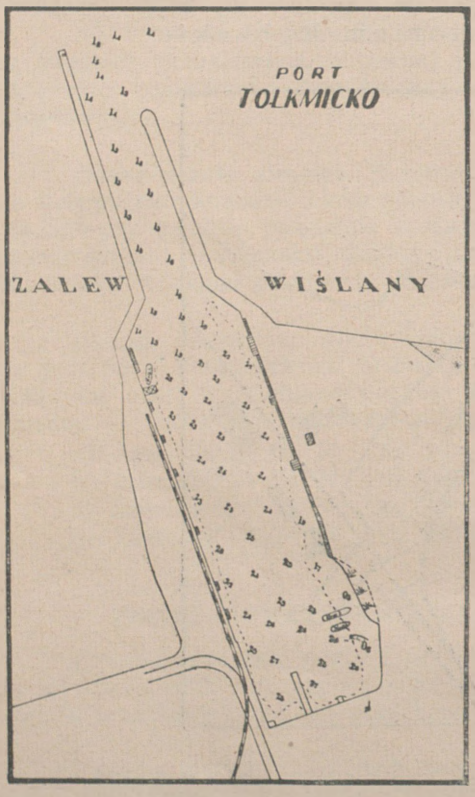
Światło wejściowe, umieszczone na żelaznym słupie koloru czerwonego, znajduje się na głowicy zachodniego mola; p. Sp. L.

Nabieżnik świetlny wyznacza kierunek 149,5° i od pławy zwrotnej FROMBORK prowadzi korytem do portu. Światło dolne znajduje się na żelaznym słupie a światło górne jest umieszczone na wieży kościoła; p. Sp. L.

Tolkmicko, miasto posiadające ok. 1300 mk., leży 11 Mm na NE od Elbląga. Połączenie kolejowe z Elblągiem i Braniewem, w sezonie letnim regularna komunikacja parowcami P. Ż. n. W. z Łysicą. Do portu prowadzi wybagrowane koryto ok. 30 m szerokie; obecnie w wejściu do portu głębokość wody wynosi 1,5 m. W mieście znajduje się Ambulatorium Rybackie.

Światło wejściowe, umieszczone na białym z czerwonym pasem w środku, żelaznym maszcie z galerią, znajduje się na głowicy zachodniego molo; p. Sp. L.

Nabieżnik świetlny wyznacza kierunek 141° i prowadzi do portu z rejonu pławy zwrotnej *Tolkmicko*. Światło dolne umieszczone na okrągłym żelaznym słupie ze znakiem szczytowym w kształcie białego trójkąta, znajduje się u nasady wschodniego molo; światło górne jest umieszczone w środkowym oknie wieży kościelnej; p. Sp. L.



Sygnały sztormowe są wywieszane na szarym, drewnianym maszcie z reją; p. Sp. L.

Wrak, oznakowany nieświecącą, zieloną pławą wrakową z kulą jako znakiem szczytowym, znajduje się na NW od wejścia do portu oraz na W od linii nabieżnika.

Przepisy portowo-porządkowe są takie same, jak dla portu w Elblągu (p. str. 110 i 120).

Kadyny, ok. 2 Mm na SW od Tolkmicka, posiadają mały port o głębokości 1 do 2 m. Do portu prowadzi koryto o szerokości ok. 30 m. Tor kolejowy dochodzi do portu. Mieszkańców ok. 250.

Suchacz, wieś leżąca ok. 2 Mm na NE od Elbląga. Posiada małą, zapiaszczoną przystań.

Nowakowo — sygnały sztormowe są wywieszane na szarym, żelaznym maszcie z reją; p. Sp. L.

Elbląg. Port w Elblągu znajduje się nad rzeką Elbląską w odległości ok. 6 Mm od Zalewu Wiślanego. Podejście do portu od stawy świetlnej *Elbląg* prowadzi wybagrowanym torem wodnym i oznakowanym pływającymi tykami (p. tory wodne, str. 192) do stawy świetlnej, znajdującej się na głowicy zachodniego falochronu, dalej kanałem — rzeką Elbląską. Druga stawa świetlna znajduje się na głowicy wschodniego falochronu; p. Sp. L.

W samym porcie świateł nawigacyjnych nie ma.

Stan wody na rzece Elblążce podobnie jak na Zalewie Wiślanym jest zależny od kierunku wiatru. Przy wiatrach z N poziom wody w porcie może podnieść się o ok. 1 m ponad wodę średnią, zaś przy wiatrach z S może się on obniżyć o ok. 1 m. Według obserwacji w ciągu wielu lat zanotowano

najwyższy stan wody = 6,90 m
średni stan wody = 4,94 m
najniższy stan wody = 3,11 m

na elbląskim wodowskazie, którego punkt zerowy leży 5,00 m poniżej normalnego punktu zerowego.

Przy średnim stanie wody przeciętna głębokość wody na rzece wynosi 4 do 4,5 m; szerokość rzeki ok. 26 do 45 m.

Prąd na Elblążce jest słaby i zależny od kierunku wiatru.

Warunki lodowe. Elblążka nie zamarza wcześniej niż Zalew Wiślany.

Port Elbląg stanowi pogłębione koryto Elblążki, od km 8,75 do km 4,04, oraz baseny: „Pionierów" przy Kapitanacie Portu, drzewny — „Witkowskiego" oraz Państwowego Zarządu Wodnego. Głębokości wody w porcie wynoszą, od 3,7 m do ok. 2,0 m przy nabrzeżu Zakładów Mechanicznych Imienia Generała Świerczewskiego, w basenach 2 do 3 m, a przy pomostach dla statków rybackich i małych parowców tylko 1,5 m. Szerokość rzeki na tym odcinku wynosi ok. 80 m. Oba brzegi stanowią nabrzeża betonowe, o łącznej długości 2 100 m; część nabrzeży jest zniszczona.

Wraki. Liczne wraki, znajdujące się na rzece w granicach portu i miasta, są oznaczone pławami wrakowymi w sposób następujący:

Na obszarze podlegającym władzy Kapitanatu Portu, tj. począwszy od Zalewu Wiślanego idąc w górę rzeki do km 7 (jeden kilometr poniżej północnego mostu drogowego) — są wyłożone zielone pławy wrakowe według systemu morskiego. Pławy te, jak również wszystkie znaki nawigacyjne na całym Zalewie wystawia miejscowa służba nawigacyjna Gdańskiego Urzędu Morskiego. Na S od km 7, na rzece są wyłożone biało-czerwone pławy wrakowe według systemu obowiązującego na rzekach; pławy te wystawia służba nawigacyjna Państwowego Zarządu Wodnego w Elblągu.

Sygnał mgłowy nie jest podawany.

Sygnały sztormowe wywieszane są na białym, drewnianym maszcie z reją; p. Sp. L.

Służba pilotowa nie jest zorganizowana.

Przepisy portowo-porządkowe są zawarte w rozporządzeniu porządkowym Dyrektora Urzędu Morskiego z dnia 4 maja 1938 r. o przepisach policyjno-portowych dla portów morskich we Władysławowie, Helu, Jastarni i Pucku z zakresem działania rozszerzonym również na port Elbląg rozporządzeniem Dyrektora Głównego Urzędu Morskiego z dnia 7 sierpnia 1946 r.; w sprawie przepisów porządkowych dla portów

morskich w Tolkmicku, Elblągu i Łebie (p. Przepisy portowo-porządkowe str. 120).

Władze portowe stanowią: Kapitanat Portu oraz Straż Portowa. Portowy Urząd Zdrowia i Urząd Celny.

Przy Portowym Urzędzie Zdrowia jest Ambulatorium Portowe.

Zaopatrzenie w węgiel, ropę i wodę do picia nie istnieje ze względu na nikły ruch w porcie.

Dźwigów i urządzeń przeładunkowych port nie posiada.

Komunikacja parowcami. Na prawym brzegu rzeki, tuż poniżej północnego mostu drogowego, znajduje się przystań P. Ż. n. W., która w sezonie nawigacyjnym utrzymuje regularną komunikację parowcami między Elblągiem a Gdańskiem oraz między Elblągiem a Tolkmickiem przez Łysicę.

Również jest komunikacja między Elblągiem a Ostródą przez Kanał Warmijski.

Miasto Elbląg, posiadające ok. 39 500 mk., jest częściowo zniszczone, zwłaszcza dzielnica położona nad rzeką. Obie części miasta łączą dwa mosty drogowe; most północny łączy wschodnią część miasta ze sztuczną wyspą. Między tymi mostami znajdują się szczątki trzeciego mostu drogowego. Most północny jest zwodzony i posiada przepust 11 m. Most południowy jest drewniany i posiada rozsuwane przęsło żeglowne o przepuście 9 m.

Na prawym brzegu rzeki znajduje się spichlerz (silos), a poza nim, naprzeciw wejścia do Kanału Jagiellońskiego — elektrownia z przystanią miejscowego Klubu Żeglarskiego.

Po drugiej stronie rzeki, naprzeciw spichlerza, znajduje się posterunek Morskiej Milicji Obywatelskiej.

W mieście ma siedzibę Państwowa Szkoła Żeglugi Śródlądowej.

Śródlądowy szlak żeglowny, łączący Elbląg z jeziorami mazurskimi, tworzą: rzeka Elblążka oraz Kanał Warmijski, długości ok. 70 km, przechodzący przez jeziora Drużno i łączący z sobą szereg jezior, co razem tworzy 177 km drogi wodnej.

Połączenie z Ostródą i Iławą.

Kanał o głębokości od 1,2 do 1,6 m posiada śluzy i pochylnie posiadające wózki, które poruszane linami przeciągają statki suchą drogą z jednych basenów do drugich. Powyższe urządzenia pozwalają na przebycie 106 metrowej różnicy poziomów.

Statki przechodzące przez kanał nie mogą być o długości większej, niż 26,8 m.

Dopuszczalne zanurzenie jest zmienne, gdyż zależy od każdorazowego stanu wody; dlatego kapitanowie statków winni informować się o każdorazowym stanie wody.

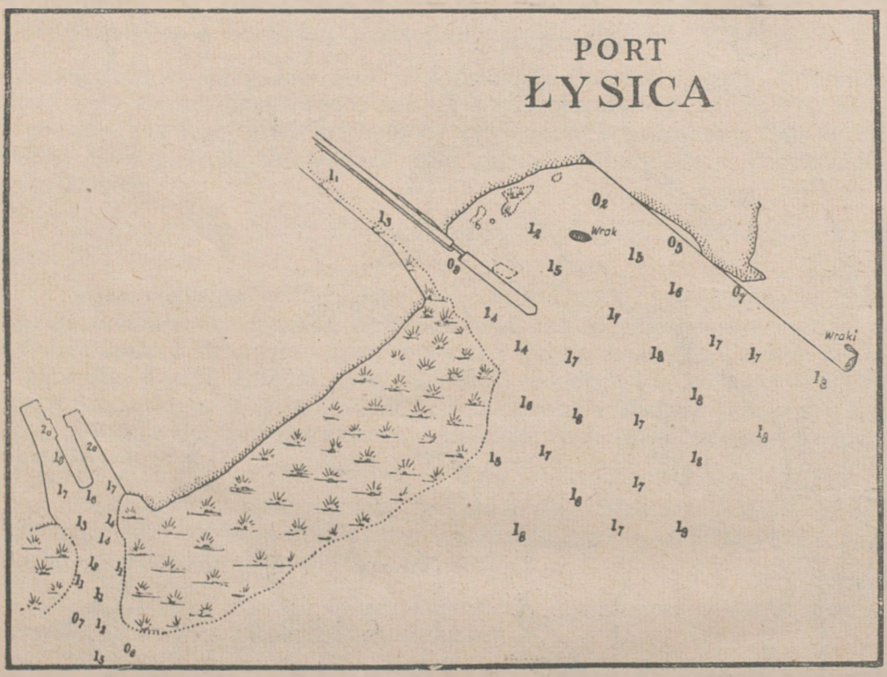
Przez Kanał Jagielloński i rzekę Nogat prowadzi droga wodna z Elbląga do Malborka; stamtąd wyjście na rzekę Wisłę powyżej Tczewa.

Śródlądowy szlak żeglowny między Zalewem Wiślanym i Elblągiem a Gdańskiem — p. str. 201.

Łysica, wieś i kąpielisko morskie, znajduje się na wprost Tolkmicka, po drugiej stronie Zalewu; ok. 300 mk. W sezonie nawigacyj-

nym regularne połączenie parowcami P. Ż. n. W. z Elblągiem i Tolkmickiem.

Od pławy zwrotnej *Tolkmicko* prowadzi wybagrowany i oznakowany pływającymi tykami tor wodny do samego portu (p. Tory wodne, str. 192). W porcie znajdują się dwa mola: pasażerskie i towarowe. Molo pasażerskie nie jest obecnie używane z powodu zamulenia. Basen jest bardzo zamulony; w nim, na głębokości ok. 1,8 m, znajduje się wiele różnego sprzętu wojennego (dział, wozów itd.).



Nabieżnik. Dwa stałe czerwone światła wyznaczają nabieżnik 307° i prowadzą między mieliznami do pomostu; p. Sp. L.

Sygnały sztormowe wywieszane są na białym, drewnianym maszcie z reją; p. Sp. L.

Wraki. Na Zalewie, w pobliżu Mierzei Wiślanej, między Łysicą a Wydmami, znajduje się wiele zatopionych samochodów i czołgów.

Kąty, wieś u podstawy Mierzei Wiślanej, z molo i małym portem o głębokości 1,0 do 1,2 m.

Nabieżnik. Dwa stałe czerwone światła na drewnianych słupach wyznaczają nabieżnik 325,5° i prowadzą przez ujście do basenu rybackiego; p. Sp. L.

Sygnały sztormowe są wywieszane na białym, drewnianym maszcie; p. Sp. L.

Sztutowo, wieś w pobliżu ujścia rzeki Wisły Królewieckiej; posiada połączenie kolejowe (wąskotorówka) z Gdańskiem i Nowym Dworem Gdańskim. Połączenie wodne jedynie z rzeką Wisłą Elbląską, koło wsi Rybina, gdyż ujście Wisły Królewieckiej jest tak zapłycone i zarośnięte wodorostami i trzciną, że nie nadaje się do żeglugi.

ŚRÓDLĄDOWY SZLAK ŻEGLOWNY MIĘDZY ZALEWEM WIŚLANYM I ELBLĄGIEM A GDAŃSKIEM.

Złożony system śródlądowych dróg wodnych łączy Zalew Wiślany oraz Elbląg z Gdańskiem. Na Zalewie początkiem tego szlaku żeglownego jest stawa świetlna *Gdańsk*, od której oznakowany tor wodny prowadzi ku ujściu zachodniego ramienia rzeki Nogat (p. Tory wodne, str. 192). Stąd, jedna droga wodna Nogatem oraz Kanałem Jagiellońskim prowadzi do rzeki Elblążki i do Elbląga, zaś druga droga wodna rzekami: Wisłą Elbląską, Wisłą i Martwą Wisłą (Leniwką), prowadzi do ujścia rzeki Motławy, tj. do Gdańska. Na wszystkich wyżej wymienionych rzekach są wyłożone znaki nawigacyjne według systemu obowiązującego na rzekach. I tak, nurt rzeki jest oznakowany białymi i czerwonymi pławkami lub tarczami umieszczonymi na obu brzegach, które wskazują, czy nurt zbliża się czy oddala się od danego brzegu. Dla lepszej orientacji w nawigacji służyć mogą słupki kilometrowe, ustawione wzdłuż brzegu.

Oto największe wymiary dla statków, które chcą iść tym szlakiem żeglownym: długość 45 m, szerokość 8 m i zanurzenie 1,9 m. Zanurzenie to jest zależne od stanu wody, który się zmienia; dlatego kapitanowie statków winni zawczasu poinformować się o głębokościach wody na trasie. Największa szybkość dla parowców nie może przekroczyć 7 km/godz.

Kanał Jagielloński łączy Elblążkę (km 8,1) z Nogatem (km 51,3). Kanał posiada 5,8 km długości. Przed wejściem do Nogatu znajduje się brama przeciw-powodziowa, o szerokości 10 m, oraz wodowskaz (Porzecze), na S od wsi Kępa Rybacka, wskazujący stan wody na Elblążce. Tutaj znajduje się również przystań Państwowej Żeglugi na Wiśle.

Rzeka Nogat. Część szlaku żeglownego między Zalewem Wiślanym a Gdańskiem stanowi Nogat (zachodnie ramię) od km. 50,5 do km 61,5. Na km 56,5 znajduje się wieś Kępa Rybacka z przystanią Państwowej Żeglugi na Wiśle.

Rzeka Wisła Elbląska, o długości 25,5 km, bierze swój początek od rzeki Wisły, przechodzi przez śluzę Gdańska Głowa i łączy się z Zalewem Elbląskim.

Godziny urzędowania na śluzie są następujące:

a) Od początku nawigacji do 30 września —
w dni powszednie — od godz. 0700—1900
w niedzielę i święta — od godz. 0700—0900 i 1400—1600

b) Od 1 października do końca nawigacji —
w dni powszednie — od godz. 0800—1600
w niedzielę i święta — od godz. 0800—1000 i 1400—1600.

Opłaty. Opłaty pobiera się za przejazd i za śluzowanie. Opłata przejazdowa wynosi 0,02 zł za tonę pomierzoną × kilometr.

Opłata za śluzowanie wynosi 0,20 zł od tony pomierzonej przy statkach z napędem mechanicznym. Jeśli statek z napędem mechanicznym posiada ładownię, to wysokość opłaty oblicza się albo od pojemności ładowni albo od siły mechanizmów napędowych w ten sposób, ażeby opłata wypadła jak największa. Statki sportowe są zwolnione od opłat.

Przepisy śluzowania

Wyciąg z rozporządzenia Ministra Komunikacji z dn. 23. III. 1934 r. o uprawianiu żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych. (Dz. U. R. P. Nr 37/194, poz. 335).

§ 101. (1) Kierownicy statków, łodzi i tratew powinni przy zbliżaniu się statków, łodzi i tratew do śluz zachować należytą ostrożność oraz szybkość najwyżej 4 km na godzinę, a kierownicy żaglowców ponadto w odległości 200 m przed śluzą opuścić lub zwinąć żagle.

(2) Nie wolno statkom, łodziom i tratwom bez zgody organów nadzorczych zbliżać się do śluz na bliższą odległość niż na 50 m ani ustawiać się w sposób, utrudniający wyjazd innych statków, łodzi i tratew ze śluzy.

(3) Organa nadzorcze decydują o tym, kiedy statek, łódź lub tratwa, może wjechać w śluzę. Statki, łodzie lub tratwy powinny wjeżdżać w śluzę niezwłocznie po otrzymaniu sygnału od organów nadzorczych, w przeciwnym razie tracą swoją kolejność.

(4) Przed wjazdem w śluzę powinny być usunięte wszelkie przedmioty, wystające poza burtę statku lub łodzi, bądź poza tratwę, mianowicie kotwice, wiosła, szreki, pomosty do schodzenia.

(5) Nie powinny być wpuszczane do śluz statki, łodzie i tratwy o nieodpowiednich wymiarach lub zbyt wielkim zanurzeniu, statki i łodzie drewniane z wystającymi ponad zewnętrzną powierzchnię burt częściami żelaznymi, jak również statki i łodzie żelazne, nie posiadające drewnianych burtochronów. Organa nadzorcze mogą zezwolić na wjazd w śluzę statkom i łodziom z burtochronami żelaznymi lub drewnianymi obitymi żelazem, o ile takie statki i łodzie zostaną zaopatrzone zewnątrz obu burt w podłużne liny o dostatecznej mocy lub w odbijaki z drzewa, korka lub lin, wywieszone co 8 m.

§ 102. (1) Ustawianie się statków, łodzi i tratew, oczekujących na prześluzowanie, regulują z zachowaniem przepisów rozporządzenia niniejszego organa nadzorcze.

(2) Statki, łodzie i tratwy powinny być śluzowane w następującej kolejności:

a) statki i łodzie, śpieszące z ratunkiem i pomocą;

b) statki i łodzie, wiozące Prezydenta Rzeczypospolitej lub członków Rządu Polskiego;

c) służbowo idące statki i łodzie z własnym napędem mechanicznym, należące do Państwowego Zarządu Wodnego;

d) służbowo idące statki i łodzie państwowe z własnym napędem mechanicznym;

e) statki i łodzie z własnym napędem mechanicznym i ich przyczepki, uprawiające stałe rejsy, według ustalonych rozkładów jazdy;

f) statki i łodzie, których główny ładunek stanowią materiały wybuchowe lub artykuły, ulegające szybkiemu zepsuciu;

g) inne statki i łodzie z własnym napędem mechanicznym;

h) statki i łodzie bez własnego napędu mechanicznego, stanowiące część składową pociągów holowniczych, o ile były holowane przez statki i łodzie z własnym napędem mechanicznym co najmniej na przestrzeni 30 km przed śluzą;

i) inne statki bez własnego napędu mechanicznego;

j) tratwy.

(3) Śluzowanie statków i łodzi w obrębie poszczególnych grup, wymienionych w ust. (2), odbywa się w tej kolejności, w której statki i łodzie przybyły do śluzy. Organa nadzorcze mogą wyjątkowo zmienić kolejność śluzowania, jeżeli tego wymaga ciągłość lub bezpieczeństwo ruchu na drodze wodnej.

(4) Statki i łodzie o powierzchni do 20 m² włącznie oraz statki i łodzie sportowe i rybackie bez względu na ich powierzchnię mogą być śluzowane przy sposobności śluzowania innych statków, łodzi lub tratew, o ile to nie jest połączone ze szkodą dla ogólnego ruchu. Przenoszenie wymienionych wyżej statków i łodzi przez teren śluzy może odbywać się tylko za zgodą organów nadzorczych.

(5) Statki i łodzie, załadowane materiałami wybuchowymi, nie mogą być śluzowane łącznie z innymi statkami, łodziami lub tratwami.

(6) Przejazd statków, łodzi i tratew przez śluzę, jak również przenoszenie statków i łodzi przez teren śluzy, powinien odbywać się pod kierunkiem organów nadzorczych.

Załoga statków, łodzi i tratew powinna stosować się do zarządzeń wspomnianych organów i wykonywać roboty, związane ze śluzowaniem statków, łodzi i tratew.

(7) Przy przechodzeniu przez śluzę należy unikać silniejszych uderzeń o wrota lub ściany śluz.

Statki, łodzie i tratwy powinny być podczas śluzowania należycie umocowane.

(8) Statki i łodzie z własnym napędem mechanicznym powinny wjeżdżać w śluzę i wyjeżdżać z niej zupełnie wolno; podczas pobytu w śluzie maszyny powinny być zatrzymane.

Pod wsią Rybina, na km 15,4 bierze początek odnoga pod nazwą — Wisła Królewiecka, która prowadzi przez Sztutowo do Zalewu Elbląskiego. Wisła Królewiecka między Rybiną a Sztutowem (km 6,5) jest żeglowna i posiada głębokość ok. 2,3 m; między Sztutowem a jej ujściem nie nadaje się do żeglugi z powodu zamulenia oraz zarośnięcia wodorostami i trzciną.

Na km 16,7 Wisły Elbląskiej, na prawym jej brzegu, znajduje się ujście rzeki Tugi, która tworzy połączenie wodne z Nowym Dworem Gdańskim. Państwowa Żegluga na Wiśle w sezonie nawigacyjnym utrzymuje regularną komunikację parowcami między Gdańskiem, Rybiną i Nowym Dworem Gdańskim.

Głębokości na Wiśle Elbląskiej podlegają dużym wahaniom w zależności od kierunku wiatrów. W okresie panujących wiatrów z NE i E, wskutek napływu wód z Zalewu Wiślanego, stan wody na Wiśle Elbląskiej podnosi się znacznie i głębokości osiągają 3,0 — 3,1 m. Wahanie poziomu wody dochodzi średnio do 0,8 m, jednakże, dnia 26. 10. 1948 r. zanotowano w Rybinie różnicę poziomu wody 1,76 m i to w ciągu 14 godzin! W tym to czasie wskazania na wodowskazie w Tujsku posiadały rozpiętość od 402 do 578. Wodowskazy znajdują się: w Gdańskiej Głowie oraz koło wsi Tujsk (km 17).

Mosty i prom. W Drewnicy (km 2,8) jest prom na linie o nośności 7,5 t. Na Wiśle Królewieckiej znajduje się zwodzony most żelazny. Następny most — w Sztutowie nie podnosi się z powodu uszkodzenia.

Przystanie. Przy śluzie *Gdańska Głowa* rzeka tworzy wewnętrzny port.

Poniżej podany jest wykaz przystani na Wiśle Elbląskiej z zaznaczeniem, gdzie zatrzymują się statki Państwowej Żeglugi na Wiśle.

Km	Miejscowość	Brzeg	Rodzaj przystani	Uwagi
0.2	Gdańska Głowa	— lewy	Pasażerska	
1.7	Księżyce	— prawy	Pasaż. i towar.	
2,7	Drewnica	— prawy	Pasaż. i towar.	P. Ż. n. W.
2.7	Żuławki	— lewy	Pasaż. i towar.	
6.2	Izbiska	— lewy	Pasaż. i towar.	
6.6	Bronowo	— prawy	Pasaż. i towar.	P. Ż. n. W.
9.6	Chorążówka	— lewy	Pasaż. i towar.	
15,3	Rybina	— lewy	Pasaż. i towar.	P. Ż. n. W.
16,8	Tujsk	— prawy	Pasażerska	
21,3	Przeszkody	— prawy	Pasażerska	P. Ż. n. W.
22.4	Przeszkody	— lewy	Pasażerska	

Rzeka Wisła. Od śluzy *Gdańska Głowa* do śluzy *Przegalina* szlak żeglowny prowadzi Wisłą, na odcinku ok. 2,5 Mm. Wejście do śluzy dla statków koło wsi o tej samej nazwie, prowadzi przez wewnętrzny port. W porcie znajduje się wyciąg (slip) i warsztaty reperacyjne Gdańskiej Dyrekcji Dróg Wodnych.

Tutaj jest również baza zimowa lodołamaczy, pracujących na Wiśle. Oprócz śluzy dla statków, nieco w górę rzeki, znajduje się specjalna śluza dla tratew spławianych Wisłą do Gdańska. Nurt rzeki jest oznaczony znakami brzegowymi; najmniejsza głębokość nurtu wynosi 2,7 m, przy średnim stanie wody (wodowskaz 500). Również taką samą głębokość posiada podejście przez port do śluzy *Przegalina*, jednakże przy samej przystani pasażerskiej, znajdującej się przed śluzą po lewej stronie, głębokość wynosi tylko 1,2 m.

Wodowskazy znajdują się przy śluzie *Gdańska Głowa* oraz przy śluzie *Przegalina.*

W odległości ok. 1,8 Mm od wejścia, prowadzącego do portu w dół rzeki, w tzw. Przekopie Wisły, na zachodnim brzegu rzeki znajduje się wieś Świbno (ok. 700 mk) z małym rybackim portem posiadającym wyciąg. Na wschodnim brzegu rzeki leży wieś Mikoszewo. Obie te wsie łączy prom osobowy i kołowy. Nieco w górę rzeki jest także prom kolei wąskotorowej.

Stąd do ujścia rzeki (km 940) jest ok. 1,5 Mm. Nurt zasadniczo znajduje się u wschodniego brzegu rzeki, zwłaszcza w samym ujściu do Zatoki Gdańskiej.

Opis ujścia rzeki, światła rybackiego *(Świbno)* oraz wraku — p. Ujście rzeki Wisły pod Świbnem (str. 211).

Rzeka Martwa Wisła (Leniwka). Ostatni odcinek tego śródlądowego szlaku żeglownego prowadzi od śluzy *Przegalina* Martwą Wisłą do Gdańska, tj. do ujścia rzeki Motławy. Przepisy śluzowania oraz godziny urzędowania są takie same, jak na śluzie *Gdańska Głowa.*

Nurt rzeki jest oznakowany pławami względnie znakami brzegowymi według systemu obowiązującego na rzekach. Najmniejsze głębokości wynoszą 2,7 m (wodowskaz 500). Wiatry z W i NW powodują spiętrzenie wody na rzece i odwrotnie, woda opada przy wiatrach z E i SE.

Wodowskaz znajduje się w *Płoni Wielkiej,* przed bramą przeciwpowodziową.

Na km 14, koło wsi Górki Wschodnie Martwą Wisła przez tzw. Przełom (z 1840 r.) jako Wisła Śmiała łączy się z Zatoką Gdańską.

Opis wejścia z morza, wejściowej pławy świetlnej — p. Ujście rzeki Martwej Wisły (Leniwki) pod Górkami Wschodnimi (str. 212). Brama przeciwpowodziowa w Płoni Wielkiej (km 14,3) posiada szerokość przepustu 12,1 m; na progu głębokość — 2,7 m.

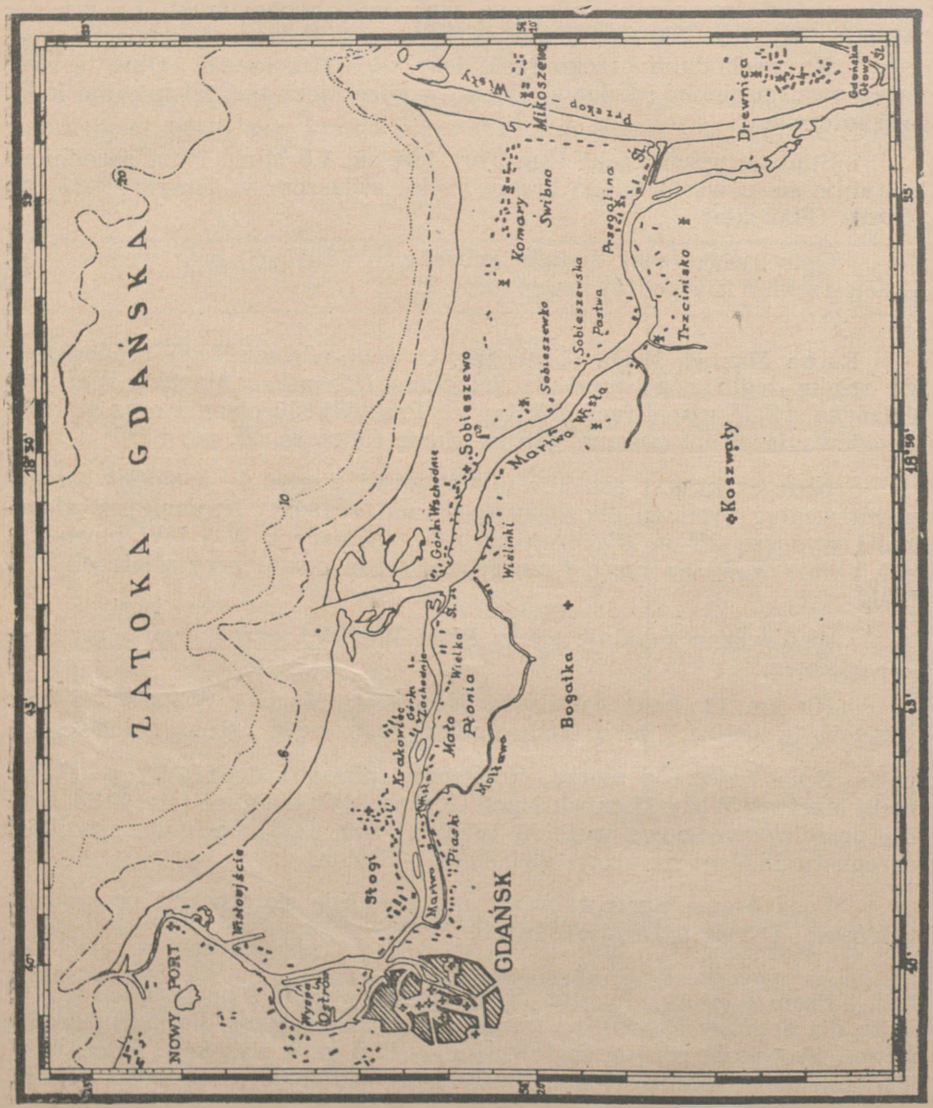
Poza bramą przeciwpowodziową znajduje się stocznia remontowa Gdańskiej Dyrekcji Dróg Wodnych.

Prom i mosty. Na km 11,3 jest ręczny prom o nośności 20 t. Nad śluzą dla statków *Przegalina* znajduje się most żelazny dla ruchu drogowego. Szerokość przęsła żeglownego — 12,5 m, a wysokość dolnej konstrukcji, ponad normalny stan wody, przy zamkniętym moście — 5,6 m.

Nad bramą przeciwpowodziową w Płoni Wielkiej — zsuwany most żelazny dla pieszych posiada szerokość przęsła żeglownego — 12,1 m, a wysokość dolnej konstrukcji, ponad najwyższy stan wody, wynosi przy zamkniętym moście — 4,8 m.

Odprowadzany, kolejowy most żelazny koło Stogów, posiada szerokość przęsła żeglownego — 14 m a wysokość dolnej konstrukcji ponad normalny stan wody, przy zamkniętym moście — 5,6 m.

Most ten jest uszkodzony i na razie nie jest rozsuwany. W granicach miasta Gdańska, koło Starego Dworu, jest zwodzony, żelazny most drogowy z trzema przepustami. Przęsło środkowe jest zwodzone, ale



obecnie nie jest podnoszone; wysokość dolnej konstrukcji przęsła środkowego, ponad średni stan wody, wynosi przy zamkniętym moście — 6 m.

Przystanie. Poniżej podany jest wykaz przystani na rzece Martwej Wiśle (Leniwce) z zaznaczeniem, gdzie zatrzymują się statki Państwowej Żeglugi na Wiśle.

Km	Miejscowość Brzeg	Rodzaj przystani	Uwagi
3.0	Przegalina — prawy	Pasażerska	P. Ż. n. W.
6.0	Sobieszewska Pastwa — prawy	Pasażerska	
5.9	Trzcinisko — lewy	Pasażerska	
6,5	Wiślinka — prawy	Towarowa	
8.5	Sobieszewko — prawy	Pasażerska	P. Ż. n. W.
11.7	Sobieszewo — prawy		
13.2	Górki Wschodnie — prawy		
13.9	Górki Wschodnie — prawy	Pasażerska	
14,0	Górki Wschodnie — lewy	Stoczni	
14.0	Górki Zachodnie — prawy	Stoczni	
14.3	Płonia Wielka — prawy	Pasażerska	
15.2	Górki Zachodnie — prawy		
15.5	Górki Zachodnie — prawy	Pasażerska	
15.8	Górki Zachodnie — prawy	Pasażerska	
17.2	Krakowiec — prawy	Pasażerska	
19.3	Stogi — prawy	Pasażerska	
20.0	Gdańsk — prawy	G. U. M.	
—	Gdańsk — Motława — lewy	Pasażerska	P. Ż. n. W.

Przystań Państwowej Żeglugi na Wiśle w Gdańsku znajduje się na lewym brzegu rzeki Motławy, ok. 200 m w górę rzeki licząc od ujścia rzeki Raduni.

IV. ZATOKA GDAŃSKA

OGÓLNE DANE O ZATOCE GDAŃSKIEJ

Zatoka Gdańska znajduje się na południe od linii łączącej Rozewie z Brjusterort (ok. 57 Mm na E od Rozewia). Półwysep Hel bierze początek od punktu leżącego ok. 4 Mm w kierunku SE od Rozewia i następnie rozciąga się na długości ok. 18 Mm, na SE w głąb Zatoki Gdańskiej. Od podstawy półwyspu Hel aż do Oksywia, brzeg jest goły i dość stromy. Od Gdyni do Gdańska ciągną się wyniosłości częściowo zalesione. Bliżej morza, między Gdańskiem a Bałtijskiem (Piława) wybrzeże posiada charakter wydmowy, które, zwłaszcza w zachodniej części, jest pokryte lasem sosnowym. Wschodnią część tego wybrzeża stanowi Mierzeja Wiślana, mająca do Bałtijska długość ok. 30 Mm, a szerokość nie przekraczającą 1 Mm. Poza Mierzeją widać już z dużej odległości wysoki ląd, stanowiący południowy brzeg Zalewu Wiślanego. Od Bałtijska do Brjusterort, brzeg stopniowo podnosi się i wreszcie na Półwyspie Sambijskim tworzy strome urwiska.

Północno-zachodnia część Zatoki Gdańskiej, tj. na NW od linii łączącej cypel Helu z Cyplem Redłowskim, nazywa się Zatoką Pucką.

Poza 10 m linią głębokości dno Zatoki nie posiada kamieni; większe lub mniejsze mielizny znajdują się: w Zatoce Puckiej, przed ujściami rzeki Wisły koło Górek Wschodnich i koło Świbna oraz w pobliżu Brjusterort. Również między Brjusterort a Bałtijskiem znajdują się liczne kamienie przed 10 m linią głębokości.

Północna część Zatoki Gdańskiej posiada głębokość ok. 110 m. Głębokości w zasadzie zmniejszają się równomiernie ku brzegowi, tak, że linie jednakowych głębokości przebiegają równolegle do linii brzegowej; 40 m linia głębokości znajduje się w odległości 2¼—5 Mm od brzegu, 20 m linia głębokości 1¼—2½ Mm, zaś 10 m linia głębokości ok. ½ Mm od brzegu. Poza Półwyspem Helskim i Zatoką Pucką są odchylenia przed Nowym Portem i przed Bałtijskiem, gdzie piasek i muł wypływający z Wisły i Zalewu Wiślanego spowodowały, że w obu miejscach 20 m linia głębokości znajduje się w odległości 6—3½ Mm, a 40 m linia głębokości — do 9 Mm od brzegu.

Od latarni morskiej Hel, ok. 4 Mm od tego miejsca na N i NW, dno morskie stromo opada, tak, że 10 m linie głębokości znajdują się od siebie w odległości tylko ok. 3 kabli. Podobne warunki są na S od latarni morskiej na zachodniej stronie cypla Helu.

Granica Państwa Polskiego przechodzi w poprzek Mierzei Wiślanej, w odl. ok. 1,3 Mm na NE od wsi Nowa Karczma.

GRANICA OBSZARU ZAGROŻONEGO OD MIN

W 1945 r. nie tylko cała Zatoka Gdańska była obszarem zagrożonym od min, ale również i obszary wodne do niej przylegające. Na skutek prac trałowych obszary te zostały częściowo otwarte dla żeglugi nawodnej. Obecnie, obszarem nadal zagrożonym od min są wody znajdujące się między wybrzeżem a liniami łączącymi następujące punkty:

A. Linia brzegu w Dłg. 20° 00' 00" E.

	Szer.	Dłg.
B.	55° 09' 30" N.,	20° 00' 00" E.
C.	55° 09' 30" N.,	19° 39' 00" E.
D.	54° 58' 00" N.,	19° 39 00" E.
E.	54° 38' 30" N.,	19° 39' 36" E.
F.	54° 37' 36" N.,	19° 29' 36" E.
G.	54° 30' 48" N.,	19° 36' 12" E.
H.	54° 25' 48" N.,	19° 13' 42" E.

	Szer.	Dłg.
I.	54° 34' 55" N.,	18° 44' 23" E.
J.	54° 35' 35" N.,	18° 49' 54" E.
K.	54° 37' 52" N.,	18° 50' 54" E.
L.	54° 58' 54" N.,	18° 28' 18" E.
M.	55° 05' 00" N.,	18° 09' 30" E.
N.	55° 05' 00" N.,	18° 00' 00" E.
O.	54° 55' 00" N.,	18° 00' 00" E.
P.	54° 55' 00" N.,	17° 48' 00" E.

R. Linia brzegu w Dłg. 17° 48' 00" E.

Środkowa część Zatoki Gdańskiej, ograniczonej powyższymi liniami od E, S i W, a od N — równoleżnikiem 55° 05' 00" N., jest otwarta dla żeglugi nawodnej; rybołówstwo, trałowanie i zanurzanie się okrętów podwodnych jest wzbronione.

Również część Zatoki Puckiej, leżącą na N od linii łączącej latarnię Hel (Szer. 54° 36' 06" N., Dłg. 18° 48' 56" E.) z czerwonym światłem wejściowym portu Gdynia (Szer. 54° 32' 24" N., Dłg. 18° 33' 53" E.), należy uważać za otwartą wyłącznie dla żeglugi małych, odmagnetyzowanych statków.

OZNAKOWANIE RYBACKIE

Na wodach Zatoki Gdańskiej wystawione są dla celów rybołówstwa biało-zielone pławy z białymi tykami, oraz z zielonymi chorągiewkami z wymalowaną białą rybą w środku, jako znakami szczytowymi. Pławy te nie mają znaczenia nawigacyjnego.

TOR WODNY HEL — GDYNIA — GDAŃSK

INSTRUKCJA NAWIGACYJNA

Statki odmagnetyzowane, udające się z zachodniej i północnej części Bałtyku do Zatoki Gdańskiej i odwrotnie, muszą omijać zagrożony minami obszar morski (granice obszaru p. wyżej), i iść dowolnym kursem do pławy świetlno-buczącej *Hel S* (Szer. 54° 35' 12" N., Dłg. 18° 48' 36" E.), pomalowanej w pionowe pasy białe i czerwone, z wieżyczką i z dwoma trójkątami wierzchołkami w dół jako znakiem szczytowym; p. Sp. L.

Od tej pławy zaczyna się właściwy tor wodny Hel — Gdynia — Gdańsk.

Po minięciu pławy *Hel S* należy iść kursem 257° do pławy świetlnej *HL*, walcowej, z ażurową wieżyczką, pomalowanej w pionowe pasy biało-czerwone, z krzyżem jako znakiem szczytowym; p. Sp. L.

Po osiągnięciu pławy *HL* zmienić kurs na 241,5° czyli wejść w nabieżnik „HEL" (61,5°) widziany od rufy i iść w kierunku na pławę świe-

tlno-buczącą *GD*, pomalowaną na biało i czerwono oraz z krzyżem jako znakiem szczytowym; p. Sp. L.

Na tym kursie (241,5°) przejść około 5,4 Mm, mijając kolejno po prawej burcie trzy nieświecące pławy, oznaczone literami *a, b, c* oraz świetlno-dzwonową pławę wrakową, zieloną, z ażurową wieżyczką i z dwoma trójkątami wierzchołkami w dół jako znakiem szczytowym; p. Sp. L.

Po osiągnięciu pławy *GD*, statki zdążające w nocy do portu Gdynia, przechodzą według nabieżnika nocnego „GDYNIA" (241,5°) na redę, gdzie oczekują na przybycie pilota; p. Sp. L.

Statki zdążające do Gdańska, mijają pławę *GD* i przechodzą na kurs 162° w kierunku pławy świetlno-buczącej *NP*, pomalowanej w białe i czerwone pionowe pasy i z krzyżem jako znakiem szczytowym, która znajduje się w pobliżu skrzyżowania nabieżnika „BRZEŹNO" (196°) z nabieżnikiem nocnym „GDAŃSK" (162°); p. Sp. L.

Idąc tym kursem (162°), należy przejść ok. 6 Mm, mijając kolejno po prawej burcie pięć nieświecących pław, oznaczonych literami *d, e, f, g, h*. Po osiągnięciu pozycji pławy NP, statki oczekują na przybycie pilota, na E i W od tej pławy.

W pobliżu pławy *NP*, gdy zamknie się nabieżnik „BRZEŹNO" (196°), zmienić kurs na 196° i wchodząc w ten nabieżnik — iść w kierunku pławy świetlno-dzwonowej *A*, pomalowanej w białe i czarne pionowe pasy oraz ze znakiem szczytowym w kształcie trójkąta z wierzchołkiem do góry, zakotwiczonej w odl. ok. 130 m na W od przecięcia się nabieżników: „BRZEŹNO" (196°) i „WESTERPLATTE" (147,5°); p. Sp. L.

W pobliżu pławy świetlnej *A*, zmienić kurs na 147,5° (nabieżnik „WESTERPLATTE") i iść w kierunku na wejście do Nowego Portu (Gdańska).

Część toru wodnego między pławą *A* a falochronami, jest oznakowana z obu stron małymi drążkowymi pławami, *1, 3* i *5* po prawej (zachodniej) krawędzi toru oraz *2, 4, 6* i *8* — po lewej (wschodniej) krawędzi toru.

Uwaga: Bez nagłej konieczności nie należy wchodzić na wyżej opisany tor wodny w nocy lub też przy złej widoczności.

Znakami lądowymi są przede wszystkim wieże latarń morskich: Nowy Port, Hel, Góra Szwedów i Rozewie. Następnie są liczne kościoły: w Nowym Porcie, Gdańsku, Wrzeszczu, Sopocie, Oksywiu, Pucku, Swarzewie, Wielkiej Wsi i Jastarni.

Wskazówki dla żeglujących przez Zatokę Gdańską. Statki płynące wzdłuż Mierzei Wiślanej, przy większym zagłębieniu powinny trzymać się od lądu przynajmniej na 1 Mm. U ujścia Wisły — pod Świbnem i Górkami Wschodnimi, znajdują się mielizny, posiadające stale zmienne głębokości. Również zachodnia część *Ryfu Wiślanego* może być niebezpieczna dla większych statków przy wysokiej fali.

Przeszkoda nawigacyjna znajduje się w odl. ok. 2 kabli na SW od nieświecącej pławy *e*, która jest jedną z pław torowych, między pławami *GD* a *NP*.

Warunki lodowe. W Zatoce Gdańskiej lód tworzy się w grudniu lub styczniu. Lód stały rzadko sięga daleko w morze, jednak masy połamanej lub ściśniętej kry, mogą być czasami utrudnieniem w żegludze. Trudności żeglugowe z powodu zalodzenia portów Zatoki Gdańskiej mogą być tylko podczas bardzo srogich zim.

Stan wody może wahać się w zależności od kierunku długotrwałych wiatrów. Silne wiatry, wiejące od lądu, powodują opadanie stanu wody. Wahania poziomu wody nie przekraczają zazwyczaj 1 m.

Połowy ryb w Zatoce Gdańskiej odbywają się od wiosny do końca jesieni; sieci i wędki (takle) są wykładane na znacznej odległości od brzegów. Połowy łososia za pomocą pławnic odbywają się od 15 stycznia do 15 maja, na obszarze między południową granicą kotwicowiska pod Gdynią i Orłowem, w odległości ok. 2 Mm od brzegu, a także na obszarze znajdującym się na N od linii łączącej Hel z Oksywiem.

Statki winny unikać powyższych obszarów.

WYBRZEŻE OD NOWEJ KARCZMY DO NOWEGO PORTU.

Od Nowej Karczmy do Świbna.

Nowa Karczma, wieś na Mierzei Wiślanej w odległości 6 Mm na NE od Łysicy.

Światło ostrzegawcze na brzegu na drewnianym maszcie w odl. ok. 3 kabli i w krk. 230° od wieży wejściowego kościoła, znajduje się na brzegu; p. Sp. L.

Łysica, wieś i kąpielisko morskie na Mierzei Wiślanej, ok. 300 mk.; p. Porty i przystanie Zalewu Elbląskiego (str. 194).

Łysica — latarnia morska znajduje się w lesie, na ażurowej wieżyczce, umieszczonej na dachu domu wypoczynkowego; p. Sp. L.

Stegna, wieś ok. 3 Mm na E od Jantaru, leży w odl. 9 kabli od brzegu morskiego; posiada połączenie kolejowe (wąskotorówka) i kołowe z Gdańskiem, Nowym Dworem Gdańskim i Sztutowem.

Światło rybackie *Stegna,* na dachu budki strażniczej, umieszczone na żelaznym maszcie kratowym, znajduje się w odl. ok. 1,3 Mm od wieży kościoła w Stegnie.

Jantar, wieś ok. 3 Mm na E od ujścia rzeki Wisły pod Świbnem, leży na południowej stronie wydm nadbrzeżnych pokrytych lasem; przystanek kolei wąskotorowej.

Ujście rzeki Wisły pod Świbnem, stanowi przekop poprzez wydmy koło wsi Świbno, o długości prawie 3 Mm. Szerokość rzeki w ujściu wynosi 450 m. Wylot ujścia jest ujęty przez dwa kamienne molo wybiegające w morze w krk. NNE: zachodnie o długości 1 800 m i wschodnie o długości 1 400 m. Rzeka, przynosząc masy piasku, osadza je tutaj, co powoduje powstawanie częściowo osychających mielizn.

Płynąc w górę rzeki Wisły, jest połączenie z Gdańskiem i Elblągiem przez śródlądowe drogi wodne; p. Śródlądowy szlak żeglowny między Zalewem Wiślanym i Elblągiem a Gdańskiem (str. 201).

Światło rybackie, *Świbno,* na drewnianym rusztowaniu, znajduje się na wydmie w pobliżu zachodniego molo; p. Sp. L.

Sygnały sztormowe są wywieszane na białym, drewnianym maszcie z reją; p. Sp. L.

Świbno i Mikoszewo, wsie na zachodnim i wschodnim brzegu przekopu; szczegóły — p. Rzeka Wisła (str. 204). W Świbnie są dwie wędzarnie.

Podejście. Z powodu ustawicznych zmian głębokości, nie można podać wskazówek dotyczących podejścia z morza.

Wrak. Przed ujściem Wisły, po stronie wschodniej, leży widoczny wrak s/s „Baltara"; wrak nie posiada oznakowania.

Ujście rzeki Martwej Wisły (Leniwki), pod Górkami Wschodnimi, nazywającej się tutaj Wisłą Śmiałą albo Przełomem (z 1840 r.), znajduje się 6 Mm na W od przekopu rzeki pod Świbnem. Wejście od strony wschodniej jest osłonięte przez molo, zaś od strony zachodniej tamą. Piaszczysta mielizna w kształcie języka rozciąga się ok. 1½ Mm na N od głowicy molo. Płycizna ta podlega stałym zmianom; na płytkich miejscach jest przybój. Kierunek i głębokość wejścia, znajdującego się po wschodniej stronie mielizny, często zmieniają się w czasie sztormów wiejących od morza.

Ostrzegawcza pława świetlno-dzwonowa, *GW,* pomalowana na biało i czerwono z ażurową wieżyczką, oraz dwoma trójkątami, podstawami do siebie, jako znakiem szczytowym, wyznacza NE krawędź mielizny przed wejściem do Martwej Wisły; p. Sp. L.

Płynąc rzeką, należy trzymać się blisko wschodniego brzegu, ze względu na mało widoczny wrak, który znajduje się prawie pośrodku rzeki, mniej więcej na trzeciej części odległości między głowicą molo a bramą przeciwpowodziową w Płoni Wielkiej.

Światło rybackie *Górki Wschodnie* nie czynne; w marcu 1949 r. jeden ze sztormów zniszczył głowicę molo wraz z latarenką; p. Sp. L.

Wejściowa pława świetlna *GW* znajduje się ok. 45 m na N od zniszczonej głowicy molo (p. światło rybackie *Górki Wschodnie*). Pława jest pomalowana w pionowe pasy czarne i białe, posiada krzyż jako znak szczytowy; p. Sp. L.

Górki Wschodnie, wieś rybacka na wschodnim brzegu Martwej Wisły. We wsi jest kilka wędzarń.

Sobieszewo, wieś rybacka na północnym brzegu Martwej Wisły, powyżej wsi Górki Wschodnie; przystań pasażerska P. Ż. n. W. (p. Rzeka Martwa Wisła — str. 205).

NOWY PORT — GDAŃSK.

Nowy Port jest zewnętrznym portem Gdańska i leży w rejonie starego ujścia rzeki Wisły (nad tzw. Kanałem Portowym), zwanej obecnie Martwą Wisłą. Nowy Port posiada połączenie kolejowe z Gdańskiem

oraz tramwajowe z Gdańskiem, Wrzeszczem i Brzeźnem. Regularna komunikacja parowcami z Gdańskiem.

Prąd na redzie i przed wejściem do portu płynie na E przy zachodnich wiatrach, zaś przy wschodnich wiatrach — płynie na W; jego szybkość zależy od siły wiatru, przy wiatrach zachodnich osiąga nieraz 2 węzły. Podczas bezwietrznej pogody prąd z Wisły, wpadającej do morza pod Świbnem, płynie wzdłuż *Ryfu Wiślanego* do Cypla Oksywskiego i następnie wzdłuż *Ryfu Mew* w Zatoce Puckiej. W zatoczce pod Brzeźnem zazwyczaj prądu nie ma. Największa szybkość prądu wpływającego lub wypływającego z Kanału Portowego rzadko wynosi więcej niż 1 węzeł.

Warunki lodowe. Wiatry zachodnie i południowe zazwyczaj powodują, że reda i wejście do portu są wolne od lodu. Jedynie podczas silnego mrozu, przy równocześnie długo wiejących wiatrach z NNW przez N i E do SE, lód może zablokować wejście do portu oraz redę; jednakże lód ten rzadko jest przeszkodą dla silnych parowców.

Komunikaty o lodach — p. Służba lodowa (str. 55).

Służba pilotowa jest obowiązkowa dla statków o pojemności ponad 300 m^3 netto i zanurzeniu większym aniżeli 2,9 m; p. Przepisy portowo-porządkowe (str. 109).

Opłaty pilotowe — p. Taryfa opłat portowych (str. 146).

Nowy Port — latarnia morska, czerwona, ośmiokątna wieża z cegły, na białej kamiennej podstawie, z szarą latarnią i galerią; p. Sp. L.

Nocny nabieżnik „GDAŃSK" wyznacza krk. 162° i prowadzi torem wodnym od pławy *GD* do pławy *NP;* p. Sp. L.

Nabieżnik „WESTERPLATTE" wyznacza krk. 147,5° i prowadzi od pławy *A* do wejścia od portu; światła są umieszczone na szarych, żelaznych stawach; p. Sp. L.

Światła wejściowe — na głowicy wschodniego molo, na ośmiokątnej żelaznej wieży, pomalowanej w czerwone i białe poziome pasy oraz na głowicy zachodniego molo, na czworokątnej, żelaznej kratownicy, pomalowanej na biało; p. Sp. L.

Sygnał mgłowy. Na głowicy wschodniego falochronu znajduje się nautofon. Charakterystyka sygnału: jeden dźwięk 8 sek., okres 19 sek., p. Sp. L.

Sygnały sztormowe są wywieszane w pobliżu wieży latarni morskiej, na białym drewnianym maszcie z reją; p. Sp. L.

Służba holownicza. Przymus korzystania z holowników obowiązuje statki poruszające się po Martwej Wiśle, od „Pietrka" przy Stoczni Gdańskiej (Nr 1) do mostu kolejowego, jeśli posiadają zanurzenie większe niż 5,45 m lub pojemność większą aniżeli 1500 BRT.

Ten sam przymus dotyczy również statków, o zanurzeniu większym aniżeli 3,45 m lub o pojemności większej niż 750 BRT, jeżeli poruszają się w części portu obejmującej wody Motławy; p. Przepisy portowo-porządkowe (str. 109).

Służba Zdrowia. W porcie znajduje się Portowy Urząd Zdrowia oraz Ambulatorium Portowe.

Stacja kwarantannowa znajduje się na cyplu, u podstawy zachodniego molo.

Odszczurzanie (fumigację) statków dokonuje Portowy Zakład Sanitarny.

Przybrzeżna komunikacja parowcami. Ż. P. w Gdańsku w sezonie letnim utrzymuje regularną komunikację parowcami między Gdańskiem (Motława) Nowym Portem, Sopotem, Gdynią, Helem i Jastarnią. Przystanie znajdują się: w Gdańsku — na lewym brzegu Motławy oraz w Nowym Porcie — na zachodnim brzegu Kanału Portowego, niedaleko Kapitanatu Portu.

Reda. W związku z istnieniem zagrożenia od min, statki winne kotwiczyć na E i W od pławy *NP* i oczekiwać na przybycie pilota.

Wrak. Na *Ryfie Wiślanym,* na głębokości 6 m, w odległości 6 kabli w krk. 106° od lewego (czerwonego) światła wejściowego, leży wrak okrętu podwodnego. Na E od wraku znajduje się nieświecąca pława wrakowa, z dwoma trójkątami podstawami do siebie jako znakiem szczytowym; p. Sp. L.

Podejście. Statki odmagnetyzowane, zdążające z Bałtyku do Gdańska, muszą korzystać z oznakowanego toru wodnego Hel — Gdynia — Gdańsk, jednak bez nagłej konieczności nie zaleca się korzystania z niego w nocy lub też przy złej widoczności; p. Tor wodny Hel — Gdynia — Gdańsk. Instrukcja nawigacyjna (str. 209).

Wejście do portu stanowi koryto 150 m szerokie i o najmniejszej głębokości 9 m. Małe drążkowe pławy wyznaczają obie krawędzie tego koryta. Szerokość wejścia między wschodnim a zachodnim molo wynosi ok. 80 m. Tam gdzie Kanał Portowy łączy się z Basenami Wolnocłowym i Westerplatte jest miejsce do obracania statków (200 × 250 m).

Nowy Port stanowi część portu Gdańskiego i składa się z redy, Kanału Portowego, Basenu Wolnocłowego oraz Basenu Westerplatte.

Kanał Portowy jest ok. 1 600 m długi, 100 m szeroki i 10,5 m głęboki pośrodku. Północna strona posiada kamienną opaskę, a południowa strona bulwar.

Miejsca postoju statków przy południowej stronie posiadają głębokość 4 do 4,5 m, zaś przy północnej stronie — 4 m. Nabrzeże północne jest przeznaczone na miejsce tymczasowego postoju statków; nie ma tu urządzeń przeładunkowych. Nabrzeże południowe posiada magazyny (Nr 1 i Nr 2).

W pobliżu Kanału Portowego znajduje się kolejowy dworzec towarowy i pasażerski.

Przystań pilotowa przy Kapitanacie Portu, jest to basen ok. 100 m długi, 30 m szeroki i do 2,5 m głęboki. Przystań ta często jest odwiedzana przez łodzie rybackie w zimie i w czasie złej pogody.

Basen Wolnocłowy jest 700 m długi i 100 m szeroki; głębość na środku wynosi 8,5 m a u brzegów 4 do 4,5 m. Cały obszar strefy

wolnocłowej wynosi 16 ha; znajdują się tam trzy magazyny i budynek administracyjny. Nabrzeże południowe jest eksploatowane, nabrzeże północne jest w odbudowie.

Basen Westerplatte znajduje się naprzeciw Basenu Wolnocłowego; jest on 370 m długi, posiada głębokość w środku 9,5 m a u nabrzeży 5 do 6 m. Nabrzeże północne obecnie jest uszkodzone, a nabrzeże południowe — zniszczone.

Zakręt Pięciu Gwizdków łączy Kanał Portowy z Martwą Wisłą, stanowi ostry łuk, otaczający północno-wschodnią część Nowego Portu.

W południowej części nabrzeża Zakrętu Pięciu Gwizdków, znajdują się urządzenia do maszynowego przeładunku. Nad wschodnim brzegiem wznoszą się ruiny starej fortecy Wisłoujście, której fosy są wykorzystane na pomieszczenia taboru klubów żeglarskich. Na N od fortecy, znajduje się w pobliżu drewniany magazyn i drewniany pomost (125 m) eksploatowane przez Centralę Mięsną dla wyładunku bydła.

Maszt sygnalizacyjny dla regulowania ruchu statków znajduje się na południe od potrójnego światła ostrzegawczego; p. Sp. L. i Wiad. Żegl. Nr. 108 z 1949 r.

Wraki. Prawie wszystkie wraki zostały usunięte z obszarów wód, należących do Nowego Portu i Gdańska. Wraki nie podniesione a zagrażające żegludze, są oznakowane pławami; szczegóły o wrakach i pławach wrakowych — p. Sp. L.

Światła portowe w Nowym Porcie i Gdańsku — p. Sp. L.

Od Nowego Portu do Gdańska. Zachodnie ramię Wisły, jako Martwa Wisła, tworzy drogę wodną dla statków, zdążających Kanałem Portowym i rzeką do Gdańska. Ok. 1 Mm w górę rzeki, tor wodny rozdziela się i tworzy wyspę Ostrów. Zachodnie, łukowate ramię jest właściwym korytem rzeki, wschodnie, dość proste ramię nazywa się Kanałem Kaszubskim; oba ramiona łączą się przed ujściem rzeki Motławy, która przepływa przez miasto Gdańsk. Stąd, jeszcze na ok. 1 Mm w krk. S), tj. do mostu kolejowego koło Stogów, posiada Martwa Wisła dostateczną głębokość dla statków morskich. Od mostu kolejowego do śluzy *Przegalina* Martwa Wisła stanowi drogę wodną tylko dla statków o zanurzeniu do ok. 2 m.

Głębokości. Między Kanałem Portowym a ujściem Motławy, głębokości Martwej Wisły wynoszą 9 do 9,5 m. Kanał Kaszubski posiada głębokość ok. 9 m. Motława od gazowni do Zielonego Mostu jest głęboka 5—5,5 m a dalej w górę rzeki — 4—4,5 m.

Miejsce postoju statków znajduje się przed wsią rybacką i przed starą fortecą Wisłoujście, przy wschodnim brzegu, wewnątrz linii łączących dalby — na głębokości 8 do 8,5 m.

Dworzec Wiślany posiada nabrzeże o długości 1 100 m; na przestrzeni 400 m nabrzeża głębokość wynosi 8,5 m, zaś na pozostałych odcinkach ok. 6 m.

Na Dworcu Wiślanym znajdują się magazyny: drewniany „Vistula“ (magazyn pocztowy) i dwa nowoczesne magazyny (Nr 1 i Nr 2). Obok budynku poczty jest zainstalowany rurociąg.

Basen Górniczy. Długość basenu wynosi ok. 550 m, szerokość przy wejściu 150 m i głębokość 9 m.

Nabrzeże Drzewne znajduje się na S od Basenu Górniczego i jest przystosowane do przeładunku i składania drzewa. Nabrzeże posiada kilkanaście pomostów drewnianych.

Kanał Kaszubski ma ok. 2 000 m długości, 100 do 185 m szerokości i 9 m głębokości. Do wschodniego nabrzeża przylegają tereny Zjednoczenia Nawozów Sztucznych w Gliwicach; własne nabrzeże i urządzenia przeładunkowe.

Dalej ciągnie się 340 m nabrzeża o głębokości 9 m; znajdują się tutaj dwa stare magazyny (Nr 21 i Nr 22). Następnie stoi magazyn Nr 23 oraz sześć magazynów firmy Paged.

Nabrzeże przeznaczone do załadunku węgla (dawniej Alldag), posiada czynne trzy dźwigi.

Wyspa Ostrów. Południowa część wyspy znajduje się w zarządzie Stoczni Gdańskiej. Część północna ma dwa baseny (Ostrowice) — I i II. Pirs między Kanałem Kaszubskim a Basenem I posiada hale murowane. Na południowym nabrzeżu Basenu I znajdują się hale warsztatów portowych, w sąsiedztwie są magazyny Biura Portowego G.U.M Na zachodniej stronie wyspy znajdują się dwa baseny, Centrala Produktów Naftowych i kilka magazynów. Wyspa Ostrów ma połączenie — od wschodu promem kolejowym, od zachodu — odprowadzanym mostem pontonowym oraz promem dla ruchu kołowego.

Martwa Wisła. Na S od magazynu „Vistula“ znajduje się przystań Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych.

Miejsca do obracania statków znajdują się na N i S od wyspy Ostrów, północne o średnicy 300 m i głębokości 9,5 m, zaś południowe — przed ujściem Motławy — o średnicy 200 m i głębokości 9 m.

Rzeka (Stara) Motława posiada głębokość 4 do 5 m. Magazyny zgrupowane nad rzeką na Wyspie Spichrzów są w części odbudowane (magazyn solny „Deo Gloria“).

Przystań Państwowej Żeglugi na Wiśle znajduje się na lewym brzegu Motławy, ok. 200 m w górę rzeki, licząc od ujścia rzeki Raduni.

GDAŃSK.

Gdańsk, miasto portowe o dużym znaczeniu handlowym, leży nad obu brzegami Motławy i 5 Mm na S od wejścia portowego (przy ujściu Martwej Wisły). Posiada łącznie z przedmieściami ok. 177 500 m². Połączenie kolejowe we wszystkich kierunkach. W Gdańsku mieści się Urząd Wojewódzki oraz inne urzędy administracji państwowej i samo-

rządowej, jak również morskie władze administracyjne i rybackie. Znajdują się tutaj liczne kościoły, instytucje użyteczności publicznej, biura maklerskie, przedstawicielstwa linii żeglugowych, Dom Marynarza (ul. Zaspy), Dom Marynarza Szwedzkiego (ul. Władysława IV), itd.

Mosty na Motławie i Nowej Motławie są zniszczone lub prowizorycznie odbudowane, tak, że nie można ich podnosić.

Dane dotyczące mostu drogowego na Martwej Wiśle koło Starego Dworu oraz mostu kolejowego koło Stogów — p. Rzeka Martwa Wisła (str. 205).

Przepisy portowo-porządkowe — p. str. 92.

Przybrzeżna komunikacja parowcami. Żegluga Przybrzeżna w Gdańsku utrzymuje regularną komunikację parowcami między Nowym Portem (Kapitanatem Portu) a Gdańskiem (Zieloną Bramą nad Motławą). Trasa przebiega Kanałem Portowym, Martwą Wisłą, Kanałem Kaszubskim i Motławą.

WYBRZEŻE OD NOWEGO PORTU DO GDYNI.

Między Nowym Portem a Sopotem brzeg nie posiada kamieni; dno tworzy ścisły, twardy piasek leżący na mule. Głębokości wody stopniowo i równomiernie maleją, w miarę zbliżania się ku brzegowi. Płycizny przybrzeżne daleko rozciągają się w morze po obu stronach wejścia do Nowego Portu.

W pobliżu Kolibek głębokości poniżej 10 m są bardzo nieregularne. Prostopadle do gęstych zarośli, pokrywających część brzegu, rozciąga się ryf na 6 kabli w morze; na swym końcu posiada on duże kamienie, leżące na 4 m głębokości. To niebezpieczne miejsce opada stromo w stronę morza.

Na S od Gdyni ląd wznosi się i tworzy Kamienną Górę, będącą północną krawędzią Kępy Redłowskiej, której wysokość dochodzi do 52 m.

Brzeg u podstawy wspomnianej góry jest zabezpieczony przed działaniem fal betonowym bulwarem, ciągnącym się na przestrzeni ok. 500 m.

Dalej na S, wysokość Kępy Redłowskiej wzrasta i osiąga koło wsi Redłowo wysokość 91 m. Cypel Redłowski jest wysokim wzniesieniem, ze stromymi urwiskami od strony morza, a od strony południowej jest oddzielony wąską doliną od wysokiego lądu koło Kolibek.

Płycizna przybrzeżna przed Cyplem Redłowskim posiada wiele kamieni, z których największy, tzw. „Siwy Kamień", wynurza się przy niskiej wodzie; 10 m linia głębokości biegnie zaledwie ok. 0,5 Mm od linii brzegu.

Świetlna pława z ażurową wieżyczką i z napisem *RD-E*, pomalowana na czerwono i biało oraz z dwoma trójkątami podstawami do siebie jako znakiem szczytowym, znajduje się na wysokości Cypla Redłowskiego i oznacza ten niebezpieczny kamień; p. Sp. L.

Brzeźno, wieś i kąpielisko morskie, ok. 1 Mm na W od wejścia do Nowego Portu. Posiada przystań 100 m długą, przy początku której stoi dom kuracyjny, daleko widoczny z morza.

Nabieżnik „BRZEŹNO" wyznacza krk. 196° i prowadzi torem wodnym od pławy *NP* do pławy *A*, czyli do zamknięcia nabieżnika „WESTEPLATTE"; p. Tor wodny Hel—Gdynia—Gdańsk (str. 209). Światła nabieżnika „BRZEŹNO" są umieszczone na czworokątnych, żelaznych, kratowych stawach; p. Sp. L.

Jelitkowo, wieś i kąpielisko morskie, leży w odległości 1 Mm na SE od Sopotu; posiada przystań 128 m długą.

Sopot, miasto letniskowe i wielkie kąpielisko morskie, posiada ok. 41,850 mk. Połączenie kolejowe i autobusowe z Gdańskiem i Gdynią. Ż. P. w Gdańsku w sezonie letnim utrzymuje regularną komunikację pasażerską między Gdańskiem, Nowym Portem, Sopotem, Gdynią, Helem i Jastarnią. Statki dobijają do pomostu spacerowego od N, prowadzącego do domu kuracyjnego. Pomost ten został częściowo uszkodzony przez sztormy; boczny falochron, odchodzący na SE od pomostu, został całkowicie zniesiony — pozostały tylko pojedyncze pale. Długość pomostu wynosi 450 m, głębokość przy głowicy pomostu 6 m.

Pomost w czasie sezonu (wieczorami) jest oświetlony licznymi światłami, które są widoczne z morza na odległość ok. 12 Mm.

Światło portowe — p. Sp. L.

Podejście. Dla potrzeb Administracji Wybrzeża, w sezonie letnim jest wykładane oznakowanie podejścia do molo, od toru wodnego Gdynia—Gdańsk; p. Tor wodny Hel—Gdynia—Gdańsk (str. 209).

Tor wodny podejścia jest ok. 1,5 kabla szeroki i zaczyna się w odl. ok. 2,5 kabla na S od pławy *g* toru wodnego Gdynia—Gdańsk; oś toru wodnego pokrywa się z przedłużeniem osi molo spacerowego w Sopocie.

Prawą (północną) krawędź toru wodnego wyznaczają czarne pławy stożkowe z napisami *S1, S3, S5,* zaś lewą (południową) — czerwone pławy stożkowe z napisami *S2, S4, S6.*

Orłowo, osiedle rybackie i miejscowość letniskowa, leży tuż na S od Cypla Redłowskiego. Pomost długości 420 m znajduje się naprzeciw domu kuracyjnego. Regularna komunikacja kolejowa i autobusowa z Gdynią i Sopotem.

GDYNIA.

Port gdyński leży na S od Cypla Oksywskiego, przy brzegu szerokiej doliny, oddzielającej Kępę Redłowską od Kępy Oksywskiej i składa się z dwóch części: zewnętrznej i wewnętrznej, połączonych wspólnym awanportem. Zewnętrzne zabezpieczenie portu stanowią falochrony.

Znaki lądowe stanowią: Kościół i maszty antenowe na Oksywiu, spichlerz (silos) na nabrzeżu Indyjskim oraz wieża Kratowa Obserwatorium Morskiego.

Pławy świetlne. Pławą podejściową jest pława *GD*, która jest jednocześnie pławą zwrotną toru wodnego Hel—Gdynia—Gdańsk (p. str. 210).

Jest to pława świetlno-bucząca, pomalowana na biało i czerwono i z krzyżem jako znakiem szczytowym; znajduje się w odległości 1,3 Mm na E od falochronów portowych; p. Sp. L.

U wejścia południowego do portu, w odległości 72 m na S od widocznej części falochronu wschodniego, jest pława świetlno-dzwonowa *GD-S*, pomalowana na biało i czerwono oraz ze znakiem szczytowym w kształcie dwóch trójkątów wierzchołkami w dół; p. Sp. L. Między tą pławą a widoczną częścią falochronu znajduje się niebezpieczne rumowisko po wysadzonym falochronie.

Nocny nabieżnik „GDYNIA" wyznacza krk. 241,5° i prowadzi od pławy *GD* na redę; p. Sp. L.

Sygnał mgłowy stanowi syrena, umieszczona na głowicy falochronu z lewej strony północnego wejścia do awanportu; p. Sp. L.

Służba pilotowa jest obowiązkowa dla statków o pojemności ponad 500 BRT; p. Przepisy portowo-porządkowe (str. 92).

Opłaty pilotowe — p. Taryfa opłat portowych (str. 146).

Sygnały sztormowe są wywieszane na kratowej, żelaznej wieży (wytyk od strony morza), która stoi na dachu Obserwatorium Morskiego.

Druga stacja ostrzegawcza znajduje się na wzgórzu, na WSW od kościoła na Oksywiu; sygnały są podnoszone na białym, żelaznym maszcie z reją.

Stacja sygnałowa. Na dachu magazynu, znajdującego się tuż na E od Dworca Morskiego (Kapitanatu Portu), stoi drewniana kratowa wieża, z pomostem i budką obserwacyjną, a na niej biały maszt z reją.

Do komunikowania się ze statkami na redzie, podnosi się na tym maszcie sygnały flagowe wg Międzynarodowej Księgi Sygnałów; w nocy światłem (migaczem) nadaje się znaki Morse'a.

Sygnał czasu jest podawany z wieży Obserwatorium Morskiego; p. Sp. L.

Pława dewiacyjna, znajdująca się przy wschodnim falochronie (jako znak dolny) i wieżyczka na sztucznej wysepce w pobliżu Cypla Oksywskiego (jako znak górny) wyznaczają krk. rz. N-S.

Jest to nieświecąca pława cygarowa, pomalowana na żółto z czarną literą „D" oraz znakiem szczytowym w kształcie rombu, pomalowanego na biało z pionowym czerwonym pasem w środku.

Służba Zdrowia. W porcie znajduje się Portowy Urząd Zdrowia oraz Ambulatorium Portowe.

Odszczurzanie (fumigację) statków dokonuje Portowy Zakład Sanitarny.

Wolny obszar celny znajduje się w wewnętrznej części portu, obejmuje Basen Nr 5 oraz nabrzeża: Stanów Zjednoczonych, Czechosłowackie, Rumuńskie i Jugosłowiańskie tegoż basenu wraz z terenami, przylegającymi do wymienionych nabrzeży; p. Celnictwo (str. 62).

Przybrzeżna komunikacja parowcami. Ż. P. w Gdańsku w sezonie letnim, utrzymuje regularną komunikację parowcami między Nowym Portem, Sopotem, Gdynią, Helem i Jastarnią. Przystań znajduje się na molo Południowym; p. Basen Nr 1 (str. 221).

Reda. W związku z istnieniem zagrożenia od min, statki chcące kotwiczyć na redzie, muszą od pławy *GD* iść kursem 241,5° (nocny nabieżnik „GDYNIA") do obszaru zamkniętego liniami łączącymi następujące pozycje:

Szer.	Dłg.	Szer.	Dłg.
1. 54° 32' 29" N.,	18° 34' 01" E.	6. 54° 30' 58" N.,	18° 34' 40" E.
2. 54° 32' 29" N.,	18° 34' 05" E.	7. 54° 30' 56" N.,	18° 34' 04" E.
3. 54° 32' 30" N.,	18° 34' 15" E.	8. 54° 31' 00" N.,	18° 33' 54" E.
4. 54° 32' 29" N.,	18° 34' 25" E.	9. 54° 31' 36" N.,	18° 33' 55" E.
5. 54° 32' 28" N.,	18° 34' 52" E.		

Obszar powyższy jest naniesiony na mapę morską Nr 102 — Bałtyk, Wybrzeże Polskie — Zatoka Gdańska (część zachodnia z Zatoką Pucką).

Ze względu na podwodny kabel, zabronione jest zakotwiczanie na N od linii łączącej północne wejście do portu z pławą *HL;* p. Zatoka Pucka. Podwodne kable (str. 225).

Prąd przed portem zazwyczaj płynie na N, jedynie przy wiatrach z N i NE — odwraca się na S. Szybkość prądu zależy od siły wiatru, i osiąga nieraz 2 węzły.

Warunki lodowe. Reda i port, przy wiatrach zachodnich są zazwyczaj wolne od lodu, jedynie w czasie silnych i długotrwałych mrozów mogą być przez lód zablokowane; jednakże lód ten rzadko jest przeszkodą dla silnych parowców. Lód tworzy się na początku stycznia a znika w marcu.

Podejście. Statki odmagnetyzowane, zdążające z Bałtyku lub z Gdańska do Gdyni, muszą korzystać z oznakowanego toru wodnego Hel—Gdynia—Gdańsk; p. Tor wodny Hel—Gdynia—Gdańsk. Instrukcja nawigacyjna (str. 209).

Czasowe ograniczenie żeglugi. W związku z wykonywanymi pracami przy falochronach, jest wzbronione:

a) podchodzenie do falochronów od strony morza na odległość mniejszą niż 100 m,

b) podchodzenie do falochronu Szwedzkiego od strony awanportu na odległość mniejszą niż 100 m,
c) przechodzenie wyrwą pomiędzy nabrzeżem Szwedzkim a falochronem.

Wejście do portu. Dawne główne wejście z morza do Awanportu jest zablokowane wrakiem okrętu wojennego „Gneisenau". Otwarte jest wejście północne. Wejście to jest w trakcie poszerzania i w związku z tym, przed wejściem do Gdyni, należy przestudiować ostatnie Wiadomości Żeglarskie i Spis Latarń.

Drugie wejście do portu jest u południowego końca wschodniego falochronu, tam, gdzie znajduje się pława świetlno-dzwonowa *GD-S*. Od niej na N, wzdłuż falochronu prowadzi kanał 100 m szeroki do Basenów Nr 1 i Nr 2. W toku są prace nad przekopaniem i przedłużeniem kanału do Basenu Nr 3.

Port składa się z Basenu Żeglarskiego, Awanportu, Basenów od Nr 1 do Nr 10 oraz Kanału Portowego.

Basen Żeglarski znajduje się w najbardziej południowej części portu; głębokość wody wynosi 4 m, basen oczyszczono z wraków. Falochrony zniszczone posiadają wyrwy, tak, że nie chronią przed falą przy sztormach od E do S. Basen jest siedzibą miejscowych klubów żeglarskich. Wejście do basenu od S wyznacza czerwony, uszkodzony, żelazny słupek na głowicy falochronu — obecnie nie istniejącego lewego światła wejściowego.

Na molo Południowym, między Basenem Żeglarskim a Basenem Nr 1 znajduje się monumentalny gmach Domu Żeglarza, użytkowany obecnie przez Państwowe Centrum Wychowania Morskiego (PCWM). Dalej na E, w dwupiętrowym budynku mieści się Morskie Laboratorium Rybackie (Morskiego Instytutu Rybackiego).

Basen Nr. 1 posiada wejście 200 m szerokie i głębokość 9 m. Nabrzeże zniszczone (z wyjątkiem zachodniej części nabrzeża Wilsonowskiego, które jest odbudowane); nabrzeże Wilsona (północne) jest 640 m długie, Prezydenta (zachodnie) — 250 m, a Pomorskie (południowe) — 620 m. Przy nabrzeżu Wilsona znajdują się liczne pomosty, przy których cumują się kutry rybackie. Obecnie przystąpiono do odbudowy nabrzeża Wilsona oraz części nabrzeża Prezydenta. Nabrzeże Pomorskie jest przeznaczone dla statków żeglugi przybrzeżnej; mniej więcej pośrodku nabrzeża stoi drewniany budynek przystani Ż. P. w Gdańsku; p. Przybrzeżna Komunikacja parowcami (str. 224).

Basen Nr. 2 posiada wejście 85 m szerokie i głębokość 8 do 9 m. Przy nabrzeżu Śląskim (północnym) 570 m długim (do ostrogi) — głębokość wynosi 8 m; nabrzeże to jest całkowicie odbudowane. Nabrzeża zachodnie: Reperacyjne, obsługuje Stocznię Rybacką i posiada wyciąg dla kutrów — głębokość 3,5 m, Rybne — w postaci brukowanej pochylni do wyciągania łodzi rybackich. Między nabrzeżem Reperacyjnym a ostrogą głębokość wynosi 5 do 6 m.

Nabrzeże Angielskie (południowe) jest 500 m długie, głębokość przy nim wynosi 8 m; małe molo, w zachodnim końcu tego nabrzeża, tworzy małą przystań rybacką o głębokości 5 do 6 m. Tu także jest stacja bunkrowa dla kutrów.

Molo rybackie leży między Basenami Nr 1 i Nr 2, znajdują się tutaj przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich i kutrowych („Dalmor" i „Arka"), magazyny, warsztaty, budynki pomocnicze (beczkarnie, sieciarnia). Z ważniejszych obiektów są: Chłodnia śledziowa wraz z zamrażalnią i fabryką lodu, Nowa Chłodnia Gdyńska (Morskie Zakłady Rybne) — w budowie magazyn Centrali Rybnej oraz fabryka mączki rybnej.

Na końcu molo znajdują się uszkodzone zbiorniki ropowe, a w drugiej linii znajduje się miejska oczyszczalnia ścieków.

Basen Nr. 3 na S od Awanportu, służy do przeładunku węgla i rudy żelaznej; posiada głębokość przeciętnie 11 m w części środkowej basenu. Nabrzeże Holenderskie (północne) z 8 m głębokością oraz nabrzeże Duńskie (zachodnie) z 6 m głębokością posiadają każde po 400 m długości. Od nabrzeża Duńskiego odchodzą w głąb basenu dwa pirsy ok. 110 m długie (głębokość przy nich wynosi 8 m), na których zmontowane są urządzenia taśmowe do przeładunku węgla zaopatrywane w węgiel przez wywrotnice wagonowe. Na 780 m długim nabrzeżu Szwedzkim (południowym) z 8 m głębokością, znajdują się dwa dźwigi.

Molo inż. Wendy oddziela Basen Nr 2 od Basenu Nr 3.

Awanport posiada głębokość 12 m. Utrudnienie w żegludze stanowi tutaj widoczny wrak okr. „Zähringen", ze światłem umieszczonym na pomoście wraku oraz leżący w bliskości na N od tego wraku drugi wrak, oznakowany pławą nieświecącą; p. Sp. L.

W południowej części Awanportu znajduje się 420 m długie molo Pasażerskie, mające na przedłużeniu nabrzeża Francuskiego ostrogę 45 m długą, na molo Pasażerskim stoi Dworzec Morski. W nim mieści się Kapitanat Portu, stacja Pilotów, urząd pocztowo-telegraficzny, placówka WOP'u oraz straży celnej i biura polskiej linii transatlantyckiej GAL (Gdynia Ameryka Linie Żeglugowe S. A.). Za Dworcem Morskim znajduje się magazyn do składowania drobnicy, na dachu którego umieszczona jest wieżyczka ze stacją sygnałową (str. 219).

Południowe nabrzeże molo Pasażerskiego — Holenderskie przeznaczone jest na przeładunek rudy i złomu. Na przedłużeniu nabrzeża francuskiego w odległości 80 m znajduje się mała wyspa betonowa o wymiarach 20×20 m. Na niej umieszczone jest światło ostrzegawcze.

Kanał Portowy oddzielony od Awanportu przez dwie drewniane ostrogi jest 180 do 250 m szeroki i 9 do 12 m głęboki. Ostrogi tworzą wąskie wejście (szer. 110 m) z Awanportu do Kanału Portowego; na końcach obu ostróg są światła wejściowe, umieszczono na drewnianych

słupach; p. Sp. L. Znajdujące się u wejścia, przy południowej ostrodze — nabrzeże Pilotowe posiada głębokość 9 m.

Na nabrzeżu Pilotowym, tuż przy nabrzeżu Polskim, znajduje się przystań „Cukroport" — Ż. P. w Gdańsku; p. Miejska Komunikacja parowcem (str. 224). Nieco w głębi, poza tą przystanią, stoi czerwony, jednopiętrowy budynek, w którym znajduje się Portowy Urząd Zdrowia.

Basen Nr. 4 rozciąga się bezpośrednio od nabrzeża Pilotowego w krk. SW.

Nabrzeże Polskie (południowo-wschodnie) jest 1100 m długie i posiada głębokość 9 m.

Nabrzeże Rotterdamskie (południowe) jest 310 m długie i posiada głębokość 6 do 7 m.

Nabrzeże Indyjskie (północno-zachodnie) jest 1000 m długie i posiada głębokość 8 m. Nabrzeże Polskie przeznaczone jest do przeładunku i składowania drobnicy; obsługują je magazyny („Fetter", „Cukroport", „Pantarei", chłodnia portowa — 5-piętrowa).

Wzdłuż biegnącej równolegle do nabrzeża ulicy Polskiej ciągnie się szereg przeważnie wielopiętrowych magazynów długoterminowych: magazyn Państwowego Monopolu Tytoniowego, magazyn „Społem", magazyn Nr 5 oraz magazyn drobnicowy (dawn. firmy „Bananas").

Nabrzeże Rotterdamskie na całej swej długości posiada magazyn Nr 2, przenaczony dla towarów drobnicowych, mniej szlachetnych.

Na nabrzeżu Indyjskim skoncentrował się przemysł portowy: kompleks budynków łuszczarni ryżu (obecnie łuszczarnia służy jako młyn zbożowy), zespół budynków olejarni „Union", drewniane magazyny barakowe.

Przylegające do nabrzeża Indyjskiego nabrzeże Norweskie, o długości 274 m, położone nad Kanałem Portowym, posiada dwa małe magazyny GUM'u.

Basen Nr. 5 równoległy do basenu Nr 4, posiada nabrzeże Stanów Zjednoczonych (południowo-wschodnie) 810 m długie — o głębokości 8 do 9 m, nabrzeże Czechosłowackie (południowe) 220 m długie — o głębokości 8 do 9 m oraz nabrzeże Rumuńskie (północno-zachodnie) 860 m długie i o głębokości 9 m.

Dwa te ostatnie nabrzeża są poważnie zniszczone i znajdują się w odbudowie. Basen Nr 5 i nabrzeża stanowią **wolny obszar celny**; p. Celnictwo (str. 62).

Najbardziej czynnym nabrzeżem jest nabrzeże Stanów Zjednoczonych, posiadające magazyn Nr 6, magazyn „Cukroport V" oraz magazyn Nr 8. W drugiej linii znajdują się: magazyn Nr 7 i magazyn Nr 9. Znajduje się tam kilka dźwigów.

Nabrzeże Czechosłowackie z powodu zniszczeń nie jest jeszcze eksploatowane; posiada rampę przeładunkową.

Na nabrzeżu Rumuńskim, oprócz prowizorycznych budynków wznosi się będący w odbudowie magazyn Nr 10.

Obszar wolnego obszaru celnego jest oddzielony od innych terenów portowych ogrodzeniem.

Basen Nr. 6 Basen ten jest wykorzystywany przez stocznię Gdyńską.

Basen Nr. 7 znajduje się w NW części portu. Znajduje się tam zniszczone nabrzeże O k s y w s k i e 250 m długie i o głębokości 8 m. Od zachodniej części nabrzeża Oksywskiego odchodzą drewniane pomosty: trzy 130 m długie i trzy 80 m długie — głębokość wynosi 7—9 m. W tej części portu znajduje się port drzewny, eksploatowany przez firmę „Paged". Część terenu użytkowana jest obecnie dla przeładunku koni.

Basen Nr 9 znajduje się na wprost Basenów Nr 4 i Nr 5. We wschodnim rogu basenu znajduje się drewniany pomost pasażerski. Miejska Komunikacja parowcem (patrz niżej) utrzymuje komunikację pasażerską między Gdynią (nabrzeże pilotowe), Oksywiem i Obłużem.

Światła portowe, pławy świetlne i wrakowe, światła lotnicze; p. Sp. L.

Przepisy portowo-porządkowe — p. str. 92.

Miejska komunikacja parowcem. Żegluga Przybrzeżna w Gdańsku utrzymuje regularną komunikację parowcem między przystanią „Cukroport" (Kanał Portowy—nabrzeże Pilotowe), Oksywiem (Basen Nr 9 — pomost pasażerski) i Obłużem.

Gdynia, ruchliwe miasto portowe, posiadające ok. 114.560 mk, leży przy brzegu szerokiej doliny, oddzielającej Kępę Oksywską od Kępy Redłowskiej.

Połączenie kolejowe we wszystkich kierunkach; komunikacja autobusowa z Sopotem i Gdańskiem. W mieście znajdują się szpitale, szkoły, kościoły, banki i inne zakłady użyteczności publicznej. Poza tym są tutaj morskie władze administracyjne i rybackie, przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich, spółdzielnie rybackie, zakłady przetworów rybnych itd., następnie, biura maklerskie, przedstawicielstwa linii żeglugowych, Dom Marynarza (ul. Czołgistów), Dom Marynarza Szwedzkiego (ul. Jana z Kolna), Dom Rybaka (ul. Jana z Kolna) itd. W miesiącu lipcu i sierpniu duży ruch letniskowy.

Przy ul. Waszyngtona 42 znajduje się Obserwatorium Morskie, wywieszające komunikaty meteorologiczne i mapy synoptyczne, sygnały sztormowe oraz podające co godzinę sygnały czasu. Państwowa Szkoła Morska (wydział mechaniczny) ma siedzibę przy ul. Czerwonych Kosynierów (dawniej Morska).

ZATOKA PUCKA.

Zatoka Pucka jest częścią Zatoki Gdańskiej, znajduje się na NW od linii łączącej cypel Helu z Cyplem Redłowskim. Przedstawia ona dogodne kotwicowisko przy sztormach wiejących od morza.

Od strony Zatoki Puckiej brzeg przy cyplu Hel jest gwałtownie opadający do dużych głębokości i ma taki sam charakter, jak od strony

morza otwartego. Dopiero ok. 1 Mm na NW od portu rybackiego Hel, spadek staje się łagodny i przechodzi w szeroką mieliznę, noszącą nazwę *Mielizna Długa.* Mielizna ta o przeciętnej szerokości ok. 1 Mm i średniej głębokości ok. 1,5 m, ciągnie się wzdłuż brzegu aż do wsi Bór, po czym rozszerzając się i znów zwężając, skręca w okolicy Kuźnicy gwałtownie na SW, w kierunku Rewy, przechodząc w tzw. *Ryf Mew.* Tuż przy *Mieliźnie Długiej* głębokości wynoszą ponad 20 m. Część mielizny położonej między Borem a Kuźnicą nazywa się *Mielizną Bórzyńską. Ryf Mew* dzieli Zatokę Pucką na dwie części: południową głębszą i północną płytszą, zwaną „Puckim Wikiem". Średnia głębokość „Puckiego Wiku" nie przekracza 4 m i tylko pod Kuźnicą znajduje się głębsze miejsce kształtu zbliżonego do trójkąta (o bokach od 1,5 do 2 Mm), zwane *Kuźnicką Jamą,* gdzie głębokości dochodzą do 8 m.

Od Kuźnickiej Jamy aż po Wielką Wieś, na przestrzeni ok. 1 Mm od brzegu półwyspu Hel, głębokości „Puckiego Wiku" nie przekraczają prawie nigdzie 2 m. W jednym tylko miejscu pod Chałupami, znajduje się głębsza jama, jak gdyby wyrwa w dnie morza, zwana *Chałupską Jamą,* gdzie głębokość osiąga prawie 5 m. Jama ta zajmuje zresztą obszar bardzo niewielki.

Ryf Mew posiada znikomą głębokość, niektóre miejsca są osychające.

Ok. 2¼ Mm na N od Oksywia, znajduje się kamienista płycizna o głębokości 4,6 m. Również 1,5 Mm na E od Oksywia, znajduje się mała mielizna.

Podwodne kable. Z racji podwodnych kabli, przecinających w poprzek Zatokę Pucką, zabronione jest zakotwiczanie w następujących strefach:

1) Strefa południowa jest ograniczona linią łączącą następujące punkty:

a) północne wejście do portu Gdynia,
b) pława *HL* (na torze wodnym Hel—Gdynia),
c) południowy cypel półwyspu Hel,
d) wieża kościoła w osadzie Hel,
e) Cypel Oksywski.

2) Strefa północna jest ograniczona linią łączącą następujące punkty:

a) Szer. 54° 36' 00" N., Dłg. 18° 32' 00" E.,
b) dolna stawa nabieżnika wejściowego do portu wojennego Hel,
c) Szer. 54° 37' 30" N., Dłg. 18° 46' 30" E.,
d) Szer. 54° 37' 00" N., Dłg. 18° 32' 00" E.,

3) Strefa przybrzeżna szerokości ok. 8 kabli od brzegu, między wsią Mechelinki a północnym wejściem do portu Gdynia.

Wraki. W pobliżu toru wodnego Hel—Gdynia, w odl. ok. 8 kabli na NNE od pławy *GD,* znajdują się blisko siebie dwa wraki. Jeden z nich (ż/m „Ebba") posiada 3 maszty ponad wodą, na wysokości 6—8 m.

Wraki te są oznakowane świetlno-dzwonową pławą wrakową, z dwoma trójkątami wierzchołkami w dół jako znakiem szczytowym; p. Sp. L.

Na pozycji: Szer. 54° 33' 30" N., Dłg. 18° 37' 18" E., leży wrak s/s „Stuttgart", oznakowany od W i E, zielonymi pławami drążkowymi, które u szczytów mają odpowiednio ustawione znaki szczytowe; p. Sp. L. Długość wraku wynosi przeszło 100 m. Najmniejsza głębokość wody ponad wrakiem wynosi 0,5 m.

Na SW od portu wojennego Hel i w odległości ok. 1 kabla od falochronu znajdują się dwa widoczne wraki.

Ostrzeżenie. Oprócz wyżej wymienionych wraków, jak również podanych w Wiadomościach Żeglarskich, mogą istnieć wraki nieokreślone. Dotychczas nie stwierdzono istnienia innych wraków podwodnych — jednakże żeglarze, pływający po tych wodach, winni brać pod uwagę możliwość ich istnienia.

WYBRZEŻE OD GDYNI DO PUCKA.

Oksywie, północne przedmieście Gdyni, leży przy Cyplu Oksywskim. Posiada kościół dobrze widoczny od morza, urząd pocztowo-telekomunikacyjny. Komunikacja kolejowa i autobusowa z Gdynią a komunikacja wodna — z południową częścią portu Gdyni.

Wzdłuż brzegu, na N od Cypla Oksywskiego, ciągnie się sztuczny wał ochronny, zbudowany z dużych głazów i obetonowany, jako ubezpieczenie brzegu; wał posiada 600 m długości. W wodzie przy wale leży dużo luźnych kamieni. Od wału (prostopadle do niego) w kierunku morza biegnie szereg ostróg palowych. Brzeg w okolicy Cypla Oksywskiego jest wysoki (do 40 m), urwisty i trochę poszarpany przez liczne wąwozy. Wzdłuż brzegu znajdują się liczne kamienie. Im bliżej wsi rybackiej Mechelinki, to brzeg staje się niższy, a od Mechelinek do Osłonina jest jednostajnie niski, pokryty moczarami i torfowiskami (dolina rzeczki Redy).

Od wsi rybackiej Rewa, linia brzegu tworzy wąski język, wysunięty na NNE w morze, tzw. Cypel Rewski, którego jak gdyby przedłużeniem jest *Ryf Mew*.

Koło Osłonina zaczyna się szeroka dolina rzeczki Redy, oddzielająca Kępę Pucką od Kępy Oksywskiej. Na NW od zalesionego Cypla Rzucewskiego aż do Pucka, brzeg jest mniej więcej jednostajny i wznosi się przeciętnie na ok. 10 m ponad poziom morza; plaży prawie nie ma.

Następujące wsie znajdują się między Oksywiem a Puckiem: Mechelinki, Rewa, Beka (małe osiedle), Osłonino, Rzucewo. Na S od Rzucewa znajduje się zamek z wieżą, zasłonięty przez drzewa liściaste, zaś dalej na S — komin miejscowej cegielni, który stanowi dobry znak lądowy. Na NE od osiedla Beka, znajduje się mała *Mielizna Beka,* (głębokość 1,3 m), która od E i S jest oznakowana pławą *BEKA E;* jest to mała, ściętostożkowa pława, pomalowana w górnej części na czerwono, a w dolnej na biało z czerwonym napisem, oraz z dwoma trójkątami podstawami do siebie jako znakiem szczytowym.

Pława *BEKA S* wyznacza południową krawędź mielizny; jest to mała, ściętostożkowa pława, pomalowana na czerwono z białym poziomym pasem w środku i czarnym napisem, oraz z dwoma trójkątami wierzchołkami do dołu jako znakiem szczytowym. Pława *„RZUCEWO - E"* znajduje się w odl. ok. 5 kabli na ENE od Cypla Rzucewo i wyznacza wschodnią krawędź mielizny; jest to mała pława pomalowana w górnej części na czerwono, a w dolnej na biało, oraz z dwoma trójkątami podstawami do siebie. Pława leży na głębokości 4 m.

Kanał Depke jest to szlak wodny wybagrowany w poprzek *Ryfu Mew*, w odl. ok. 1 Mm na NE od Rewy. Kanał ma szerokość 80 do 100 m, długość ok. 1 Mm i prowadzi z południowej części Zatoki Puckiej do północnej części („Pucki Wik"), stanowiąc jedyne głębsze połączenie tych dwóch części Zatoki. Kanał Depke jest oznakowany jedną pławą kierunkową *DP-K* oraz pięcioma parami pław bocznych.

Nieświecąca pława kierunkowa *DP-K* (Szer. 54° 38' 52" N., Dłg. 18° 33' 00" E.) znajduje się na linii nabieżnika „OSŁONINO", (286°) przy początku toru wodnego. Jest to pława kształtu cygarowego, pomalowana na biało i czerwono, ze znakiem szczytowym w kształcie krzyża oraz czarnym napisem na białym tle (p. W. Ż. Nr 81/1949). Następnie jest ustawionych pięć par pław bocznych, nieświecących i ściętostożkowych z białymi napisami, które są zakotwiczone po obu krawędziach kanału: czerwone pławy z walcami jako znakami szczytowymi — *2, 4, 6, 8, 10* — na południowej oraz czarne z trójkątami, wierzchołkami do góry, jako znakami szczytowymi — *1, 3, 5, 7, 9* — na północnej jego krawędzi.

Pławy boczne pierwszej, drugiej, czwartej i piątej pary są postawione równolegle do osi kanału wyznaczonej przez nabieżnik „OSŁONINO" (286°). Trzecia para pław jest nieco przesunięta na N, na skutek powiększonej mielizny u Cypla Rewskiego.

INSTRUKCJA NAWIGACYJNA

Ażeby podejść do pławy *DP-K*, małe odmagnetyzowane statki powinny trzymać się ok. 2 Mm. od brzegu helskiego wzgl. oksywskiego, do chwili wyrazistego uwydatnienia się zachodniego brzegu „Puckiego Wiku", utworzonego przez Kępę Pucką i Swarzewską. Na Cyplu Rzucewskim ukaże się kępa drzew, a z tyłu w oddaleniu Puck z kościołem.

Dla łatwiejszego odnalezienia kanału, po takim podejściu, należy wziąć kurs na wiatrak w Gnieżdżewie, na Kępie Swarzewskiej, i trzymając go tuż przy Cyplu Rzucewskim (z północno-wschodniej strony cypla), iść tym kursem tak długo, aż zabudowania Mrzezina (wieś leżąca na skraju Kępy Puckiej w odl. 1,4 Mm na SW od Osłonina) znajdą się nad chałupami Beki. Kierunek ten prowadzi bezpośrednio do pławy wejściowej *DP-K*, od której kanał już jest dobrze widoczny. W kanale głębokości wynoszą 3,5 do 5,5 m.

Statki zdążające do Osłonina, po przejściu przez kanał, wchodzą na nabieżnik „OSŁONINO" (286°) i na tym kursie przechodzą ok. 1 kabla na S od pławy nieświecącej *BEKA S*.

Statki zdążające do Pucka, po przejściu przez kanał, kładą się zaraz na kurs ok. 352° i po przebyciu 3 Mm, zmieniają znowu kurs na ok. 305° (na wiatrak w Gnieżdżewie), który prowadzi na redę Pucka.

Nabieżnik nieświecący „OSŁONINO" wyznacza krk. 286° i prowadzi przez kanał Depke oraz torem wodnym na S od *Mielizny Beka.*

Obie stawy są w odl. ok. 1,7 kabla jedna od drugiej i obie są w kształcie kratowych trójkątów, koloru białego z czerwonym pionowym pasem pośrodku, bez znaków szczytowych. Stawy znajdują się na S, w odl. 0,4 Mm, od wsi Osłonino.

U w a g a. Nabieżnik „OSŁONINO" jest czasowo nieświecący.

Osłonino, wieś posiadająca drewniany pomost. W odl. ok. 100 m od tego pomostu i na S od toru wodnego leży wrak krypy; jedna belka wraku wystaje nad wodą. Przy końcu pomostu głębokość wynosi 1,8 m.

Puck, miasto posiadające ok. 4300 mk, leży na północnym skraju Kępy Puckiej, w odl. 0,5 Mm na SE od ujścia rzeczki Płutnicy. Połączenie kolejowe z Helem, Krokowem, Redą i Gdańskiem przez Gdynię. W mieście są wędzarnie. W porcie jest stocznia (kutrów) przy fabryce wyrobów metalowych i odlewni Nr 2 w Pucku.

Nabieżniki. Nabieżnik „PUCK-REDA" (238,3°) prowadzi z redy do kanału wejściowego, zaś nabieżnik „PUCK" (186°) prowadzi kanałem wejściowym do basenu portowego; p. Sp. L.

Stawy nabieżnika „PUCK-REDA" wskutek sztormów zostały zwalone i na razie nabieżnik jest nieczynny.

Światła nabieżnika „PUCK" (186°) umieszczone są na żelaznych, kratowych słupach, posiadające romby jako znaki szczytowe; p. Sp. L.

Warunki lodowe. Port zamarza wcześniej niż Zatoka Gdańska, a równocześnie z „Puckim Wikiem".

Port leży na N od miasta; jest on ok. 60 m długi, 40 m szeroki i 3,4 m głęboki. Przy zachodnim molo, do 3 m od bulwaru — głębokość wynosi tylko 2,5 m. Do portu prowadzi wybagrowany kanał dojazdowy — 500 m długi, 40 m szeroki i 3,8 m głęboki.

Ś w i a t ł o w e j ś c i o w e (lewe) znajduje się na głowicy molo; p. Sp. L.

Przepisy portowo-porządkowe — p. str. 110.

OD PUCKA DO HELU.

Na N od Pucka znajduje się dolina rzeczki Płutnicy, tworząca tzw. Puckie Błoto, porośnięte wzdłuż brzegu szuwarami, oddzielające Kępę Swarzewską od Puckiej. Od ujścia Płutnicy brzeg skręca na N i stopniowo podnosi się.

Swarzewo, duża wieś, leży blisko przy brzegu, w odl. ok. 2 Mm na S od Wielkiej Wsi i 2,5 Mm na N od Pucka. Połączenie kolejowe z Puc-

kiem, Helem i Krokowem; przystanek kolejowy Gnieżdżewo-Swarzewo, znajduje się 1 km od wsi. Kościół w Swarzewie bardzo dobrze widoczny obiekt nawigacyjny.

Za wsią Swarzewo aż do Wielkiej Wsi, brzeg jest coraz więcej niski i płaski, zaś niedaleko Wielkiej Wsi jest pokryty moczarami i torfowiskami; skraj Kępy Swarzewskiej oddala się od linii brzegu.

Od Wielkiej Wsi brzeg ostro skręca na SE i biegnie wzdłuż Półwyspu Hel.

Chałupy, wieś rybacka, znajduje się w odl. ok. 3,7 Mm na SE od Wielkiej Wsi.

Kuźnica, wieś rybacka, posiadająca ok. 460 mk., znajduje się w odl. ok. 6,3 Mm na SE od Wielkiej Wsi. Przystanek kolejowy na linii Puck — Hel. Jest kilka wędzarń.

Dawny nabieżnik wejściowy obecnie nie istnieje a wybagrowany tor wodny jest zamulony. Kościół w Kuźnicy, bardzo dobrze widoczny obiekt nawigacyjny.

Jastarnia, wieś rybacka i miejscowość letniskowa, posiadająca ok. 1030 mk., znajduje się mniej więcej pośrodku Półwyspu Hel. Posiada stację kolejową, urząd pocztowo-telekomunikacyjny i kościół, bardzo dobrze widoczny obiekt nawigacyjny; kilka wędzarń.

Port rybacki znajduje się między wsiami Jastarnią a Borem, bliżej tej ostatniej. W poprzek *Mielizny Bórzyńskiej* prowadzi do portu wybagrowany kanał. Najmniejsza głębokość we wschodniej części basenu portowego wynosi 4,5 m.

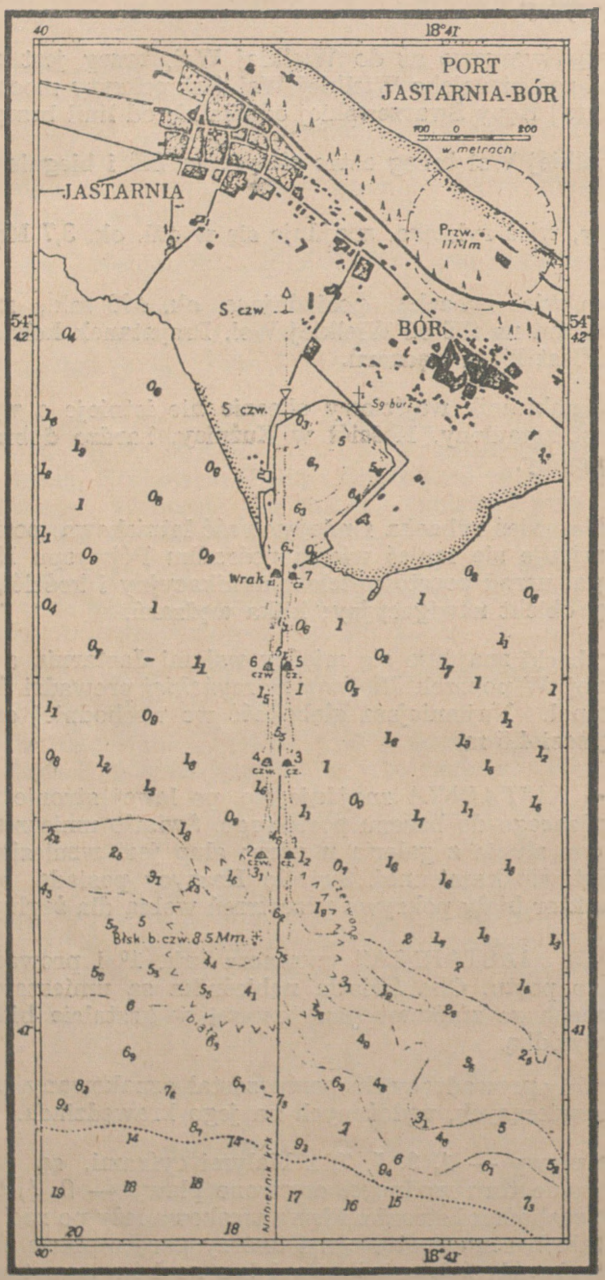
Kaszyca *JASTARNIA* znajduje się po lewej stronie wejścia, do kanału prowadzącego do basenu portowego. Światło umieszczone jest na biało-czerwonym słupie z galerią u góry; słup jest wzniesiony na kwadratowej podstawie kamiennej. Światło Kaszycy posiada sektor biały i czerwony; sektor biały pokrywa przestrzeń wolną dla żeglugi; p. Sp. L.

Nabieżnik „JASTARNIA" wyznacza krk. 1° i prowadzi kanałem wejściowym do portu. Oba światła nabieżnika są umieszczone na drewnianych słupach ze znakami szczytowymi w kształcie białego rombu z czerwoną obwódką.

Tor wodny prowadzący do portu został oznakowany czterema parami pław nieświecących, wyłożonych na jego krawędziach.

Czarne pławy — *1, 3, 5, 7,* z białymi cyframi, są wyłożone po wschodniej stronie toru wodnego, czerwone pławy — *2, 4, 6,* z białymi cyframi — po zachodniej stronie. Pława wrakowa leży po zachodniej stronie u wejścia do basenu portowego i tworzy parę z pławą 7. Wszystkie pławy są nieświecące, ściętostożkowe i bez znaków szczytowych.

Szerokość toru wodnego wynosi 55 m, a wejścia do basenu portowego — 42 m. Głębokość na linii nabieżnika wynosi 5,5 do 6,2 m.


PORT
JASTARNIA-BÓR
JASTARNIA
BÓR
Przw. 11Mm
S. czw.
S. czw.
Wrak
Błsk. b. czw. 8.5Mm.
18°41'
54°42'
41'

Po dojściu do Kaszycy od S, statki kładą się na kurs 1° (kierunek nabieżnika „JASTARNIA") i idą tym kursem do wejścia do basenu portowego, przechodząc między dwoma rzędami pław. Po przejściu pław 5 i 6, należy zejść z linii nabieżnika na E, w celu ominięcia wraku, leżącego u wejścia do basenu i oznaczonego pławą wrakową. Głębokość nad wrakiem — 1 m.

Uwaga. Pomiędzy nową świetlną Kaszycą a starą zburzoną, znajdującą się ok. 20 m na N, leży rumowisko kamieni z głębokością nad nim ok. 1,5 m.

Sygnały sztormowe podnoszone są na białym, drewnianym maszcie z reją, który znajduje się na terenie Ośrodka Żeglarskiego.

Przepisy portowo-porządkowe — p. str. 110.

Przybrzeżna komunikacja parowcami. Ż. P. w Gdańsku w sezonie letnim utrzymuje regularną komunikację parowcami między Nowym Portem, Sopotem, Gdynią, Helem i Jastarnią.

Bór, wieś rybacka położona blisko (ok. 800 m) na SE od Jastarni.

Jurata, miejscowość letniskowa, leży między Borem a Helem. Przystanek kolejowy.

Hel, miasteczko rybackie i miejscowość letniskowa, liczy ok. 1380 mk. Posiada stację kolejową (końcowa stacja linii Puck — Hel), urząd pocztowo-telekomunikacyjny, placówkę celną, kościół, kaplicę, fabrykę konserw rybnych i wędzarnie.

Kapitanat Portu mieści się przy głównej ulicy wiodącej do stacji kolejowej.

Przepisy portowo-porządkowe — p. str. 110.

Służba zdrowia. W miasteczku znajduje się Portowy Urząd Zdrowia, obejmujący również Jastarnię oraz Ambulatorium Rybackie.

Przybrzeżna komunikacja parowcami. Ż. P. w Gdańsku w sezonie letnim utrzymuje regularną komunikację parowcami między Nowym Portem, Sopotem, Gdynią, Helem i Jastarnią.

Port tworzą dwa falochrony, jeden od zachodu a drugi od południa; szerokość wejścia wynosi 85 m. Wewnątrz portu znajdują się również dwa molo, które kiedyś tworzyły mniejszy port a obecnie Basen Wewnętrzny.

W pobliżu głowicy południowego falochronu, przed wejściem po prawej stronie — znajduje się widoczny wrak; inny widoczny wrak znajduje się po drugiej stronie falochronu.

Światła wejściowe znajdują się na głowicach falochronów, na betonowych wieżach z galeriami i sześciokątnymi podstawami; p. Sp. L.

Światła portowe znajdują się na głowicach wewnętrznych molo, na żelaznych słupach; p. Sp. L.

Hel — latarnia morska. Czerwonobrunatna, ośmiokątna wieża, zwężająca się ku górze, z galerią pod stożkowym dachem; p. Sp. L.

Latarnia morska znajduje się na końcu półwyspu.

Nabieżnik „HEL" wyznacza krk. 61,5° (241,5°) i prowadzi torem wodnym od pławy *HL* do pławy *GD*. Stawą tylną jest wieża latarni morskiej Hel; stawa przednia jest kratowa i pomalowana na biało z czerwonym pionowym pasem w środku, znajduje się ona na SW brzegu półwyspu Hel i na S od portu rybackiego; p. Sp. L.

Sygnał mgłowy. W odległości ok. 300 m na SE od latarni morskiej Hel znajduje się nautofon. Charakterystyka sygnału: trzy dźwięki po 5 sek., okres 115 sek.; p. Sp. L.

Sygnały sztormowe są wywieszane na czerwonym żelaznym maszcie z reją; p. Sp. L.

Hel — radiolatarnia przy latarni morskiej; p. Radiolatarnie (str. 21).

Stawy dewiacyjne — p. Deklinacja (str. 182).

Pława *Hel S* stanowi początek toru wodnego Hel — Gdynia — Gdańsk (p. str. 209); znajduje się w odl. ok. 3 kabli na S od cypla Helu. Jest to pława świetlno-bucząca, pomalowana w pionowe pasy białe i czerwone, z wieżyczką i z dwoma trójkątami wierzchołkami w dół jako znakiem szczytowym; p. Sp. L.

Wraki. U cypla Hel, od W i SE, w niedużej odległości od brzegu leżą widoczne wraki.

PÓŁWYSEP HEL

Półwysep ciągnie się długim (ok. 18 Mm) a wąskim pasem; posiada od strony otwartego morza łańcuch zalesionych wydm, chroniących półwysep od niszczącego działania fal.

10 m linia głębokości przebiega prawie równolegle z linią brzegu i tylko w odległości 4 do 5 kabli, zaś w południowym końcu półwyspu z N i NE, statki powinny trzymać się w znacznej odległości od brzegu, 20 m i 40 m linie głębokości znajdują się tuż obok siebie. Przy wiatrach ażeby uniknąć wyrzucenia na brzeg. Płycizna przybrzeżna jest bardzo wąska i utworzona jest z twardego piasku.

Linia kolejowa dochodzi do miasteczka Hel.

Góra Szwedów — latarnia morska, szara, żelazna, kratowa wieża z galerią; p. Sp. L. Latarnia ta znajduje się w odl. ok. 1,6 Mm na N ku E od latarni morskiej Hel.

Jastarnia — latarnia morska, okrągła czerwono-biała wieża z kopułą; p. Sp. L.

Kuźnica — sygnały sztormowe są wywieszane na szarym, żelaznym maszcie z reją; p. Sp. L.

WYBRZEŻE OD PÓŁWYSPU HEL DO ROZEWIA

U podstawy półwyspu, w pobliżu Wielkiej Wsi, brzeg wznosi się nieznacznie nad poziom morza, następnie wysokość wzrasta stopniowo i osiąga maksimum 68 m na Jastrzębiej Górze (ok. 1 Mm na SE od latarni morskiej Rozewie). Dalej ku N wysokość brzegu nieco maleje, jednak ma charakter stromy i urwisty.

Władysławowo, duży i ważny port rybacki, chętnie odwiedzany przez rybaków w okresie połowów.

Port jest utworzony przez dwa falochrony — zachodni (w kształcie łuku) o długości 750 m oraz wschodni — 350 m. Szerokość wejścia wynosi 70 m; kanał o szerokości 30 m prowadzi do portu i przechodzi na N od płyciny, gdzie głębokość wynosi 1,8 m. Głębokości w porcie wahają się od 2,5 do 5 m, miejscami dochodzą do 0 m.

Wewnątrz portu znajdują się: molo Wewnętrzne (równoległe do linii brzegu) 190 m długie, pomost Żeglugi 120 m długi, pomost Rybacki 100 m długi oraz trzeci pomost niedawno zbudowany.

Kapitanat Portu znajduje się w zachodniej części portu.

Do portu dochodzi bocznica kolejowa dla przeładunku ryb. W zachodniej części portu jest warsztat naprawczy dla kutrów; obok jest w budowie wyciąg dla kutrów. W rejonie portu znajdują się przemysłowe zakłady rybne: dwie chłodnie, fabryka lodu oraz patroszalnia.

W pobliżu portu leży mała kolonia rybacka, a na S od portu, w odl. 3 kabli, znajduje się Wielka Wieś, wieś rybacka posiadająca ok. 1150 mk. oraz przystanek kolejowy.

O s t r z e ż e n i e. Na skutek zamulenia wejścia do portu, przeciętna głębokość w tym miejscu zmniejszyła się do 2,3 m.

Zaopatrzenie w ropę. Dla kutrów rybackich jest stacja bunkrowa płynnego paliwa.

Służba zdrowia. W porcie znajduje się Portowy Urząd Zdrowia oraz Ambulatorium Rybackie.

Przepisy portowo-porządkowe — p. str. 110.

Światła wejściowe znajdują się na głowicach falochronów, na betonowych wieżach z galeriami i kopułami; p. Sp. L.

Światła portowe, pławy wrakowe — p. Sp. L.

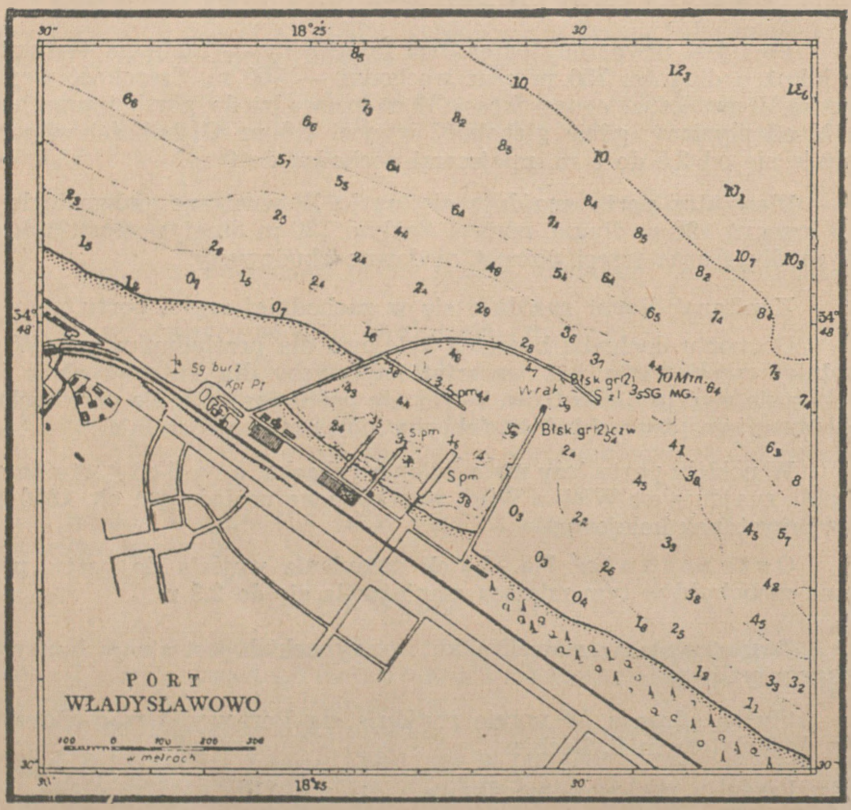
Sygnał mgłowy. Na głowicy zachodniego falochronu zainstalowany jest nautofon, nadający sygnał dźwiękowy U (..—) co 2 min.; p. Sp. L.

Sygnały sztormowe są podnoszone na żelaznym, kratowym maszcie z reją, który stoi w pobliżu nasady zachodniego falochronu, na NW od Kapitanatu Portu; p. Sp. L.

Służba ratownicza. Łódź motorowa pełni służbę ratowniczą.

Chłapowo, wieś rybacka, położona w odl. ok. 1 Mm na SE od Jastrzębiej Góry i ok. 4 kable od brzegu. Dogodne miejsce do kotwiczenia w czasie sztormu z SW znajduje się przed tą wsią, na głębokości 8,5 m. Na wąskiej płyciźnie przybrzeżnej znajdują się kamienie.

Rozewie, wysoki i dość stromy cypel, brzeg osiąga tutaj wysokość 54 m i skręca na W.



Rozewie — latarnia morska, stożkowa wieża z dwoma galeriami; górna połowa wieży czerwona a dolna biała.

Sygnał mgłowy. Syrena mgłowa znajduje się przy wieży latarni morskiej. Charakterystyka sygnału: pojedynczy dźwięk trwający 5 sek., okres 60 sek.; p. Sp. L.

V. BAŁTYK POŁUDNIOWY

WYBRZEŻE OD ROZEWIA DO JAROSŁAWCA.

Od Rozewia do Jarosławca wybrzeże wszędzie posiada charakter wydmowy; wydmy we wschodniej części wybrzeża są o wiele wyższe, aniżeli wydmy znajdujące się na W od Ustki. Poza wydmami znajdują się liczne przybrzeżne jeziora, łączące się płytkimi rzeczkami z Bałtykiem; zaś poza jeziorami widać zalesione grzbiety pagórków. Jeden z nich, między jeziorami Łebsko i Gardno, jako góra Rowokół osiąga wysokość 115 m.

W miarę oddalania się od brzegu, głębokości prawie wszędzie zwiększają się powoli i równomiernie. 10 m linia głębokości jest przeważnie oddalona od lądu prawie o 1 Mm, dno jednak wznosi się do brzegu stosunkowo stromo. Między Ustką a Jarosławcem jest tylko jedno miejsce, które w odl. 1 Mm od lądu posiada głębokość mniejszą niż 10 m. Brzeg nie posiada kamieni, wyjątek stanowi *Ławica Rowska.*

Granica obszaru zagrożonego od min. Wody przybrzeżne między Rozewiem a południkiem 17° 48' 00" E. są częścią obszaru zagrożonego od min, który obejmuje Zatokę Gdańską; granice tego obszaru — p. Zatoka Gdańska. Granica obszaru zagrożonego od min (str. 209).

Następny obszar zagrożony od min znajduje się na podejściu do Ustki; p. Ustka. Podejście (str. 239).

Znaki lądowe. Dobrym znakiem lądowym jest góra Rowokół, którą widać z odległości większej niż 20 Mm; znajduje się ona na SW od latarni morskiej Czołpino. Poza tym, widoczne są również z dużej odległości góry Ciszynki oraz Baranki.

Jeśli chodzi o żeglugę przybrzeżną na odcinku Rozewie — Łeba, to należy posługiwać się następującymi znakami lądowymi: wieża latarni morskiej Rozewie, wieże triangulacyjne „Jastrzębia Góra", „Widowo" — na lewym brzegu rzeki Piaśnicy (w jej ujściu), „Białagóra" oraz wieża latarni morskiej Stilo.

Na W od Łeby dobrze widoczne są wieże latarń morskich — Czołpino, Ustka i Jarosławiec.

Karwia — sygnały sztormowe wywieszane są na szarym, żelaznym maszcie z reją (poz. Szer. 54° 50' 00" N., Dłg. 18° 12' 30" E.); p. Sp. L.

Stilo — latarnia morska, czerwono-biało-czarna, piramidalna wieża żelazna, z dwoma białymi galeriami, na kamiennej podstawie; p. Sp. L. Wieża stoi na wysokim szczycie łańcucha wydm Ciszynki.

Sygnał mgłowy stanowi nautofon, znajdujący się na wydmie na N od latarni morskiej; jest on umieszczony na kwadratowej wieży z czerwonej cegły. Charakterystyka sygnału: dwa dźwięki po 5,7 sek., okres 60 sek.; p. Sp. L.

Sygnały sztormowe nie są podnoszone.

Łeba, miasteczko posiadające ok. 1745 mk., leży w ujściu rzeczki Łeba, wypływającej z jeziora Łebsko.

Połączenie kolejowe z Lęborkiem, Wejherowem i Słupskiem. Są liczne wędzarnie, zakłady konserw rybnych, chłodnia z fabryką lodu oraz tartak. Na lewym brzegu rzeki mieści się Ośrodek Państwowego Centrum Wychowania Morskiego (PCWM).

Znakami lądowymi są: wieże latarń morskich Stilo i Czołpino, kościół w mieście, maszt sygnałów sztormowych w pobliżu nasady wschodniego falochronu oraz z daleka widoczny dom uzdrowiskowy z wieżą (zamczysko), który stoi w odl. ok. 3½ kabli na E od wejścia do portu.

Światła wejściowe znajdują się na obu głowicach molo, na drewnianych słupach; p. Sp. L.

Nabieżnik „ŁEBA" wyznacza krk. 160° i prowadzi środkiem między głowicami falochronów. Światła nabieżnika umieszczone są na białych, drewnianych masztach; na każdym maszcie jest trójkąt jako znak szczytowy; p. Sp. L.

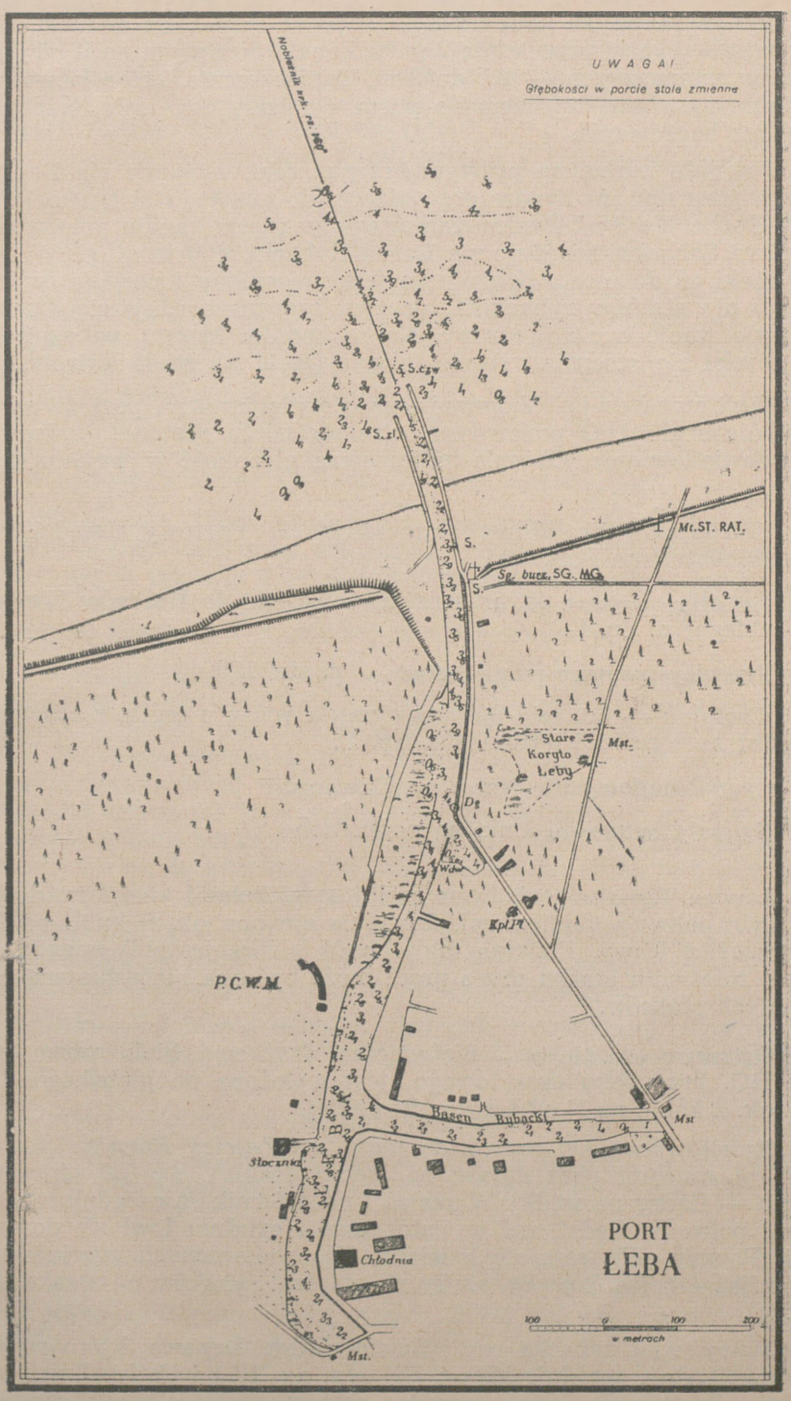
Sygnał mgłowy nie jest zainstalowany.

Sygnały sztormowe są podnoszone na białym, drewnianym maszcie z reją, który stoi na wydmie, na E od wschodniego molo; p. Sp. L. Dalej na E stoi maszt stacji ratowniczej.

Stacja ratownicza posiada łódź motorową, własny hangar i wyciąg.

Podejście. Podchodzi się do portu wg linii nabieżnika. Już przy słabych wiatrach, wiejących od morza, powstaje przed wejściem wysoki przybój. Przy silnych wiatrach z W, N lub E — wchodzenie do portu jest niebezpieczne, gdyż przed molo powstają silne fale denne, które powodują, że statek, znajdujący się tam, uderza o dno i nie słucha steru. W razie obecności silnego prądu przybrzeżnego, zachodzi niebezpieczeństwo wyrzucenia statku na płyciznę. Dlatego w warunkach wyżej wymienionych lepiej jest nie wchodzić do portu lecz pozostać na morzu.

Port znajduje się w ujściu rzeki Łeba. Ujście rzeki jest ujęte przez dwa, w odległości 25 m od siebie, równoległe molo z pali umocnionych kamieniami. Molo zachodnie jest o 30 m krótsze od wschodniego; to ostatnie jest w większej części murowane. Głębokości wody przed wejściem do portu są bardzo zmienne. Piaszczysta ławica przesuwająca się


UWAGA!
Głębokości w porcie stale zmienne
Mt. ST. RAT.
Sg. bucz. SG. MG.
Stare Koryto Łeby
Mst.
Kpl. PP
P.C.W.M.
Basen Rybacki
Mst
Stocznia
Chłodnia
Mst.
PORT ŁEBA
100 0 100 200
w metrach

z W ku E sprawia, że nurt rzeki kieruje się w pobliżu molo E. Głębokość wejścia wynosi przeciętnie 2 m, w kanale portowym na S od masztu sygnałów sztormowych — 2,5 do 3 m. Zapiaszczenie, które łatwo powodują sztormy, przed wejściem do portu i między obu molo, trzeba usuwać przez bagrowanie.

W głębi portu, na prawym brzegu rzeki, znajduje się Basen Zimowy, a poza nim, na drodze prowadzącej do miasta, stoi budynek Kapitanatu Portu. Na S od Basenu Zimowego, w ujściu kanału prowadzącego do jeziora Sarbsko, znajduje się Basen Rybacki, 400 m długi. Wschodni brzeg rzeki aż do mostu drogowego jest umocniony i posiada częściowo pomosty dla statków rybackich; na tym brzegu znajduje się dźwig 2 t oraz dwie stacje bunkrowe ropy. Na zachodnim brzegu, na wprost kanału, mieści się stocznia rybacka z wyciągiem na sześć kutrów.

O s t r z e ż e n i e. Z powodu prac pogłębiarskich port został zamknięty dla żeglugi. O ponownym otwarciu portu zostanie wydane specjalne zawiadomienie. Obecnie najmniejsza głębokość w wejściu wynosi 1,2 m.

Służba zdrowia. W porcie znajduje się Portowy Urząd Zdrowia oraz Ambulatorium Portowe.

Światła portowe są to światła wejściowe do Basenów Zimowego i Rybackiego; p. Sp. L.

Przepisy portowo-porządkowe — p. str. 120.

Czołpino — latarnia morska, okrągła wieża z cegły, z czarną kopułą, stoi na wysokiej wydmie; p. Sp. L.

Sygnał mgłowy nie jest zainstalowany.

Sygnały sztormowe nie są podnoszone.

Ławica Rowska posiada najmniejszą głębokość — 4,1 m, dno stanowi żwir pokryty kamieniami. Znajduje się ona ok. 9 kabli na N od wsi rybackiej Rowy. Podczas mgły, bądź nieprzejrzystej pogody, przy fali lub zniesieniu statku przez prąd, może być ona niebezpieczną nawet dla małych statków.

Ostrzegawcza pława — nieświecąca, drążkowa, biało-czarna, z napisem RO, bez znaku szczytowego, jest wyłożona na głębokości 11 m, w odl. ok. 1 kabla na N od Ławicy Rowskiej.

Rybołówstwo. Od marca do maja na *Ławicy Rowskiej* łowi się łososie pławnicami oraz dorsze na wędki (takle), zaś od czerwca do sierpnia — flądry na wędki. Wrzesień i październik są zasadniczymi miesiącami połowów śledzi, zaś w listopadzie i grudniu łowi się dorsze na wędki. Połowy odbywają się łodziami. W wymienionych miesiącach należy omijać *Ławicę Rowską*, ażeby nie narazić rybaków na straty w sieciach.

Rowy, wieś rybacka nad ujściem rzeczki Łupawa, która wypływa z jeziora Gardno, znajduje się ok. 8½ Mm na NE od Ustki. Rzeczka jest dostępna jedynie dla łodzi, gdyż po sztormach stale ulega zamuleniu.

Ustka, miasto posiadające ok. 4070 mk., miejscowość letniskowa; port przemysłowo-handlowy i rybacki leży w ujściu rzeki Słupi. W porcie znajdują się: elewatory zbożowe, magazyn spirytusowy, magazyny towarowe, warsztaty naprawcze, stocznia rybacka, chłodnia rybna, kilka wędzarń oraz fabryka konserw rybnych.

Komunikacja kolejowa przez Słupsk z Gdańskiem oraz ze Szczecinem i Piłą.

W mieście jest Urząd Pocztowo-Telegr. i Urząd Celny. Ok. 9½ Mm na SE od Ustki leży miasto Słupsk.

Prąd. przybrzeżny ma kierunek poprzeczny do wejścia do portu. Przy wiatrach z N przez E do SSE prąd płynie na W, zaś przy wiatrach z N przez W do SSW — płynie na E. Przy sztormach równoległych do brzegu, prąd ten może wyjątkowo osiągnąć szybkość 2 węzły; wieloletnie pomiary wskazały, że szybkość prądu wynosi zawsze mniej niż 2 węzły. Przy wiatrach z SSE do SSW, prąd rzeki Słupi podlega większym lub mniejszym wahaniom. Przeważnie, w czasie roztopów wiosennych, prąd ten może osiągnąć szybkość 3 do 4 węzłów.

Stan wody. Woda podnosi się w zasadzie przy wiatrach z WNW do ENE, a najwięcej przy sztormach z NW do NE, a wówczas może podnieść się o przeszło 1 m ponad poziom średni; woda opada w zasadzie przy wiatrach z ESE do WSW, najwięcej przy sztormie z S, tj. może opaść prawie o 1 m poniżej poziomu średniego.

Warunki lodowe. W wypadku łagodnej lub umiarkowanej zimy port zamarza na przeciąg 2 do 3 tygodni i to zazwyczaj w końcu grudnia do początku lutego; lód nie sprawia jednak poważnej przeszkody w żegludze. W czasie surowych zim, port może zamarznąć na 2 miesiące, a obszar morski przed nim znajdujący się — nawet na 2¼ miesiąca. Przeważnie zalodzenie to następuje od drugiej połowy grudnia do połowy marca, jednak zdarzyć się może, że zalodzenie nastąpi już w końcu listopada i trwa do kwietnia. Dojście z morza do portu jest wówczas dla żeglugi zamknięte przeciętnie na przeciąg 3 tygodni.

Znakami lądowymi są: wysoka góra Rowokół (115 m), wieża latarni morskiej Czołpino stojąca na wysokiej wydmie, wysoki brzeg pod Jarosławcem oraz wieża latarni morskiej Jarosławiec.

Ustka — latarnia morska. budynek z czerwonej cegły, z ośmiokątną wieżą i białą kopułą, znajduje się u nasady wschodniego falochronu; p. Sp. L.

Sygnał mgłowy nie jest zainstalowany.

Sygnały sztormowe są podnoszone na białym, drewnianym maszcie z reją, który stoi na W od budynku Kapitanatu Portu i latarni morskiej; p. Sp. L.

Podejście. Przed portem Ustka znajdują się dwa obszary zagrożone minami dla żeglugi. Przy podejściu jest już z dużej odległości widoczny wysoki budynek leżący w kier. SW i odl. ok. 1,6 Mm od latarni morskiej.

Obszar wschodni jest zamknięty liniami łączącymi pozycje następujących punktów:

Szer.	Dłg.	Szer.	Dłg.
A. 54° 40' 24" N.,	16° 59' 30" E.	D. 54° 37' 06" N.,	16° 41' 24" E.
B. 54° 42' 42" N.,	16° 48' 06" E.	E. 54° 41' 00" N.,	16° 49' 36" E.
C. 54° 38' 18" N.,	16° 38' 54" E.		

Obszar zachodni jest zamknięty liniami łączącymi pozycje następujących punktów:

Szer.	Dłg.	Szer.	Dłg.
A. 54° 37' 24" N.,	16° 37' 00" E.	C. 54° 33' 24" N.,	16° 33' 48" E.
B. 54° 33' 48" N.,	16° 29' 36" E.	D. 54° 36' 06" N.,	16° 39' 30" E.

INSTRUKCJA NAWIGACYJNA

I. Przejście wschodnie.

Statki zdążające do portu Ustka z E, mijają pławę dzwonową *Ust. E* (Szer. 54° 40' 36" N., Dłg. 17° 00' 00" E.), czerwono-białą z dwoma trójkątami podstawami do siebie jako znakiem szczytowym, przechodząc na S od niej w odl. ok. 0,7 Mm. Następnie idą kursem 236° w krk. pławy dzwonowej *Ust. 3* (Szer. 54° 36' 20" N., Dłg. 16° 50' 54" E.), biało-czerwonej z krzyżem jako znakiem szczytowym, która znajduje się na redzie w odl. ok. 1 Mm w krk. 341° od latarni morskiej Ustka.

W pobliżu pławy *Ust. 3* należy oczekiwać pilota portowego.

Pława „Ust. E" znajduje się na południowo-wschodniej krawędzi obszaru niebezpiecznego.

II. Przejście północne.

Statki zdążające do portu Ustka z N, podchodzą do biało-czerwonej pławy *Ust. 1* (Szer. 54° 38' 18" N., Dłg. 16° 37' 00" E.), następnie sterują kursem 131° w krk. biało-czerwonej pławy cygarowej (Szer. 54° 36' 20" N., Dłg. 16° 40' 54" E.), bez napisu i znaku szczytowego (znajdującej się na miejscu dawnej pławy *Ust. 2)*. Odległość między tymi pławami wynosi ok. 3 Mm.

Następnie, po minięciu tej pławy, zmieniają kurs na 90° i przebywając ok. 5,8 Mm osiągają pławę *Us.t 3* szczegóły — p. Przejście wschodnie). W pobliżu pławy *Ust. 3* należy oczekiwać pilota portowego.

Uwaga. Podejście do portu Ustka jest dozwolone aż do odwołania tylko w ciągu dnia i przy przejrzystej pogodzie.

Port można rozpoznać już z dużej odległości dzięki charakterystycznym obiektom, jak: smukła, spiczasta wieża kościoła w Ustce, masywna i ścięta wieża ciśnień oraz budynek z wieżą latarni morskiej, który znajduje się u nasady wschodniego falochronu. Nabieżnik wieży kościoła z wieżą latarni morskiej daje krk. 154° i może być użyty do kontroli kompasu. Przy bliższym podejściu widać duże śpichrze, wysokie kominy i trzy płaskie, białe wieże dużego śpichlerza zbożowego.

Nie można podać określonej wskazówki, jak należy wchodzić do portu przy wietrze i prądzie przybrzeżnym. dlatego jest niebezpiecznie

16°51'30"
UWAGA!
Głębokości w porcie stale zmienne.
Awanport
St.pil
Przew. czw.
Przew. 18 Mm
ST. PIL.
Basen
Zimowy
Stocznia
Rybacka
UPIA
PORT
USTKA
w metrach
100
200
54'
35'

wchodzić do portu bez pilota. Przy gwałtownych sztormach z WSW przez N do ENE, wejście do portu jest bardzo utrudnione, z powodu wysokiej fali i silnego prądu przybrzeżnego. Dlatego w takich wypadkach statki powinny pozostać na morzu.

Światła wejściowe znajdują się na obu głowicach falochronów, na żelaznych słupach z koszykami; p. Sp. L.

Port składa się z awanportu, z obudowanej rzeki, która tworzy port wewnętrzny oraz z basenów: Nowego, Starego, Zimowego i Osadowego. W sprzyjających warunkach, przy spokojnym morzu i średnim stanie wody, mogą zawijać statki o zanurzeniu do ok. 4,7 m. Ze względu na konieczność rozkręcenia się w porcie, statki nie mogą przekraczać wymiarów: w długości 90 m i w szerokości 11,5 m. Głębokości, przed i w wejściu do portu wynoszą zazwyczaj 5 do 6 m. Szerokość wejścia wynosi 41 m.

A w a n p o r t tworzą dwa, prawie równoległe falochrony; jest on ok. 410 m długi i ok. 115 m szeroki, w pobliżu starego, zachodniego mola. Falochrony są betonowe i posiadają długość: zachodnie — 428 m, a wschodnie — 383 m. Stare, zachodnie molo (Ostroga Helska) wchodzi w awanport i posiada długość ok. 30 m.

Tor wodny prowadzi od wejścia wzdłuż wschodniego falochronu; głębokość wynosi tutaj ok. 5,5 m. Wejście do portu wewnętrznego jest 28 m szerokie. Głębokość rzeki u wejścia do Basenu Osadowego wynosi ok. 5,5 m. Po obu stronach są bulwary o łącznej długości 1640 m; tylko 240 m bulwaru nie posiada toru kolejowego. Przy silnych sztormach od strony morza, powstaje w porcie wysoka i długa fala martwa, tak, że statki muszą rzucać kotwice i cumować się mocniej; powoduje to czasem zahamowanie przeładunków w porcie.

N o w y B a s e n znajduje się po zachodniej stronie portu, będąc prawie równoległym do portu wewnętrznego; jest on 110 m długi, 55 m szeroki i ok. 5,5 m głęboki. Szerokość u wejścia wynosi 35 m. Nowy Basen przenaczony jest do przeładunku węgla i łupków. Idąc w górę rzeki, za promem osobowym, stoją elewatory zbożowe na zachodnim brzegu rzeki, a za nimi znajduje się wyciąg.

Przed największym elewatorem znajduje się zatopiony wrak. Przed wrakiem ustawiona jest pława wrakowa. Poza wyciągiem znajduje się wrak pogłębiarki, którego większa część znajduje się nad wodą.

B a s e n Z i m o w y jest basenem rybackim położonym na wschodnim brzegu rzeki, równolegle do jej koryta; głębokość jego wynosi 5 do 6 m. Molo rybackie tworzy pomost drewniany 150 m długi, dla cumowania kutrów i łodzi rybackich po obu jego stronach. Pomost ten oddziela Basen Zimowy od rzeki.

B a s e n O s a d o w y służy do osadzania piasków niesionych przez rzekę; posiada głębokość 3 do 4 m. W zachodniej części basenu leżą wraki 3 okrętów podwodnych, których kioski wystają ponad wodą.

Na wschodnim brzegu basenu leży stocznia rybacka, należąca do Przedsiębiorstwa Państwowego — Stocznie Rybackie; znajduje się tutaj

wyciąg (slip). Mielizna, stale tworząca się przed wyciągiem, jest usuwana własnymi siłami przez stocznię.

Zaopatrzenie statków. Stacje bunkrowe mieszczą się po zachodniej i po wschodniej stronie rzeki. Rurociąg miejskich wodociągów doprowadza wodę do picia dla statków do wschodniego i zachodniego nabrzeża.

Służba Zdrowia. W porcie znajduje się Portowy Urząd Zdrowia oraz Ambulatorium Portowe.

Służba pilotowa. Stacja pilotów mieści się w Kapitanacie Portu, którego budynek stoi koło latarni morskiej. Pilotaż jest obowiązkowy. Wprowadzanie statków odbywa się tylko w ciągu dnia, tj. od wschodu do zachodu słońca — nie wcześniej jednak, jak od godz. 0500. Statki przychodzące w ciągu nocy winny zatrzymać się na redzie, w pobliżu pławy *Ust. 3* i tam oczekiwać pilota. W wypadku ciężkiej pogody lub mgły, pilot nie będzie wprowadzał i wyprowadzał statku; w tym wypadku nie zaleca się statkom wchodzenia do portu.

Przepisy portowo-porządkowe — p. str. 121.

Światła portowe stanowią światła wejściowe z awanportu do portu wewnętrznego (rzeka Słupia) oraz światła wejściowe do Nowego Basenu oraz Basenu Osadowego; szczegóły p. Sp. L.

Jarosławiec — latarnia morska, znajduje się ok. 11 Mm na WkuS od Ustki; jest to ciemna, okrągła wieża obok dwupiętrowego domu latarników p. Sp. L.

Sygnały mgłowe. W odl. ok. 3 kabli w krk. 49° od latarni morskiej, znajduje się nautofon dający sygnał dźwiękowy J22E (. — — — .. — — — .. — — — .) co minutę; p. Sp. L.

Oprócz tego, w odl. ok. 1,8 Mm w krk. 346° od latarni morskiej, zainstalowany jest nautofon podwodny na głębokości 16,5 m. Charakterystyka sygnału: dźwięk 18 sek. co minutę; p. Sp. L.

Sygnały sztormowe są podnoszone na jasnobrązowym, drewnianym maszcie z reją, który stoi na NE od latarni morskiej; p. Sp. L.

WYBRZEŻE OD JAROSŁAWCA DO DZIWNOWA.

Wybrzeże od Jarosławca do Dziwnowa posiada taki sam charakter, jak wybrzeże między Rozewiem a Jarosławcem. Całe wybrzeże pokrywają wydmy; w zachodniej części są one niższe od wydm znajdujących się we wschodniej części wybrzeża. Za wydmami znajdują się liczne przybrzeżne jeziora, które płytkimi rzeczkami łączą się z Bałtykiem. Poza obszarem jezior widać zalesione wyniosłości; jedna z nich jako Gołogóra koło Koszalina osiąga wysokość 150 m.

Brzeg jest wszędzie jednostajny, bez zatoczek. Głębokości, w miarę oddalania się od lądu, zwiększają się powoli i równomiernie. Płycizna przybrzeżna jest wąska, a 10 m linia głębokości znajduje się od brzegu w odległości zaledwie 1 Mm.

Statki o dużym zanurzeniu mogą bez obawy zbliżyć się do lądu na odległość 2 Mm. Jedynie między Kołobrzegiem a Mrzeżynem przy ujściu rzeki Regi, w odległości 2¼ Mm od lądu, znajdują się płytkie miejsca o głębokości 4,5 do 6 m.

Znaki lądowe stanowią wieże kościołów w: Rusinowie, Cisowie, Sarbinowie, Kołobrzegu, Trzebiatowie, Trzęsaczu i Dziwnowie Górnym. Znajdująca się w pobliżu Koszalina Gołogóra jest widoczna z odległości większej niż 20 Mm.

Stan wody. Woda podnosi się z reguły przy wiatrach z WNW do ENE, zaś przy sztormach z NW do NE może podnieść się więcej niż o 1,75 m ponad poziom wody średniej; woda opada przy wiatrach z ESE do WSW, najwięcej przy sztormach od S, przy których może opaść więcej niż o 1 m poniżej poziomu wody średniej.

Darłowo, miasto posiadające ok. 4750 mk, leży po obu stronach rzeki Wieprza i w odl. ok. 1½ Mm od jej ujścia. Osiedle rybacko-letniskowe, znajdujące się przy samym ujściu rzeki, nazywa się Darłówko Miasto posiada fabrykę konserw mięsnych, młyn zbożowy, fabrykę młynków śrutowych itp.

Komunikacja kolejowa przez Sławno ze Szczecinem oraz ze Słupskiem i Gdańskiem.

Darłowo — latarnia morska, czworokątna, czerwona wieża z kopułą i galerią koloru białego, znajduje się u nasady wschodniego falochronu; p. Sp. L.

Sygnał mgłowy. Dzwon mgłowy, uruchamiany ręcznie, znajduje się na starym, zachodnim molo. Charakterystyka sygnału: dźwięk 5 sek. co minutę; p. Sp. L.

Sygnały sztormowe są podnoszone na szarym, żelaznym, kratowym maszcie z reją, który stoi u nasady starego, zachodniego molo; p. Sp. L.

Reda. Za dnia, najlepsze kotwicowisko jest na głębokości 17 do 18 m i na przecinających się namiarach — kościół parafialny w Darłowie w krk. 128° oraz latarnia morska Jarosławiec w krk. 133°; nocą, w namiarze 133° na światła wejściowe i na głębokości 16 m.

Prąd przybrzeżny płynie poprzecznie do ujścia rzeki; przy wiatrach z SSW przez W do NW prąd płynie na NE, przy wiatrach z ESE przez E do NNE — płynie na SW. Prąd jest najsilniejszy przy sztormach z kierunków równoległych do wybrzeża i wówczas może osiągnąć szybkość 2 do 3 węzłów. Prąd przybrzeżny jest bardzo słaby przy wiatrach z NW do NNE, zaś całkiem nieznaczny przy wietrze z S lub SE; wówczas można zauważyć tylko wypływający prąd rzeki, który w czasie wiosennych roztopów może osiągnąć szybkość 3,8 węzły.

Stan wody waha się od 0,1 m poniżej i do 0,4 m powyżej poziomu wody średniej. Przy sztormach z N do NE, woda podnosi się o ok. 1,5 m, zaś przy sztormach z SW opada o ok. 0,6 m poniżej poziomu wody średniej.

Warunki lodowe. W czasie łagodnych i umiarkowanych zim, port zamarza na przeciąg 2 do 3 tygodni a nawet do 4 tygodni; dla parowców żegluga może być utrudniona w ciągu 2 tygodni. W czasie takich zim; zalodzenie zasadniczo ma początek w końcu grudnia i trwa do drugiej połowy lutego. Zaś w wypadku srogich zim, port i tor wodny zamarzają na przeciąg 3 miesięcy, od ok. połowy grudnia do końca marca; obszar morski zamarza na przeciąg 2 miesięcy,, tj. od początku stycznia do początku marca. Wówczas, w ciągu 2½ miesięcy, jedynie z wielkimi trudnościami port jest dostępny dla parowców, a na okres 4 do 6 tygodni nawet jest zamknięty. Na morzu trudności są mniejsze niż przed Ustką.

Ujście rzeki jest dość długo wolne od lodów, a to dzięki prądowi rzeki. Port na odcinku od mostu zwodzonego do wyjścia z portu, pozostaje tak długo wolny od lodu, dopóki nie zamarznie morze. Na rzece Wieprza występują czasami zatory lodowe.

Podejście i wejście. Dla statków, podchodzących od E, znakami lądowymi będą: wysoki, stromy brzeg pod Jarosławcem oraz wieża latarni morskiej Jarosławiec, zaś dla statków podchodzących od W — Gologóra, posiadająca wysokość 150 m. Pewną orientacją co do wejścia do portu dają: biała wieża kościoła w Cisowie, znajdującego się na górze, ok. 2 Mm na E od Darłówka, kościół parafialny w Darłowie, wysoki, czerwony elewator na SE i w odl. 1 Mm od wejścia do portu oraz wysoka, szara wieża obserwacyjna wielokątna, z drewnianym rusztowaniem u góry i baniastym zakończeniem, która stoi na W od portu, w odl. 0,5 Mm (zaraz za wydmą).

Przy bliższym podejściu rozpoznaje się pojedyncze wysokie domy w Darłówku, wieżę latarni morskiej i falochrony.

Należy podchodzić kursem ok. 128° na kościół parafialny, aż wzdłuż wschodniego falochronu ukaże się wejście do portu a następnie wchodzić kursem 106°. Przy wiatrach z W należy maszt pilotowy trzymać nieco na E od latarenki wejściowej na zachodnim falochronie. Większe statki nie powinny zbyt daleko podchodzić na W, gdyż tam są mniejsze głębokości.

Statki, które przy wchodzeniu do portu kierują się sygnałami z masztu pilotowego (na wschodnim falochronie), muszą zwiększyć swoją sterowność przez odpowiednią szybkość. Żaglowce przy wiatrach tylnych muszą nieść przednie żagle; poza tym, przy podchodzeniu muszą trzymać się zawsze strony nawietrznej. Ponieważ wewnętrzna część portu, od podstawy wschodniego falochronu do mostu zwodzonego, posiada długość tylko ok. 190 m, dlatego wchodzące żaglowce muszą w porę opuścić (zwinąć) żagle, liny mieć w pogotowiu do zatrzymania się i wszystko tak przygotować, ażeby przejść przez przepust mostu, który posiada szerokość 15 m. Most będzie na czas otwarty. Należy mieć w pogotowiu kotwicę z łańcuchem — 10 do 15 m, ażeby w razie po-

trzeby móc w porę zmniejszyć szybkość. Trzeba pamiętać, że kotwicę wolno użyć tylko przed mostem zwodzonym, licząc od wejścia.

Przy silnych sztormach z SSW przez W do NNE, wejście do portu jest bardzo trudne a nawet niebezpieczne, z powodu wysokiej fali i wąskiego wejścia. Nie podnosi się wówczas żadnych sygnałów na masztach — pilotowym i sygnałowym (będącym jednocześnie masztem do wywieszania sygnałów sztormowych); w takim wypadku należy pozostać na morzu. Gdy maszt pilotowy ma być użyty, to podnosi się na nim czerwoną flagę.

Służba pilotowa. Istnieje obowiązek pilotowania dla wszystkich jednostek powyżej 60 NRT. Stacja pilotów jest czynna od jednej godziny przed wschodem słońca do jednej godziny po zachodzie słońca. W sprzyjających warunkach pilot wychodzi z portu w łodzi motorowej, a w warunkach niesprzyjających (wysoka fala, silny prąd itp.), pilot z portu nie wychodzi, a statki wprowadza się przez podawanie sygnałów na maszcie pilotowym; wówczas pilot wchodzi na statek w awanporcie.

Światła wejściowe znajdują się na głowicach obu falochronów, na żelaznych słupach, pomalowanych w poziome pasy białe i czerwone oraz z żelaznymi koszykami u szczytu; p. Sp. L.

Port składa się z awanportu, z portu położonego w Darłówku oraz z portu znajdującego się w Darłowie; rzeka Wieprza łączy te dwa porty. Awanport jest otoczony betonowymi falochronami, zachodnim o długości 480 m i wschodnim — 430 m, które tworzą wejście do portu o szerokości 38 m. Awanport nie daje schronienia statkom w czasie złej pogody. Głębokość przed wejściem, licząc w promieniu 100 m od zachodniej latarni wejściowej, wynosi średnio 5 m; zaś w odległości 20 m przed wejściem, po stronie zachodniej znajduje się mielizna, posiadająca głębokość 4 m. Jest ona niebezpieczna przy wiatrach (od 5 stopni skali Beaufort'a) od W przez N do NNE.

Głębokość w wejściu na linii świateł wejściowych wynosi 5 m. Tor wodny od wejścia do mostu zwodzonego jest średnio 4,5 m głęboki; na tym odcinku znajduje się mielizna, posiadająca długość 20 m i głębokość 3,6 m.

Od mostu zwodzonego do ujścia rzeki Grabówki, głębokości wynoszą średnio 5 m; przy ujściu Grabówki, po lewym brzegu rzeki znajduje się mielizna 100 m długa, która zmniejsza szerokość toru z 30 do 10 m. Od Grabówki do rozgałęzienia toru wodnego: Basen Przeładunkowy — Basen Rzeczny, głębokość wynosi średnio 5 m; w rozgałęzieniu jest mielizna ok. 100 m długa i o głębokości ok. 3,5 m.

W południowej części awanportu znajduje się zdemolowany suchy dok do budowy statków żelbetowych.

Szerokość przejścia z awanportu do portu wewnętrznego wynosi 20 do 23 m. Długość nabrzeży od głowicy starego, zachodniego molo do mostu zwodzonego wynoszą po 320 m.

Na wzór kanału obudowane koryto rzeki posiada szerokość 45 m a na dnie — 23 m. Głębokości u nabrzeży wynoszą 3,5 do 4 m.

Prąd rzeki uzależniony jest od stanu wody, który znów uzależnia się od kierunku i siły wiatru. Wahania stanu wody wynoszą ok. 0,4 m powyżej i ok. 0,4 m poniżej poziomu wody średniej.

W awanporcie znajduje się wrak pogłębiarki, a w porcie są dwa wraki: zatopiona mała pogłębiarka w Basenie Zimowym oraz krypa przy nabrzeżu Łebskim; powyższe wraki nie przeszkadzają w żegludze.

Przy średnim stanie wody mogą wpływać do portu statki do 75 m długości i o zanurzeniu do 3,5 m. Miejsce do rozkręcania się statków znajduje się u wejścia do Basenu Przeładunkowego.

Powyżej mostu zwodzonego, po zachodniej stronie rzeki, znajduje się Basen Zimowy, dostępny tylko dla kutrów rybackich; głębokości w basenie wynoszą średnio 3 m a przy nabrzeżach 2 do 3 m. Obok Basenu Zimowego znajdują się warsztaty portowe (należące do S.U.M.). W górę rzeki, w odl. 2½ kabli od mostu zwodzonego, po stronie wschodniej rzeki, znajduje się Basen Rybacki z halą, chłodnią, fabryką lodu, z wędzarniami i fabryką mączki rybnej. Głębokości tutaj wynoszą średnio 2,5 m a przy nabrzeżach średnio 3 m.

W basenie tym zakłada wyciąg (slip) Państwowe Przedsiębiorstwo Połowów Kutrowych „Arka", które tutaj ma swoją bazę.

Tuż pod miastem Darłowem, na lewym brzegu rzeki znajduje się Basen Przeładunkowy. 45 m szeroki; głębokości wynoszą średnio 5 m a przy nabrzeżach 4 do 5 m. Łączna długość nabrzeży z torami kolejowymi wynosi 612 m. W basenie znajdują się: stacja bunkrowa ropy, elewatory zbożowe, magazyny drobnicowe z bocznicami kolejowymi i rampami, transportery węglowe, transportery bez taśm do towarów w workach oraz dźwig ruchomy. Na miejscu jest węgiel bunkrowy i woda do picia.

Na tej samej wysokości, co Basen Przeładunkowy, rozszerzone koryto rzeki tworzy Basen Rzeczny, posiadający głębokości średnio 1,5 m a przy nabrzeżach 1 m.

Most zwodzony. W Darłówku ponad rzeką znajduje się most zwodzony. Na żądanie statku most jest podnoszony. Na wschodnim przyczółku mostowym stoi semafor mostowy, tj. biały, drewniany maszt, 8 m wysoki z ramionami. Światła mostowe (czerwone i zielone) znajdują się na wschodnim portalu mostowym. Ramiona semaforu są na wysokości 7 m, a światła 4 m ponad jezdnią. Jako obowiązujący sygnał kierunku ruchu służy prawe ramię semafora.

Znaczenie sygnałów:

1. Droga wolna —
   W dzień: ramię semafora podniesione do góry na 45°.
   W nocy: 2 zielone światła poziome, obok siebie.
2. Przejście wzbronione —
   W dzień: ramię semafora w położeniu poziomym.
   W nocy: 2 czerwone światła poziome, obok siebie.
3. Uszkodzenie, most nieczynny —
   W dzień: 2 czerwone kule, w górnej, środkowej części mostu.
   W nocy: 3 czerwone światła poziome, obok siebie.

W nocy dalby przy moście są oznaczone światłami fioletowymi.

U w a g a. Sygnały dzienne są pokazywane również i w nocy, tak, że w sprzyjających warunkach można widzieć jednocześnie sygnały dzienne i nocne.

Statki, żądające otwarcia mostu, podają następujące sygnały z odległości co najmniej 200 m:

W d z i e ń — 2 flagi na wantach, na dobrze widocznym miejscu oraz 2 długie dźwięki.

W n o c y — 2 białe światła na wantach, jedno nad drugim, w dobrze widocznym miejscu i 2 długie dźwięki.

Przepisy portowo - porządkowe — p. str. 121.

Światła portowe stanowią światła ostrzegawcze, szczegóły p. Sp. L.

Służba zdrowia. Znajduje się tu Portowy Urząd Zdrowia oraz Ambulatorium Portowe. Lekarz portowy urzęduje w szpitalu, w mieście.

Stocznia rybacka znajduje się w górze rzeki, poza terenem portu. Jest to mała stocznia bez urządzeń do podnoszenia kutrów.

Zaopatrzenie statków. W Basenie Przeładunkowym znajduje się węgiel bunkrowy oraz stacja bunkrowa ropy. Wodę do picia można pobierać w tymże basenie lub przy moście zwodzonym.

Unieście, wieś rybacka ok. 7½ Mm na E od latarni morskiej Gąski.

Sygnały sztormowe są wywieszane na szarym, drewnianym maszcie z reją; p. Sp. L.

Gąski — latarnia morska, czerwona, okrągła wieża przed brązowoczerwonym domem, ok. 12 Mm na E od Kołobrzegu; p. Sp. L.

Sygnały sztormowe są wywieszane na białym, drewnianym maszcie z reją; p. Sp. L.

Kołobrzeg leży w ujściu rzeki Parsęty. Wejście do portu, znajdującego się w ujściu rzeki, zabezpieczają dwa falochrony, z których wschodni falochron jest o 50 m dłuższy od zachodniego. Przy głowicy zachodniego falochronu szerokość wejścia wynosi 42 m, które następnie zwęża się do 24 m. Przy długo utrzymującej się sztormowej pogodzie lub po ciężkich sztormach można spodziewać się częściowego zapiaszczenia.

Stan wody. Przy sztormie z NW przez N do NE, woda podnosi się o 1 m, zaś opada o tę samą wielkość przy sztormach z SW przez S do SSE. Te stany wody mają miejsce jedynie w zimie, jesieni i na wiosnę, w czasie silnych sztormów; w innych wypadkach woda waha się w granicach 0,3 m ponad lub poniżej poziomu wody średniej.

Prąd z reguły wypływa z portu; jego normalna szybkość wynosi ok. 1 węzła, po długotrwających deszczach do 3 węzłów, zaś w okresie silnej kry — do 5 węzłów. Prąd przybrzeżny przepływa poprzecznie do wejścia do portu; przy wiatrach z NE przez E do SE — płynie na W.

zaś przy wiatrach z NW przez W do SW — na E. Przy wiatrach z NE przez N do NW, prąd może płynąć na W lub na E. Prąd przybrzeżny jest najsilniejszy przy sztormach wiejących wzdłuż wybrzeża i wówczas może osiągnąć szybkość ok. 3 węzłów; prąd jest najsłabszy przy wiatrach z SE przez S do SSW.

Warunki lodowe. W czasie łagodnych i umiarkowanych zim, port zamarza na przeciąg 1 tygodnia i to między początkiem a końcem stycznia. Czasami zalodzenie następuje wcześniej, bo nawet w listopadzie, jednak dla żeglugi nie ma to żadnego znaczenia. W czasie srogich zim, port oraz obszar morski przyległy mogą zamarznąć na przeciąg 2 miesięcy, żegluga może być silnie utrudniona w ciągu 3 do 6 tygodni, całkowicie zamknięta w ciągu 1 do 2 tygodni a w najgorszym wypadku nawet 4 tygodni. Zalodzenie rozpoczyna się w czasie srogich zim zasadniczo w drugiej połowie grudnia i kończy się w ciągu pierwszych dziesięciu dni marca. Jednakowoż może zdarzyć się, że zalodzenie trwa od połowy listopada aż do końca marca.

Znakami lądowymi są z daleka widoczna ścięta wieża katedry w Kołobrzegu i spichrze stojące przy wschodnim nabrzeżu.

Kołobrzeg — latarnia morska, wieża z surowej cegły, z ośmiokątną nadbudówką o kształtach pomnika z czerwoną gwiazdą u szczytu; p. Sp. L.

Wieża stoi na miejscu dawnego fortu, w ujściu — na prawym brzegu rzeki.

Sygnał mgłowy — nautofon, znajduje się na wieży wsch. światła wejściowego. Charakterystyka: litera K — Dźwięk 3^s, dźwięk 1^s, dźwięk 3^s, Okres 30^s. Dawny sygnał mgłowy, znajdujący się na wieży latarni morskiej, pozostaje jako rezerwowy.

Sygnały sztormowe są podnoszone na drewnianym maszcie z reją, który stoi u nasady wschodniego falochronu; p. Sp. L.

Służba pilotowa. Istnieje obowiązek pilotowania dla wszystkich statków powyżej 60 NRT. Pilota należy wzywać sygnałem międzynarodowym. Flaga pilota będzie podnoszona na maszcie sygnałowym, umieszczonym na wieży latarni morskiej.

W czasie sztormów z kierunków WSW przez N do ENE wchodzenie do portu jest niebezpieczne i dlatego w takich wypadkach pilot nie będzie wychodził na redę. Na czas zamknięcia portu podnosi się na maszcie latarni morskiej sygnał w kształcie czarnej kuli o średnicy 1,2 m.

Wyciąg z Rozporządzenia Porządkowego dla portu Kołobrzeg.

1. Reda rozciąga się na 3 Mm od głowicy wschodniego falochronu. Wewnętrzny obszar wodny portu rozciąga się od połączenia rzeki Prośnicy z Kanałem Drzewnym w dół, aż do ujścia rzeki.

2. Kapitan statku wchodzącego i wychodzącego z portu jest obowiązany do korzystania z usług pilota portowego. Każdy statek znajdujący się na redzie, który chce wejść do portu, musi wywiesić flagę wzywającą pilota i czekać na jego przybycie. Przed wyjściem z portu należy zgłosić się do Kapitanatu Portu po pilota, który wyprowadzi statek z portu.

3. Od obowiązku przyjmowania pilota portowego zwolnione są:

a) wszystkie okręty wojenne,

b) statki szkolne, o ile nie służą równocześnie do celów zarobkowych oraz jachty, jeżeli wykażą się przynależnością do uznanego Yachtklubu,

c) statki, których kapitanowie złożyli ustanowiony egzamin pilotowy,

d) statki zmieniające miejsce postoju w obrębie redy.

4. Jeżeli do oczekującego na redzie statku podejdzie łódź pilotowa, to kapitan jest obowiązany jej pomóc. Kiedy pilot wejdzie na pokład, to kapitan statku jest obowiązany podać pilotowi dokładne dane o pojemności statku, jego rozmiarach, zanurzeniu faktycznym, o rodzaju ładunku, ilości załogi i pasażerów oraz o ich stanie zdrowotnym itp.

5. Podczas wchodzenia do portu, można żagle zmniejszyć tak, że statek powoli wchodzi ale słucha steru. Parowce wchodzące do portu muszą w wejściu zmniejszyć szybkość i utrzymać ją stosownie do wchodzenia.

6. Jeżeli statek kotwiczy na redzie, należy kotwice oznaczyć pławką. W porcie wolno rzucić kotwice w razie nagłego wypadku i po ustaniu konieczności należy kotwice podnieść.

7. Parowce mogą używać sygnały (syreny) tylko w czasie ruchu.

8. Bagrownice pracujące w porcie pokazują po stronie wolnej dla ruchu następujące sygnały:

w dzień: 2 stożki czerwone,

w nocy: 3 pionowo nad sobą umieszczone światła, z których górne i dolne są czerwone, środkowe — białe.

Statki nurków pokazują następujące sygnały:

w dzień: flagę czerwoną na widocznym miejscu,

w nocy: światło czerwone nad białym, na widocznym miejscu, widzialne dookoła.

Statki te należy mijać bardzo powoli.

9. Kamieni, balastu, szlaki, popiołu i śmieci nie wolno wyrzucać do wody, ani w porcie ani na redzie.

Przepisy portowo-porządkowe — p. str. 121

Stawa pilotowa, jest to konstrukcja żelazna o wysokości 7,5 m, która znajduje się na wschodnim falochronie. Na stawie pilotowej jest umieszczony drąg ruchomy zakończony czerwoną kulą o średnicy 1,5 m. Urządzenie to służy do wskazywania kursu wchodzącemu statkowi, w wypadku, gdy pilot nie może wyjść na redę z powodu sztormu wiejącego od morza bądź silnego prądu przybrzeżnego. Wysokość podniesionego drąga z kulą wynosi 17 m ponad poziom wody średniej. Statek musi zmieniać kurs w tę stronę, w którą jest nachylony drąg z kulą. Jeżeli drąg z kulą stoi pionowo, to należy iść dotychczasowym kursem. Sygnały dawane ze stawy pilotowej dotyczą jedynie statku, który znajduje się najbliżej wejścia do portu. Jeżeli drąg z kulą jest opuszczony w dół, to oznacza, że wchodzenie do portu jest niebezpieczne lub niemożliwe.

Reda. Najlepsze jest kotwicowisko na głębokości 12 do 14 m i na przecinających się namiarach — kościół w Trzebiatowie w krk. 228° oraz katedra w Kołobrzegu w krk. 133°; nocą, na przecięciu się namiarów — latarnia morska Gąski w krk. 77° oraz światła wejściowe do portu w krk. 133° i na głębokości 12 m.

Podejście i wejście. Przed portem Kołobrzeg znajduje się obszar zagrożony minami dla żeglugi. Wskutek przeprowadzonych prac tra-

łowych niebezpieczny obszar został zmniejszony do obszaru zawartego między południkami 15° 28' 54" E. i 15° 35' 06" E. oraz między równoleżnikiem 54° 19' 18" N. a linią brzegu. Obszar w ten sposób utworzony pozostaje nadal niebezpieczny dla żeglugi i wolno poruszać się na nim jedynie po wytyczonym torze wodnym.

Jedynie dla żeglugi nawodnej został otwarty obszar ograniczony liniami łączącymi pozycje następujących punktów:

	Szer.	Dłg.		Szer.	Dłg.
A.	Linia brzegu w	15° 48' 30" E.	F.	Linia brzegu w	15° 28' 54" E.
B.	54° 23' 30" N.,	15° 48' 30" E.	G.	54° 19' 18" N.,	15° 28' 54" E.
C.	54° 23' 30" N.,	15° 27' 00" E.	H.	54° 19' 18" N.,	15° 35' 06" E.
D.	54° 20' 00" N.,	15° 21' 00" E.	I.	Linia brzegu w	15° 35' 06" E.
E.	Linia brzegu w	15° 21' 00" E.			

Na powyższym obszarze — rybołówstwo, trałowanie i zanurzanie się okrętów podwodnych jest wzbronione.

INSTRUKCJA NAWIGACYJNA

Poprzez strefę niebezpieczną do portu Kołobrzeg został wytrałowany i oznakowany tor wodny 3 kable szeroki i posiadający krk. 180°-0°. Tor wodny wyznaczają 3 pławy leżące w osi toru wodnego oraz 2 pary pław na krawędziach toru.

Statki zdążające do portu Kołobrzeg, powinny podejść z N do pławy świetlno-dzwonowej *Koł. 1.* (Szer. 54° 19' 39" N., Dłg. 15° 32' 12" E.), pomalowanej w pionowe białe i czerwone pasy, świecącej światłem *białym błyskowym;* p. Sp. L. Następnie, statki idą kursem 180° i przebywając 7,2 Mm dochodzą do pławy dzwonowej *Koł. 3* (Szer. 54° 12' 24" N., Dłg., 15° 32' 00" E.), pomalowanej w pionowe białe i czerwone pasy, mając po drodze nieświecącą pławę torową *Koł. 2* z dowolnej strony.

Pomiędzy poszczególnymi pławami torowymi, na połowach odległości między nimi, znajdują się po jednej parze — małe pławy, umieszczone na krawędziach toru wodnego. Na prawej (zachodniej) krawędzi toru wodnego znajdują się pławy stożkowe koloru czarnego zaś na lewej (wschodniej) krawędzi — stożkowe koloru czerwonego.

Oprócz powyższych pław znajdują się 2 pławy wrakowe:

a) Świetlna pława wrakowa (Szer. 54° 12' 44" N., Dłg. 15° 31' 36" E.) walcowa z ażurową wieżyczką i z dwoma trójkątami podstawami do siebie jako znakiem szczytowym; p. Sp. L. Wrak znajduje się 20 m na W od pławy.

Pławę należy mijać od E, w odległości nie mniejszej niż 150 m.

b) Nieświecąca pława wrakowa (Szer. 54° 11' 26" N., Dłg. 15° 33' 05" E.), stożkowa bez znaku szczytowego; p. Sp. L. Pława znajduje się przy wejściu do portu; należy przechodzić na NE od pławy.

Przy podchodzeniu do pławy *Koł. 3* należy wystrzegać się odchyleń z kursu na zachód z powodu znajdującego się w pobliżu toru wodnego wraku (oznaczonego świetlną pławą).

Statki po minięciu świetlnej pławy wrakowej w odl. ok. 150 m na E od niej, na trawersie pławy *Koł. 3* — zmieniają kurs na 143,5°, który

prowadzi do portu. Kurs ten wyznaczony jest linią nabieżnika: wschodnia latarenka wejściowa — kościół Św. Mikołaja. Podchodząc do wejścia do portu należy przejść niemniej niż 15 m na NE od nieświecącej pławy wrakowej.

Pilot obowiązkowy — przy pławie kierunkowej *Koł. 3.*

Podczas zbliżania się do brzegu już z daleka widać masywną katedrę w Kołobrzegu, wysoki elewator zbożowy stojący w porcie oraz spiczastą wieżę kościoła Św. Mikołaja; podchodząc bliżej widać okrągłą wieżę byłego fortu, przebudowaną na latarnię morską, dalej na E, szary budynek zniszczonego hotelu plażowego i resztki zniszczonego, drewnianego domu kuracyjnego.

Wejście do portu w nocy bez pilota jest wzbronione. Przy sztormach z kierunków północnych, gdy pilot nie może wyjść z portu, wchodzenie do portu jest bardzo niebezpieczne. Jednak, gdy zajdzie konieczność wejścia, to należy zwrócić baczną uwagę na kierunek wiatrów i zależny od niego kierunek prądu przybrzeżnego oraz na prąd rzeki. W zależności od tych okoliczności należy wybrać odpowiedni kurs. W przeciwnym razie może zajść niebezpieczny wypadek, że prąd rzeki i prąd przybrzeżny mogą rzucić statek na jeden z falochronów. Należy mieć na pokładzie przygotowane liny do zatrzymania się i manewrować między falochronami przy bardzo małej szybkości.

Przy sztormach z kierunków WSW przez N do ENE, wejście do portu jest bardzo trudne z powodu wysokiej fali i wąskiego wejścia. Dlatego, w takich wypadkach, statki powinny pozostać na morzu.

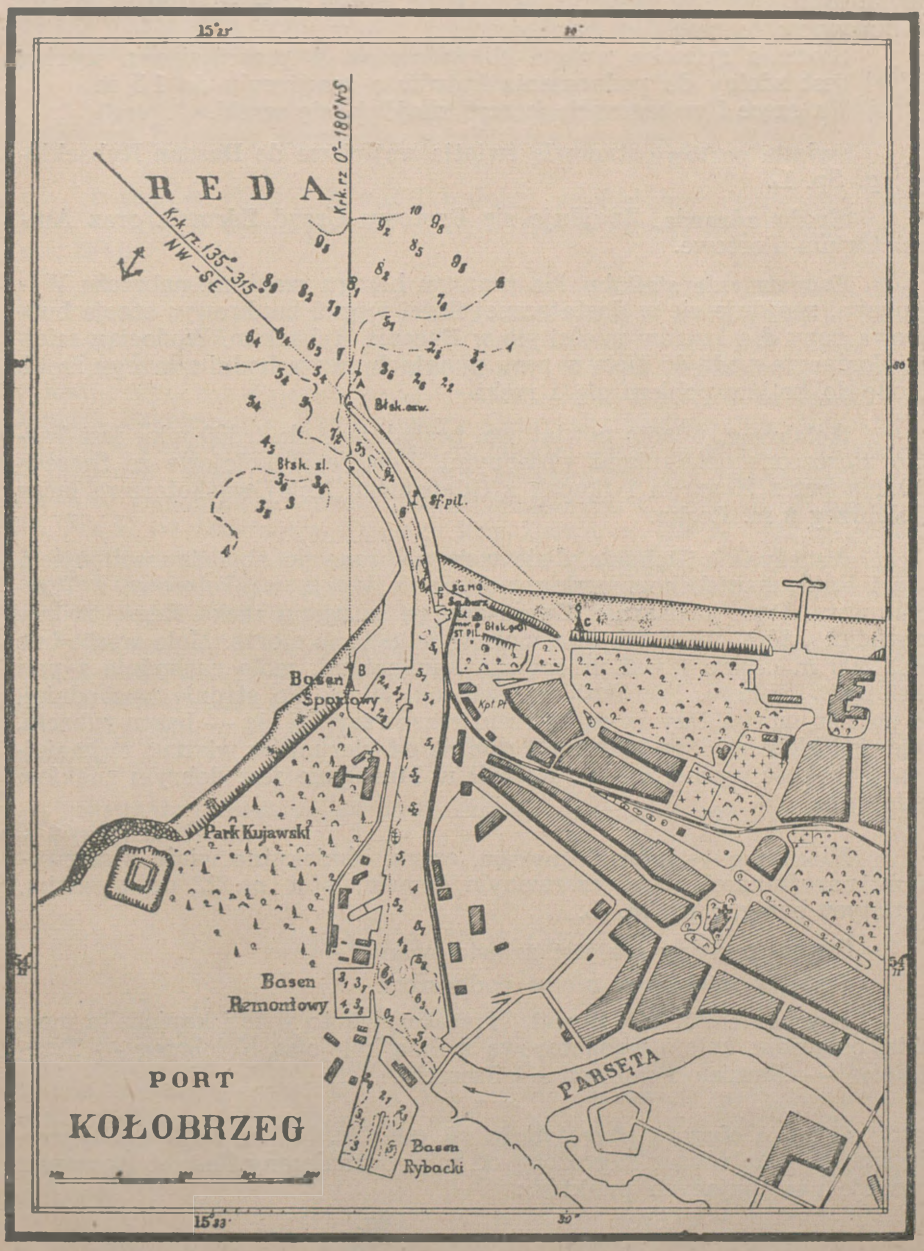
Światła wejściowe znajdują się na głowicach obu falochronów, na żelaznych słupach z żelaznymi koszykami; p. Sp. L.

Nabieżniki dewiacyjne wyznaczające rzeczywiste kierunki N—S i NW—SE, znajdują się przed portem, szczegóły — p. Deklinacja (zboczenie magnetyczne), str. 182.

Ograniczenia dotyczące wchodzenia do portu. Przy dobrej pogodzie, gdy stan morza jest 0 do 1, prowadzone są prace nad odbudową wschodniego falochronu, skutkiem czego statki mogą wchodzić do portu tylko w czasie 2 godzin po wschodzie słońca i 2 godzin przed zachodem. Podczas nocy port jest zamknięty.

Port stanowi obudowane koryto rzeki Parsęty oraz 3 baseny. Brzeg wschodni posiada żelazne bulwary o długości 383 m oraz nabrzeże betonowe 250 m długie. Betonowe nabrzeże na zachodnim brzegu jest 245 m długie. Głębokości w porcie wskutek zamulenia wynoszą obecnie ok. 5 m. Do portu mogą wchodzić statki przy średnim stanie wody, o długości 80 m i zanurzeniu do 4 m.

Basen Sportowy znajduje się u podstawy zachodniego falochronu; długość nabrzeży wynosi 260 m. Za wyciągiem, na tym samym brzegu rzeki, znajduje się Basen Remontowy o nabrzeżach 240 m długości. Na zakręcie rzeki leży Basen Rybacki (3 do 3,5 m głęboki), posiadający nabrzeża 560 m długie oraz pomost drewniany 100 m długi; wejście do basenu posiada głębokość 2,7 m. U wschodniego brzegu rzeki znajduje się Basen Zimowy.


REDA
Krk. rz. 0°-180° NS
Krk. rz. 135°-315° NW-SE
Błsk. zsw.
Błsk. zl.
Sf. pil.
Basen Sportowy
Park Kujawski
Basen Rzemieślowy
Basen Rybacki
PARSĘTA
PORT
KOŁOBRZEG

Wschodnie nabrzeża rzeki są uzbrojone w tory kolejowe. Port posiada dźwig. W porcie i w mieście znajdują się: elewator zbożowy, fabryka lodu, fabryka konserw, wędzarnie; przy Basenie Rybackim jest w budowie chłodnia.

Stocznia rybacka została zlikwidowana i przeniesiona; wyciąg (slip) jest zdolny do podnoszenia kutrów o zanurzeniu do 1,5 m.

Na rzece i w basenach jeszcze znajdują się wraki.

Światła portowe stanowią światła wejściowe do Basenu Rybackiego; p. Sp. L.

Służba zdrowia. Znajduje się Portowy Urząd Zdrowia oraz Ambulatorium Portowe.

Zaopatrzenie statków. Na prawym brzegu rzeki, na nabrzeżu Węglowym, znajduje się w dostatecznej ilości węgiel bunkrowy; stacja bunkrowa ropy dla kutrów mieści się w Basenie Rybackim. Wodociąg miejski dostarcza wodę do picia w paru punktach na wschodnim brzegu rzeki. Wodę do kotłów pobiera się z rzeki.

Kołobrzeg, miasto powiatowe, posiadające ok. 6 800 mk., jest bardzo zniszczone działaniami wojennymi. Połączenie kolejowe ze Szczecinem, a przez Koszalin i Słupsk z Gdańskiem. Kolej wąskotorowa łączy Kołobrzeg z m. Resko.

Mrzeżyno i Głębokie, dwie wsie położone po obu stronach ujścia rzeki Regi; kąpielisko morskie, połączenie koleją wąskotorową z Trzebiatowem. Dwie wędzarnie. Zwężająca się w ujściu rzeka Rega, tworzy przystań, którą obejmują dwa molo wysunięte w morze. Molo wschodnie jest 300 m długie i jest umocnione kamieniami, molo zachodnie z pali jest nieco krótsze. Szerokość wejścia ok. 30 m. Po stronie wschodniej, w pobliżu mostu, leży w części rzeki rozszerzającej się — basen rybacki. Na ogół głębokości są zmienne i zależne od kierunków wiatru; najmniejsza głębokość wynosi 0,8 m. Kościół w Mrzeżynie jest dobrym znakiem lądowym.

Niechorze — latarnia morska, szara, ośmiokątna wieża z czerwonymi narożnikami ponad czerwonym domem, stoi na 22 m wysokim, stromym brzegu; p. Sp. L.

Sygnał mgłowy nie jest zainstalowany.

Sygnały sztormowe nie są podnoszone.

Niechorze Wielkie, Rewal i Trzęsacz, są to wsie i kąpieliska morskie, połączone koleją wąskotorową z linią kolejową Kołobrzeg — Trzebiatów — Kamień Pomorski — Szczecin.

Granica obszaru zagrożonego od min. Ok. 14 Mm na N od wybrzeża znajduje się obszar zagrożony od min, ograniczony liniami łączącymi pozycje następujących punktów:

	Szer.	Dłg.
A.	54° 16' 18" N.,	14° 51' 00" E.
B.	54° 17' 24" N.,	14° 47' 00" E.
C.	54° 26' 24" N.,	15° 02' 00" E.
D.	54° 22' 00" N.,	15° 09' 18" E.

Wrak i pława radarowa. Wrak s/s „Allan" leży w pozycji: Szer. 54° 17' 18" N., Dłg. 14° 52' 00" E. (przybl.); jest on widoczny — dwa maszty i część komina — ponad wodą. W odl. 1,4 Mm i w krk. 45° od wraku została wyłożona czarna pława wyposażona w reflektor radarowy i posiadająca kulę jako znak szczytowy.

Dziwnów Górny, wieś i kąpielisko morskie, znajduje się na E od Dziwnowa Dolnego; miejscowy kościół stanowi dobry znak lądowy.

Dziwnów. Rzeka Dziwna, będąca wschodnim ramieniem rzeki Odry, tworzy w ujściu port rybacki; p. Zalew Szczeciński. Wielki Zalew (str. 264).

Dwa wąskie, drewniane molo, z których zachodnie jest dużo dłuższe, tworzą wejście do portu, przechodzące dalej w górę rzeki w kanał rzeczny z umocnionymi brzegami. U lewego brzegu rzeki leży mały, prostokątny basen z zatopionymi dźwigami, zaś po wschodniej stronie, w łuku rzeki, znajduje się basen rybacki. Koło tego basenu mieści się Ośrodek Szkoleniowy Państwowego Centrum Wychowania Morskiego (PCWM). Poza tym basenem leży na mierzei osada rybacka i kąpielisko — Dziwnów Dolny. Znajduje się tutaj stocznia rybacka, remontująca nawet duże jednostki, z warsztatem mechanicznym. Czynne są też wędzarnie. Na E od Dziwnowa Dolnego leży Dziwnów Górny. Naprzeciwko Dziwnowa Dolnego, na lewym brzegu rzeki, tj. na wyspie Wolin znajduje się wieś rybacka Dziwna. Obie te wsie są połączone z sobą promem oraz nieotwieranym mostem pontonowym.

Głębokości w porcie są bardzo różne i zmienne, od 6 m koło stoczni do 3 m w korycie rzeki, a nawet do 2 m w samym ujściu, co jest spowodowane zamulaniem rzeki.

Nabieżnik wejściowy oraz **światła wejściowe** w ujściu rzeki nie są uruchomione.

Sygnały sztormowe są wywieszane na szarym, drewnianym maszcie z reją; p. Sp. L.

ZATOKA POMORSKA

Zatoka Pomorska jest ograniczona od S wyspami — Wolin i Uznam. Wybrzeże jest prawie wszędzie zalesione, a w południowej części jest niższe, niż w części wschodniej czy zachodniej. Północno-zachodnie wybrzeże wyspy Wolin jest prawie całkowicie pokryte lasami; na E od Międzyzdrojów znajduje się pas dość stromych wydm. Płycizna przybrzeżna jest bardzo wąska, jedynie między Świętą Kępą a ujściem rzeki Dziwny, 10 m linia głębokości w kształcie języka odbiega od lądu na 6 Mm.

Prąd w Zatoce Pomorskiej zależy od długo utrzymujących się wiatrów; jego szybkość wzdłuż wybrzeża dochodzi do 2 węzłów, zwłaszcza w odległości 3½ Mm od brzegu; płynie przeważnie w kierunku wschodnim.

Znaki lądowe stanowią przede wszystkim kościoły w: Dziwnowie Górnym, Kamieniu Pomorskim (katedra), Międzyzdrojach, Lubinie, następnie — stawa Kikut, na wysokim i stromym brzegu, na E od Świętej Kępy.

Międzyzdroje, kąpielisko morskie ok. 6 Mm na E od Świnoujścia; posiada połączenie kolejowe ze Świnoujściem i Wolinem. Przy pomoście zdemolowanym, głębokość wynosi ok. 2 m. Na S od Międzyzdrojów, w odl. ok. 1,7 Mm, leży nad jeziorem Wicko miejscowość Zalesie, posiadająca przystań i, w sezonie letnim, regularną komunikację parowcami ze Szczecinem i Świnoujściem; komunikację utrzymuje Ż. P. w Szczecinie.

Sygnały sztormowe są wywieszane na szarym, żelaznym maszcie z reją; p. Sp. L.

Obszar zagrożony od min obejmuje obszar Zatoki Pomorskiej, Odrzanej Ławicy i następnie rozciąga się daleko na NW. Obszar zagrożony znajduje się na W od linii łączących pozycje następujących punktów:

	Szer.	Dłg.
A.	Linia brzegu,	14° 45' 00" E.
B.	54° 15' 00" N.,	14° 45' 00" E.
C.	54° 07' 00" N.,	14° 25' 00" E.
D.	54° 52' 24" N.,	13° 48' 00" E. (itd.).

WSCHODNI TOR WODNY PROWADZĄCY DO PORTU ŚWINOUJŚCIE

Dawny początek toru wodnego na podejściu do portu Świnoujście ze wschodu stanowi kierunkowa pława bucząca *Świnoujście 1* (Szer. 54° 25' 36" N., Dłg. 15° 24' 00" E.), stożkowo-cylindryczna, pomalowana w pionowe białe i czerwone pasy i z wieżyczką ażurową pomalowaną w poziome pasy: biały — czerwony — biały.

Właściwy początek toru wodnego stanowi czerwona pława świetlna *8* (Szer. 54° 11' 12" N., Dłg. 14° 49' 30" E.), z ażurową wieżyczką i świecąca światłem *białym błyskowym*. Następna pława *9* (Szer. 54° 09' 36" N., Dłg. 14° 43' 54" E.), świecąca światłem *białym błyskowym*, znajduje się na N od osi toru wodnego.

Czerwoną pławę świetlną *10-A* (Szer. 54° 07' 57" N., Dłg. 14° 37' 00" E.) cygarową, świecącą światłem *białym błyskowym*, należy minąć od strony południowej. Na N od toru wodnego, a w odl. 100 m na S od wraku, znajduje się świetlna pława wrakowa (Szer. 54° 07' 30" N., Dłg. 14° 37' 00" E.) z ażurową wieżyczką oraz z dwoma trójkątami wierzchołkami w dół jako znakiem szczytowym, oraz świecąca światłem *zielonym przerywanym*; p. Sp. L.

Biało-czerwoną pławę świetlną *10* (Szer. 54° 07' 21" N., Dłg. 14° 37' 00" E.), cygarową, świecącą światłem *białym błyskowym*, należy minąć od strony południowej.

Następną pławą jest biało-czerwona, cygarowa, świetlna pława *11* (Szer. 54° 06' 06" N., Dłg. 14° 32' 58" E.), świecąca światłem *białym błyskowym*, którą należy minąć od strony południowej.

Czerwona pława świetlna *12* (Szer. 54° 04' 30" N., Dłg. 14° 27' 45" E.), z ażurową wieżyczką, świecąca światłem *białym grupami (3) błyskowym* — znajduje się na osi toru wodnego.

Od pławy *8* do pławy *12* zaleca się iść kursem 242°, a od pławy *12* do pławy *14* — kursem 239°.

Biało-czerwoną pławę świetlną *13* (Szer. 54° 02' 40" N., Dłg. 14° 22' 22" E.), cygarową, świecącą światłem *białym błyskowym,* należy minąć od strony południowej.

Na NW od pławy 13 i w odl. ok. 6 kabli od toru wodnego, znajduje się nieoznakowany wrak s/s „Otic" (Szer. 54° 03'01" N., Dłg. 14° 21' 00" E.); maszty i komin wraku są widoczne ponad wodą.

Na N od toru wodnego a na S od wraku s/s „Ruthgeiss", znajduje się świetlna pława wrakowa (Szer. 54° 02' 11" N., Dłg. 14° 20' 13" E.), cygarowa, pomalowana na zielono i świecąca światłem *zielonym błyskowym;* p. Sp. L.

Następnie, na S od osi toru wodnego i w odl. 50 m na N od wraku s/s „Norwegia", leży nieświecąca pława wrakowa (Szer. 54° 01' 23" N., Dłg. 14° 20' 33" E.), z dwoma trójkątami wierzchołkami do góry jako znakiem szczytowym; p. Sp. L.

Czerwona pława świetlna *14* (Szer. 54° 01' 00" N., Dłg. 14° 17' 30" E.) jest pławą zwrotną; posiada ażurową wieżyczkę i kulę jako znak szczytowy, świeci światłem *białym błyskowym.* Od pławy *14* do pławy *Świnoujście* zaleca się iść kursem 195°.

Pława *14* jest jednocześnie pławą złączeniową, od niej rozpoczyna się zachodni tor wodny prowadzący do Sassnitz i na obszar Bałtyku nie zagrożony od min.

Na SE od osi toru wodnego a w odl. 10 m na N od wraku latarniowca, znajduje się świetlna pława wrakowa (Szer. 54° 00' 55" N., Dłg. 14° 17' 51" E.), walcowa z drążkiem i z dwoma trójkątami wierzchołkami do góry jako znakiem szczytowym, oraz świecąca światłem *zielonym błyskowym;* p. Sp. L.

Następnie tor wodny przechodzi pomiędzy dwoma wrakami, których nadbudówki, maszty i kominy są widoczne ponad wodą. Wraki te są oznakowane dwiema pławami świetlnymi, świecące światłem *blaskowym czerwonym* i *blaskowym zielonym.* Na W od toru wodnego, znajduje się wrak s/s „Orion" a na E — wrak okrętu wojennego „Schlesien".

Na SE od osi toru wodnego i w odl. 75 m na N od wraku, znajduje się świetlna pława wrakowa (Szer. 53° 58' 19" N., Dłg. 14° 16' 13" E.), z ażurową wieżyczką i z dwoma trójkątami wierzchołkami do góry jako znakiem szczytowym oraz świecąca światłem *zielonym grupowo (3) błyskowym;* p. Sp. L.

Ostatnią pławą torową jest czarna pława świetlna *Świnoujście* (Szer. 53° 58' 03" N., Dłg. 14° 16' 00" E.), z ażurową wieżyczką i świecąca światłem *białym błyskowym.* Leży ona na osi toru wodnego w odl. 21 kabli na NNW od głowicy wschodniego falochronu ujścia rzeki Świny. Kurs 170,5° prowadzi od niej do wejścia do portu; p. Sp. L.

Tuż na N od pławy *Świnoujście* znajduje się kotwicowisko oznaczone 4 pławami, p. Reda (str. 259).

W odl. 80 m na E od nabieżnika 170,5°, obok nieczynnego oscylatora podwodnego, znajduje się czarna pława świetlna (Szer. 53° 56' 36" N., Dłg. 14° 16' 24" E.), walcowa z drążkiem i z dwoma trójkątami podsta-

wami do siebie jako znakiem szczytowym, świecąca światłem *zielonym stałym;* p. Sp. L.

Na E od osi toru wodnego i w odl. 40 m na W od wraku s/s „Walter Kerde", znajduje się świetlna pława wrakowa (Szer. 53° 56' 42" N., Dłg. 14° 16' 48" E.), walcowa z drążkiem i z dwoma trójkątami wierzchołkami do siebie jako znakiem szczytowym, świecąca światłem *zielonym przerywanym;* p. Sp. L.

Ostrzeżenie. Ponieważ blisko toru wodnego znajdują się liczne wraki, należy wystrzegać się przechodzenia tym torem w nocy lub przy złej widoczności.

ZACHODNI TOR WODNY PROWADZĄCY DO PORTU ŚWINOUJŚCIE

W krk. NW od pławy *14* rozpoczyna się tor wodny prowadzący do Sassnitz i na obszar Bałtyku nie zagrożony od min; szczegóły dotyczące tego toru — p. Nemedri: Zassnitz — Świnoujście Link oraz Zassnitz Approach.

Świnoujście jest najbardziej na W wysuniętym polskim portem, leżącym w ujściu rzeki Świny, która jest główną i środkową z trzech odnóg rzeki Odry. Świnoujście stanowi przedporcie i uzupełnienie portu w Szczecinie, z którym łączy się śródlądową drogą wodną.

Głębokości. W linii nabieżnika wejściowego 170,5°, jak również między falochronami a latarnią morską, nurt rzeki jest 100 m szeroki i najmniej 10 m głęboki. Od latarni morskiej do południowego cypla półwyspu Kosa, tor wodny wynosi 150 m szerokości, przy głębokości 9,6 m; z początku tor wodny znajduje się po wschodniej stronie rzeki, następnie prowadzi ku północnemu cyplowi półwyspu Kosa i wreszcie trzyma się zachodniego brzegu rzeki.

Miejsce do rozkręcania się statków posiada 250 m w średnicy i znajduje się przed przystanią dla łodzi, znajdującą się na prawym brzegu rzeki w pobliżu przedmieścia Odra Warszów; głębokość wynosi tam 10 m.

Stan wody. W normalnych warunkach woda podnosi się lub opada o ok. 0,6 m względem poziomu wody średniej. Silne sztormy z NE mogą spowodować podniesienie się poziomu wody do 2 m, zaś przy sztormach z południowych kierunków, woda może opaść o ok. 1 m poniżej średniego poziomu.

Prąd. Między falochronami a portem, przy lekkich wiatrach ze wszystkich kierunków, przewagę ma prąd wypływający. W czasie silnych wiatrów z NW przez N do NE — prąd płynie od morza. Szybkość prądu zmienia się wraz z siłą wiatru i wynosi do 4 Mm; jest ona największą, gdy wiatry nagle pojawiają się z północnego kierunku względnie po okresie panującej ciszy. Przy silnych wiatrach z E, prąd przed wejściem do portu płynie na W, w przeciwnym wypadku na E, ale koło lądu zawsze wzdłuż brzegów.

Warunki lodowe. Ujście Świny jest zazwyczaj otwarte, nawet wówczas, gdy Zalew Szczeciński zamarzł, a reda jest zablokowana krą. Podczas łagodniejszych zim, port jest zalodzony przeciętnie w ciągu 27 dni, zaś podczas umiarkowanych zim — 45 dni; jednakże tylko w ciągu 2 tygodni jest utrudnienie w żegludze. Jedynie srogie zimy powodują, że żegluga w porcie, na przeciąg 4 tygodni jest narażona na silne przeszkody; wówczas port trzeba trzymać otwartym przy pomocy lodołamacza. Zatoka przed Świnoujściem, podczas umiarkowanych i łagodnych zim, posiada znikomą ilość kry, jednakże w czasie surowych zim, wielkie ilości lodu zamarzają i tworzą wielkie obszary lodu stałego. Wówczas żegluga do Świnoujścia, prawie przez dwa miesiące napotyka na trudności, zaś zupełnie jest wstrzymana przy wiatrach wiejących od morza. Ciężki okres lodów zasadniczo rozpoczyna się z początkiem stycznia i trwa do połowy marca.

Służba pilotowa. Statki o pojemności ponad 100 BRT i o zanurzeniu większym aniżeli 2,5 m, wchodzące lub wychodzące z portu oraz przebywające trasą wodną Świnoujście — Szczecin, obowiązane są przyjąć i korzystać z usług pilota.

Pilotowanie statków, zdążających w kierunku Szczecina, odbywa się z redy — kotwicowiska, znajdującej się tuż na N od pławy *Świnoujście* (p. Reda) oraz ze Szczecina na powyższą redę.

Szczegóły dotyczące zwolnienia od obowiązku przyjmowania pilota, sposoby wzywania pilota itp. — p. Przepisy portowo-porządkowe (str. 142).

Wchodzenie do portu bez pilota może nastąpić jedynie w tym wypadku, gdy niebezpieczeństwo zagraża załodze lub statkowi.

Służba holowniczo-ratownicza. Port posiada dwa holowniki oraz specjalny holownik ratowniczy.

Reda. Dobre kotwicowisko znajduje się w odl. 1½ do 2 Mm od wejścia do rzeki Świny, na N od pławy *Świnoujście,* na 9 do 10 m głębokości.

Kotwicowisko wyznaczają 4 pławy:

a) Czerwona pława cygarowa — Szer. 53° 58' 08" N., Dłg. 14° 14' 43" E.
b) Czerwona pława cygarowa — Szer. 54° 00' 24" N., Dłg. 14° 15' 48" E.
c) Czarna pława stożkowa — Szer. 54° 00' 12" N., Dłg. 14° 17' 54" E.
d) Czarna pława stożkowa — Szer. 53° 57' 54" N., Dłg. 14° 16' 50" E.

Powyższe pławy nie posiadają znaków szczytowych.

Informacja. Z powodu trudności manewrowania w porcie Świnoujście, wynikających z kotwiczenia statków na Świnie, statki zdążające do Świnoujścia winny kotwiczyć na redzie, na wyznaczonym kotwicowisku i oczekiwać tam przybycia pilota.

Świnoujście — latarnia morska, żółta, okrągła wieża z czerwonym pasem obok dwupiętrowego czerwonego budynku. Wieża stoi na prawym brzegu rzeki Świny, w odl. 2,2 kable na S od nasady wschodniego falochronu; p. Sp. L.

Sygnał mgłowy nie jest zainstalowany.

Sygnały sztormowe są wywieszane na szarym drewnianym maszcie z reją; p. Sp. L.

Radiolatarnia znajduje się przy latarni morskiej; dane dotyczące częstotliwości, sygnału nadawanego oraz czasu nadawania — p. Radiolatarnie (str. 21) oraz Sp. L.

Radiostacja portowa korespondująca ze statkami znajduje się w pobliżu latarni morskiej; dane dotyczące częstotliwości i czasu pracy stacji — p. Radiostacje (str. 21) oraz Sp. L.

Nabieżniki. Trzy nabieżniki — 170,5°, 146°, 190° — kolejno prowadzą od pławy *Świnoujście* przez wejście nurtem rzeki wgłąb portu; p. Podejście i wejście oraz Sp. L.

Światło wejściowe znajduje się na głowicy wschodniego falochronu, na czerwonej, ośmiokątnej, żelaznej wieżyczce z okrągłą latarnią; p. Sp. L.

Oznakowanie pławami. Zachodnia krawędź nurtu rzeki, od wejścia do portu do trawersu latarni morskiej, jest oznakowana 6 czerwonymi pławami z drążkami — *D, E, F, G, H, I.*

W pobliżu przystani promu (Odra — Port) — 7 pław oznacza mieliznę przy wschodnim brzegu rzeki: 4 czerwone pławy ściętostożkowe — *1, 2, 3, 4* — znajdują się na N od wejścia do przystani, zaś 3 pławy ściętostożkowe — jedna bez napisu oraz *B* i *C* — leżą na S od wejścia do przystani. Pława bez napisu jest czarna a pławy *B* i *C* są pomalowane w czarno-białą szachownicę. Pławy wyłożone są na głębokości 6,5 do 7,2 m.

Podejście i wejście. Ze względu na obszar zagrożony od min, należy trzymać się oznakowanego toru wodnego. Płynąc od pławy *Świnoujście,* widzi się przede wszystkim wieżę latarni morskiej, przy bliższym podejściu — wieże radiostacji przy latarni morskiej, wysoki budynek byłego kąpielowego uzdrowiska oraz obok znajdujące się wille. Przy mglistej pogodzie wieża latarni morskiej nie jest zbyt dobrze widoczna. Dobry znak orientacyjny przedstawia góra Der Gobu, znajdująca się na SW od Świnoujścia, poza granicą Państwa. Minąwszy pławę *Świnoujście* należy wejść w nabieżnik 170,5°, wyznaczony przez białą stawę w kształcie wiatraka ze skrzydłami, stojącą na głowicy zachodniego falochronu oraz przez białą, czworokątną, drewnianą stawę z białą latarnią i galerią, która znajduje się blisko nasady zachodniego falochronu. Nabieżnik ten prowadzi środkiem koryta 10 m głębokiego; na W od tego koryta rozciąga się *Zachodnia Mielizna* z głębokościami 3,5 do 5 m.

Należy minąć głowicę wschodniego falochronu, następnie wejść w nabieżnik 146° i trzymać się w odl. 70 do 80 m od wschodniego falochronu — biała, okrągła, u dołu rozszerzająca się żelazna wieża z drążkiem i czerwoną kulą, oraz tylna — biała, żelazna stawa z czerwonym trójkątem — stojąca na brzegu w odl. 6 kabli od stawy przedniej. Światło na stawie przedniej jest dwukolorowe: światło czerwone jest widoczne od strony morza, w sektorze 140° — 152°, zaś światło zielone jest widoczne od strony portu; p. Sp. L.

Na trawersie białej stawy w kształcie wiatraka, należy wyjść z nabieżnika 146° i płynąć tak długo wzdłuż wschodniego falochronu, w odl. 70 do 80 m od niego, aż wejdzie się w nabieżnik 190°. Nabieżnik ten, utworzony przez dwie białe, żelazne stawy, stojące na wschodnim brzegu rzeki, prowadzi nurtem rzeki.

Po minięciu pławy *I*, należy wyjść stopniowo z nabieżnika i trzymając się bliżej zachodniego brzegu rzeki, tak długo, aż zamknie się nabieżnik „ŚWINA", który wyznacza krk. 239,5°; p. Sp. L. Stawa przednia stoi na wschodnim brzegu półwyspu Kosa, a tylna w odl. 4 kabli w krk. 239,5° od stawy przedniej. Nabieżnik ten prowadzi wzdłuż granicy między kotwicowiskiem przy wschodnim brzegu rzeki a wolnym dla żeglugi nurtem rzeki.

Port tworzy rzeka Świna, od wejścia koło Chorzelina aż do południowego cypla półwyspu Kosa, za którym znajdują się dwa duże baseny — Węglowy i Zimowy. Rzeka w granicach portu posiada szerokość ok. 300 m, zaś szerokość nurtu wynosi 130 m przy głębokości 10 do 15 m. Przy bulwarze na wschodnim brzegu rzeki, od Chorzelina do basenu przedmieścia Odra Warszów, głębokości wynoszą 7 m, stąd do basenu dla łodzi — 5 m. Nowy bulwar, na S od basenu dla łodzi, znajdującego się w pobliżu stacji kolejowej Odra — Warszów, posiada dłg. 210 m a głębokość przy nim — 4,5 m. Na zachodnim brzegu głębokości wynoszą 5 do 6 m, zaś bliżej wejścia do basenu Węglowego — 7,5 do 5,5 m.

Głębokości zmieniają się z powodu zmieniającego się poziomu wody oraz zapiaszczania.

Statki mogą załadowywać i wyładowywać jedynie przy pomocy własnych urządzeń.

Tor kolejowy na zachodnim brzegu rzeki, biegnie w odl. ok. 15 do 20 m od wody, tak, że nie można bezpośrednio przeładowywać z wagonu na statek i odwrotnie.

Basen Zimowy znajduje się między zachodnim brzegiem Świny i długim językiem półwyspu Zieliny; posiada w największej szerokości 120 m, głębokości wynoszą pośrodku 4 do 5 m, które zmniejszają się w stronę nabrzeża Zielin. Wejście jest 40 m szerokie.

Basen Węglowy znajduje się między półwyspem Kosa a półwyspem Zieliny; głębokości u nabrzeży wynoszą 4 do 6 m.

Basen Rybacki znajduje się w Chorzelinie; głębokość jego wynosi 3 m. Basen dla łodzi, w pobliżu stacji kolejowej Odra Warszów, posiada głębokość 1 do 2,5 m.

Prom dla pojazdów i pasażerski łączy Świnoujście (z rejonu Basenu Węglowego) z przedmieściem Odra Warszów, w pobliżu stacji kolejowej.

Kapitanat Portu znajduje się na zachodnim brzegu rzeki, przed wejściem do Basenu Węglowego.

Przystań pasażerska żeglugi przybrzeżnej i śródlądowej znajduje się na zachodnim brzegu rzeki, przed Kapitanatem Portu.

Przystań promu szwedzkiego. (Odra-Port) znajduje się na SW od przedmieścia Odra Warszów. Zainstalowane są dwa światła wejściowe; p. Sp. L.

Stocznia rybacka. Nad brzegiem rzeki Świny, w pobliżu na NW od osady Klicz, znajduje się w budowie stocznia rybacka, należąca do Przedsiębiorstwa Państwowego — Stocznie Rybackie.

Zaopatrzenie statków. Wodę do picia można pobierać z wodociągu miejskiego.

Służba zdrowia. Znajduje się Portowy Urząd Zdrowia oraz Ambulatorium Portowe. Stacja Kwarantannowa jest w stanie organizowania się.

Światła portowe stanowią dwa światła ostrzegawcze na półwyspie Kosa oraz światła wejściowe do przystani promu szwedzkiego; p. Sp. L.

Przepisy portowo-porządkowe — p. str. 121.

Świnoujście, miasto mocno zniszczone działaniami wojennymi, liczy obecnie ok. 6.500 mk. Leży po obu stronach rzeki Świny. Na wschodnim brzegu rzeki, na przedmieściu Odra Warszów znajduje się stacja kolejowa, skąd jest połączenie kolejowe ze Szczecinem, przez Międzyzdroje, Wolin i Szczecin - Dąbie.

Ż. P. w Szczecinie utrzymuje regularną komunikację parowcami między Szczecinem a Świnoujściem, zaś w sezonie letnim między Świnoujściem a Zalesiem (Międzyzdrojami).

W mieście czynne są wędzarnie; chłodnia rybna jest w budowie. Świnoujście jest bazą Państwowego Przedsiębiorstwa Połowów Morskich „Barka".

ŁAWICE NA OTWARTYM MORZU

Ławica Słupska znajduje się na N od ujścia rzeki Słupi, w odl. ok. 14 Mm od lądu. Głębokości w jej północno - zachodniej części wynoszą tylko 8 do 10 m, w pozostałych częściach — zmieniają się od 10 do 20 m. Dno stanowi brązowy lub szary piasek. Ławica nie posiada oznakowania pławami.

Wrak leży na południowo - wschodniej krawędzi *Ławicy Słupskiej;* nie jest oznakowany.

Odrzana Ławica znajduje się w północnej części Zatoki Pomorskiej, posiada głębokość 6 do 10 m; dno stanowi biały piasek. Od N ławica wznosi się powoli, jest przy tym spadzista; na S ma kształt wąskiego języka.

Południowa krawędź ławicy jest oddalona o ok. 12½ Mm w krk. NNE od wejścia do portu Świnoujście. Długość ławicy w kierunku północnym wynosi 19 Mm. Oznakowanie pławami nie istnieje.

ZATOKA POMORSKA
WOLGAST
LASSAN
USEDOM
SWINOUJSCIE
Kamminke Bucht
Karsibór
Wicko Wielkie
Lubin
Zalesie
Międzyzdroje
Dziwnów
DZIWNA
Sibin
KAMIEŃ POMORSKI
WOLIN
Mielizna Płocińska
Krzecki Wyskok
Mielizna Wolińska
Rewa
Konieszewo
MAŁY ZALEW
Mielizna Osiecka
ZALEW SZCZECIŃSKI
Kamig-Haken
Mielizna Rzepczyńska
Wyskok Warpiński
WIELKI ZALEW
Zatoka Skoszewska
Skoszewo
Mielizna Pomorska
Zamowo
UCKERMUNDE
Altwarp
NOWE WARPNO
Mielizna Kopicka
Kopice
Trzebież
Stepnica
Długość wschodnia 14° od Greenwich

VI. ZALEW SZCZECIŃSKI I RZEKA ODRA

Zalew Szczeciński jest utworzony przez rzekę Odrę, która wpada do Bałtyku trzema odnogami — Dziwną, Świną i Pianą; dzieli się on na Wielki Zalew i Mały Zalew. *Mielizna Osiecka* i *Mielizna Rzepczyńska* oddzielają od siebie oba te Zalewy. Granica polsko-niemiecka przebiega mniej więcej w ten sposób, że za wyjątkiem miejscowości Altwarp, cały Wielki Zalew znajduje się w granicach Państwa Polskiego.

Stan wody. W zasadzie woda podnosi się przy wiatrach z NW do NE, zaś opada przy wiatrach z SW do SE; rzadko podnosi się ona więcej niż o 1 m ponad poziom wody średniej i rzadko opada na Świnie i w Zalewie więcej niż 0,6 m. Wahania mogą następować szybko w zależności od odpowiedniej zmiany kierunku wiatru. Na Odrze poziom wody rzadko opada więcej niż 0,4 m. W porcie szczecińskim wahania stanu wody rzadko wynoszą więcej, niż 0,6 m ponad i 0,4 m poniżej poziomu wody średniej.

Warunki lodowe. Zalew Szczeciński zamarza w każdą zimę, prawie że regularnie. Podczas łagodnych zim lód występuje przeciętnie w ciągu 39 dni, a w ciągu 26 dni stanowi przeszkodę dla żeglugi. W czasie umiarkowanych zim, zalodzenie ma miejsce w ciągu 64 dni, a w ciągu 54 dni są przeszkody w żegludze; zaś podczas srogiej zimy, zalodzenie może trwać przez 100 dni a przez 95 dni może stanowić przeszkodę dla żeglugi. Zalodzenie rozpoczyna się zazwyczaj w połowie grudnia a w wyjątkowych wypadkach już w połowie listopada i trwa podczas łagodnych i umiarkowanych zim — do początku marca, zaś w czasie srogich zim — do końca marca a wyjątkowo do początku kwietnia.

Tor wodny między Świnoujściem a Szczecinem jest tak długo otwarty przy pomocy lodołamaczy, dopóki nie zamarznie obszar morski, znajdujący się przed Świnoujściem.

Na okres spływania lodów, wszystkie pławy zostają usuwane, nie wyłączając pław znajdujących się na Kanale Morskim Świnoujście — Szczecin.

WIELKI ZALEW I ROZTOKA ODRZAŃSKA

Oznakowanie mielizny. Na wschodniej krawędzi mielizny *Krzecki Wyskok,* na głębokości ok. 3 m, znajduje się pława drążkowa *KW,* pomalowana w czerwone i białe pasy poziome oraz z dwoma trójkątami podstawami do siebie jako znakiem szczytowym. Pława *KW* leży w odl. ok. 2 kabli na W od toru wodnego Szczecin — Zalesie (Międzyzdroje), p. str. 267.

Nowe Warpno, port i miasteczko rybackie liczące ok. 500 mk., leży na wysuniętym w kierunku zachodnim półwyspie, przy kanale wjazdowym, łączącym Wielki Zalew z głęboko w ląd wciętą zatoką, której przeciwległy brzeg wraz z miejscowością Altwarp leży poza granicami Państwa. Nowe Warpno jest końcową stacją kolei, łączącej ten port ze Szczecinem.

Podejście. Na N od Altwarp znajduje się nabieżnik, który prowadzi między *Mielizną Rzepczyńską* a *Wysokiem Warpieńskim.* Biała stawa przednia nabieżnika posiada romb u szczytu i znajduje się nad brzegiem Zalewu; stawa tylna jest czerwona, posiada czworokąt jako znak szczytowy i stoi na pagórku na NW od Altwarp. Dwie małe stawy, znajdujące się przy pomoście w Altwarp, wytyczają tor wodny do Nowego Warpna; inne małe stawy, północna biała a południowa czerwona, znajdujące się na NNW od pomostu w Altwarp, tworzą nabieżnik widziany od rufy, który prowadzi do pomostu w Nowym Warpnie. Głębokość toru wodnego do Altwarp wynosi 3 m, a do Nowego Warpna — 2,5 m.

Sygnały sztormowe są wywieszane na białym, drewnianym maszcie z reją; p. Sp. L.

Trzebież, osada rybacka licząca ok. 1 800 mk.; komunikacja kolejowa ze Szczecinem. Port znajduje się w północno-zachodniej stronie Roztoki Odrzańskiej, oddzielony od niej szerokim i 600 m długim, zadrzewionym molo. Do portu prowadzą dwa wejścia, północne od strony Wielkiego Zalewu oraz południowo-wschodnie od Roztoki Odrzańskiej. Od Wielkiego Zalewu prowadzi koryto prawie 13 kabli długie, 40 m szerokie i 2 do 2,5 m głębokie. Koryto prowadzące od Roztoki Odrzańskiej jest ok. 6½ kabli długie, 40 m szerokie i 2 do 2,4 m głębokie.

Nabieżniki. Nabieżnik świetlny wyznacza krk. 150° i prowadzi przez północne wejście. Biała, drewniana, przednia stawa nabieżnika posiada czerwony trójkąt, wierzchołkiem do góry jako znak szczytowy, zaś stawa tylna jest czarną, drewnianą konstrukcją ze znakiem szczytowym w kształcie latawca; p. Sp. L. Nieświecący nabieżnik wyznacza krk. 300° i prowadzi przez południowo-wschodnie przejście. Stawa przednia posiada trójkąt, wierzchołkiem do góry jako znak szczytowy, zaś tylna — czworokąt. Obie stawy znajdują się na N od osady.

Oznakowanie. Północny tor wodny jest oznakowany poza nabieżnikiem pławą kierunkową *TN* oraz 10 pławami bocznymi. Pława *TN* znajduje się na linii nabieżnika 150°, w odl. ok. 1,5 Mm od stawy dolnej, a ok. 3 kable od osi toru wodnego Świnoujście—Szczecin; jest to pława ściętostożkowa, pomalowana w czerwone i białe pasy pionowe. Między pławą *TN* a wejściem do portu są wyłożone małe pławy talerzowe — wschodnie pomalowane na czerwono a zachodnie na czarno; po każdej stronie toru wodnego jest 5 pław wyłożonych na przemian.

Południowy tor wodny jest oznakowany nabieżnikiem, pławą kierunkową *TS* i 4 parami pław bocznych. Pława *TS* leży na linii nabieżnika 300°, w odl. ok. 1 Mm od wejścia do portu i w odl. ok. 1 kabla od osi toru wodnego Świnoujście—Szczecin; jest to pława ściętostożkowa, pomalowana w czerwone i białe pasy pionowe. Między pławą *TS* a wejściem do portu są wyłożone 4 pary pław bocznych (małe pławy talerzowe) — południowo-zachodnie są pomalowane na czerwono a północno-zachodnie na czarno.

Światło wejściowe znajduje się na głowicy południowego molo, na białej, żelaznej wieżyczce z czerwoną galeryjką; światło świeci w sektorze — od 290° do 305°; p. Sp. L.

Sygnały sztormowe są wywieszane na szarym, drewnianym maszcie z reją; p. Sp. L.

Port. Południowa część portu o betonowych nabrzeżach, składa się z dużego basenu o długości 94 m i szerokości 50 m oraz z dwóch małych, do niego prostopadłych basenów, o długości 100 m i szerokości 15 m; jedno nabrzeże południowego basenu posiada tory kolejowe. Molo południowe łącznie z falochronem tworzy obszerny awanport. Głębokości w porcie wynoszą 3 m, a w basenach ok. 2,5 m. W północno-zachodniej części obszaru portowego znajduje się bulwar o długości 40 m z ochronnym molo (30 m długim). Przystań rybacka znajduje się w północnej części portu; głębokości wynoszą tutaj 1 do 3 m. Dla łodzi sportowych są dogodne miejsca postojowe.

Stepnica, osada rybacka, licząca ok. 1 730 mk., znajduje się we wschodniej stronie Roztoki Odrzańskiej. Połączenie koleją wąskotorową z Przyborowem i Gołonogiem. Regularna komunikacja parowcami ze Szczecinem i Świnoujściem; komunikację utrzymuje Ż. P. w Szczecinie.

Nabieżnik wyznacza krk. 66,5° i prowadzi przez wejście do przystani promu kolejowego. Stawa przednia jest drewnianym słupem ze znakiem szczytowym w kształcie latawca, zaś stawę tylną tworzy szary, żelazny, czworokątny maszt kratowy; p. Sp. L.

Podejście. Na podejściu od toru wodnego Świnoujście—Szczecin do przystani promu kolejowego w Stepnicy, dwie pławy kierunkowe *St 1* i *St 2* oraz 2 pary pław bocznych, wyznaczają dogodną drogę wodną. Część tej drogi między pławami *St 1* a *St 2*, stanowi południowy odcinek Trzebieskich Toni.

Pława *St 1*, w kształcie ściętego stożka, pomalowana w czarne i białe pasy pionowe oraz z krzyżem jako znakiem szczytowym, znajduje się w odl. ok. 4,5 kabli w krk. 312° od dolnej stawy nabieżnika „MAŃKÓW", na wschodniej krawędzi przy początku toru wodnego.

Pława *St 2* podobna do pławy *St 1* leży w odl. ok. 3 kabli w krk. 105° od stawy górnej nabieżnika „STEPNICA", na zachodniej krawędzi toru wodnego. Między pławą *St 2* a wejściem do przystani promu kolejowego, znajdują się 2 pary pław bocznych. Południową krawędź toru wodnego wyznaczają czarne pławy stożkowe *1* i *3*, zaś północną krawędź — czerwone pławy drążkowe *2* i *4*. Szerokość toru wodnego od pławy *St 2* do przystani wynosi 30 m. Statki zdążające do przystani promu kolejowego przechodzą koło pławy *St 1*, w odl. ok. 0,5 kabla na W od niej i idą kursem 3° do pławy *St 2*, następnie zmieniają kurs na 66,5° wyznaczony nabieżnikiem i na tym kursie przechodzą między dwiema parami pław bocznych.

Głębokości. Od pławy *St 1* do pławy *St 2*, głębokości stopniowo zmniejszają się od 7,5 m do 5,5 m; od pławy *St 2* do pierwszej pary pław bocznych — od 5,5 m do 5 m; pomiędzy pławami pierwszej i drugiej pary — do 4,5 m; od drugiej pary do przystani — do 4 m. Głębokości na zewnątrz toru wodnego w niektórych miejscach nie przekraczają 1,2 m.

Urządzenia portowe. Dwa molo tworzą przystań promu kolejowego, o długości 150 m, szerokości 40 m i głębokości ok. 3 m. Nabrzeża są drewniane i posiadają tory kolejowe. Na N od tej przystani znajduje się basen zimowy, a na NW od basenu zimowego, od Zatoki Stepnickiej idzie w głąb lądu Kanał Stepnicki z przystaniami; posiada on długość 753 m, szerokość 18 m i średnią głębokość 2,2 m. Rzeczka Gowienica, na N od kanału, służy dla łodzi rybackich jako miejsce zimowego postoju.

Lubin. oraz obok leżąca miejscowość Wapnica leżą w północnowschodniej części Wielkiego Zalewu, na wyspie Wolin, u wejścia do jeziora Wicko Wielkie. Te dwie miejscowości znane są z fabryk cementu i kopalń kredy znajdujących się w pobliżu. Do fabryki cementu prowadzi kanał o trwałych nabrzeżach i o głębokości ok. 2,5 m; 800 m na N od tego miejsca znajduje się w Wapnicy długi, wąski kanał z wysuniętymi molo w kierunku zatoki, o głębokości ok. 2,3 m. Tor kolei wąskotorowej łączy ten kanał z cementownią. Pośrodku między tymi kanałami, dwa prostopadłe do brzegu molo tworzą kwadratowy basen o głębokości ok. 2,5 m, osłonięty trzecim molo od strony zatoki. Basen ten jest miejscem postoju dla łodzi rybackich.

Zalesie, przystań i tartak, leży nad jeziorem Wicko Małe, w północnej jego części; stąd do Międzyzdrojów jest ok. 1,7 Mm.

W sezonie letnim regularna komunikacja parowcami ze Szczecinem i Świnoujściem; komunikację utrzymuje Ż. P. w Szczecinie.

TOR WODNY SZCZECIN — ZALESIE (MIĘDZYZDROJE)

Tor wodny Szczecin—Zalesie zaczyna się przy Bramie Torowej Nr 3 (p. Kanał Morski Świnoujście—Szczecin, str. 272) i przez Wielki Zalew oraz jeziora — Wicko Wielkie i Wicko Małe, prowadzi do przystani Zalesie. Tor ten jest oznakowany przy pomocy 5 pław kierunkowych — *M 1, M 2, M 3, M 4* i *M 5*, 4 nieświecących nabieżników: „LUBIN E", „LUBIN", „MAŁY KRZEK" i „WICKO" oraz pewnej ilości pław bocznych wyznaczających ten tor wodny.

I. Pława *M 1* leży na linii nabieżnika „LUBIN", w odl. ok. 8 Mm i w krk. 8° od Bramy Torowej Nr 3; jest to pława walcowa, pomalowana w białe i czerwone pasy i posiadająca ażurową wieżyczkę.

10 pław kulistych: *a, b, c, d, e, f, g, h, i, k* — pomalowanych w białe i czerwone pasy pionowe i rozstawionych w odstępach ok. 7 kabli, od siebie — wyznacza oś toru wodnego między Bramą Torową Nr 3 a pławą *M 1*.

Pława *M 2* znajduje się na przecięciu linii nabieżników: „LUBIN E", „LUBIN" i „MAŁY KRZEK"; jest to pława ściętostożkowa, pomalowana w białe i czerwone pasy pionowe.

Między pławą *M 1* a pławą *M 2*, leżą parami 2 pary stożkowych pław bocznych: czarne pławy — *1* i *3* — po prawej (północnej) stronie, zaś czerwone pławy — *2* i *4* — po lewej (południowej) stronie toru.

Pława *M 3* leży na przecięciu linii nabieżników „MAŁY KRZEK" i „WICKO", w odl. ok. 7 kabli i w krk. 270° od pławy *M 2;* jest to pława ściętostożkowa, pomalowana w białe i czerwone pasy pionowe.

Między pławą *M 2* a pławą *M 3*, leży para stożkowych pław bocznych: czarna pława *5* — po prawej (północnej) stronie, czerwona pława *6* — po lewej (południowej) stronie toru.

Pława *M 4* znajduje się w odl. ok. 3,5 kabli i w krk. 299° od pławy *M 3*, na linii nabieżnika „WICKO"; jest to pława ściętostożkowa, pomalowana w białe i czerwone pasy pionowe.

Pława *M 5* znajduje się w odl. ok. 4 kabli i w krk. 338° od pławy *M 4;* jest to pława ściętostożkowa, pomalowana w białe i czerwone pasy pionowe.

Między pławą *M 4* a pławą *M 5* leżą 2 pławy boczne: czarna pława *7* — w odl. ok. 2,5 kabli i w krk. 345° od pławy *M 4*, zaś czerwona pława *8* — w odl. ok. 1,5 kabla i w krk. 318° od tej pławy.

Poza pławą *M 5* jest 10 pław bocznych: *9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18,* które wyznaczają ostatni odcinek toru wodnego. Pławy te są wyłożone na przemian, w nierównych odstępach; czarne pławy — nieparzyste numery — leżą po prawej (wschodniej) stronie, zaś czerwone pławy — parzyste numery — po lewej (zachodniej) stronie toru wodnego.

II. Nabieżnik „LUBIN E" znajduje się na S od Krzyskiej Góry. Stawa przednia posiada trójkąt wierzchołkiem do góry jako znak szczytowy, zaś stawa tylna — kwadrat jako znak szczytowy. Nabieżnik wyznacza krk. 11° oraz pozycję pławy *M 2*, w miejscu swego przecięcia z liniami nabieżników „LUBIN" i „MAŁY KRZEK".

Nabieżnik „LUBIN" wyznacza krk. 300° i prowadzi od pławy *M 1* do pławy *M 2;* nabieżnik tworzą — stawa przednia, stawa tylna i wieża kościoła w Lubinie. Żelazny, czworokątny maszt kratowy jest stawą przednią; stawa tylna jest drewniana i posiada trójkąt wierzchołkiem do góry jako znak szczytowy.

Nabieżnik „MAŁY KRZEK" wyznacza krk. 270° i prowadzi od pławy *M 2* do pławy *M 3*. Stawa przednia stoi na wschodnim brzegu wyspy Mały Krzek, posiada trójkąt wierzchołkiem do góry jako znak szczytowy. Na zachodnim brzegu wyspy Mały Krzek stoi stawa tylna z trapezem jako znakiem szczytowym.

Nabieżnik „WICKO" wyznacza krk. 299° i prowadzi od pławy *M 3* do pławy *M 4*. Stawa przednia stoi na wysepce i posiada beczkę jako znak szczytowy, zaś stawa tylna znajduje się na północnym brzegu wyspy Wielka Kępa i posiada trójkąt wierzchołkiem do góry jako znak szczytowy.

INSTRUKCJA NAWIGACYJNA

Szerokość toru wodnego wynosi 150 m.

Głębokość od	Bramy Torowej Nr 3		do pławy	*M 1*	wynosi	5	do 6	m
„	„ pławy	*M 1*	„	„ *M 4*	„	4	do 5	m
„	„ „	*M 4*	„	„ *M 5*	„	3	do 4	m
„	„ „	*M 5* do przystani Zalesie			„	2,5	do 3	m

Po dojściu do Bramy Torowej Nr 3 toru wodnego Świnoujście — Szczecin, należy iść kursem 8° i przebywając ok. 8 Mm dojść do pławy *M 1*, przechodząc wzdłuż 10 pław kulistych: *a, b, c, d, e, f, g, h, i, k,* które wyznaczają oś toru.

Nie dochodząc do pławy *M 1* mija się pławę drążkową *KW*, która wyznacza wschodnią krawędź mielizny *Krzecki Wyskok* i leży w odl. ok. 2 kabli na W od osi toru wodnego; p. Oznakowanie mielizny (str. 264).

Przy pławie *M 1* należy zmienić kurs na 300°, wejść w nabieżnik „LUBIN" i na tym kursie przejść ok. 2 Mm między 2 parami pław bocznych. Czarne pławy boczne *1* i *3* są wyłożone wzdłuż północnej, zaś czerwone pławy boczne *2* i *4* wzdłuż południowej krawędzi toru wodnego. Po dojściu do pławy *M 2* należy wejść w nabieżnik „MAŁY KRZEK" zmieniając kurs na 270° i przejść między czarną pławą boczną *5*, wyłożoną po północnej stronie a czerwoną pławą boczną *6*, wyłożoną po południowej stronie toru wodnego.

Od pławy *M 3* należy wejść w nabieżnik „WICKO", płynąc kursem 299° i dojść do pławy *M 4*.

Przy pławie *M 4* należy zmienić kurs na 338° w krk. pławy *M 5*, odległej o ok. 4 kable. Czarną pławę boczną *7* należy zostawić po prawej (północno-wschodniej) stronie, zaś czerwoną pławę boczną *8* po lewej (południowo-zachodniej) stronie toru wodnego.

Osiągnąwszy pławę *M 5*, należy zmienić kurs na 18° i iść nim aż do przystani Zalesie. Na tym kursie należy zostawić po prawej (wschodniej) stronie — czerwone pławy boczne *9, 11, 13, 15, 17*, a po lewej (zachodniej) stronie — czerwone pławy boczne *10, 12, 14, 16, 18*.

Ostrzeżenie. Ostrzega się żeglarzy, że na ostatnim odcinku toru wodnego od pławy *M 5* aż do przystani Zalesie, mogą istnieć przeszkody nawigacyjne.

RZEKA ŚWINA

Na brzegach rzeki Świny, między połączeniem z Kanałem Morskim w pobliżu Leknicy a wyjściem na redę Lubińską — 6 nieświecących nabieżników wyznacza najgłębsze części nurtu: „BIELAWKI", „OGNISKIE ŁĘGI", „ŻABIA KĘPA", „WARNIE KĘPY", „DŁUGOŁĘŻE" i „LISIE ŁĘGI". Nabieżnik „BIELAWKI" (68) — znajduje się na wschodnim brzegu rzeki, na wyspie Bielawki. Stawa przednia posiada trójkąt wierzchołkiem do góry jako znak szczytowy, zaś stawa tylna — kwadrat jako znak szczytowy.

Nabieżnik „OGNISKIE ŁĘGI" (30°) — znajduje się na północnym brzegu rzeki, na wyspie Wolin. Stawa przednia posiada biały trójkąt wierzchołkiem do góry jako znak szczytowy, zaś stawa tylna — czerwoną kulę jako znak szczytowy.

Stawa kierunkowa „ŻABIA KĘPA" stoi na północnym brzegu rzeki, na wyspie Żabia Kępa; posiada biały kwadrat jako znak szczytowy.

Nabieżnik „WARNIE KĘPY" (98°) — znajduje się na wschodnim brzegu rzeki, na wyspie Warnie Kępy. Stawa przednia posiada czerwono-biały kwadrat jako znak szczytowy, zaś stawa tylna — czerwono-biały romb jako znak szczytowy.

Nabieżnik „DŁUGOŁĘŻE" (154°) — znajduje się na południowym brzegu rzeki, na wyspie Karsibór. Stawa przednia posiada czerwony romb jako znak szczytowy, zaś stawa tylna — czerwony krzyż jako znak szczytowy.

Nabieżnik „LISIE ŁĘGI" (239") — znajduje się na południowym brzegu rzeki, na wyspie Karsibór. Stawa przednia posiada czerwony trójkąt wierzchołkiem do góry jako znak szczytowy, zaś stawa tylna — biały kwadrat jako znak szczytowy. Przed wejściem z Wielkiego Zalewu do rzeki Świny, leży pława zwrotna *M 4*, należąca do toru wodnego Szczecin—Zalesie (Międzyzdroje), p. str. 267.

RZEKA DZIWNA

Rzeka Dziwna jest wschodnią odnogą ujścia rzeki Odry; przepływa przez Zalew Kamieński i wpada pod Dziwnowem do Bałtyku, w odl. prawie 17 Mm na E od Świnoujścia.

Głębokości. W kanale 55 m szerokim, między *Mielizną Wolińską* a *Mielizną Pomorską*, głębokości wynoszą 3,2 do 4,2 m; na drodze wodnej do Dziwnowa najmniejsze głębokości wynoszą 2 m. Wybagrowane tory wodne na W od Chrząszczewskiej Wyspy oraz od Zalewu Kamieńskiego do Dziwnowa Górnego, posiadają szerokość 30 do 40 m i głębokości ok. 2,5 m. Głębokości w ujściu Dziwny podlegają wielkim zmianom; p. Bałtyk Południowy, Dziwnów (str. 255).

Wolin, miasto w połowie zniszczone działaniami wojennymi, obecnie liczy ok. 1030 mk. Leży ono na zachodnim brzegu rzeki Dziwny; posiada komunikację kolejową ze Szczecinem, Trzebiatowem i Kołobrzegiem, a również przez Międzyzdroje z Świnoujściem. Na N od miasta, ponad rzeką przechodzi most kolejowy.. Zamiast zniszczonego mostu kołowego, most pontonowy łączy miasto poprzez wyspę ze wschodnim brzegiem rzeki. Ciągnące się wzdłuż miasta, na przestrzeni 600 m umocnione nabrzeże, jest wykorzystywane jako przystań dla łodzi rybackich, przy którym głębokości wynoszą ok. 4 m. Czynna jest chłodnia z fabryką lodu oraz parę wędzarń.

TOR WODNY SZCZECIN — WOLIN

Tor wodny Szczecin—Wolin zaczyna się pomiędzy trzecią i czwartą parą pław bocznych toru wodnego Szczecin—Zalesie (p. str. 267) i prowadzi wybagrowanym korytem do miasta Wolina, między *Mielizną Wolińską* a *Mielizną Pomorską*, przez Zatokę Skoszewską i dalej górnym biegiem rzeki Dziwny. Tor ten jest oznakowany przy pomocy 4 pław kierunkowych — *W 1*, *W 2*, *W 3* i *W 4*, 3 nieświecących nabieżników: „SKOSZEWO", „ZAGÓRZE" i „GOŁOGÓRA", oraz 3 par pław bocznych.

I. Pława *W 1* znajduje się w odl. 1,4 Mm na E od osi toru wodnego Szczecin—Zalesie, na linii nabieżnika „SKOSZEWO"; jest to pława walcowa z ażurową wieżyczką, pomalowana w białe i czerwone pasy pionowe.

Pława *W 2* znajduje się na przecięciu linii nabieżników „SKOSZEWO" i „ZAGÓRZE"; ściętostożkowa pława, pomalowana w biało-czerwoną szachownicę.

Pława *W 3* znajduje się w odl. 1,7 Mm od pławy *W 2*, na przecięciu linii nabieżników „ZAGÓRZE" i „GOŁOGÓRA"; ściętostożkowa pława, pomalowana w biało-czerwoną szachownicę.

Pława *W 4* znajduje się w odl. 1,7 Mm na N od pławy *W 3*, na zakręcie rzeki Dziwny; ściętostożkowa pława, pomalowana w biało-czerwoną szachownicę.

Między pławą *W 1* a pławą *W 2*, 3 pary pław bocznych wyznaczają krawędzie pogłębionego kanału między *Mielizną Wolińską* a *Mielizną Pomorską:* czarne pławy ściętostożkowe *1, 3* i *5,* leżą po południowej stronie, zaś czerwone pławy drążkowe *2, 4* i *6* — po północnej stronie kanału.

II. Nabieżnik „SKOSZEWO" wyznacza krk. 82° i prowadzi od pławy *W 1* środkiem kanału między *Mielizną Wolińską* a *Mielizną Pomorską* do pławy *W 2*. Stawy nabieżnika stoją na brzegu Zatoki Skoszewskiej, w pobliżu wsi Skoszewo. Biała, drewniana stawa przednia, posiada czerwony czworokąt jako znak szczytowy, zaś stawę tylną stanowi czerwony, żelazny, czworokątny maszt kratowy bez znaku szczytowego.

Nabieżnik „ZAGÓRZE" wyznacza krk. 49° i prowadzi od pławy *W 2* przez głęboką część Zatoki Skoszewskiej do pławy *W 3*. Stawy nabieżnika stoją na brzegu Zatoki Skoszewskiej, u wejścia do rzeki Dziwny. Biała, drewniana stawa przednia posiada trójkąt wierzchołkiem do góry jako znak szczytowy, zaś czerwona, drewniana stawa tylna posiada kwadrat jako znak szczytowy.

Nabieżnik „GOŁOGÓRA" wyznacza krk. 1° i prowadzi od pławy *W 3* górnym nurtem rzeki do pławy *W 4*. Biała, drewniana stawa przednia, z trójkątem wierzchołkiem do góry jako znakiem szczytowym, stoi na wyspie Wolin, u podnóża wzgórza Gołogóra. Stawę tylną stanowi drewniany, czworokątny budynek z płaskim dachem, który stoi na wzgórzu.

INSTRUKCJA NAWIGACYJNA

Szerokość kanału między mieliznami wynosi 55 m.

Od toru wodnego Szczecin — Zalesie (Międzyzdroje) do kanału między mieliznami, głębokości wynoszą ok. 5 m, w samym kanale — 3,2 do 4,2 m. Od pławy *W 2* do pławy *W 4* — głębokości wynoszą 2,4 do 3 m, a od pławy *W 4* do przystani Wolin — 2,7 do 7,5 m.

Idąc od toru wodnego Świnoujście — Szczecin (Brama Nr 3) kursem 8° wzdłuż toru wodnego Szczecin — Zalesie (p. str. 267), po minięciu pławy kulistej *d*, w odl. ok. 5 kabli na N od tej pławy, należy zmienić kurs w krk. nabieżnika „SKOSZEWO" (82°). Kierunek ten jest wyznaczony pławą kierunkową *W 1*, w pobliżu której znajduje się wybagrowany kanał między mieliznami. Po minięciu pławy *W 1*, przechodzi się następnie między dwoma rzędami pław bocznych.

Czarne, ściętostożkowe pławy boczne *1, 3* i *5* leżą wzdłuż południowej, zaś czerwone, drążkowe pławy boczne *2, 4* i *6* — wzdłuż północnej krawędzi toru wodnego.

Przy pławie *W 2* należy zmienić kurs na 49° i iść ok. 1,7 Mm wg nabieżnika „ZAGÓRZE" do pławy *W 3*.

Minąwszy pławę *W 3*, należy zmienić kurs na 1° i iść ok. 1,7 Mm wg nabieżnika „GOŁOGÓRA" do pławy *W 4*, znajdującej się na zakręcie rzeki.

Od pławy *W 4* należy iść kursem ok. 60°, trzymając się bliżej północnego brzegu rzeki, a przechodząc przez następny zakręt, należy zbliżyć się do wschodniego brzegu rzeki i następnie iść prosto do przystani w Wolinie.

Kamień Pomorski, miasteczko położone na wschodnim brzegu Dziwny, posiada ok. 2 750 mk. Komunikacja kolejowa ze Szczecinem, Trzebiatowem i Kołobrzegiem. Port znajduje się w zachodniej części miasta naprzeciw Chrząszczewskiej Wyspy, z którą jest połączony promem. Port składa się: z północnego basenu przeładunkowego, z wysuniętego na W drewnianego molo, z kamiennego nabrzeża wyposażonego w tory kolejowe, na którym stoi elewator zbożowy, z małego basenu z wyciągiem oraz z oddzielnego basenu żeglarskiego. Molo i nabrzeże jest nie osłonięte, tak, że przy silnych wiatrach dolądowych, należy cumować się dziobem przy dalbie a rufą przy nabrzeżu.

KANAŁ MORSKI ŚWINOUJŚCIE — SZCZECIN

Kanał Morski posiada długość 37 Mm; przy normalnym stanie wody jest dostępny dla statków o zanurzeniu do 8 m. W zależności od zmiany stanu wody, odpowiednio zmienia się dopuszczalne zanurzenie statków. Przy normalnym stanie wody, głębokości pośrodku toru wodnego wynoszą na ogół ponad 9 m; choć w niektórych miejscach są mniejsze. Statki o dużym zanurzeniu muszą płynąć środkiem toru wodnego. Najmniejsze głębokości na torze wodnym występują w rejonie huty Glinki, gdyż wynoszą tam 8,2 m przy normalnym stanie wody.

Od Roztoki Odrzańskiej aż po Szczecin, Odra płynie wśród nisko położonych łąk, tworzy ramiona i licznymi odnogami łączy się z jeziorem Dąbie. Główny tor wodny prowadzi Mielińskim Nurtem, Piastowskim Kanałem, przez Wielki Zalew, następnie — Szerokim Nurtem, Domiążą i Odrą do Szczecina. Szerokość koryta żeglownego u dna wynosi na Zalewie 144 m, od Zalewu do miejscowości Gocław — 94 m, a stamtąd do Szczecina — 76 m.

Miejsce do rozkręcania się statków o najmniejszej głębokości 9 m, znajduje się koło Leknicy i drugie po zachodniej stronie Piastowskiego Kanału posiada głębokość 8 m.

W północno-zachodniej części Wielkiego Zalewu woda jest słonawa, lecz już w Roztoce Odrzańskiej jest zawsze słodka.

Stan wody — p. Zalew Szczeciński i rzeka Odra. Stan wody (str. 264).

Warunki lodowe — p. Zalew Szczeciński i rzeka Odra. Warunki lodowe (str. 264).

Nabieżniki, Bramy Torowe, światła brzegowe i pławy świetlne — dotyczące oznakowania Kanału Morskiego Świnoujście — Szczecin — p. Sp. L.

Stawy. Istniał cały system nieświecących nabieżników i staw ostrzegawczych, które prowadziły z toru głównego na tory poboczne, jak do ujścia rzeczki Krępy, w nurt prowadzący do Polic oraz w północne wejście odnogi Cieśnicy. Stawy ostrzegawcze, umieszczone na cyplach

wysp lub brzegu, wskazywały zalany brzeg przy wysokim stanie wody — w ujściu Starej Świny, na Karwie Wielkim, Długim Ostrowiu, na zachodnim brzegu wyspy Raduń na wyspie Latarnianej, Mnisim Ostrowiu, Rybim Ostrowiu, Żurawim Ostrowiu oraz na wyspie Dębina.

Część tych staw została zniszczona w czasie działań wojennych i dotychczas nie zostały one odbudowane. Dlatego, nie należy liczyć na ich istnienie.

Wyspa Chełminek znajduje się u południowo-zachodniego krańca Świętowickiego Wyskoku; jest to sztucznie usypana wyspa w celu regulacji rzeki — o wysokości 1,8 m. Od południowo-zachodniej strony posiada ona brzeg umocniony o długości 704 m, zaś od wschodniej strony jest ochraniana przez trzcinę i zwały kamieni. Przy południowym cyplu wyspy znajduje się przystań dla łodzi — 50 m długa i 30 m szeroka; głębokości przy molo wynoszą 3 do 1,2 m.

Światła ostrzegawcze znajdują się na cyplach wyspy — północnym i południowym; p. Sp. L.

Police. Przystań 102 m długa znajduje się u lewego brzegu Domiąży, w pobliżu stawy przedniej nabieżnika „DOMAŃCE". Pomost 114 m długi łączy przystań z brzegiem.

Dzwon mgłowy znajduje się w pobliżu przystani Police. Charakterystyka: dwa tony (jeden niski, jeden wysoki) co 10 s.; p. Sp. L.

ŻEGLUGA KANAŁEM MORSKIM DO SZCZECINA

W dzień od Świnoujścia płynie się Mielińskim Nurtem do Piastowskiego Kanału wg staw kierunkowych na wyspie Mielin oraz wg nabieżnika „PAPROTNO".

Przy krzywiźnie przejściowej, z północnego odcinka do południowego, prostego odcinka Mielińskiego Nurtu, na zachodnim brzegu wyspy Mielin — znajduje się 5 białych, czworokątnych, żelaznych staw kratowych. W nocy, na tych stawach palą się światła brzegowe. Zachodnią krawędź kanału, przy przejściu z Mielińskiego Nurtu do Piastowskiego Kanału — wyznaczają 3 białe, czworokątne, żelazne stawy kratowe, na których w nocy palą się światła brzegowe. O bliższych danych, dotyczących miejsca ustawienia i przeznaczenia świateł brzegowych — p. Sp. L.

Nabieżnik „KARSIBÓR" prowadzi środkiem Piastowskiego Kanału oraz wybagrowanym korytem, które na Wielkim Zalewie jest wyznaczone przez 4 Bramy Torowe; nabieżnik ten wyznacza kurs 141,5°. Gdy na tym kursie pokażą się: wysokie wieże Bramy Torowej Nr 4 i niska wieża jako stawa przednia oraz wysoka stawa tylna nabieżnika „MAŃKÓW", to należy wówczas tak sterować, ażeby najpierw stawa tylna tego nabieżnika była widoczna pośrodku wież Bramy Torowej Nr 4, a następnie przednia. Przez Roztokę Odrzańską najpierw płynie się w nabieżniku „MAŃKÓW", aż do pławy świetlno-dzwonowej, która leży na wschodniej krawędzi toru wodnego przy zakręcie Mańków. Zachodnią krawędź toru wodnego, w tymże zakręcie, wyznaczają dwie pławy świetlne, które zastępują nieuruchomione światło trawersowe „ŻUŁAWY".

Po dojściu do pławy świetlno-dzwonowej skręca się wg nabieżnika „RADUŃ" lub wg nabieżnika widzianego od rufy „STEPNICA"; nabieżniki te prowadzą do Szerokiego Nurtu.

Przez południową część Szerokiego Nurtu, Domiążę i przez północną część Babiny aż do Odry — prowadzą następujące nabieżniki: „KRĘPA", „DOMAŃCE", „POLICE", „INA N", „ŁĄKI", „BYKOWO", „INA S", „SWANTEWIT" (nieświecący). Od południowego końca przekopu przez Dębinę aż do Szczecina, należy trzymać się środka toru wodnego.

W nocy od południowego cypla półwyspu Kosa należy tak kierować się w Mieliński Nurt, ażeby minąć lewą burtą światło brzegowe znajdujące się na północnym cyplu wyspy Mielin, a następnie zaraz wejść w nabieżnik „MIELIN S". W tym nabieżniku płynie się tak długo, aż na trawersie po wschodniej stronie, ukaże się północne światło brzegowe zakrętu Mielin. Wówczas należy wyjść z nabieżnika, a przy piątym, południowym świetle brzegowym — wejść w nabieżnik „PAPROTNO", który prowadzi przez południową część Mielińskiego Nurtu aż do Piastowskiego Kanału; nabieżnik „MIELIN N" będzie wówczas nabieżnikiem widzianym od rufy. W pewnym miejscu, po obu brzegach Kanału będą widoczne 2 *stałe białe* światła ostrzegawcze, które są umieszczone na końcach wystających z obu brzegów przyczółków nieistniejącego mostu pontonowego; p. Sp. L. W nabieżniku „PAPROTNO" płynie się tak długo, aż na trawersie po zachodniej stronie, ukaże się północne światło brzegowe, na północnym końcu zakrętu Piastowskiego Kanału; wówczas należy wyjść z tego nabieżnika. Przy trzecim, południowym świetle brzegowym, należy wejść w nabieżnik „KARSIBÓR" widziany od rufy, który prowadzi Piastowskim Kanałem w koryto Zalewu, posiadające szerokość 150 m między światłami bramowymi u wejścia do Zalewu. Płynąc w tym nabieżniku, tj. kursem 141,5°, należy przejść między światłami Bram Torowych i wejść w nabieżnik „MAŃKÓW", który również wyznacza krk. 141,5° i prowadzi między światłami Bramy Torowej Nr 4 oraz korytem przez Roztokę Odrzańską. Przy podchodzeniu do pławy świetlno-dzwonowej, znajdującej się na wschodniej krawędzi toru wodnego przy zakręcie Mańków, należy prawą burtą minąć pierwszą pławę świetlną, wyznaczającą zachodnią krawędź toru wodnego — i należy stopniowo skręcać w prawo tak długo, aż minie się lewą burtą pławę świetlno-dzwonową i skręcając nadal w prawo — na trawersie prawej burty ukaże się druga pława świetlna, wyznaczająca zachodnią krawędź toru wodnego. Wówczas należy wejść w nabieżnik „RADUŃ", widziany od dziobu (względnie w nabieżnik „STEPNICA", widziany od rufy) — i płynąć kursem ok. 168° tak długo, aż od dziobu ukaże się nabieżnik „DOMAŃCE" a od rufy — nabieżnik „KRĘPA". Nabieżniki te wyznaczają kurs 176° i prowadzą przez Szeroki Nurt do Domiąży. Gdy po lewej stronie ukażą się światła nabieżnika „INA N", to należy zmienić kurs na 132,7° i wejść w ten nabieżnik; jednocześnie nabieżnik „POLICE" będzie widziany do rufy. W ten sposób przechodzi się przez północną część Domiąży i dochodzi się do kierunkowej pławy świetlnej, leżącej na E od osi toru wodnego. Pławę należy minąć lewą burtą i stopniowo skręcając w prawo — wejść w nabieżnik „BYKOWO", który wyznacza krk. 174° i łącznie z nabieżnikiem „ŁĄKI"

widzianym od rufy, prowadzi przez południową część Domiąży i północną część Babiny.

Po dojściu do trawersu Babiny należy skręcić w prawo, zmieniając kurs na 189° i wejść w nabieżnik „INA S" widziany od rufy. W tym nabieżniku trzeba płynąć do południowego końca przekopu przez Dębinę, a następnie należy trzymać się prawej strony toru wodnego, który jest wyznaczony przez światła przybrzeżnych miejscowości.

SZCZECIN

Szczecin — port. Szczeciński obszar portowy obejmuje wszystkie rzeki, kanały oraz wody stojące, znajdujące się między granicą Szczecin Ustowo — Pomorzany a granicą Żelechowa — Golęcino.

Granicę wschodnią tworzą brzegi — zachodni i południowy jeziora Dąbie oraz rzeka Regalica i Regaliczka.

Granice terytorialne portu handlowego patrz: Przepisy Portowo-Porządkowe (str. 121).

Port jest położony w dolinie Odry koło miasta Szczecina. Dolina Odry w tym miejscu posiada prawie 7 km szerokości i poza dwoma głównymi korytami rzeki Odry, poprzecinana jest licznymi odnogami. Zachodnim korytem Odra płynie bezpośrednio wzdłuż miasta i na jego wysokości odgałęziają się od niej dwa większe ramiona — Parnica i Duńczyca (Starówka), płynące w kierunku wschodnim, do jeziora Dąbie. Koryto wschodnie pod nazwą Regalica, płynąc wschodnią krawędzią doliny, wpada do jeziora Dąbie, które ok. 12 km poniżej Szczecina łączy się z Odrą, tworząc dalej jeden nurt wpadający do Zalewu Szczecińskiego.

Koło Żelechowa znajduje się miejsce do rozkręcania się statków o średnicy 300 m. Z tego miejsca Mieleński Przekop, o głębokości ok. 9 m, prowadzi bezpośrednio do Basenu Kaszubskiego i portu przemysłowego (Basenu Górnośląskiego).

Stany wód mierzone przy wodowskazie mostu Poniatowskiego, najbardziej północnym moście na Odrze pod Szczecinem wynoszą:

najwyższa wysoka woda — 1855 r.	+ 2,33 m
zwykła wysoka woda	+ 1,32 m
średnia woda	+ 0,65 m
niska woda	+ 0,00 m
najniższa niska woda	— 0,13 m

Zero wodowskazu przy moście Poniatowskiego odpowiada — 0,528 zera morskiego.

Opis portu. Port jest bardzo zniszczony na skutek działań wojennych z 1945 r., większość nabrzeży została zdewastowana, spalona lub wysadzona, podobnie stocznie, dźwigi i urządzenia przeładunkowe zostały prawie wszystkie zniszczone. Obecnie port jest szybko odbudowywany, tak, że z miesiąca na miesiąc zwiększa się długość odbudowanych nabrzeży, magazynów, wyremontowanych lub nowopostawionych dźwigów itp. Również przeprowadzane są systematyczne prace po-

głębiarskie, zwłaszcza koło nabrzeży, gdyż roczne zamulenie dochodzi od 12 do 15 cm. Na całość portu składają się: port pasażerski, rejon portowy dolnej Odry, wyspa Gryfia (Górna Okrętowa) i port Centralny. Centrum miasta i kilka przedmieść oraz rejon portowy dolnej Odry, leżą na zachodnim brzegu Zachodniej Odry; port Centralny, otoczony i poprzecinany kanałami — na wyspach między Wschodnią (Regalicą) a Zachodnią Odrą.

Port pasażerski znajduje się na lewym brzegu Odry, przy bulwarze Chrobrego, który ciągnie się wzdłuż ulic Vasco da Gama i Jana z Kolna. Nabrzeże to jest murowane, o głębokości wody 6 do 7 m, przeznaczone jest ono dla ruchu pasażerskiego żeglugi przybrzeżnej z Świnoujściem. Przystań stanowi drewniany pomost 111 m długi, znajdujący się przy moście Poniatowskiego. Most jest zniszczony i odcina dalszą górną część portu. Na północnym końcu nabrzeża stoją dźwigi.

Rejon dolny Odry zaczynają nabrzeża Grabowskie, Drzetowskie i Warsztatowe. Poprzednio pas tych nabrzeży nosił nazwy Arsenał, Odra i Komet, które nie pokrywają się terenowo dokładnie z wyżej wymienionymi.

Nabrzeże Arsenał, żel-betowe, uzbrojone w rurociągi wody, acetylenu, powietrza i prąd — posiada długość 340 m i głębokość 8 do 9 m. Nabrzeże stanowi punkt przeładunkowy węgla i jest w eksploatacji P. Ż. n. O.; nabrzeże obsługują dźwigi.

Nabrzeże Odra ciągnie się wzdłuż stoczni „Odra", część budynków stoczniowych i magazynów jest odbudowana. Nabrzeże przy magazynach jest żelbetowe, posiada długość 442 m i głębokość 8 m — kończy się płytkim basenem zablokowanym wrakami. Poza czwartą pochylnią stoczni nabrzeże jest drewniane o długości 138 m.

Poniżej terenów „Odry", przylega do stoczni krótkie, betonowe nabrzeże Komet. W pobliżu znajduje się stocznia „Wulkan". Jeden basen należy do Przedsiębiorstwa Państwowego „Dalmor" — Połowy Dalekomorskie.

Nabrzeże Żelechowskie jest terenem zakładów „Golnów i Syn". Poza tym S.U.M. posiada tutaj warsztaty reperacyjne, które mogą przeprowadzać naprawy statków w wypadku awarii.

Nabrzeże Oko nad Odrą 160 m długie — głębokości 8 m (nazwa dawna, dziś przedłużenie nabrzeża Żelechowskiego), jest żelbetowe. Znajduje się tutaj tzw. „Przystań Nr 2", przeznaczona do przyjmowania i wysyłania repatriantów. Dźwigi są zniszczone ale nabrzeże jest wyremontowane. Duży magazyn jest zajęty przez „Arkę".

Nabrzeże Gołęcińskie (Mak) jest przystosowane do przeładunku koni i bydła. Część nabrzeża o długości 101 m, została przedłużona pomostem 36 m długim. Aż do małego basenu, nabrzeże ma postać ziemnej skarpy; głębokość 6 m. Dźwigów brak. Dwa hydranty dostarczają wodę dla statków. Prom obsługuje bocznicę kolejową. Za stajniami i magazynem znajduje się okólnik dla koni.

Nabrzeże Żeglarskie (Mak II) — poniżej basenu jachtowego, żelbetowe o długości 197 m, posiada szyny dźwigowe; brak bocznicy kolejowej i brukowanego dojazdu. Przed nabrzeżem liczne wraki barek.

Dalszy odcinek, to nabrzeże Gocławskie, złożone z dwóch części, które nosiły nazwy — Huk i Snop.

Nabrzeże Huk jest punktem przeładunku węgla. Jest to nabrzeże betonowe, długości 310 m (użytecznej — 180 m), o głębokości wody 6 m; znajduje się tu kilka dźwigów. Nabrzeże to eksploatuje P. Ż. n. O. Bocznica kolejowa łączy place ze stacją Golęcino.

Bezpośrednio do nabrzeża Huk przylega betonowe nabrzeże Snop, 268 m długie, głębokość wody 6 do 7 m. W połowie jest ono uszkodzone 30 metrową wyrwą.

Nabrzeże Kraśnickie górne (Ucho) — teren olbrzymiej, zdewastowanej fabryki superfosfatów, która została częściowo odbudowana. Nabrzeże jest drewniane, z mocno zniszczoną ścianką oporową i dużymi uszkodzeniami; długość wynosi 450 m, ale z powodu obecności wraków, tylko 200 m nabrzeża nadaje się do użytku. Głębokość wody przy nabrzeżu — 7,3 m. Rurociągi dostarczają wodę dla statków. Wzdłuż nabrzeża, przy magazynie biegną tory dźwigu portalowego i bocznicy kolejowej.

Nabrzeże huty Glinki („Stołczyn") — Kraśnickie dolne (Kra) — przeważnie betonowe, z kilkoma basenami, przystosowane jest do przyjmowania i składania rudy, złomu i żelaza. Huta jest uruchomiona; czynny jest dźwig mostowy. Przy nabrzeżu jest kilka dużych wraków, które utrudniają eksploatację nabrzeża. Na dolnym skraju nabrzeża znajduje się punkt obserwacyjny S.U.M.'u.

Nabrzeże Fant — nowoczesne, żelbetonowe, długości 300 m; głębokość wody — 7 m. Była tu olbrzymia papiernia, obecnie zniszczona. Nabrzeże nieczynne, z powodu obecności wraków 3 dużych statków. Dźwigi są zniszczone. Obecnie czynny jest tylko basen przy górnym skraju nabrzeża, o głębokości 4 do 5 m i długości użytkowej ok. 250 m; nabrzeża basenu są drewniane i prowizorycznie naprawione.

Gryfia (Wyspa Górna Okrętowa). Naprzeciw nabrzeża Drzetowskiego znajduje się wyspa Gryfia o powierzchni 35 ha. W latach 1940—1943 została całkowicie przebudowana na stocznię, wspólnie pracującą z obecną stocznią „Odra". Posiada nabrzeże żelbetonowe biegnące wzdłuż Odry Zachodniej i Przekopu Mieleńskiego uzbrojone w tory kolejowe i dźwigi. Głębokości wody — 8 m. Odbudowano część budynków stoczniowych i magazynów. Czynne są dźwigi.

Port Centralny leży nad dwiema odnogami Odry: Duńczycą (Starówką) i Parnicą, połączonych ze sobą Kanałem Przemysłowym i Przekopem Mieleńskim. W rejonie Duńczycy znajdują się:

Nabrzeże Ewa — nowoczesne, żelbetowe, o długości 200 m; głębokość wody — 8 m.

Nabrzeże Czechosłowackie — na półwyspie „Ewa", na E od elewatora zbożowego.

Strefa Wolnocłowa stanowi obszar o powierzchni 60,8 ha i leży na E od dzielnicy miasta Łasztowni. Posiada dwa baseny — wschodni i zachodni. Łączna długość nabrzeży wynosi 3000 m. Górna krawędź nabrze-

ża jak również obszar portowy leżą wysoko ponad wodą, bowiem + 3,15 m wg wodowskazu przy moście Poniatowskiego.

Podejście do Strefy Wolnocłowej jest przez Duńczycę albo przez Kanał Grodzki 8,5 m. głęboki i posiadający szerokość u dna 79 m. Wejście do basenów portu posiada szerokość 100 m; głębokość w Strefie Wolnocłowej wynosi ok. 8,5 m.

Miejsce do obracania się statków znajduje się przed basenami i posiada w średnicy 190 m, przy odległości 20 m od nabrzeży. Stoi kilka prowizorycznych magazynów drewnianych oraz część niezniszczonego magazynu żelbetowego (Nr 7), który jest wyposażony w dźwigi, kilka wind i ruchome pomosty; magazyn ten znajduje się nad basenem zachodnim.

Nabrzeże Nowy Port — betonowe, długości 255 m, położone jest nad **Basenem Środkowym**, który znajduje się na zakręcie Duńczycy, w pobliżu wylotu Kanału Przemysłowego. Znajdują się tutaj dwa parterowe, murowane magazyny pośledziowe. W przyszłości basen ten będzie portem rybackim.

W rejonie **Parnicy** przy nabrzeżu Łasztownia znajduje się częściowo uruchomiona chłodnia rybna oraz fabryka lodu.

Wraki mostów — Poniatowskiego i Sobieskiego , odcinają tę część portu od dolnej Odry.

Nabrzeże Lublinieckie (Parnickie) jest przystosowane do przeładunku węgla.

Z Parnicą łączy się basen portu przemysłowego, tzw. **Basen Górnośląski**, posiadający boczne odnogi i nabrzeża.

Nabrzeże Noteckie jest w posiadaniu Paged'u i stanowi port drzewny; nabrzeże żelbetowe o długości 104 m posiada głębokość 5 m; przyległe nabrzeże ziemne, z zupełnie zrujnowanymi resztkami ścianek szczelnych, posiada głębokość wody poniżej 3 m. Na nabrzeżu jest dźwig.

Nabrzeże Górnośląskie jest przeznaczone dla przeładunków masowych (węgla i rudy); dźwigi węglowe. Na terenie portu przemysłowego znajdują się magazyny materiałów pędnych.

Z basenem przemysłowym łączy się port przeładunków masowych **Basen Kaszubski** z nabrzeżami — Katowickim — węglowym i Chorzowskim (Kaszubskim II) — rudowym, znajdującymi się po wschodniej stronie basenu. Głębokość wody — 8,5 m (+ 5,10 wg wodowskazu przy moście Poniatowskiego). Przed wejściem do basenu jest miejsce do rozkręcania statków o średnicy ok. 250 m. Basen bezpośrednio łączy się z dolną Odrą przez Przekop Mieleński. Wschodnie nabrzeża basenu są umocnione i posiadają długość 730 m.

Sygnały sztormowe są podnoszone na północnej wieży gmachu Urzędu Wojewódzkiego, na czarnym, drewnianym maszcie z reją.

Sygnał czasu — p. str. 62.

Światła portowe, pławy świetlne, św. lotnicze — p. Sp. L.

Służba pilotowa. Statki ponad 100 BRT i o zanurzeniu większym aniżeli 2,5 m, wchodzące lub wychodzące z portu, obowiązane są przy-

jąć i korzystać z usług pilota; p. Przepisy portowo - porządkowe (str. 121).

Służba holowniczo - ratownicza — p. str. 40.

Przepisy portowo - porządkowe — p. str. 121.

Służba sanitarna. W porcie znajduje się Portowy Urząd Zdrowia (I kategorii) oraz Ambulatorium Portowe. Jest również zorganizowane Pogotowie Portowe.

Odszczurzanie statków (fumigacja) odbywa się w zasięgu działalności Portowych Zakładów Sanitarnych.

Zaopatrzenie statków w węgiel, ropę i żywność jest w dostatecznej ilości. Woda do picia jest dostarczana z miejskich rurociągów w wielu punktach portu.

Szczecin, miasto wojewódzkie, stolica Pomorza Zachodniego, posiada ok. 175 000 mk.; leży po obu brzegach Odry, w odległości ok. 37 Mm od Świnoujścia. Szczecin łączą z zapleczem liczne linie kolejowe i śródlądowe drogi wodne, z których najważniejsza jest Odra — jako magistrala węglowa Koźle — Szczecin. W mieście, częściowo zburzonym przez działania wojenne, mają siedzibę urzędy wojewódzkie, samorządowe, administracji morskiej itd. Znajduje się Dom Marynarza, Państwowa Szkoła Morska (Wydział Nawigacyjny), Muzeum Morskie, dalej — kościoły, szpitale i inne zakłady użyteczności publicznej. Przed wojną Szczecin był miastem bardzo uprzemysłowionym, obecnie przemysł jest częściowo uruchomiony i nadal odbudowywany.

JEZIORO DĄBIE

Jezioro Dąbie łączy się z rzeką Odrą następującymi drogami wodnymi: Ińskim Nurtem, Babiną, Czapiną, Świętą, Duńczycą oraz Regalicą. W miejscu, gdzie łączy się Babina z Czapiną, jest miejsce do rozkręcania statków, o średnicy 150 m i głębokości 6 m.

Przeciętne głębokości jeziora wynoszą: od Kopy na N do Ińskiego Nurtu — 3 do 3,5 m, zaś na S od Kopy — ok. 2,5 m.

Wybagrowane kanały prowadzą do zachodniego wejścia na Duńczycę, jak również wejście na Regalicę, których głębokości wzrastają z 3,5 m do 8 m. Również do Dąbskiego Nurtu prowadzi wybagrowany kanał o głębokości ok. 2,5 m. Po dwie lub trzy stawy z różnymi znakami szczytowymi, służą do ułatwienia wjazdu z jeziora Dąbie na Duńczycę, Regalicę, Dąbski Nurt, Łubczyński Nurt, rzeki Święty oraz do miejscowości Szczecin — Dąbie.

Alfabetyczny spis miejscowości

str.

Bór 231

Braniewo 195

Bronowo, przystań 204

Brzeźno, św. nabieżnika 218

Chałupy 229

Chłapowo 234

Chorążówka, przystań 204

Czołpino, latarnia morska 238

Darłowo,
— latarnia morska 244
— podejście i wejście 245
— św. wejściowe 246
— port 246
— sygnał mgłowy 244
— sygnały sztormowe 50, 244
— przepisy portowo-porządkowe 121

Darłówko 247

Drewnica, przystań 204

Dziwnów, port 255
— sygnały sztormowe 51, 255

Dziwnów Górny 255

Elbląg
— port 197
— sygnały sztormowe 48, 197
— przepisy portowo-porządkowe 120

Frombork
— św. wejściowe i nabieżnika 195

Gąski
— latarnia morska 248
— sygnały sztormowe 50, 248

Gdańsk
— lat. morska (Nowy Port) 213
— św. nabieżników 213
— sygnał mgłowy 213
— sygnały sztormowe 49, 213
— podejście i wejście 214
— św. wejściowe 213
— maszt sygnalizacyjny 215

str.

— port 215
— służba holownicza 41, 213
— przepisy portowo-porządkowe 92

Gdańska Głowa, przystań 204

Gdynia
— św. nabieżnika 218
— reda 220
— podejście i wejście 220
— sygnał mgłowy 219
— sygnały sztormowe 49, 219
— pławy świetlne 219
— port 221
— służba holowniczo-ratownicza 41
— radiostacja pocztowa 21
— przepisy portowo-porządkowe 224

Gdynia-Oksywie
— sygnały sztormowe 49, 219

Głębokie 254

Góra Szwedów
— latarnia morska 232

Górki Wschodnie
— św. wejściowe, 212
— pława świetlna 212
— przystań 207

Górki Zachodnie, przystań 207

Hel
— latarnia morska 232
— radiolatarnia 21
— św. nabieżnika 232
— św. wejściowe 231
— św. portowe 232
— sygnał mgłowy 232
— sygnały sztormowe 49, 232
— port 231
— przepisy portowo-porządkowe 231

Izbiska, przystań 204

Jantar 211

str.

Jarosławiec
— latarnia morska 243
— sygnały mgłowe 243
— sygnały sztormowe 50, 243

Jastarnia
— latarnia morska 232
— św. nabieżnika, Kaszyca 229
— sygnały sztormowe 49, 231
— port 229
— przepisy portowo-porządkowe 110

Jelitkowo 218

Jurata 231

Kadyny 196

Kamień Pomorski 272

Karwia
— sygnały sztormowe 50, 235

Kąty
— św. nabieżnika 200
— sygnały sztormowe 48, 200

Kołobrzeg
— latarnia morska 249
— podejście i wejście 250
— św. wejściowe 252
— sygnał mgłowy 249
— sygnały sztormowe 51, 249
— port 252
— przepisy portowo-porządkowe 121, 249

Krakowiec, przystań 207

Księżyce, przystań 204

Kuźnica, sygnały sztormowe 49, 232

Lubin 267

Ławica Odrzana 262

Ławica Rowska 238

Ławica Słupska 262

Łeba
— św. wejściowe i nabieżnika 236
— podejście 236
— sygnały sztormowe 50, 236
— port 236
— stacja ratownicza 236
— przepisy portowo-porządkowe 238

Łysica 199
— św. nabieżnika 200
— sygnały sztormowe 48, 200

Międzyzdroje,
— sygnały sztormowe 51, 256

Mikoszewo 212

Mrzeżyno 254

Niechorze, latarnia morska 254

str.

Niechorze Wielkie 254

Nowa Karczma, św. ostrzegawcze 211

Nowakowo, sygnały sztormowe 48, 196

Nowe Warpno
— podejście 264
— sygnały sztormowe 51, 265

Nowy Port — p. Gdańsk

Orłowo 218

Osłonino 228
— nabieżnik nieświecący 228

Pasłęka, św. wejściowe 194
— sygnały sztormowe 48, 194

Płonia Wielka, przystań 207

Police, dzwon mgłowy 273

Przegalina, przystań 207

Przeszkody, przystań 204

Puck
— św. nabieżnika 228
— port 228
— przepisy porządkowo-portowe 228

Rewal 254

Rowy 238

Rozewie
— latarnia morska 234
— sygnał mgłowy 234

Rybina, przystań 204

Sobieszewo, przystań 212

Sobieszewko, przystań 207

Sobieszewska Pastwa, przystań 207

Sopot, św. portowe 218

Stegna, św. rybackie 211

Stepnica
— podejście, św. nabieżnika 266
— port 267

Stilo, latarnia morska 236
— sygnał mgłowy 236

Stogi, przystań 207

Suchacz 196

Swarzewo 228

Szczecin, port 275
— sygnały sztormowe 51, 278
— sygnał czasu 62
— służba holowniczo-ratown. 40
— radiostacja pocztowa 21
— przepisy portowo-porządkowe 121

str.

Sztutowo 201

Świbno
— św. rybackie 212
— sygnały sztormowe 48, 212

Świnoujście
— latarnia morska 259
— radiolatarnia 21, 260
— radiostacja portowa 22, 260
— podejście i wejście 260
— św. nabieżnika 260
— sygnały sztormowe 51, 260
— port 261
— służba holowniczo-ratown. 259
— przepisy portowo-porządkowe 262

Tolkmicko 195
— św. wejściowe i nabieżnika 196
— sygnały sztormowe 48, 196
— przepisy portowo-porządkowe 110, 120

Trzcinisko, przystań 207

Trzebież, św. wejściowe i nabieżnika 265
— sygnały sztormowe 51, 266
— port 266

Trzęsacz 254

Tujsk, przystań 204

Unieście, sygnały sztormowe 50, 248

Ustka, latarnia morska 239
— podejście 239
— św. wejściowe 242
— sygnały sztormowe 50, 239
— port 242
— przepisy portowo-porządkowe 243

Wiślinka, przystań 207

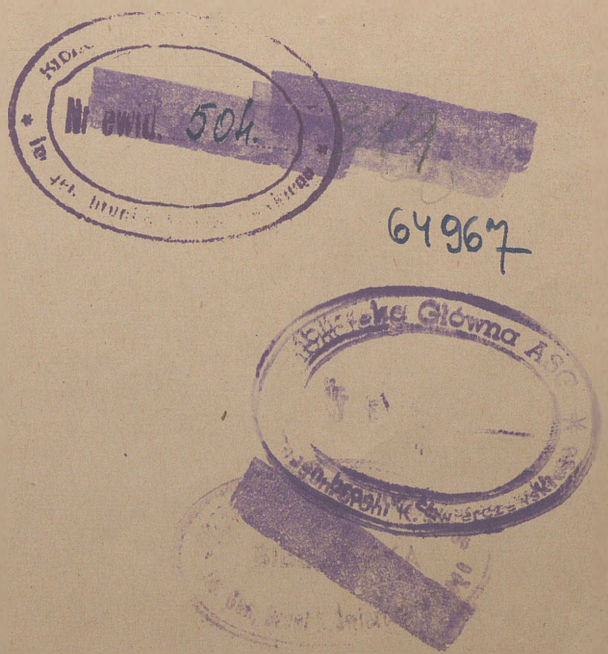
Wolin 270

Władysławowo
— św. wejściowe 233
— sygnał mgłowy 233
— sygnały sztormowe 49, 233
— port 233
— przepisy portowo-porządkowe 233
— służba ratownicza 233

Wyspa Chełminek
— św. ostrzegawcze 273

Wyspa Ostrów 216

Żuławki, przystań 204



BIBLIOTEKA
ASG
NAUKOWA
46567