GDAŃSK, dnia 1 września 1946 r.

GDAŃSKI DZIENNIK WOJEWÓDZKI

Nr 6

TREŚĆ

DZIAŁ URZĘDOWY

I. Przedruki. Str.

Poz. 59. Okólnik Nr 9 Ministra Administracji Publicznej z dnia 16 lutego 1946 r. w sprawie publicznych przedsięwzięć rozrywkowych — udzielanie pozwoleń i nadzór 103

Poz. 60. Okólnik Nr 17 Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 maja 1946 r. w sprawie ogłoszeń (reklam) urzędów, przedsiębiorstw i instytucji państwowych Nr 53—8/6. 105

Poz. 61. Rozporządzenie Ministra Żeglugi i Handlu Zagranicznego z dnia 14 czerwca 1946 r. o zakazie połowu szprota (Dz. U. R. P. Nr 28, poz.186). 105

Poz. 62. Uchwała Prezydium Krajowej Rady Narodowej z dnia 25 czerwca 1946 r. w sprawie uprawnień kontrolnych Rad Narodowych. 105

II. Zarządzenia i okólniki Wojewody Gdańskiego.

Poz. 63. Zarządzenie Wojewody Gdańskiego z dnia 1 sierpnia 1946 r. o przymusowym tępieniu gryzoni Nr O. Org. II—2/14/46. 106

Poz. 64. Okólnik Nr 73 Wojewody Gdańskiego z dnia 30 lipca 1946 r. o opłatach za dzierżawę sadów owocowych Nr S. K. I—12—13/46. 107

Poz. 65. Okólnik Nr 66 Wojewody Gdańskiego z dnia . . . . . dowych Nr O. Org. I—4/73. . . . . 31 lipca 1946 r. o uprawnieniu kontrolnym rad naro- 108

III. Rozporządzenia Dyrektora Głównego Urzędu Morskiego.

Poz. 66. Rozporządzenie Dyrektora Głównego Urzędu Morskiego z dnia 7 sierpnia 1946 r. w sprawie przepisów porządkowych dla morskiego portu handlowego w Gdańsku. 108

Poz. 67. 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). 109

Poz. 68. Rozporządzenie Dyrektora Głównego Urzędu Morskiego z dnia 7 sierpnia 1946 r. w sprawie przepisów porządkowych dla portów morskich w Tołkmicku, Elblągu i Łebie. 120

Poz. 69. 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). 120

DZIAŁ NIEURZĘDOWY

Wyciąg z protokółu XI posiedzenia Wojewódzkiej Komisji Notowań Cen z dnia 10.8 1946 r. . . . 126

Skradzione i zagubione dokumenty. 126

DZIAŁ URZĘDOWY

I. PRZEDRUKI

59

OKÓLNIK Nr 9

MINISTRA ADMINISTRACJI PUBLICZNEJ

z dnia 16 lutego 1946 r.

w sprawie publicznych przedsięwzięć rozrywkowych — udzielanie pozwoleń i nadzór

Dekret PKWN z dnia 15 września 1944 r. (Dz. U. R. P. Nr 5, poz. 25) przekazał do zakresu działania Resortu (obecnie Ministerstwa) Kultury i Sztuki m. inn. pieczę nad twórczością i sztuką w dziedzinie teatru, muzyki i innych widowisk rozrywkowych.

Chcąc usunąć wątpliwości, jakie powstają przy zestawianiu tekstu dekretu z przepisami prawa o publicznych przedsięwzięciach rozrywkowych z dnia 27 października 1933 r. w porozumieniu z Min. Kultury i Sztuki oraz Oświaty, wyjaśniam co następuje:

Ministerstwo Kultury i Sztuki jest zainteresowane w wykonaniu nadzoru nad teatrami i innymi publicznymi przedsięwzięciami rozrywkowymi z punktu widzenia ich poziomu artystycznego. Z tego tytułu Min. Kultury i Sztuki, bądź podległe mu organa, będą współdziałały również przy udzielaniu pozwoleń na niektóre przedsięwzięcia (teatry, koncerty, cyrki) w zakresie zastrzeżonym uprzednio b. Ministerstwu Wyzn. Rel. i Ośw. Publ. w przepisach dawnych (art. 6 i 8 prawa o publ. przedsięwzięciach rozrywkowych), ponadto zaś w wypadkach ustalonych w drodze porozumienia między ministerstwami. Wypadki te wymienione są w dalszym ciągu okólnika.

Właściwość Ministerstwa Administracji Publicznej i urzędów mu podległych, dotycząca udzielania pozwoleń i sprawowania nadzoru nad przedsięwzięciami rozrywkowymi w dziedzinie bezpieczeństwa osób i budynków i porządku publicznego, nie ulega żadnym zmianom i jest określona w następujących przepisach:

1. Prawie o publicznych przedsięwzięciach rozrywkowych (Dz. U. R. P. Nr 103, poz. 801);
2. w rozp. Min. Spraw Wewn. z dnia 28 grudnia 1933 r. o wykonaniu prawa o publicznych przedsięwzięciach rozrywkowych (Dz. U. R. P. Nr 103, poz. 801);
3. w rozp. Min. Spraw Wewn. z dnia 19 czerwca 1934 r. w sprawie zmiany rozporządzenia o wykonaniu prawa o publicznych przedsięwzięciach rozrywkowych (Dz. U. R. P. Nr 36, poz. 801);
4. w rozp. Min. Spraw Wewn. z dnia 28 grudnia 1933 r. wydanym w porozumieniu z Min. W. R. i O. P. o przedsięwzięciach teatralnych (Dz. U. R. P. Nr 103, poz. 802).

O ile idzie o zakres właściwości poszczególnych władz, powołanych do udzielania pozwoleń na publiczne przedsięwzięcia rozrywkowe, sprawa przedstawia się następująco:

I. Do Ministerstwa Administracji Publicznej należy udzielanie pozwoleń na:

1. teatry operowe i dramatyczne (dramat, komedia, farsa i teatr eksperymentalny) ze stałą siedzibą (art. 6 par. 2 prawa o publ. przeds. rozr. i par. 1 rozp. z dnia 28.12 1933 r. Dz. U. R. P. Nr 103, poz. 802);

2. objazdowe teatry operowe i dramatyczne bez względu na obszar działania teatru (art. 8, par. 2 prawa o publ. przeds. i par. 1 rozp. z dnia 28. XII. 1933 r. Dz. U. R. P. Nr 103, poz. 802);

3. inne teatry objazdowe (operetka, rewia), mające działać na obszarze całego Państwa (art. 8 pr. o publ. przeds. rozr. i rozp. z dnia 28.12 1933 r. Dz. U. R. P. Nr 103, poz. 802);

4. innego rodzaju przedsięwzięcia wędrowne, działające na terenie całego Państwa (art. 8, par. 1 o publ. przeds. rozr.).

O udzielenie pozwolenia na przedsięwzięcie, mające działać na terenie całego Państwa, mogą ubiegać się w zasadzie tylko osoby, które prowadziły już takie przedsięwzięcie co najmniej w ciągu roku na obszarze 3 województw (art. 6 rozp. z dnia 28. XII. 1933 r.).

Przed spełnieniem tego warunku zainteresowany może prowadzić przedsięwzięcie na obszarze kilku województw po uzyskaniu pozwoleń właściwych wojewodów.

Pozwolenia na teatry, koncerty i cyrki wydawać będzie Ministerstwo w porozumieniu z Min. Kultury i Sztuki (teatry operowe, dramat, komedia, farsa i teatr eksperymentalny wzgl. po zasięgnięciu opinii tego Ministerstwa, inne teatry np.: operetka, rewia, koncerty, cyrki).

II. Wojewódzkie władze administracji ogólnej wydają pozwolenia na:

1. teatry, niezastrzeżone Ministerstwu (operetkę i rewię — par. 1 rozp. z dnia 28. XII. 1933 — Dz. U. R. P. Nr 103, poz. 802) zarówno posiadające stałą siedzibę, jak i działające objazdowo na terenie województwa;

2. wszelkie inne przedsięwzięcia ze stałą siedzibą (art. 6, par. 1 pr. o publ. przeds. rozr.), o ile nie zostały przekazane właściwości powiatowych władz administracji ogólnej, o czym mowa niżej;

3. inne przedsięwzięcia wędrowne, działające na obszarze większym niż jeden powiat (art. 8 prawa o publ. przedsięwzięciach rozr.).

Przed udzieleniem pozwolenia na teatr (operetka, rewia) lub przedsięwzięcia koncertowe, bądź cyrkowe, właściwy oddział Urzędu Wojewódzkiego winien każdorazowo uzgodnić sprawę z Wydziałem Kultury i Sztuki tego urzędu.

III. Wreszcie do powiatowych władz administracji ogólnej należy udzielanie pozwoleń na:

1. dorywcze przedstawienia teatralne i wszelkie przedsięwzięcia dorywcze bez względu na ich charakter, o ile prowadzone są poza lokalami. Tu wypada nadmienić, że dorywcze przedsięwzięcia rozrywkowe w lokalach poza przedstawieniami teatralnymi są w ogóle wolne od obowiązku uzyskiwania pozwoleń; wystarczające jest zgłoszenie ich powiatowej władzy administracji ogólnej na trzy dni przed dniem produkcji, jednakże władza ta ma możność w określonych warunkach zakazania przedsięwzięcia (art. 10 prawa o publ. przeds. rozr. i par. 1 i 2 rozp. z dnia 28. XII. 1933 r. — Dz. U. R. P. Nr 103, poz. 801);

2. przedsięwzięcia wędrowne, działające na obszarze powiatu, z wyjątkiem teatralnych (art. 8 pr. o publ. przeds. rozr.);

3. następujące przedsięwzięcia ze stałą siedzibą (par. 11 rozp. z dnia 28. XII. 1933 r. — Dz. U. R. P. Nr 103, poz. 801 w brzmieniu ustalonym rozp. z dnia 19. VI. 1934 r. — Dz. U. R. P. Nr 56, poz. 497);

a) przedsięwzięcia w lokalach gastronomicznych z wyjątkiem produkcji widowiskowych;

b) automaty rozrywkowe i głośniki, ustawiane w miejscach publicznych;

c) przedsięwzięcia o charakterze sportowym, przeznaczone do użytku publicznego, jak korty tenisowe, pływalnie, ślizgawki, hippodromy, welodromy, strzelnice;

d) przedsięwzięcia sportowe, mające cechy widowiska publicznego, organizowane przez amatorskie stowarzyszenia sportowe na boiskach, w lokalach lub na terenach tych stowarzyszeń;

e) przedsięwzięcia o charakterze zabaw ludowych, jak sale tańca, huśtawki, karuzele, kołobiegi, siłomierze, strzelnice z wiatrówek, kręgielnie, bilardziki, pokazy figur woskowych i osobliwości (panoptica), panoramy, pokazy widoków lub ciał niebieskich za pomocą lunet, o ile przedsięwzięcia te nie stanowią całości, nadającej im cechy lunaparku;

f) przedsięwzięcia koncertów w parkach, ogrodach i skwerach.

Przed udzieleniem pozwolenia na dorywcze przedsięwzięcie teatralne bądź koncertowe, sprawa winna być również uzgodniona każdorazowo pomiędzy odpowiednimi referentami powiatowych władz administracji ogólnej z zakresu działania Min. Administracji Publicznej i Min. Kultury i Sztuki.

Minister: **Dr Wł. Kiernik**

60

PREZES RADY MINISTRÓW
Nr 53—8/6

Warszawa, dnia 20 maja 1946 r.

Do wszystkich Ob. Ob. Ministrów w miejscu

OKÓLNIK Nr 17

w sprawie ogłoszeń (reklam) urzędów, przedsiębiorstw i instytucyj państwowych

Z uwagi na to, że daje się zauważyć w prasie nadmiar ogłoszeń (reklam i t. p.) urzędów, przedsiębiorstw i instytucyj państwowych, niejednokrotnie zupełnie niepotrzebnych, co jest marnotrawstwem grosza publicznego i uszczupleniem dochodów Skarbu Państwa z jednej strony, powodującym bezmyślny wyścig w jakości i wielkości ogłoszeń (reklam i t. p.), a przez to marnotrawstwem dóbr i pracy z drugiej strony, zarządzam co następuje:

1. Wszelkim urzędom, przedsiębiorstwom i instytucjom państwowym wolno umieszczać w prasie ogłoszenia (reklamy i t. p.) jedynie konieczne z uwagi na obowiązujące przepisy prawne oraz tylko konieczne dla życia gospodarczego i w każdym przypadku gospodarczo uzasadnione.
2. Ob. Ob. Ministrowie podadzą powyższy okólnik do wiadomości i ścisłego przestrzegania podległym im urzędom, przedsiębiorstwom i instytucjom państwowym.

Prezes Rady Ministrów
(—) E. OSÓBKA-MORAWSKI

61

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA ŻEGLUGI I HANDLU ZAGRANICZNEGO

z dnia 14 czerwca 1946 r. o zakazie połowu szprota

(Dz. U. R. P. Nr 28, poz. 186)

Na podstawie art. 1 ust. (1) pkt. a) dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 3 listopada 1936 r. o regulowaniu połowów ryb morskich (Dz. U. R. P. Nr 84, poz. 586) w związku z art. 2 pkt. 1 lit. b) art. 3 dekretu z dnia 8 stycznia 1946 r. o utworzeniu i zakresie działania Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego (Dz. U. R. P. Nr 2, poz. 13) zarządzam co następuje:

§ 1. Celem ochrony przed grożącym wyniszczeniem zabrania się aż do odwołania połowu szprota (Clupea Sprattus) za pomocą wszelkich narzędzi połowu.

§ 2. Wykroczenia przeciwko przepisom niniejszego rozporządzenia podlegają karze na podstawie i w trybie art. 2 dekretu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 3 listopada 1936 r. o regulowaniu połowów ryb morskich (Dz. U. R. P. Nr 84, poz. 586).

§ 3. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Żeglugi i Handlu Zagranicznego
(—) STEFAN JĘDRYCHOWSKI

62

UCHWAŁA

Prezydium Krajowej Rady Narodowej

z dna 25 czerwca 1946 r.

w sprawie uprawnień kontrolnych rad narodowych

W czasie czynności kontrolnych dokonywanych przez terenowe rady narodowe stwierdzono, że niektóre urzędy państwowe i część terenowych rad narodowych w sposób niewłaściwy interpretuje przepisy ustawy z dnia 11 września 1944 r., o organizacji i zakresie działania rad narodowych, dotyczących uprawnień kontrolnych rad narodowych.

Celem usunięcia wątpliwości powstałych przy stosowaniu ustawy, Prezydium K. R. N. wyjaśnia, co następuje:

I. Kontroli terenowych rad narodowych podlegają:

1. Hierarchicznie podległe terenowe rady narodowe.
2. Własne organy wykonawcze rady narodowej i instytucje oraz przedsiębiorstwa im podległe, a także organy wykonawcze rad narodowych niższych stopni wraz z podległymi im instytucjami.
3. Rządowe organy wykonawcze, t. j. wszystkie władze, urzędy i instytucje rządowe zarówno zespolone, jak i niezespolone, działające na obszarze rady narodowej, przy czym władze i urzędy I instancji podlegają kontroli powiatowych rad narodowych, a władze i urzędy II instancji — wojewódzkich rad narodowych, organy, filie, ekspozytury i agentury tych władz i urzędów, działające na obszarze jednej lub kilku gmin, podlegają kontroli właściwych gminnych rad narodowych.
4. Przedsiębiorstwa rządowe, mające siedzibę lub zakład pracy na obszarze właściwości rad.
5. Spółdzielnie oraz inne instytucje i osoby, wykonujące funkcje zlecone w zakresie administracji i gospodarki publicznej, t. j. wszystkie instytucje i osoby, mające siedzibę lub zakład

pracy na obszarze właściwości rady, które na mocy decyzji władzy państwowej obowiązane są do wykonywania czynności administracyjnych lub gospodarczych w interesie publicznym, tylko zakresie czynności zleconych.

II. Terenowe rady narodowe uprawnione są do kontroli wszelkich aktów i czynności wyżej wymienionych instytucji w zakresie ich:

1. Zgodności z pracą.
2. Politycznej, społecznej i gospodarczej celowości oraz zgodności z zasadniczą linią działalności K. R. N.

Prezydium K. R. N. zwraca przy tym uwagę rad narodowych wszystkich stopni, że:

1. Kontroli podlegać winny w pierwszym rzędzie te akty i czynności instytucji rządowych, które wywołać mogą poważniejsze społeczne i gospodarcze skutki, kontrola czynności technicznych i rachunkowych dokonywana jest bowiem również przez rządową kontrolę wewnętrzną oraz organa Biura Kontroli przy Prezydium K. R. N.
2. Rodzaj aktów i czynności dokonywanych przez niektóre władze i urzędy państwowe wymaga ścisłego wskazania granic uprawnień kontrolnych rad narodowych, a mianowicie:
   a) kontrola organów wymiaru sprawiedliwości nie może dotyczyć orzecznictwa sądów, w zakresie którego sądy są niezawisłe, ani naruszać tajemnicy dochodzenia i śledztwa, prowadzonego zarówno przez sądy, jak i urzędy prokuratorskie, urzędy bezpieczeństwa publicznego i Milicję Obywatelską,
   b) kontrola urzędów bezpieczeństwa w zakresie ich czynności winna być prowadzona na wniosek właściwej rady narodowej przez Komisję Specjalną,
   c) kontrola aktów i czynności organów podległych Ministerstwu Obrony Narodowej może być dokonywana wyłącznie przez K. R. N. i jej organy; o spostrzeżonych na tym odcinku niedomaganiach winny rady niezwłocznie zawiadomić Prezydium K. R. N.,
   d) kontrola rządowych przedsiębiorstw przemysłowych i komunikacyjnych nie może wkraczać w szczegóły technicznego przebiegu produkcji, ani naruszać normalnej pracy przedsiębiorstwa.

III. Jeśli w wyniku kontroli zajdzie konieczność wydania zarządzeń, zamierzających do zmiany stwierdzonego w toku kontroli istniejącego stanu rzeczy, wówczas Komisja Kontroli zwraca się do Prezydium swej rady narodowej, które:

1. Wydaje zarządzenia, o ile wnioski dotyczą aktów i czynności organów wykonawczych rad narodowych.
2. Zwraca się do władzy przełożonej kontrolowanej instytucji o wydanie odpowiednich zarządzeń, o ile chodzi o czynności władz, urzędów, instytucji i przedsiębiorstw rządowych; o treści wniosków Prezydium powiadamia swą radę narodową, oraz Prezydium rady narodowej wyższego stopnia.

Za zgodność:
Naczelnik Wydz. Org.
(—) K. MAŃKOWSKI

63

II. ZARZĄDZENIA I OKÓLNIKI WOJ. GDAŃSKIEGO

WOJEWODA GDAŃSKI
Nr O. Org. II—2/14/46

Gdańsk, dnia 1 sierpnia 1946 r.

Do Ob. Ob. Starostów Powiatowych i Prezydentów Miast (wszystkich) Województwa Gdańskiego

ZARZĄDZENIE

Dot. przymusowego tępienia gryzoni

Wobec katastrofalnego wystąpienia myszy polnych i polnika, na terenie Województwa Gdańskiego opierając się na art. 108 p. 1 a Rozp. Prezydenta R. P. z dnia 19.1 1928 r. o organizacji i zakresie działania władz administracji ogólnej (Dz. U. R. P. Nr 80, poz 555/36) oraz rozporządzeniach Min. Roln. i Reform Rolnych z dnia 10 maja 1939 r. o tępieniu gryzoni polnych (Dz U. R. P. Nr 47 z 1939 r.) Ministerstwa Opieki Społecznej z dnia 26.9 1936 r. o utrzymaniu porządku i czystości w miejscach publicznych i niektórych miejscach prywatnych (Dz. U. R. P. Nr 76, poz. 476/35) § 7 i Min. Opieki Społecznej z dnia 25.8 1938 r. Nr zn. 30/28/8 w sprawie odszczurzania — zarządzam przeprowadzenie przymusowej i powszechnej walki z gryzoniami przy zachowaniu następujących wytycznych.

Nadzór nad tępieniem gryzoni sprawują ob. ob. starostowie, mając do dyspozycji podległe sobie władze i urzędy administracji państwowej i samorządu terytorialnego, opierając się przy opracowaniu fachowej strony w tej akcji na Powiatowych Biurach Rolnych i współdziałając ze Związkiem Samopomocy Chłopskiej, Państwowymi Zakładami Hodowli Roślin i Urzędami Ziemskimi. Niezależnie od tego należy pouczyć rolników o postanowieniach wspomnianego rozporządzenia Min. Roln. i R. R. oraz Min. Opieki Społecznej i uprzedzić ich o odpowiedzialności karno-administracyjnej, w razie nieprzystąpienia do powyższej akcji.

Celem zabezpieczenia tegorocznych zbiorów, należy przystąpić natychmiast do:

1. Zaorania ugorów.
2. Po sprzątnięciu zbóż zastosować jak najszybciej podorywkę, celem zniszczenia nor mysich.
3. Zbiory tegoroczne w krótkim czasie omłócić i zsypać do uszczelnionych spichrzy, gdyż wraz ze snopami przenosi się myszy do stert i stodół.
4. W razie niemożliwości zastosowania szybkiej młócki należy zboże zastertować, unikając zmagazynowania w stodołach. Sterty natychmiast okopać rowkiem około 40 cm. głębokości i około 25 cm. szerokości, o stromych i gładkich ścianach. Do rowków należy wkopać kilka głębokich garnków, lub drenów, na równi z powierzchnią dna rowków. Rowki przeglądać dwa razy dziennie i niszczyć nagromadzone w nich myszy. Należy zwracać uwagę, aby brzegi rowków ochronnych nie obsuwały się, lub też słoma ze stert nie stanowiła pomostów dla wędrujących myszy.

5. Takie same zabiegi polecam zastosować przy starych i nowych stertach słomy, a również jesienią przy kopcowaniu okopowych (ziemniaki i inne).

6. Na terenach nisko położonych (łąki), gdzie można zastosować spiętrzenie wody, polecam zalewanie terenu wodą na kilka dni, celem zatopienia myszy. W obrębie mniejszych gospodarstw można zatapiać nory, dowożąc beczki z wodą.

7. Otoczyć ochroną zwierzęta i ptaki żywiące się myszami jak: lisy, łasice, myszołowy, sowy. Wskazanym jest wbijanie pali z poprzecznymi krótkimi żerdziami dla odpoczynku myszołowców na polach, łąkach, miejscach niezadrzewionych. Uważam za wskazane utrzymywanie większej ilości kotów oraz psów jak: foksteriery, szpice i jamniki.

Jako dalszy etap walki z gryzoniami polecam akcję przymusową i zbiorową na jesieni b. r. z myszą polną w powiatach: Malbork, Elbląg, Kwidzyń, Sztum, Gdańsk. Tępienie gryzoni przeprowadzi się metodami chemicznymi.

Nakładam obowiązek na posiadaczy gruntów ornych tępienia myszy na terenach własnego gospodarstwa. Techniczną stronę wykonania powyższej akcji na wniosek Stacji Ochrony Roślin Woj. Izby Rolniczej Gdańskiej, powierza się Oddziałowi „IHIG" w Sopocie, który winien dostarczyć środków chemicznych, oraz wyszkolić odpowiednią ilość instruktorów gminnych i gromadzkich, odpowiedzialnych za swą pracę w powyższym zakresie. Tępienie gryzoni, jak również nadzór nad ich tępieniem na gruntach państwowych, należy do tych organów.

Walka z myszą polną polega na jednoczesnym wyłożeniu ziarna zatrutego do nor. Czas wykładania ziarna określony zostanie przez Stację Ochrony Roślin, o czym dodatkowo zostaną powiadomione starostwa. Rolnicy winni pokryć koszta, związane z zakupem trucizny, przy czym opłata zostanie ustalona przez Instytut Higieny Gospodarczej i firmę „Azot" i podana przeze mnie Ob. Ob. Starostom w najbliższym czasie. Ziarno pszenicy zaś od 1 — 2 kg., zależnie od stopnia zaatakowania myszami i w stosunku do ilości użytków rolnych (licząc 1 — 2 kg. na ha), lub równoznaczną wartość pieniężną po cenach rynkowych należy skierować do punktów zaopatrywania, wyznaczonych przez Ob. Ob. Starostów.

W powiatach i gminach zostaną zorganizowane kursy w zakresie tępienia gryzoni, celem wyszkolenia instruktorów, na które Starostowie na wniosek Powiatowych Biur Rolnych winni wyznaczyć odpowiednich kandydatów z gmin i gromad. Odpowiedzialność za terminowe stawianie się przedstawicieli gromad i gmin na kursy ponoszą wójtowie poszczególnych gmin.

Jako dalszy etap walki z gryzoniami polecam przeprowadzić na terenach wszystkich powiatów tępienie szczurów i myszy domowych w domostwach i zabudowaniach gospodarczych. Akcja ta będzie polegała na jednoczesnym i jednolitym wyłożeniu trucizny w zabudowaniach gospodarczych na terenie całego województwa. Termin wyłożenia trucizny ustali „IHIG", który na wniosek Stacji Ochrony Roślin Woj. Izby Rolniczej przeprowadzi powyższą akcję. Odszczurzaniu przymusowemu podlegają wszystkie budynki gospodarstw rolnych. Właściciele lub zarządcy winni niezwłocznie doprowadzić do należytej czystości posesje, w szczególności wywieźć zawartość śmietników i dołów kloacznych, które po oczyszczeniu należy wydezynfekować wapnem chlorowym i zabezpieczyć stałymi nakryciami. Celem fachowego przeprowadzenia odszczurzania przy pomocy wypróbowanych i zarejestrowanych środków zostaną wyszkoleni instruktorzy na kursach wspomnianych uprzednio. Koszty przeprowadzenia odszczurzania ponoszą właściciele gospodarstw rolnych przy czym podaję cenę ustaloną przez „IHIG", a mianowicie: 200 zł. z gospodarstw do 50 ha i 300 zł. z każdych 100 ha. Zbieranie opłat z poszczególnych gospodarzy rolnych powierza się wójtom gmin, którzy winni przekazać kwotę do starostw, celem wysłania takowej na rachunek „IHIG" w miejscowej Komunalnej Kasie Oszczędności. Po ukończeniu tej akcji należy uniemożliwić dostęp gryzoni do zabudowań gospodarczych drogą uszczelnienia drzwi, siatkowania okien i kitowania dziur ze szkłem tłuczonym.

Całość akcji zbiorowej w walce z myszą polną, szczurami i myszą domową winna być ukończona do 1 stycznia 1947 r. Po tym terminie należy przedłożyć Urzędowi Wojewódzkiemu sprawozdanie z podaniem wyników przeprowadzonej akcji.

Wojewoda

(—) Inż. ST. ZRAŁEK

64.

WOJEWODA GDAŃSKI
Nr. S. K. I. 12-13/46.

Gdańsk, dnia 30 lipca 1946 r.

Do Ob. Ob. Starostów Powiatowych, Prezydentów Miast i Burmistrza m. Tczewa

w Woj. Gdańskim

OKÓLNIK 73

Opłaty za dzierżawę sadów owocowych

Okólnikiem z dnia 16. IV. 1946 r. Nr O. S. P. III-15-8/46. Urząd Wojewódzki Gdański określił, jakie najwyższe opłaty mogą być pobierane za dzierżawę ogródków działkowych.

Wobec tego, że obecnie okazało się, iż te niskie opłaty są pobierane przez niektóre związki samorządowe i za dzierżawę nawet handlowych (niekiedy bardzo dużych) sadów owocowych, przeto Urząd Wojewódzki wyjaśnia, że podany okólnik z dnia 16. IV. 1946 r. dotyczy li tylko opłat za dzierżawę ogródków działkowych (ogrodów ozdobnych, ogrodów warzywnych itp.).

Z tego względu należy dopilnować opracowania odpowiedniego wniosku na najbliższe posiedzenia Miejskich Rad Narodowych w sprawie opłat za dzierżawę sadów owocowych przy czym wysokość tych opłat winna być wielokrotnie wyższa od opłat, obowiązujących za dzierżawę ogródków działkowych i uzależniona ściśle od ilości drzew owocowych owocujących znajdujących się w wydzierżawionym sadzie.

Aby warstwy pracujące mogły korzystać w pełni dla własnych potrzeb z sadów owocowych, należy określić w zgłoszonym wniosku rozróżnienie pomiędzy sadami owocowymi handlowymi, a małymi sadami (przy-

domowymi), będącymi w użytkowaniu poszczególnych mieszkańców domów, wyłączając np. **mały sadek owocowy: do 15 drzew owocowych owocujących i 50 krzewów owocowych,** mogący w zupełności zaspokoić potrzeby jednej rodziny — od reszty sadów owocowych, mających raczej charakter handlowy sadów owocowych.

W opracowanym wniosku powinna być zamieszczona klauzula o obowiązku wyrównania przez obecnych dzierżawców sadów różnic, jaka powstała pomiędzy kwotą już uiszczoną za dzierżawę ogródka działkowego, a kwotą przypadającą za dzierżawę sadu oraz także należy przewidzieć, na jakie cele zużyty będzie dochód, osiągnięty w związku z podwyższeniem opłat za dzierżawę sadów owocowych.

Z uwagi na taki podział — opłata dzierżawna za każde drzewo owocowe owocujące w handlowym sadzie owocowym powinna być co najmniej dwukrotnie wyższa od opłat dzierżawnych, obowiązujących użytkowników małych sadów owocowych.

WOJEWODA
wz.
(—) Dr B. Podhorski-Piotrowski
Wicewojewoda

65

WOJEWODA GDAŃSKI
Nr O. Org. I—4/73

Gdańsk, dnia 31 lipca 1946 r.

Do Ob. Ob. Starostów Powiatowych i Prezydentów Miast Województwa Gdańskiego

OKÓLNIK Nr 66

Uprawnienie kontrolne rad narodowych

Prezydium Krajowej Rady Narodowej stwierdziło, że niektóre urzędy państwowe niewłaściwie interpretują przepisy art. 1 § 2 i art. 28 ustawy z dnia 11-go września 1944 r., o organizacji i zakresie działania rad narodowych (Dz. U. R. P. z roku 1946 Nr 3, poz. 26).

W związku z tym Prezydium K. R. N. w uchwale z dnia 25 czerwca br. udzieliło bliższych wyjaśnień w sprawie uprawnień kontrolnych rad narodowych, podkreślając w szczególności, że kontroli terenowych rad narodowych, podlegają między innymi również urzędowe organy wykonawcze, to jest wszystkie władze, urzędy i instytucje rządowe zarówno zespolone, jak i niezespolone, działające na obszarze rady narodowej.

Podając do wiadomości nadesłane mi przez Ministerstwo Ziem Odzyskanych przy piśmie L. dz. 15795/II/2701/46 z dnia 6 lipca 1946 r., okólnik Nr 87, teksty wymienionej wyżej uchwały Krajowej Rady Narodowej — proszę Obywateli o dokładne zapoznanie się z tymi ustaleniami i o dopilnowanie, by postanowienia tej uchwały ściśle stosowane były tak w zakresie działalności Ich urzędów jak i organów Im podporządkowanych oraz urzędów, wobec których Obywatele posiadają prerogatywy z tytułu pełnienia służby reprezentantów Rządu.

WOJEWODA
(—) Inż. St. Zrałek

66

ROZPORZĄDZENIE

III. ROZPORZĄDZENIA DYREKTORA GŁ. URZĘDU MORSKIEGO

z dnia 7 sierpnia 1946 r.

w sprawie przepisów porządkowych dla morskiego portu handlowego w Gdańsku.

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 grzywień, 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) 5,00 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 podanym, 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 aresztem do dni 7.

Orzecznictwo należy do Głównego Urzędu Morskiego.

Funkcjonariusze Kapitanatu Portu i Głównego Urzędu Morskiego, posiadający imienne upoważnienia, mają prawo nakładania grzywień w drodze doraźnych nakazów karnych do wysokości i za wykroczenia, określone w upoważnieniu.

§ 7.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

DYREKTOR

GŁÓWNEGO URZĘDU MORSKIEGO
(—) Tadeusz Wysocki

67

ZAŁĄCZNIK

do rozp. Dyrektora Głównego Urzędu Morskiego z dnia 7 sierpnia 1946 r. w sprawie przepisów porządkowych dla morskiego portu handlowego w Gdańsku.

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).

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 linię regulacyjną ul. św. Piotra od strony północnej na zachód do przecięcia z ul. 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 portu wojennego oraz połud-

niową granicę linii regulacyjnej tego odcinka do granicy terenów portu wojennego, dalej granicą portu wojennego na południe od przecięcia z osią Kanału Portowego, potem osią kanału do środka portowego koła obrotowego, następnie po linii prostej do środka koła obrotowego do głowicy północnej głównego wejścia do awanportu, a stąd dwa kilometry na wschód do pławy świetlnej i huczącej, 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 niewykonane 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 przekroczenia przeciw rozporządzeniu.

§ 5.

Kapitan wzgl. 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 wzgl. 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 międzynarodowych sygnałów morskich, w nocy natomiast na jej miejscu światło czerwone.

Statek taki obowiązany jest 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 wg. 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 z 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 wzgl. 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 poszczególnym wypadku 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 przebywającego 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.

Uchylenie 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 statku.

§ 16.

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

Zgłaszanie chorób zaszłych na statku.

§ 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 zapytywania 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 izolację, dezynfekcję, 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, oraz Wolnego miasta Gdańska i Rady Portu w Gdańsku, 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 Yachtklubu,

4) statki, których kapitanowie złożyli w Kapitanacie Portu w Gdyni ustanowiony egzamin pilotowy,

5) statki polskie i gdańskie regularnych linii przybrzeżnych kursujące pomiędzy portami polskimi i W. M. Gdańskim, statki rybackie polskie i gdańskie, wykonujące rybołówstwo przybrzeżne oraz holowniki i lichtugi, kursujące pomiędzy portami polskimi i W. M. Gdańskim,

6) statki, które otrzymają 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 wyprowadzenia statku z portu lub do 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 telegraficzne zawezwanie statku lub maklera.

Zamówienie pilota wraz z dokładnym podaniem godziny, na którą pilot jest potrzebny, należy uskutecznić co najmniej dwie 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 zdrowotnym 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 wzgl. 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 (19 i pół stopy) lub o pojemności większej, aniżeli 2 000 ton rej. brutto, obowiązany jest posługiwać się pomocą co najmniej jednego holownika od chwili przejścia przez wejście portowe aż do przycumowania do nabrzeża wzgl. od chwili rzucenia cum do wyjścia z portu bez względu na warunki manewrowania.

Obowiązek szczególny według warunków ruchu.

§ 28.

Również w wypadkach, gdy manewrowaniem statku o zanurzeniu wzgl. 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 przedłuża, 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 drogę statkowi wychodzącemu z portu.

Na obszarze portu statki w ruchu trzymają się prawej strony w kierunku ruchu, a zbliżają 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 i t. d.

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 dwa światła czerwone w linii pionowej w odległości 185 cm., jedno pod drugim widzialne dookoła.

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 (t. j. statek holujący i jednostka holowana) winna jak najrychlej ustąpić z drogi uczęszczanej.

Szybkość statków w porcie.

§ 38.

Szybkość statków 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 kafry pływające przy pracy i t. p. 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 bezpieczeństwa.

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 wejścia 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 możliwe 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 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.

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 Wojskowych, 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.

Zgłoszenie 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 ładunkowy (odpis oraz listę pasażerów z zaznaczeniem ich przynależności państwowej).

W dniu wyjścia statku, kapitan wzgl. kierownik statku obowiązany jest wywiesić na przednim maszcie flagę „P" w-g 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 podpisują 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 statku 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 i t. p. statki sportowe, o ile nie udają się za granicę 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 Kapitanatu 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 dziob 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 nabrzeża 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 Beauforta).

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 i t. p. Przed zaprowadzeniem tych urządzeń ruch między statkiem a lądem jest wzbroniony.

Mosty, schodnie osobowe, kładki i t. p. muszą być dostatecznie mocne i szerokie, po jednej stronie conajmniej 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 pomocy 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 conajmniej 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 imienie 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 Kapi-

tanat 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 i t. p. odpadków do wody lub na nabrzeże.

X. PRZEŁADUNEK I SKŁADOWANIE TOWARÓW.

Kontrola załadowania statku.

§ 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 odładowania, wzgl. 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 i t. p.).

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, i t. p. 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.

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 torów kolejowych i nie dłużej, jak tego wymaga konieczność. Towary winne 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 nie jest dopuszczalne.

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 Kapitanatowi 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.

XIII. 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 wybuchowych 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.

Zabezpieczenie przeładunku materiałów wybuchowych i bawełny ze statku na ląd.

§ 64.

Przed przystąpieniem do przeładunku materiałów kominy statku przeładującego, 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, zapalenie, 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, asfaltu i oliwy jest wzbronione; nastąpić to może na lądzie w miejscach, wskazanych przez Kapitanat Portu.

Wykadzanie statków może się odbywać 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, niewyznaczonych 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 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 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 napełnianiem zbiornika świeżym karbidem, zużyty karbid wyrzucić; czynność tą należy wykonać w porze dziennej. Popiół oraz wszelkie czyściwa, przesycone farbami i smarami, należy przechowywać w ogniotrwałych skrzyniach szczelnie zamkniętych i nazewnątrz 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 używanie zapałek i świec:

1) w czasie przeładowania materiałów wybuchowych, łatwopalnych, wszelkiego rodzaju surowców włóknistych oraz karbidu, siana i słomy,
2) w magazynach portowyh 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 ustawianie pięców żelaznych w magazynach i składach z wyjątkiem pomieszczeń biurowych i mieszkalnych.

Przy ustawianiu i przebudowie wszelkiego rodzaju pieców w miejscach dozwolonych musi być przestrzegane rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 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 instalacyj 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 na nabrzeża i zakopywanie popiołu, szlaki, śmieci, odpadków, gruzu, słomy, drzewa, drutu, złomu, padliny itp.,
2) wylewanie lub wypompowywanie w porcie lub na redzie oliwy, nafty, benzyny itp.

Załadowca wzgl. odbiorca towaru ma obowiązek sprzątnąć 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 wzbroniony.

Zakaz ten nie dotyczy ul. Centralnej i Polskiej oddanych dla 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 zatopienia 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 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.

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 w obrębie portu,
9) nadużycie pożarowych aparatów automatycznych.

XVI. POSTANOWIENIA KARNE.

§ 91.

Winni naruszenia przepisów niniejszego rozporządzenia będą karani grzywną do 200 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
(—) Inż. St. Łęgowski

68.

ROZPORZĄDZENIE

Dyrektora Głównego Urzędu Morskiego
z dnia 7 sierpnia 1946 r.

w sprawie przepisów porządkowych dla portów morskich w Tolkmicku, Elblągu i Łebie.

No 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 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 upoważnienie Głównego Urzędu Morskiego, mają prawo nakładania grzywień 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
(—) Tad. Wysocki

69.

Załącznik

do rozp. Dyrektora Głównego Urzędu Morskiego z dnia 7 sierpnia 1946 r. w sprawie przepisów porządkowych dla portów morskich w Tolkmicku, Elblągu i Łebie.

ROPORZĄDZENIE 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)

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 pouczać 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, zakotwiczenie i sygnały.

§ 6.

Statek o pojemności powyżej 50 m³ 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.

Kotwiczanie 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, obowiązane są 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 statku obracającego się.

Porządek mijania się.

§ 11.

Statek wchodzący do portu ustępuje 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.

Sybkość 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 niewidzialności, 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 sterowości i ruchu.

Używanie pełnych obrotów śruby w pobliżu falochronów i nabrzeży jest wzbronione.

Holowanie statków.

§ 14.

Holowana w porcie jednostka winna być przeprowadzona 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) zbliżenia 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 dokoła 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 rokładu jazdy,
d) polskie statki przybrzeżne żeglugi przybrzeżnej oraz gdańskie, o ile zastrzeżona jest wzajemność,
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 i t. p. statki sportowe, korzystające z przystani i urządzeń przydzielonych dla sportu żeglarskiego, z wyjątkiem statków wychodzących za granicę, lub stamtąd przychodzących,
h) statki, zawijajce 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 m^3 brutto mogą składać dokumenty zastępcze.

Pasażerowie przybywający z zagranicy względnie W. M. Gdańska 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 i t. p. 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 i t. p. 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 lub przed wyjściem z portu złożyć w Kapitanacie Portu zabezpieczenie w wysokości, ustalonej przez Kapitanat Portu.

V. PRZEŁADUNEK I SKŁADANIE TOWARÓW.

Przeładunek.

§ 28.

Kapitanat Portu ma prawo kontroli nad sposobem załadowania statku i może zarządzić niewypuszczenie statku przeładowanego oraz statku z przechyłem.

Przeładunek należy uskuteczniać w sposób nietamujący 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, 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, wiory.

§ 40.

Papier, słoma i t. p. 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) przymocowanie 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 dokoła 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, nienależących 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 200 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 r.; 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

(—) Inż. ST. ŁĘGOWSKI

DZIAŁ NIEURZĘDOWY

WYCIĄG

z protokółu XI Woj. Komisji Notowań Cen z dnia 10.8 46 r.

Do punktu 2. Na podstawie nadesłanych sprawozdań ustalono średnią woj. za 100 kg. zboża niesortowanego, skupowanego od rolników.

żyto nowe	— 706,—
żyto stare	— 1.018,—
pszenica	— 1.904,—
jęczmień browarny	— brak transakcji
jęczmień kaszany	— 868,—
owies	— 886,—
wyka	— brak transakcji
proso	— brak transakcji
ziemniaki stare	— 304,—
ziemniaki młode	— 440,—
groch „Victoria"	— 2.600,—
groch zielony	— brak transakcji
fasola biała	— brak transakcji
fasola kolorowa	— brak transakcji
rzepak stary	— 3.743,—
siemię lniane	— brak transakcji
siemię konopne	— brak transakcji
mak biały	— brak transakcji
mak niebieski	— brak transakcji
gorczyca	— brak transakcji
mieszanka	— 1.050,—

Tendencja zniżkowa. Z uwagi na niskie ceny, rolnicy wstrzymują się od sprzedaży w oczekiwaniu ewentualnej zwyżki ceny, jak również nabywcy zakup wstrzymują w oczekiwaniu na dalszą zniżkę — tendencja wyczekująca.

Przewodniczący

(—)F. LENARD

SKRADZIONE I ZAGUBIONE DOKUMENTY

Unieważnia się zagubione względnie skradzione dnia 13.8 1946 r. dowody rejestracyjne samochodu DKW C 15169, Nr motoru 98102, Nr podwozia 1172945 będącego własnością pododdziału ZEW w Sopocie.

Unieważnia się zagubiony tymczasowy dowód tożsamości konia wystawionego na Józefa Deyer, zamieszkałego w Sikorzynie, Nr rejestracyjny 22.

Unieważnia się zagubioną kartę ewidencyjną samochodu Nr 17578 marki „Betford" wydaną na Rolniczą Centralę Mięsną, kartę rozpoznawczą, prawo jazdy, kartę RKU, legitymację Związku Szoferów i inne dokumenty na nazwisko Zduńko Ryszard.

Unieważnia się zagubioną kartę ewidencyjną samochodu ciężarowego marki „Ford" Nr rejestracyjny C.—15257 wydaną na Starostwo Powiatowe Kartuskie.

Unieważnia się skradzioną legitymację Nr 28 wydaną przez Delegaturę Rządu na nazwisko Wyrzykowska Walentyna.

Unieważnia się tymczasowy dowód tożsamości ko[ni]a 346/45, wystawiony na nazwisko Pietrzak Stani[sł]aw, zam. Orunia, Żuławska 96.

Zgłoszenia na prenumeratę przyjmuje Redakcja i Administracja Gdańskiego Dziennika Wojewódzkiego przy Urzędzie Wojewódzkim Gdańskim w Gdańsku, ul. Okopowa 5 (Wydział Ogólny, pokój Nr 27 godz. 10—12). tel. 419-41 wew. 267

Administracja przyjmuje ogłoszenia od władz, urzędów i instytucyj o charakterze publiczno-prawnym, zaś od osób fizycznych i osób prawnych prawa prywatnego tylko te, które zdaniem Urzędu Wojewódzkiego, mogą być umieszczone w Gdańskim Dzienniku Wojewódzkim.

Cena ogłoszeń: zł. 10.— za wyraz — najmniej 10 wyrazów, przy tekstach dłuższych zł. 20.— za 1 mm szpalty. Administracja nie przyjmuje odpowiedzialności za terminowe ogłoszenia.

Prenumerata i ogłoszenia są płatne z góry wyłącznie za pośrednictwem P. K. O., Oddział w Gdyni, konto Nr. XI—4208. Opłaty dokonane w innym trybie nie będą uwzględniane.

Wysyłki dokonuje się po uprzednim wpłaceniu zaliczki kwartalnej na wspomniane P. K. O. w kwocie zł. 75.— do rozliczenia się zgodnie z cenami uwidocznionymi na każdym nadesłanym egzemplarzu.

Tłoczono z polecenia Wojewody Gdańskiego w drukarni Nr 8 Spółdz. Wydawniczej „Czytelnik" w Gdyni, ul. Mściwoja 7.

W-01585

CENA 25,— ZŁ