



# DZIENNIK URZĘDOWY WOJEWÓDZKIEJ RADY NARODOWEJ W SZCZECINIE

Szczecin, dnia 20 marca 1969 r.

Nr 4

Poz. 21

## Przepisy obowiązujące:

Poz. 21 — Zarządzenie Inspektoratów Żeglugi Śródlądowej w Koźlu, we Wrocławiu i w Szczecinie z dnia 5 września 1968 r. w sprawie lokalnych przepisów żeglugowych.

### Poz. 21

#### ZARZĄDZENIE

Inspektoratów Żeglugi Śródlądowej w Koźlu, we Wrocławiu i w Szczecinie  
z dnia 5 września 1968 r.  
w sprawie lokalnych przepisów żeglugowych.

Na podstawie art. 12 ust. 5 ustawy z dnia 7 marca 1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. z 1952 r. Nr 26, poz. 182), § 5 ust. 3, § 29 ust. 8, § 30 ust. 9, § 31 ust. 6, § 40 ust. 13 zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 1 lutego 1967 r. w sprawie uprawiania żeglugi i spławu na śródlądowych drogach wodnych (M. P. Nr 14, poz. 71) oraz na podstawie § 3 ust. 5, 6 i 7 zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 10 stycznia 1961 r. w sprawie powołania Inspektoratów Żeglugi Śródlądowej (M. P. Nr 7, poz. 37) zarządza się co następuje:

### Rozdział 1.

#### Przepisy wstępne.

##### § 1.

1. Niniejsze przepisy obowiązują na śródlądowych drogach wodnych podległych:

- 1) Inspektoratowi Żeglugi Śródlądowej w Koźlu:
  - a) na rzece Odrze od rzeki Olzy do ujścia rzeki Nysy Kłodzkiej (km 181,3)
  - b) na kanale Gliwickim
- 2) Inspektoratowi Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu:
  - a) na rzece Odrze od km 181,3 do km 480,0
  - b) na węźle dróg wodnych we Wrocławiu.
- 3) Inspektoratowi Żeglugi Śródlądowej w Szczecinie:
  - a) na rzece Odrze od km 480,0 do km 730,5
  - b) na przekopie Klucz—Ustowo od km 0,0 do km 2,7
  - c) na rzece Odrze Zachodniej od km 0,0 do km 36,5
  - d) na jeziorze Dąbskim do granicy wód morskich
  - e) na rzece Parnicy do granicy wód morskich
  - f) na rzece Regalicy od km 730,5 rzeki Odry do jeziora Dąbskiego
  - g) na rzece Inie od km 0,0 do km 14,9
  - h) na rzece Warcie od ujścia Noteci do ujścia do rzeki Odry
  - i) na rzece Nysie Łużyckiej od miasta Gubina do ujścia do rzeki Odry.

PRZEPISY ŻEGLUGOWE OBOWIĄZUJĄCE NA RZEKACH:  
ODRZE, REGALICY, ODRZE ZACHODNIEJ, PARNICY  
I NA JEZIORZE DĄBIE.

### Rozdział 2.

#### Wymiary i zanurzenie statków.

##### § 2.

1. Na poszczególnych odcinkach dróg wodnych rzek Odry, Regalicy, Parnicy i na jeziorze Dąbie istnieją warunki

uprawiania żeglugi dla statków, których wymiary nie mogą przekraczać następujących wielkości:

- 1) na odcinku od km 51,2 do km 95,6 rzeki Odry statki pojedyncze z własnym napędem: długości 41,0 m, szerokości 5,0 m
- 2) na odcinku od km 95,6 do km 254,0 rzeki Odry
  - a) statki pojedyncze z własnym napędem: długości 71,0 m, szerokości 9,0 m
  - b) zestawy pchane: długości 114,0 m, szerokości 9,0 m
- 3) na odcinku od km 254,0 do km 542,4 rzeki Odry
  - a) statki pojedyncze z własnym napędem: długości 71,0 m, szerokości 9,0 m
  - b) zestawy pchane: długości 118,0 m, szerokości 9,0 m
- 4) na odcinku od km 542,4 do km 741,6 rzeki Odry oraz na przekopie Klucz—Ustowo i na jeziorze Dąbie:
  - a) statki pojedyncze z własnym napędem: długości 71,0 m, szerokości 11,0 m
  - b) zestawy pchane: długości 123,0 m, szerokości 11,0 m przy głębokości tranzytowej co najmniej 160 cm długości 118,0 m, szerokości 9,0 m oraz długości 123,0 m, szerokości 8,2 m przy głębokości tranzytowej co najmniej 130 cm
  - c) zestawy pchane o długości i szerokości większej aniżeli wymienione w pkt b, mogą być dopuszczone do jazdy po uprzednim uzgodnieniu między Okręgowym Zarządem Wodnym w Szczecinie a Urzędem Dróg Wodnych w Eberswalde
- 5) na rzece Odrze Zachodniej:

na odcinku od km 0,0 do km 36,0

  - a) statki pojedyncze i zestawy pchane: długości 123,0 m, szerokości 9,0 m
  - b) zestawy pchane: długości 156,0 m, szerokości 11,0 m

na odcinku od km 36,0 do granicy wód morskich:

  - c) statki pojedyncze i zestawy pchane: długości 156,0 m, szerokości 11,0 m.
- 6) Wymiar długości barki pchanej wchodzącej w skład zestawu pchanego nie może przekraczać wymiaru określonego dla statku pojedynczego z własnym napędem.

##### § 3.

1. Dla statków, których zanurzenie nie przekracza 140 cm, różnica między głębokością tranzytową a ich zanurzeniem powinna wynosić:
  - 1) przy jeździe w górę rzeki — co najmniej 15 cm
  - 2) przy jeździe w dół rzeki — co najmniej 10 cm.
2. Dla statków o zanurzeniu większym niż 141 cm różnica między głębokością tranzytową a ich zanurzeniem powinna wynosić:
  - 1) przy jeździe w górę rzeki — co najmniej 20 cm
  - 2) przy jeździe w dół rzeki — co najmniej 15 cm.

##### § 4.

1. Jako długość i szerokość statku przyjmuje się całkowite wymiary zewnętrzne kadłuba. Dla statków posiadających ster wystający poza obrys rufy, długość mierzy się przy złożonym na burtę sterze.

2. Zanurzenie statku mierzy się w miejscu jego największego zanurzenia.
3. Zestaw pchany o długości do 100 m uważa się za pojedynczy statek z własnym napędem.

## § 5.

1. Na Odrze Wrocławskiej między śluzą Opatowice a śluzą Szczytniki oraz na Starej Odrze i na kanale Miejskim między śluzą Szczytniki a śluzą Miejską, ze względu na występowanie mniejszych głębokości tranzytowych niż na głównym szlaku żeglownym, Okręgowy Zarząd Wodny we Wrocławiu ustala aktualnie obowiązujące głębokości tranzytowe na podanych odcinkach.

## Rozdział 3.

## Najwyższa woda żeglowna

## § 6.

1. W celu zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi przy wysokich stanach wody ustala się najwyższą wodę żeglowną i wynikające stąd ograniczenia ruchu żeglugowego.

**Podział drogi wodnej, najwyższą wodę żeglowną (NWŻ), ograniczenia ruchu żeglugowego, odczyty wodowskazu dla danego odcinka i miejsca ustawienia tablic informacyjnych podane są w poniższej tabeli.**

Odcinek rzeki	NWŻ w cm	Zakaz jazdy w dół rzeki pociągów hol. i zestawów o długości ponad 92 m w cm	Zakaz jazdy wszelkich statków w dół rzeki w cm	Wodowskaz	Miejsce ustawienia tablic informacyjnych
1	2	3	4	5	6
Racibórz—Opole	500	450	470	Miedonia	Koźle
Opole—Ujście Nysy Kłodzkiej	420	360	400	Opole—Młynówka	Ujście Nysy
Ujście Nysy Kłodz.—Brzeg n/O	580	500	565	Zwanowice śluza góra	Brzeg n/O
Brzeg n/O—Oława	500	430	450	Lipki śluza góra	Oława
Oława—Bartoszewice	840	645	780	Janowice śluza góra	Bartoszewice
Bartoszewice—Różanka	759	630	680	Różanka śluza góra	Różanka
Różanka—Brzeg Dolny	620	550	590	Rędzin śluza góra	Brzeg dolny śluza
Brzeg Dolny—Ścinawa	515	425	480	Malczyce	Ścinawa
Ścinawa—Cigacice	485	430	460	Głogów	Cigacice
Cigacice—Ujście Nysy Łużyckiej	500	450	470	Krosno Odrzańskie	Krosno Odrzańskie
Na odcinku Odry od km 542,4 do km 667,0	475 490 530 510 510 550	— — — — 478 —	— — — — 490 —	Słubice Frankfurt n/O Kietz Kienitz Gozdowice Hohensaaten	Słubice — — — Ujście Warty —
Na odcinku Odry od km 667,0 do Szczecina	570 900 770 660	— — — 630	— — — 645	Bielinek Stutzkow Schwedt—Oderbrücke: Widuchowa	— — — Widuchowa
Odra Zachodnia	630	—	—	Gartz	—

W miejscach określonych w rubryce 6 tabeli, służba liniowa podaje stan wody na tablicach informacyjnych.

2. 1) Statki, zestawy pchane i pociągi holownicze, gdy odpowiedni stan wody ograniczy uprawianie żeglugi, obowiązane są wstrzymać dalszą jazdę i ustawić się na postój w kanałach bądź w najbliższych portach.

2) Przepis pkt 1 nie dotyczy statków jadących na ratunek.

3. 1) Dla odcinka Koźle—Opole w razie wystąpienia na wodowskazie w Miedonii stanu alarmowego 500 cm i dalszego podnoszenia się stanu wody szybciej niż 15 cm na godzinę, zamknięcie ruchu żeglugowego może nastąpić wcześniej niż jest to ustalone w tabeli podanej w ust. 1.

2) Dla odcinka Opole—Ujście Nysy Kłodzkiej obowiązują również kryteria podane w pkt 1 w przypadku występowania stanu alarmowego, tj 420 cm na wodowskazie w Koźlu.

3) Dla odcinka Ujście Nysy Kłodzkiej—Wrocław kryteria podane w pkt 1 obowiązują w razie wystąpienia stanu alarmowego 500 cm na wodowskazie w Zwanowicach.

4. Na podstawie ustaleń ujętych w tabeli i w ust. 3 Okręgowego Zarządu Wodne podają do wiadomości terminy zamknięcia względnie otwarcia ruchu żeglugowego przedsiębiorstwom żeglugowym i Inspektoratom Żeglugi Śródlądowej.

5. Wstrzymanie żeglugi nie dotyczy statków jadących na ratunek i statków inspekcyjnych.

**Rozdział 4.****Pociągi holownicze.****§ 7.**

1. Przy zestawianiu pociągu holowniczego kierownik pociągu powinien wziąć pod uwagę moc holownika lub holowników, warunki atmosferyczne, stan wody i szybkość prądu, siłę wiatru, szerokość szlaku żeglownego, utrudnienia na danym odcinku drogi wodnej, zanurzenie holownika i holowanych przyczep lub członów tak, aby pociąg holowniczy nie zagrażał bezpieczeństwu żeglugi.
2. Za przyczepy w pociągu holowniczym uważa się statki holowane pojedynczo jeden za drugim, zaś za człon uważa się dwie lub więcej przyczep złączonych burtami.
3. Za długość pociągu holowniczego uważa się odległość mierzoną od rufy holownika do rufy ostatniej przyczepy lub członu.
4. Gotowość przyczep w pociągu holowniczym do rozpoczęcia jazdy, kierownicy przyczep sygnalizują przez kolejne powtórzenie sygnału dźwiękowego Nr 8 b (jeden krótki dźwięk) nadanego przez holownik. Rozpoczęcie jazdy przez holownik może nastąpić po nadaniu sygnału na holownik przez pierwszą przyczepę.
5. Zabrania się w czasie jazdy w dół rzeki na odcinku od km 51,2 do km 673,4 zapinania kotwic na szczecińskie stropy kotwiczne.
6. Łodzie towarzyszące w pociągach holowniczych powinny być cumowane kolejno na przemian po obydwu stronach płetwy sterowej przyczep. Nie wolno holować łodzi przy burtach statków.
7. Jeśli przyczepa lub człon nie może być holowana w sposób podany w niniejszych przepisach, wtedy armator powinien uzyskać zezwolenie od właściwego terytorialnie dla miejsca wyjścia statku, Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej dla przejścia całej trasy.
8. Określenie użyte w treści niniejszych przepisów „od — lub do Szczecina” należy rozumieć jako wody śródlądowe na południe od granic między wodami morskimi a śródlądowymi.

**Rozdział 5.****Składy pociągów holowniczych przy jeździe w górę rzeki.****§ 8.**

1. Od Szczecina do km 256,0 pociągi holownicze mogą składać się najwyżej z ośmiu załadowanych przyczep.
2. Od Szczecina do ujścia Nysy Łużyckiej przy stanie wody w Malczycach do 280 cm można do pociągu holowniczego składającego się z załadowanych przyczep dołączyć jako dziewiątą lekką barcę.
3. Od Szczecina do km 317,0 przyczepy niezaładowane mogą być holowane jako człon w ilości do ośmiu członów. Szerokość łączna członów nie może przekraczać 16,5 m.
4. Od km 317,0 do km 256,0 ilość przyczep lub członów nie może przekraczać ośmiu, a ich łączna szerokość nie może przekraczać 11,0 m.
5. Od km 256,0 do km 95,6 przy stanie wody na wodowskaziu w Miedonii do 320 cm pociąg holowniczy może się składać z takiej ilości przyczep, aby w służbie Bartoszewice mógł być prześluzowany w dwóch służowaniach. Długość pociągu nie może przekraczać 320 m.
6. Od km 256,0 do km 95,6 przy stanie wody na wodowskaziu w Miedonii powyżej 320 cm, aż do stanu najwyższej wody żeglownej, określonego dla pociągów holowniczych, skład pociągu holowniczego nie może przekraczać ilości dwóch przyczep.
7. Od km 95,6 do km 51,2 przy stanie wody na wodowskaziu w Miedonii do 320 cm pociąg holowniczy nie może przekraczać ilości dwóch przyczep, a długość pociągu — 170 m.

**Rozdział 6.****Składy pociągów holowniczych i zestawów pchanych przy jeździe w dół rzeki.****§ 9.**

1. Od km 51,2 do km 95,6 przy stanie wody na wodowskaziu w Miedonii do 300 cm pociąg holowniczy nie może przekraczać ilości dwóch przyczep, a długość pociągu — 200 m. Przy wyższych stanach wody aż do stanu ograniczającego ruch pociągu, pociąg holowniczy może się składać z jednej przyczepy.
2. Od km 95,6 do km 256,0 przy stanie wody na wodowskaziu w Miedonii do 320 cm oraz przy stanie wody na wodowskaziu w Zwanowicach (śluzą góra) do 480 cm pociąg holowniczy może się składać z tylu przyczep, aby mógł być prześluzowany za jednym razem w Bartoszewicach. Długość pociągu holowniczego nie może przekraczać 340 m. Przy wyższych stanach wody aż do stanu ustalonego dla pociągów holowniczych skład pociągu nie może przekraczać ilości dwóch przyczep.
3. Od km 256,0 do km 617,5:
  - 1) przy stanie wody na wodowskaziu w Malczycach do 280 cm, — na wodowskaziu w Słubicach do 395 cm, — na wodowskaziu we Frankfurcie n/O do 410 cm, skład pociągu holowniczego nie może przekraczać ilości pięciu załadowanych przyczep lub członów. Szerokość członów nie może przekraczać 11,0 m.
  - 2) przy wyższych stanach wody od stanów określonych w pkt. 1 skład pociągu należy ograniczyć z pięciu na cztery przyczepy oraz wstrzymać dalszą jazdę w dół rzeki zestawów pchanych o długości ponad 100 m.
4. Od km 617,5 do Szczecina skład pociągu holowniczego może wynosić sześć przyczep lub członów. Przy stanie wody na wodowskaziu w Gozdowicach wyższym niż 445 cm — na wodowskaziu w Kienitz wyższym niż 450 cm, skład pociągu nie może być większy niż pięć przyczep oraz należy wstrzymać dalszą jazdę zestawów pchanych o długości ponad 123 m.

**Rozdział 7.****Długość lin holowniczych.****§ 10.**

1. Przy jeździe w górę rzeki pociągów holowniczych dopuszcza się stosowanie następujących długości lin holowniczych między holownikiem a pierwszą przyczepą:
  - 1) od Szczecina do km 317,0:
    - od 60 m do 120 m
  - 2) od km 317,0 do km 256,0:
    - od 40 m do 80 m
  - 3) od km 256,0 do km 51,2:
    - od 40 m do 60.
2. Przy jeździe w górę rzeki pociągów holowniczych z załadowanymi przyczepami od Szczecina do km 256,0 odległość między holowanymi przyczepami powinna wynosić od 3 m do 6 m, zaś przy jeździe z pustymi przyczepami odległość ta może być zwiększona do 10 m.
3. Dla uzyskania lepszych warunków manewrowych pociągu holowniczego, ostatnia przyczepa może być holowana na linii o długości do 60 m.

**§ 11.**

1. Przy jeździe w dół rzeki dopuszcza się stosowanie następujących długości lin holowniczych między holownikiem a pierwszą przyczepą:
  - 1) od km 51,2 do km 256,0:
    - od 30 m do 60 m
  - 2) od km 256,0 do km 317,0:
    - od 40 m do 60 m
  - 3) od km 317,0 do Szczecina:
    - od 60 m do 80 m.
2. Przy jeździe w dół rzeki pociągów holowniczych z załadowanymi przyczepami od km 95,6 do km 317,0 odległość między holowanymi przyczepami powinna mieścić się w granicach od 40 m do 60 m. Puste przyczepy mogą być holowane na holach nie przekraczających długości 10 m.

3. Na odcinku od km 317,0 do Szczecina odległość między holowanymi przyczepami nie powinna przekraczać długości 80 m.
4. Na odcinku od km 256,0 do Szczecina puste przyczepy lub człony mogą być holowane na linach o długości nie większej jak 20 m.

### Rozdział 8.

#### Dopuszczalna szybkość jazdy statków.

##### § 12.

1. Na odcinku od km 95,6 do km 260,6 statki, zestawy pchane lub pociągi holownicze mogą rozwijać następujące szybkości:
  - 1) przy stanie wody w Miedonii poniżej 300 cm i przy postawionych jazach — do 12 km/godz.
  - 2) przy stanie wody w Miedonii powyżej 300 cm i przy postawionych jazach — do 16 km/godz.
  - 3) przy stanie wody w Miedonii powyżej 300 cm i przy położonych jazach — do 20 km/godz.
  - 4) na kanałach żeglugowych i śluzowych — do 8 km/godz.

##### § 13.

1. Na odcinku od km 260,6 do Szczecina, przy stanie wody poniżej 280 cm na wodowskazie w Malczycach, największa dopuszczalna szybkość nie może przekraczać 15 km/godz. Przy wyższym stanie wody szybkość statków jadących pojedynczo nie może przekraczać 20 km/godz.
2. Szybkość pociągów holowniczych, jadących w górę rzeki nie może być mniejsza niż 3 km/godz., a dla statków pojedynczych i zestawów pchanych szybkość jazdy w górę rzeki nie może być mniejsza niż 4 km/godz.
3. Szybkości określone w ust. 1 nie dotyczą statków jadących na ratunek, statków inspekcyjnych oraz statków, które ze względu na swą specjalną budowę nie wytwarzają dużej fali (wodoloty, ślizgi wodne itp.).

### Rozdział 9.

#### Wodoloty.

##### § 14.

1. W czasie jazdy na płatach nośnych po rzekach i kanałach wodoloty muszą się wzajemnie mijać zawsze lewymi burkami.
2. Na obszarze portów lub basenów portowych szybkość jazdy wodolotów musi być taka, aby nie zagrażała bezpieczeństwu żeglugi.

### Rozdział 10.

#### Jazda przy wysokich lub niskich stanach wody.

##### § 15.

1. Przy wysokich stanach wody wszystkie statki powinny jechać środkiem rzeki w możliwie największej odległości od brzegów i budowli wodnych.
2. Kotwice statków muszą być związane na odpowiedniej długości ciężkich kotwicznych, dostosowanych do aktualnych głębokości szlaku żeglownego.
3. Przy niskich stanach wody liny holownicze w pociągach powinny być odpowiednio skrócone w zależności od istniejących warunków żeglugowych w stosunku do długości podanych w §§ 10 i 11.
4. Załogi holowanych statków powinny mieć przygotowany manewrowy osprzęt pokładowy zdolny każdorazowo do użytku. W czasie mijania lub wyprzedzania statków, załoga pokładowa powinna się znajdować na stanowiskach manewrowych.
5. Okręgowe Zarządy Wodne podają aktualne stany wody oraz najmniejsze głębokości na tablicach informacyjnych, które znajdują się:
  - 1) w porcie Koźle
  - 2) w Malczycach w km 305 na lewym brzegu
  - 3) w Ścinawie
  - 4) w Głogowiu
  - 5) w Nowej Soli w km 429,8 przy wjeździe do portu

- 6) w Cigacicach
- 7) w Krośnie Odrzańskim
- 8) w Słubicach w km 584,5 przy nadzorze wodnym
- 9) przy ujściu Warty w km 617,6 na prawym brzegu
- 10) w Gozdowicach w km 645,3 przy nadzorze wodnym

6. Okręgowe Zarządy Wodne podają na tablicach informacyjnych dla każdego odcinka stany najwyższej wody żeglownej oraz przekazują je do wiadomości armatorom i zainteresowanym instytucjom.

7. W okresie wysokich stanów wód występujących po przejściu pochodu lodów i wiosennych wysokich wód na odcinku od km 282,6 do km 542,4 trudne dla żeglugi zakola rzeki Odry oznakowane są znakami pomocniczymi w postaci pływaków, pomalowanych w pasy czarno-białe, dla oznakowania skrajni szlaku przy lewym brzegu, w pasy czerwono-białe, dla oznakowania skrajni szlaku żeglownego przy prawym brzegu.

8. Na odcinku rzeki Odry od km 542,4 do km 704,1 oraz na rzece Odrze Zachodniej od km 0,0 do km 17,1 w celu wprowadzenia bezpiecznej żeglugi przy wysokich stanach wody, ustala się:
  - 1) zasady ustawiania znaków żeglugowych będą roboczo uzgadniane pomiędzy Okręgowym Zarządem Wodnym w Szczecinie a Urzędem Dróg Wodnych w Eberswalde.
  - 2) statki nie mogą zbliżać się do znaków pływających na odległość mniejszą niż 5 m.

### Rozdział 11.

#### Jazda przez śluzy i położone jazy.

##### § 16.

1. Przy odpowiednich warunkach hydrologicznych dozwolona jest jazda przez położone jazy. Przejazd przez położone jazy jest dozwolony tylko wówczas, gdy znak Nr 27 wystawiony jest na głowicy tamy rozdzielczej, a przeszło żeglowne oznakowane jest znakiem żeglugowym Nr 21, a i b.
2. Zabrania się jazdy przez następujące jazy:
  - 1) jaz w Koźlu
  - 2) jaz w Koźlu
  - 3) jaz w Opolu
  - 4) jaz w Brzegu n/O
  - 5) jaz w Oławie
  - 6) jaz w Bartoszewicach we Wrocławiu
  - 7) jaz Szczytnicki we Wrocławiu
  - 8) jaz w Rędzinie
  - 9) jaz w Brzegu Dolnym
  - 10) jaz w Widuchowej

##### § 17.

1. Przejazd przez śluzę w Krapkowicach: Statki, których wymiary nie przekraczają długości 57,0 m i szerokości 9,0 m płynące w dół rzeki z zamiarem prześluzowania się w małej komorze śluzowej, znajdującej się w pobliżu jazu, powinny kierować się bliżej prawego brzegu ze względu na uciąg wody na jaz. Przejście przez małą komorę może się odbywać po uzyskaniu zezwolenia na sąsiednich śluzach. Przy wyjeździe z małej komory należy kierować statek dokładnie środkiem kanału, gdyż kanał jest wąski. Podczas wyjazdu statku na rzekę należy uwzględnić silny wpływ prądu znoszący statek na prawy brzeg.
2. Statki zbliżające się do mostu drogowego w Krapkowicach podczas wysokich stanów wody, przy jeździe w dół rzeki powinny zmniejszyć szybkość do granic utrzymania bezpiecznej sterowności ze względu na boczny prąd wody z rzeki Osobłogi.

##### § 18.

- Przejazd przez śluzę Ujście Nysy:  
Wszystkie statki zbliżające się do śluzy podczas jazdy w dół rzeki, powinny przed wjazdem do górnego kanału zmniejszyć szybkość jazdy i kierować się bliżej prawego brzegu. Podczas wyjazdu z dolnego kanału śluzowego na rzekę, wszystkie statki powinny kierować się bliżej lewego brzegu i uwzględnić silny prąd znoszący je na prawy brzeg, zwłaszcza przy wysokich stanach wody na rzece Nysie Kłodzkiej.

## § 19.

Przejazd przez śluzę w Zwanowicach:

W górnym kanale śluzy należy zwrócić uwagę na uciąg wody w stronę lewego brzegu, spowodowany przez pracującą siłownię wodną. Statki powinny kierować się bliżej prawego brzegu. Gdy śluza jest zajęta, zatrzymywanie się statków w kanale powinno nastąpić na wysokości znaku żeglugowego Nr 23. W dolnym kanale należy również uwzględnić wpływ prądu wody wypływającej z siłowni. Sygnałem ostrzegawczym, że siłownia pracuje, jest wystawienie znaku Nr 26 powyżej i poniżej siłowni. Przy odpowiednich warunkach hydrologicznych i wystawieniu znaków żeglugowych zezwala się na jazdę w dół rzeki przez jaz a w górę rzeki przez śluzę.

## § 20.

Przejazd przez śluzę w Brzegu n/O.:

W razie wystawienia znaku żeglugowego Nr 22 na prawym brzegu w km 197,3 statki jadące w dół rzeki nie mają prawa wjazdu do górnego kanału śluzowego i powinny zatrzymać się w km 197,2 do czasu zdjęcia tego znaku. Statki, których długość nie przekracza 55 m mogą być śluzowane przez małą śluzę po uprzednim uzyskaniu zezwolenia na sąsiednich śluzach. Stawanie na postój nocny może się odbywać w dolnym kanale śluzy na odcinku 100 m poniżej dolnych wrót śluzy, aż do wysokości wjazdu do starego portu, przy prawym brzegu. Statki pasażerskie mogą dobijać do przystani przy lewym brzegu Odry w km 199,3 poniżej mostu drogowego.

## § 21.

Przejazd przez śluzę w Lipkach:

Pociągi holownicze jadące w dół rzeki przy wyższych stacjach wody i wystawieniu znaku żeglugowego Nr 34 w km 206,1 powinny się zatrzymać powyżej tego znaku. Wprowadzenie przyczep do kanału śluzowego musi się odbywać po jedynco ze względu na silny uciąg wody na jaz.

## § 22.

Przejazd przez śluzę w Oławie:

Statki i pociągi holownicze jadące w obu kierunkach w miejscu wjazdu do górnego kanału śluzowego powinny kierować się blisko lewego brzegu. Statki, których długość nie przekracza 49 m, mogą być śluzowane przez małą śluzę znajdującą się w pobliżu jazu stałego, po uprzednim uzyskaniu zezwolenia na sąsiednich śluzach.

## § 23.

Przejazd przez śluzę w Ratowicach:

Ze względu na niskie ściany komory śluzowej zaleca się szczególną ostrożność przy wjeździe, cumowaniu i zmianie poziomu wody w śluzie.

## § 24.

Przejazd przez śluzę w Janowicach:

Statki jadące w dół rzeki w razie wystawienia znaku żeglugowego Nr 22 w km 231,7 powinny zatrzymać się przy prawym brzegu powyżej km 231,5 do czasu przejścia w górę rzeki statków i zdjęcia tego znaku.

Przy przejeździe przez kanał śluzowy należy zwrócić uwagę na prąd wody powstający podczas pracy siłowni wodnej znajdującej się przy prawym brzegu. Sygnałem wskazującym, że siłownia pracuje, jest wystawienie znaku żeglugowego Nr 26 powyżej i poniżej siłowni. Postój i zatrzymywanie się statków w górnym kanale śluzy jest zabronione.

Statki mogą zatrzymać się na postój nocny w dolnym kanale śluzy przy prawym brzegu na odcinku od 100 m do 300 m, od dolnych wrót śluzy. W końcowej części dolnego kanału na postój nocny mogą ustawiać się tylko pojedyncze statki w miejscach, gdzie kanał jest poszerzony. Statki pasażerskie mogą jeździć po rzece Odrze na odcinku od rozgałęzienia się rzeki z dolnym kanałem, aż do km 238,0. Na tym odcinku można dokonywać również prób szybkości statków po uzyskaniu zezwolenia Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu.

## § 25.

Przejazd przez śluzę w Bartoszewicach:

Statki jadące w dół rzeki w razie wystawienia znaku Nr 22 na końcu górnej tamy rozdzielczej powinny zatrzymać się przy prawym brzegu poniżej km 244,1 do czasu przejścia statków w górę rzeki i zdjęcia znaku Nr 22. Zakazuje się nada-

wania sygnałów dźwiękowych na otwarciu śluzy przy zbliżaniu się do śluzy jadąc w górę rzeki.

## § 26.

Przejazd przez śluzę Zacisze:

Zakazuje się nadawania sygnału na otwarciu śluzy przy zbliżaniu się statków z obydwo kierunków do śluzy. Górne wrota śluzy nie są wysokie i z tego powodu zaleca się szczególną ostrożność w czasie wjazdu do komory śluzowej.

## § 27.

Przejazd przez śluzę Różanka:

Zakazuje się statkom jadącym w dół rzeki nadawania sygnału na otwarciu śluzy.

## § 28.

Przejazd przez śluzę w Rędzinie:

1. Na śluzie Rędzin, celem zorientowania kierowników statków czy wjazd do kanału śluzy i przejście przez komorę śluzową jest możliwe, w porze dziennej stosuje się następujący system sygnalizacji:

- 1) przy szczycie masztu na śluzie wystawione są kwadratowe czarne tablice z białym obramowaniem,
- 2) jedna tablica wystawiona pionowo w prawo lub w lewo od masztu wskazuje odpowiednio kierunek jazdy statkiem jadącym w dół rzeki,
- 3) dwie tablice wystawione pionowo jedna pod drugą wskazują kierunek jazdy statkiem jadącym w górę rzeki,
- 4) tablice wystawione pionowo w stronę prawego brzegu oznaczają zezwolenie na wjazd do kanału śluzowego i wejście do prawobrzeżnej komory śluzowej. Tablice wystawione w stronę lewego brzegu oznaczają zezwolenie na wjazd do kanału śluzowego i komory lewobrzeżnej.
- 5) tablice wystawione poziomo oznaczają zamknięcie wjazdów zarówno do górnego jak i do dolnego kanału śluzowego.

2. W porze nocnej na śluzie Rędzin stosowany jest następujący system sygnalizacji:

- 1) na szczycie masztu zapalone jest jedno stałe białe światło, wskazujące linię pionu masztu.
- 2) zapalenie światła zielonego w prawo lub lewo i poniżej światła białego oznacza zezwolenie na wjazd do kanału śluzowego i kierowanie się w stronę odpowiedniej komory śluzowej,
- 3) zapalenie dwóch czerwonych światel na jednym poziomie oznacza zakaz wjazdu do kanału śluzowego.

3. Statki jadące w dół rzeki i kierujące się do górnego kanału śluzy powinny trzymać się bliżej prawego brzegu ze względu na silny uciąg wody na jaz, zwłaszcza przy wysokich stacjach wody.

## § 29.

Przejazd przez śluzę w Brzegu Dolnym:

1. Postój nocny statków na odcinku od km 282,3 do km 293,5 jest zabroniony.
2. Gdy dolny kanał śluzy jest zajęty przez śluzujące się statki względnie statki wyjeżdżające w dół rzeki, statki jadące w górę rzeki powinny zatrzymać się w km 285,3 poniżej znaku żeglugowego Nr 22, wystawionego na semaforze znajdującym się na prawym brzegu do czasu zdjęcia tego znaku. Zwraca się uwagę, że znak jest wystawiony po lewej stronie do kierunku jazdy w górę rzeki.
3. Obsługa stopnia wodnego ma obowiązek zawiadamiania kierownictwa nadzoru wodnego w Brzegu Dolnym o zajęciu przez statki dolnego kanału śluzowego oraz o wyjściu statków z kanału w dół rzeki celem uruchomienia urządzenia semaforowego w km 285,3.
4. Zabrania się kierownikom statków wyjazdu z dolnego kanału po prześluzowaniu bez zezwolenia obsługi stopnia wodnego. Sygnałem zezwalającym na jazdę w dół rzeki jest zmiana światła czerwonego na zielone, umieszczonego na słupie na końcu tamy rozdzielczej w dolnym kanale.
5. Przy dolnych wrotach śluzy ustawiony jest znak żeglugowy Nr 33 a określający aktualnie obowiązującą głębokość tranzytową dla rzeki Odry swobodnie płynącej na odcinku od km 282,3 do km 542,4. Obsługa śluzy ma prawo dokonywania kontroli zanurzenia statków w czasie ich przejścia przez śluzę.

## § 30.

Przejazd przez śluzę Opatowice:

Przy jeździe w dół rzeki wjazd do śluzy jest dozwolony tylko przy stanie wody niższym niż 480 cm na wodowskazie dolnym śluzy.

## § 31.

Przejazd przez jaz Opatowice:

Przejazd przez położony jaz jest dozwolony po uzyskaniu zezwolenia na śluzie w Janowicach lub na śluzie Szczytniki.

## § 32.

Przejazd przez śluzę Szczytniki:

Zakazuje się nadawania sygnałów dźwiękowych na otwarciu śluzy przy zbliżaniu się z obydwu stron do śluzy. W czasie wysokiego stanu wody powstaje silny uciąg wody na stały jaz Szczytnicki. W związku z tym należy kierować statek w km 249,3 bliżej lewego brzegu.

## § 33.

Przejazd przez śluzę Miejską:

Zakazuje się nadawania sygnałów dźwiękowych na otwarciu śluzy statkom jadącym w dół rzeki.

## § 34.

Przejazd przez śluzę w Marwicach i Gartzu:

Przejazd przez śluzę dozwolony jest dla statków, których wymiary nie przekraczają długości 55,0 m i szerokości 8,2 m, po uprzednim zgłoszeniu w kierownictwie nadzoru w Widuchowej.

**Rozdział 12.****Szczegółowe przepisy śluzowania.**

## § 35.

W razie zamknięcia wjazdu do śluzy statki powinny zatrzymać się w kanałach śluzowych po prawej stronie do kierunku jazdy, o ile szczegółowy przepis nie stanowi inaczej. Statki oczekujące na śluzowanie powinny zacumować się do dałb, pierścieni, polerów lub stanąć na kotwicach.

## § 36.

Wjazd statków do komory śluzowej może nastąpić z chwilą zdjęcia przez dyżurnego śluzy czerwonej okrągłej tarczy z białą obwódką i wystawienia zielonej okrągłej tarczy z białą obwódką, względnie zmiany kolorów światła sygnałowych śluzy z czerwonego na zielony.

## § 37.

Zezwolenie na wjazd do śluzy może być wydane po zapewnieniu przez obsługę śluzy bezpiecznych warunków śluzowania.

## § 38.

Śluzowanie odbywa się według kolejności przybycia statków.

Z pierwszeństwa śluzowania korzystają:

1. Statki jadące na ratunek i statki, które doznały poważnego przebiccia kadłuba.
2. Statki inspekcyjne, statki pasażerskie linii regularnych względnie statki pasażerskie, które uprzednio awizowały dokładny czas dojścia do śluzy.
3. W razie przybycia równocześnie z obu kierunków, pierwszeństwo śluzowania mają statki, jadące w dół rzeki.
4. Nadzorca stopnia wodnego może zmienić kolejność śluzowania, jeżeli wymaga tego bezpieczeństwo na drodze wodnej, ciągłość ruchu lub racjonalne wykorzystanie śluzy.

## § 39.

1. Załogi statków powinny podporządkować się zarządzeniom dyżurnego na stopniu wodnym pod względem bezpieczeństwa ruchu i porządku na śluzach oraz awanportach. Jako awanport uważa się obszar kanału 500 m powyżej i poniżej komory śluzowej.
2. Przed wjazdem statku do komory śluzy powinny być usunięte wszelkie przedmioty wystające poza burtę statku,

jak: bumsztaki, łodzie na żurawikach, drabinki zaburtowe itp.

3. W czasie wjazdu, pobytu i wyjazdu statku ze śluzy cała załoga powinna znajdować się na stanowiskach manewrowych.
4. Przystąpienie do podnoszenia względnie obniżania poziomu wody w śluzie może się odbywać po stwierdzeniu przez obsługę śluzy, że obiekty, znajdujące się w komorze są należycie ustawione, przycumowane i że załoga pokładowa jest na swych stanowiskach manewrowych.
5. Śluzowanie statku powinno odbywać się z zachowaniem należytej ostrożności przez zapobieganie uderzeniom o wrota i ściany śluzy, wzajemnym zderzeniom się statków oraz przez odpowiednie napełnianie względnie opróżnianie z wody komory śluzowej. Odległość między krawędziami kadłubów statków, znajdujących się w komorze nie może być mniejsza, niż 20 cm. W czasie wjazdu do komory śluzowej statków i pociągów holowniczych obsługa śluzy ma obowiązek przyjmowania i zrzucania cum statków i przyrzep.

## § 40.

W czasie pobytu statków w komorze śluzowej, względnie w kanałach śluzowych zabronione jest:

1. Odpychanie statków od wrót i ścian śluzy bumsztakami lub bosakami okutymi żelazem.
2. Wleczenie kotwic, łańcuchów i lin holowniczych po dnie kanału lub śluz.
3. Wychodzenie ze statków na teren śluzy osobom nieupoważnionym.
4. Wyrzucanie śmieci lub stałych przedmiotów, wylewanie płynów w komorze i kanałach śluzowych.
5. Nadmierne wytwarzanie dymów lub spalin w komorze śluzowej.
6. Obracanie pędnikami statków w czasie postoju w komorze.

## § 41.

Statki, na których woda cyrkulacyjna jest wyrzucana przez otwór w burcie, powinny się tak ustawić w komorze, aby nie rozmywać nawierzchni chodników śluzy.

## § 42.

1. Dokonywanie napraw mogących spowodować przedłużenie pobytu statku w komorze śluzowej jest zabronione.
2. Kierownicy statków, które posiadają uszkodzenia kadłuba, urządzeń napędowych lub sterowych, powinni zgłaszać o tym przed śluzowaniem nadzorca stopnia wodnego lub dyżurnemu, celem szczególnie ostrożnego prześluzowania statku.

## § 43.

Statki, przewożące w wyjątkowych przypadkach ładunki stałe, wystające poza burty, muszą posiadać każdorazowo zezwolenie Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej na przejście danego odcinka drogi wodnej.

## § 44.

1. Statki, załadowane materiałami wybuchowymi lub łatwopalnymi, nie mogą być śluzowane razem z innymi statkami.
2. Statki, załadowane materiałami cuchnącymi, nie mogą być śluzowane razem ze statkami pasażerskimi.

## § 45.

Na każdej śluzie powinien być oznaczony przy pomocy białej pionowej linii na ścianie komory próg śluzy przy górnych wrotach. Statkom, będącym w komorze, nie wolno ustawiać się na linii progu.

## § 46.

W czasie zmiany poziomu wody w śluzie, liny cumownicze powinny być odpowiednio wybierane lub luzowane przez załogę statku. Na każdym stanowisku obsługi liny, powinien znajdować się co najmniej jeden członek załogi.

## § 47.

Kierownicy statków są zobowiązani po wjeździe do komory słuźowej na stopniach wodnych, określonych przez Okręgowę Zarządę Wodne, do podawania danych, dotyczących słuźowanych jednostek, potrzebnych do rejestracji ruchu statków w dzienniku słuźy.

## § 48.

1. Statki sportowe i turystyczne mogą być słuźowane przy sposobności słuźowania innych statków lub w razie zebrania się ich większej ilości.
2. W czasie wspólnego słuźowania z innymi statkami, statki sportowe lub turystyczne muszą być ustawione za rufą statku słuźowanego w takiej odległości, aby nie zagrażało niebezpieczeństwo uszkodzenia ich przy ruchu statków podczas napełniania lub opróżniania komory słuźowej. Zabrania się w czasie słuźowania ustawiania statków sportowych i turystycznych przy burcie innego statku lub przy przeciwległej ścianie komory słuźowej na wysokości zacumowanego statku.
3. Łodzie żaglowe powinny związać żagle przed wejściem do komory. Opuszczanie masztów na łodziach żaglowych obowiązuje w tych miejscach, gdzie jest to nakazane znakiem żeglugowym Nr 33 b lub Nr 37.

## § 49.

Wyjazd statków ze słuźy powinien odbywać się ostrożnie i zupełnie wolno po otwarciu wrót słuźy i wystawieniu zielonej okrągłej tarczy z białą obwódką, przez dyżurnego słuźy, względnie po zapaleniu zielonego światła sygnałowego słuźy.

## § 50.

Słuźowanie odbywa się w czasie określonym każdorazowo przez Okręgowę Zarządę Wodne. Słuźowanie w innych godzinach może odbywać się w drodze wyjątku po uzyskaniu zgody Okręgowego Zarządu Wodnego, jeżeli są należyte warunki słuźowania. Zezwolenie traci ważność, jeżeli awizowany czas przejścia statku przedłuża się o więcej niż pół godziny.

### Rozdział 13.

#### Szczegółowe przepisy ruchu i postoju.

## § 51.

1. Na podanych niżej odcinkach rzeki nie wolno się mijać ani wyprzedzać innych statków pociągom holowniczym oraz zestawom pchanym o długości ponad 71,0 m.
  - 1) od km 180,6 do km 182,0
  - 2) od km 282,6 do km 285,5
  - 3) od km 297,0 do km 298,5
  - 4) od km 315,5 do km 317,0
  - 5) od km 358,5 do km 359,0
  - 6) od km 368,5 do km 371,0
  - 7) od km 442,3 do km 443,5
  - 8) od km 523,0 do km 524,0
  - 9) od km 539,0 do km 540,0
  - 10) od km 541,5 do km 542,5
  - 11) od km 583,6 do km 585,0
2. Wymienione w ust. 1 odcinki rzeki są oznakowane na odpowiednich brzegach znakami żeglugowymi Nr 32. Poza wymienionymi odcinkami właściwe terytorialnie Okręgowę Zarządę Wodne w porozumieniu z Inspektoratami Żeglugi Śródlądowej ustalają w razie potrzeby inne odcinki, na których ruch zestawów pchanych powinien odbywać się z ograniczeniami i oznakowują je odpowiednimi znakami żeglugowymi lub znoszą ograniczenia podane w ust. 1.

## § 52.

1. W czasie zbliżania się statków i zestawów pchanych do uciążliwych odcinków drogi wodnej (ostre zakola, przejścia pod mostami, przewozy międzybrzegowe, wąskie przejścia, skrzyżowania dróg wodnych, wjazdy do portu itp.) oraz w miejscach oznaczonych znakiem żeglugowym Nr 26, kierownik statku obowiązany jest wystawić na dziobie statku lub zestawu pchanego obserwatora. Na zestawach pchanych kierownik statku obowiązany jest ponadto stosować sygnał nakazu zatrzymania się statków jadących z przeciwnego kierunku (—...).

2. Na zestawach pchanych o długości ponad 71,0 m łączność obserwatora ze stanowiskiem kierowania statku powinna być zapewniona przy pomocy telefonu lub tuby elektroakustycznej.

## § 53.

Opole. Statki o długości powyżej 40 m jadące w dół rzeki z zamiarem wjazdu do portu w Opolu powinny dokonać obrotu poniżej miejsca wjazdu. Zestawy pchane powinny zakotwiczyć barki pchane na szlaku żeglownym, a następnie pchacz po związaniu się z nimi od strony przeciwnej powinien wprowadzać je do basenu portowego.

## § 54.

1. Wrocław. Statki jadące w dół rzeki z zamiarem wjazdu do portu Miejskiego we Wrocławiu powinny dokonać obrotu poniżej miejsca wjazdu do portu.
2. Statki o długości powyżej 40 m jadące w dół rzeki z zamiarem wjazdu do portu Popowice powinny dokonać obrotu na wysokości 100 m poniżej wjazdu do portu.

## § 55.

Malczyce. Statki o długości powyżej 40 m, jadące w dół rzeki z zamiarem wjazdu do portu w Malzycach powinny dokonać obrotu na wysokości 100 m poniżej wjazdu do portu. Załadowane barki bez napędu nie mogą same wyjeżdżać z basenu portowego lecz muszą być wyprowadzane na rzekę za pomocą holownika.

## § 56.

Ścinawa i Bytom Odrzański. Statki o długości powyżej 30 m jadące w dół rzeki z zamiarem wjazdu do portu w Ścinawie względnie do schroniska w Bytomiu Odrzańskim powinny dokonać obrotu na wysokości 100 m poniżej wjazdu.

## § 57.

Głogów. Statki jadące w dół rzeki z zamiarem wjazdu do basenu stoczni w Głogowie powinny dokonać obrotu powyżej wjazdu tj. w km 390,9 i napuszczać się w dół aż do wjazdu do basenu. Po uruchomieniu portu Katedralnego i zimowiska w starym korycie rzeki Odry, statki powinny dokonać obrotu poniżej wjazdu w km 394,0. Statki o długości powyżej 20 m, kierujące się do portu w Głogowie powinny dokonać obrotu w km 395,1.

## § 58.

Nowa Sól. Statki o długości powyżej 30 m, jadące w dół rzeki z zamiarem wjazdu do portu w Nowej Soli, powinny dokonać obrotu poniżej wjazdu do portu. Statki wyjeżdżające z portu o długości powyżej 40 m i kierujące się w górę rzeki, powinny najpierw skierować się w dół rzeki i dokonać obrotu w dogodnym miejscu obrotu, względnie wychodzić z kanału portowego rufą.

## § 59.

Cigacice, Krosno Odrzańskie i Słubice. Statki jadące w dół rzeki z zamiarem wjazdu do portu powinny dokonać obrotu w dogodnym miejscu poniżej wjazdu do portu.

## § 60.

Postoje statków są dozwolone w górnych i dolnych kanałach słuźowych w okresie występowania wysokiej wody i zamknięcia ruchu żeglugowego na danym odcinku drogi wodnej z wyjątkiem miejsc określonych w § 61.

## § 61.

Zabrania się postojów statków:

1. W górnym i dolnym kanale słuźy Koźle.
2. W górnym kanale słuźy Januszkowice.
3. W górnym kanale słuźy Krępa.
4. W górnym kanale słuźy Rógów.
5. W górnym kanale słuźy Kąty.
6. W górnym kanale słuźy Groszowice.
7. W górnym kanale słuźy Opole.
8. W górnym kanale słuźy Wróblin.
9. W górnym kanale słuźy Dobrzeń.
10. W górnym kanale słuźy Chruścice.
11. W górnym kanale słuźy Zawada.
12. W górnym kanale słuźy Ujście Nysy.
13. W górnym kanale słuźy Brzeg n/O.
14. W górnym kanale słuźy Lipki.

15. W górnym kanale śluży Janowice.
16. W górnym kanale śluży Bartoszewice.
17. W górnym kanale śluży Rędzin.

## § 62.

Postoje statków dłuższe niż 24 godziny dozwolone są:

1. W górnym kanale śluży Krapkowice — w jednym rzędzie.
2. W górnym kanale śluży Oława — w jednym rzędzie.
3. Na odcinku od 100 m poniżej mostu kolejowego Wrocław—Oleśnica.
4. Na odcinku kanału żeglugowego we Wrocławiu od km 7,0 do km 7,9 przy lewym brzegu w dwóch rzędach — tylko dla statków jadących w górę rzeki.
5. W dolnym kanale śluży Różanka przy prawym brzegu w jednym rzędzie — tylko dla statków jadących w dół rzeki.
6. Na rzece Odrze, na wysokości portu Miejskiego, przy prawym brzegu w dwóch rzędach.
7. Na odcinku od km 256,0 do km 257,0 przy prawym brzegu w dwóch rzędach.
8. Na odcinku od km 305,1 do km 306,5 — w jednym rzędzie.
9. Na odcinku od km 430,5 do km 434,0 — w jednym rzędzie.
10. Na odcinku od km 472,0 do km 475,0 — w jednym rzędzie.

## § 63.

1. Na rzece Odrze na szlaku żeglugowym zabrania się postoju statków w dwóch rzędach z wyjątkiem obszaru wód w rejonie Szczecina. W tym rejonie ustawianie statków w miejscach dogodnych w większej ilości, niż w dwóch rzędach wymaga uzyskania zgody Okręgowego Zarządu Wodnego w Szczecinie.
2. Zestawy pchane i barki pchane nie mogą ustawiać się na drodze wodnej na szerokości większej ponad maksymalną szerokość zestawów pchanych dopuszczonych do żeglugi niniejszymi przepisami. Przepis ten nie obowiązuje w miejscach postoju oraz za i wyładunku.

## § 64.

Statki zatrzymujące się na postój nocny przy punktach odpraw granicznych powinny ustawiać się: przy zbliżaniu się z dołu rzeki — poniżej punktu odpraw przy zbliżaniu się z góry rzeki — powyżej punktu odpraw.

## § 65.

1. Na odcinku Odry skanalizowanej zestawy pchane powinny mieć ustawione barki jedna przed drugą.
2. Zestaw pchany powinien być tak sformowany, aby burty berek pchanych były w linii prostej.
3. Formowanie zestawu pchanego, składającego się z różnych typów berek musi być takie, aby płaszczyny symetrii wzdłużnej berek i pchacza pokrywały się.
4. Ze względu na niekompletne wyposażenie śluz w kierownice, należy zachować szczególną ostrożność w awanportach i przy wjeździe zestawami pchanymi do komór śluzowych.
5. Zabrania się pozostawiania zakotwiczonych berek pchanych na postoju bez pchacza na rzece Odrze swobodnie płynącej tj. od km 282,5 do km 734,5 oraz na rzekach Regalicy i Odrze Zachodniej.
6. Barki pchane mogą być na krótki okres czasu pozostawione na drodze wodnej poza miejscami postoju i załadunku bez pchacza, jeżeli jest to konieczne dla wykonania naprawy pchacza lub bunkrowania paliwa. W takich przypadkach barki pchane należy ustawić i zabezpieczyć jak najdalej poza szlakiem żeglownym.
7. Jeżeli bunkrowanie lub naprawa pchacza przedłuża się do dnia następnego to na okres pory nocnej pchacz powinien dobić do pozostawionych na szlaku berek i związać się z nimi od strony dolnej wody.
8. W razie uszkodzenia urządzeń technicznych pchacza w zestawie pchanym, które uniemożliwiają dalszą jazdę zestawu, pchacz może pozostawić barki pchane na szlaku żeglownym dopiero po przejęciu ich przez inny pchacz.
9. Na rzece Odrze skanalizowanej tj. od km 95,6 do km 282,5 pozostawianie berek pchanych w kanałach śluzowych bez pchacza jest zabronione. Dopuszcza się pozostawianie berek pchanych na rzece bez pchacza tylko w odcinkach rzeki o dużej szerokości przy średnich stanach wody, po zakotwiczeniu berek na skraju szlaku żeglownego.
10. Zestawy pchane jadące w dół rzeki i nie zamierzające

dokonać manewru wyprzedzania, powinny zachować odległość do jadących przed nimi statków i zestawów pchanych:

przy jeździe w dół rzeki — co najmniej 350 m  
przy jeździe w górę rzeki — co najmniej 200 m

## § 66.

W normalnych warunkach uprawiania żeglugi nie należy rzucać kotwic na odcinkach:

1. Od km 123,2 do km 124,6
2. Od km 282,6 do km 289,0
3. Od km 512,0 do km 514,2
4. Od km 516,8 do km 517,5
5. Od km 519,0 do km 521,0
6. Od km 620,0 do km 626,0

z powodu kamienistego dna i możliwości urwania kotwic.

## § 67.

Od km 294,5 do km 295,0 zabrania się postoju statków na kotwicach.

## § 68.

Zabrania się postoju:

1. W wąskich przejściach szlaku żeglownego i na uciążliwych odcinkach drogi wodnej oraz na odcinkach oznaczonych znakiem żeglugowym Nr 29.
2. W miejscach oznaczonych znakiem żeglugowym Nr 36 przeznaczonych do obracania statków.
3. Przy przystaniach pasażerskich — statkom niepasażerskim.
4. Na odcinku rzeki, gdzie przeprowadzane są prace regulacyjne lub pogłębiarskie — statkom nie zatrudnionym przy pracach. W razie zwężenia przejazdu kierownicy statków zatrudnionych przy pracach regulacyjnych lub pogłębiarskich powinni wystawić odpowiednie znaki ostrzegawcze.

## § 69.

1. Zabrania się jazdy spławem wszystkim statkiem oraz dokonywania manewru obracania statków, których długość przekracza 40 m na odcinku rzeki Odry Zachodniej od km 31,0 do km 36,5. Przepis ten nie obejmuje statków kierowanych na remont lub po remoncie w Szczecińskiej Stoczni Rzeczej lub w bazie remontowej Żeglugi na Odrze.
2. Zabrania się postoju statków przy obydwu brzegach na odcinku rzeki Odry od mostu Długiego do kolejowego w Szczecinie, na szerokości większej niż w trzech rzędach.

## Rozdział 14.

## Porty i zimowiska.

## § 70.

1. Zabrania się w portach cumowania statków do innych urządzeń aniżeli do tego celu przeznaczonych.
2. W portach nakazuje się stosowanie najmniejszych szybkości do granic utrzymania bezpiecznej sterowności statków, względnie stosowanie szybkości podanych w tablicach informacyjnych umieszczonych przy wjeździe do portu.
3. Zakładanie lin w poprzek basenu lub kanału portowego do przeciwległego brzegu jest zabronione. W razie potrzeby wykonania manewrów i czasowego założenia liny na przeciwległy brzeg, lina powinna być w odpowiedni sposób oznakowana, a załoga powinna ostrzegać zbliżające się statki sygnałem Nr 22.
4. Przy wejściu do portu lub zimowiska nie wolno się mijać statkom. Statki wychodzące z portu mają pierwszeństwo drogi przed statkami wchodzącymi do portu.
5. Statki holowane w portach powinny być prowadzone na krótkim holu. Statki nie mające urządzeń sterowych powinny być holowane w portach przez dwa holowniki — jeden z dziobu, a drugi z rufy, względnie przy burcie statku holującego.
6. Zabrania się w portach wyrzucania przedmiotów, wysypywania popiołu, oczyszczania zez oraz wylewania płynów do wody. Korzystanie z ustępów statkowych w portach, zimowiskach i schroniskach jest zabronione.



## § 71.

1. Zabrania się w porcie w Nowej Soli ustawiania statków w kanale portowym o łącznej szerokości większej niż 16,5 m. Stały postój statków w kanale może się odbywać tylko przy jednym brzegu.
2. Zabrania się wjazdu do kanału portowego statkom sportowym i turystycznym.
3. Statkom na postoju oraz będącym w ruchu wewnątrz basenu portowego zabrania się nadawania sygnałów dźwiękowych z wyjątkiem sygnału na otwarcie mostu.

## § 72.

Zabrania się w porcie Cigacice obrotu statków za pomocą pędników. Obracania należy dokonywać przy pomocy lin podanych na ląd.

## § 73.

1. Statki na zimowisku powinny być dozorowane w zabezpieczonych miejscach. Ilość ustawionych statków pustych w jednym rzędzie przypadająca na jednego dyżurującego człowieka nie może przekraczać 10 statków. Na każdym załadowanym statku powinien pełnić stały dyżur jeden członek załogi, na każde cztery załadowane statki, pełniący dyżur powinien posiadać kwalifikacje kierownika statku.
2. Jeżeli pokrywa lodowa jest grubsza niż 10 cm zimujące statki muszą być stale utrzymywane na wolnej wodzie. W tym celu dla zabezpieczenia statków należy oczyścić z lodu pas szerokości 50 cm od strony brzegu. Wycięte otwory w lodzie muszą być uwidocznione przez ustawienie na krawędziach brył lodu lub w inny sposób. Wyřabanych brył lodu nie wolno usuwać pod pozostały lód, lecz należy je ustawiać na krawędzi przerębli. W czasie wykonywania prac na lodzie, załoga powinna być odpowiednio zabezpieczona.
3. Urządzenia zejściowe oraz przejścia po statkach powinny być oczyszczone ze śniegu i lodu, posypane piaskiem, a w porze nocnej oświetlone.
4. Na zimowiskach zakazuje się używania ustępów na statkach, a na odpadki powinno być wydzielone i urządzone odpowiednie miejsce na lądzie.
5. Na każdym statku sprzęt pożarowy i awaryjny powinien być umieszczony w odpowiednim miejscu i zdalny do użytku w warunkach zimowych.
6. Na każdym zimowisku powinien być wyznaczony kierownik zimowiska, a w miejscu widocznym powinna znajdować się tablica ogłoszeń wraz z planem rozmieszczenia zimujących statków.
7. Miejsca postoju zimowego statków w rejonie Szczecina ustala Okręgowy Zarząd Wodny w Szczecinie.

**Rozdział 15.****Żegluga pasażerska.**

## § 74.

Inspektoraty Żeglugi Śródlądowej ustalają każdorazowo przed rozpoczęciem przewozów na wniosek armatora miejsca wsiadania i wysiadania pasażerów poza stałymi przystaniami, po dokonaniu oględzin. Celem dokonania tych oględzin armator składa wniosek co najmniej 3 dni przed proponowaną datą oględzin.

## § 75.

Statki pasażerskie posiadające pasażerów na pokładzie mają pierwszeństwo śluzowania w razie kursowania według stałego rozkładu jazdy względnie po zgłoszeniu na służbę przejazdu statku co najmniej na jedną godzinę naprzód.

## § 76.

Przebywanie pasażerów na statku jest dozwolone w pomieszczeniach do tego celu przeznaczonych. Zabrania się pasażerom przebywania na mostku, w maszynowni oraz w innych miejscach niebezpiecznych lub utrudniających pracę załogi. Miejsca te powinny być odgrodzone i zaopatrzone w odpowiednie napisy.

## § 77.

Wsiadanie i wysiadanie pasażerów na statku może się odbywać po odpowiednim zacumowaniu statku i wyłożeniu urządzeń zejściowych.

## § 78.

Cumowanie statków pasażerskich w rejonie przystani pasażerskich może się odbywać wyłącznie do urządzeń cumowniczych do tego celu przeznaczonych.

## § 79.

Kierownicy statków zobowiązani są do przeprowadzania próbnych alarmów jeden raz w miesiącu w okresie nawigacyjnym i do wpisywania wyników tych alarmów do książki inspekcji statków.

## § 80.

1. Przebywanie pasażerów na pomostach przystani poza miejscami do tego przeznaczonymi jest zabronione.
2. W obrębie przystani i przystanków powinny być rozmieszczone tablice z napisem „Kąpiel wzbroniona”.
3. Na przystaniach pierwszej i drugiej klasy powinny być łodzie wiosłowe z kompletnym wyposażeniem i pełnej gotowości użycia. Wyposażenie w łódź wiosłową przystani pasażerskiej trzeciej klasy określa Inspektorat Żeglugi Śródlądowej, w zależności od istniejących warunków bezpieczeństwa pasażerów. Przystaniowy powinien posiadać kwalifikacje określone w § 11 zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 1 lutego 1967 r. w sprawie uprawiania żeglugi i spławu (M. P. Nr 14, poz. 71).
4. Do zasadniczych obowiązków przystaniowego należy regulowanie ruchem pasażerów w czasie wsiadania i wysiadania celem zapewnienia porządku i bezpieczeństwa. Przystaniowy powinien odbierać i rzucać cumy. Każda przystań pasażerska, na której jest przystaniowy, powinna być wyposażona w apteczkę pierwszej pomocy.

## § 81.

Na statkach pasażerskich wolno używać tylko cum włókiennych.

## § 82.

Zabrania się pasażerom wsiadania i wysiadania na śluzach.

## § 83.

Przy przejeździe statku pasażerskiego przez służę, głośniki radiowe na pokładzie powinny być wyłączone.

## § 84.

Kierownicy statków powinni każdorazowo wpisywać do dziennika podróży przed rozpoczęciem rejsu ilości przewożonych pasażerów.

## § 85.

Statki posiadające pontony gumowe jako środki ratunkowe powinny każdorazowo przed rozpoczęciem jazdy doprowadzić pontony do pełnej gotowości użycia. Inny sprzęt ratunkowy powinien być przez kierownika statku co najmniej jeden raz w miesiącu skontrolowany, a wyniki kontroli wpisywane do książki inspekcji statku.

## § 86.

Przewożenie pasażerów na statkach niepasażerskich jest zabronione. W wyjątkowych przypadkach przewóz pasażerów może być dokonywany za zezwoleniem Inspektoratów Żeglugi Śródlądowej.

**Rozdział 16.****Miejsca przeprowadzania prób technicznych i prób szybkości statków.**

## § 87.

1. Próby techniczne statków mogą być przeprowadzane:
  - 1) w basenie zimowiska Osobowice II w należytej odległości od brzegu i innych statków,
  - 2) na odcinku rzeki Odry od km 99,3 do km 104,1 i od km 427,0 do km 428,0 przy lewym brzegu.

## § 88.

1. Próby szybkości statków mogą być przeprowadzane na podanych niżej odcinkach rzeki Odry, gdy na tych odcinkach nie przebywają inne statki:

- 1) od km 117,0 do km 119,0
- 2) od km 238,0 do km 240,0 po uzyskaniu zezwolenia Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej we Wrocławiu
- 3) od km 267,0 do km 278,0
- 4) od km 425,0 do km 428,0.

### Rozdział 17.

#### Żegluga nocna.

##### § 89.

1. Żegluga nocna może się odbywać tylko na tych odcinkach drogi wodnej, które zostały podane do wiadomości armatorom i zainteresowanym instytucjom przez Okręgowe Zarządy Wodne po komisijnym stwierdzeniu stanu przygotowania i oznakowania tych odcinków drogi wodnej, dokonanym przy współudziale Inspektoratów Żeglugi Śródlądowej.
2. Szczegółowy sposób oznakowania drogi wodnej dla żeglugi nocnej od km 542,4 do km 704,1 rzeki Odry ustalają bezpośrednio Okręgowy Zarząd Wodny w Szczecinie z Urzędem dróg Wodnych w Eberswalde.
3. Do żeglugi nocnej uprawnione są statki, które na podstawie § 4 ust. 7. zarządzenia Ministra Żeglugi z dnia 12 kwietnia 1965 r. w sprawie świadectw zdolności żeglugowej (M. P. Nr 20, poz. 92) posiadają odpowiedni wpis dokonany przez Inspektorat Żeglugi Śródlądowej w świadectwie zdolności żeglugowej.

##### § 90.

1. Statki dopuszczone do uprawiania żeglugi nocnej powinny posiadać oprócz oznakowania i wyposażenia określonego w zarządzeniu Ministra Żeglugi z dnia 1 lutego 1967 r. w sprawie uprawiania żeglugi i spławu (M. P. Nr 14, poz. 71) dodatkowo jedną lornetkę oraz latarki elektryczne w ilości odpowiadającej jednej zmianie załogi.
2. Na każdym statku powinien być co najmniej jeden reflektor główny oraz reflektory pomocnicze umieszczone w takich miejscach, aby umożliwiały one dobre rozeznanie szlaku żeglownego. Zdolność rozpoznawania szlaku żeglownego w warunkach dobrej widoczności przy pomocy reflektora głównego nie powinna być mniejsza niż 600 m.
3. Na zestawach pchanych o długości ponad 92 m powinna znajdować się dodatkowo jedna tuba głosowa ze wzmacniaczem lub urządzenie telefoniczne dla łączności stanowiska kierowania statkiem ze stanowiskami manewrowymi.
4. Jedna trzecia ogólnej ilości kół ratunkowych na statku powinna być zaopatrzona w pławki świetlne.

##### § 91.

1. Dla polepszenia widoczności znaków żeglugowych przy użyciu reflektora są one pokryte powłoką odblaskową z zastosowaniem następujących barw:
  - 1) znaki żeglugowe określające szerokość szlaku żeglownego (Nr 16 a i b) oraz znaki wskazujące jazdę wzdłuż danego brzegu (Nr 17), są pokryte dla prawej strony szlaku żeglownego — kolorem czerwonym, a dla lewej strony szlaku — kolorem zielonym,
  - 2) znaki określające przejście szlaku żeglownego (Nr 18) od jednego brzegu do drugiego — są pokryte kolorem żółtym,
  - 3) dla określenia skrajni szlaku żeglownego dopuszcza się stosowanie dodatkowo znaków umieszczonych na słupkach względnie na pławach usytuowanych z reguły na głowicach tam poprzecznych lub opaskach brzegowych wzdłuż brzegu wklęsłego. Znaki te dla brzegu prawego mają kształt kwadratu i są koloru czerwonego, a dla brzegu lewego — kształt rombu i są koloru zielonego,
  - 4) znaki żeglugowe specjalne są również pokryte powłoką odblaskową,
  - 5) dopuszcza się stosowanie znaków, określających kierunek szlaku żeglownego, jako znaków szczytowych na pławach,
  - 6) na odcinku od km 542,4 do km 704,1 rzeki Odry są ustawione znaki pływające zaopatrzone we własne oświetlenie,
  - 7) wjazdy do śluz są odpowiednio oświetlone, głowice śluz pokryte białą farbą.

##### § 92.

1. Na odcinku rzeki Odry od km 95,6 do km 617,5 do żeglugi nocnej dopuszcza się:
  - 1) statki pojedyncze z własnym napędem — w obydwu kierunkach,
  - 2) zestawy pchane o wymiarach nie przekraczających długości 100 m szerokości 9,0 m — w obydwu kierunkach.
2. Na odcinku od km 617,5 do Szczecina:
 

oprócz statków wymienionych w ust. 1 zestawy pchane o wymiarach nie przekraczających długości 118,0 m, szerokości 9,0 m względnie długości 123,0 m, szerokości 8,2 m — w obydwu kierunkach.
3. Pociągi holownicze w składzie następującym:
  - 1) na odcinku od Szczecina do km 617,5 holownik lub barka motorowa i sześć przyczep — tylko w górę rzeki,
  - 2) na odcinku od km 617,5 do km 254,0 holownik lub barka motorowa i pięć przyczep — tylko w górę rzeki,
  - 3) na odcinku od km 254,0 do km 95,6 holownik z dwoma przyczepami lub barka motorowa z jedną przyczepą — tylko w górę rzeki.
4. Na Odrze Zachodniej od km 2,8 do km 17,1 dopuszcza się do żeglugi nocnej w obu kierunkach:
  - 1) statki pojedyncze z własnym napędem,
  - 2) zestawy pchane o wymiarach podanych w ust. 2,
  - 3) pociągi holownicze w składzie podanym w ust. 2 pkt 1.

##### § 93.

1. Na odcinku od km 95,6 do km 617,5 w porze nocnej w czasie jazdy w dół rzeki nie wolno się wyprzedzać statkom i zestawom pchanym.

##### § 94.

1. Na podanych niżej odcinkach rzeki wszystkim statkom nie wolno się mijać i wyprzedzać:
 

1) od km 180,6 do km 182,0	8) od km 523,0 do km 524,0
2) od km 282,6 do km 285,5	9) od km 539,0 do km 540,0
3) od km 297,0 do km 298,5	10) od km 541,5 do km 542,5
4) od km 315,5 do km 317,0	11) od km 563,2 do km 565,6
5) od km 358,0 do km 359,0	12) od km 579,3 do km 580,9
6) od km 368,5 do km 370,0	13) od km 583,6 do km 585,0
7) od km 442,3 do km 443,5	14) od km 613,7 do km 615,4
2. Wymienione w ust. 1 odcinki rzeki są oznakowane po odpowiednich brzegach znakami żeglugowymi Nr 32.
3. Zakaz wyprzedzania i mijania nie dotyczy statków idących na ratunek i inspekcyjnych.

##### § 95.

1. Na odcinku od km 617,5 rzeki Odry, na rzece Regalicy i na jeziorze Dąbie oraz na rzece Odrze Zachodniej od km 0,0 do km 27,6 statki jadące szybciej mogą wyprzedzać statki jadące wolniej, przy zachowaniu następujących warunków:
  - 1) statki zamierzające wyprzedzić inne statki muszą mieć pewność, że manewr ten nie zagraża ich bezpieczeństwu, i nie spowoduje uszkodzenia budowli wodnych ani znaków żeglugowych na wodzie,
  - 2) na odcinku zamierzonego wyprzedzania nie znajdują się zakotwiczone statki ani też statki idące z przeciwnego kierunku,
  - 3) istnieje dobra widoczność szlaku żeglownego przy użyciu reflektora pomocniczego, świecącego z burty przeciwnej od strony wyprzedzania.
2. Statkom doganiającym przy zbliżaniu się na odległość około 600 m do statków doganianych, zabrania się oświetlenia tych statków reflektorem głównym i pomocniczymi.
  - 1) W czasie wyprzedzania, statki wyprzedzające obowiązane są zgasić reflektor pomocniczy z burty wyprzedzania oraz reflektor główny, albo reflektor główny skierować na brzeg przeciwny stronie wyprzedzania.
  - 2) Statki wyprzedzane, w chwili, gdy na ich trawersie znajdują się statki wyprzedzające, są obowiązane zgasić reflektor pomocniczy z burty wyprzedzania oraz reflektor główny względnie skierować go na brzeg przeciwny stronie wyprzedzania.
3. W żadnym przypadku nie wolno wyprzedzać statku, który przeprowadza manewr wyprzedzania innego statku.

## § 96.

1. Wszystkie światła statku, nie będące światłami pozycyjnymi lub sygnałowymi, powinny być od strony zewnętrznej przesłonięte, aby nie mogły być przyjęte jako światła nawigacyjne oraz aby nie oślepiły innych statków.
2. Przy zbliżaniu się statków, jeżeli mają się one minąć, reflektor główny musi być zgaszony, reflektor pomocniczy od strony mijania musi być również zgaszony, a reflektor pomocniczy z burty zewnętrznej mijania należy skierować na brzeg.
3. W czasie jazdy przez uciążliwe odcinki należy na dziobie każdego statku z napędem, a na zestawie pchanym, na pierwszym statku wystawić obserwatora.

## § 97.

Przy zbliżaniu się statku do kanału śluzowego, obsługa śluzy obowiązana jest oświetlić awanport i komorę śluzową oraz sprawdzić prawidłowość wystawionych świetlnych znaków żeglugowych (zamknięcie lub otwarcie śluzy).

## § 98.

1. Statki, zestawy pchane nie uprawiające jazdy w porze nocnej powinny zatrzymać się na prostych odcinkach drogi wodnej, po prawej stronie do kierunku jazdy, przy skrajni szlaku żeglownego, pozostawiając odpowiedni i dogodny przejazd dla statków, uprawiających żeglugę nocną.
2. Postoje na odcinku granicznym rzeki Odry regulują odrębne przepisy.
3. Statki, zakotwiczone na postój nocny, powinny, stać w jednej linii równoległej do linii nurtu mając odpowiednio ustawione stery, aby nie łukowały pod wpływem prądu i wiatru.
4. Kotwice statków stojących na postoju powinny znajdować się możliwie blisko skrajni szlaku żeglownego, aby nie zagrażały przejściu statkom, uprawiającym żeglugę nocną.
5. Nie wolno zostawiać łodzi towarzyszących przy burcie statku na wodzie od strony wolnego przejazdu.
6. Kierownicy holowników, pozostawiający swoje składy holownicze na postoju muszą dopilnować wybrania lin holowniczych na pokład.

## § 99.

1. Przystanie pasażerskie, zgłoszone do obsługi nocnego ruchu pasażerskiego, oprócz normalnego wyposażenia, powinny posiadać następujące zabezpieczenia i wyposażenie:
  - 1) należyte oświetlenie przystani i dojść z lądu na przystań oraz dojść na statek,
  - 2) rozmieszczenie punktów świetlnych na przystani powinno być takie, aby nie oślepiło załogi statku przy manewrach dobijania lub odbijania od przystani,
  - 3) na każdej przystani musi znajdować się dodatkowo co najmniej jedno koło ratunkowe z pławką świetlną w stanie gotowym do natychmiastowego użycia,
  - 4) przystanie o większym nasileniu ruchu pasażerskiego powinny być wyposażone w urządzenia głośnikowe, względnie w tubę głosową ze wzmacniaczem,
  - 5) nie wolno organizować wsiadania i wysiadania pasażerów na przystaniach nie posiadających zezwolenia Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej.

## § 100.

1. Statki pasażerskie, uprawiające żeglugę nocną poza wyposażeniem, ujętym w § 90, powinny posiadać dodatkowo:
  - 1) urządzenia głośnikowe umożliwiające kierownikowi statku wydawanie poleceń załodze oraz przekazywanie w razie potrzeby zaleceń pasażerom,
  - 2) odgrodenia miejsc manewrowych i niebezpiecznych dla pasażerów,
  - 3) urządzenia radiotelefoniczne.

## § 101.

1. Kierownik przystani jest odpowiedzialny za bezpieczeństwo pasażerów, znajdujących się na przystani w czasie oczekiwania na statek, wsiadania lub wysiadania ze statku.
2. Bez zezwolenia kierownika przystani, przebywanie pasażerów na przystaniach w postaci pływających pomostów lub pływaków, do których dobijają statki, jest zabronione.
3. Kierownik przystani udziela zezwolenia na wejście pasażerom na urządzenia wymienione w ust. 2 po uzgodnieniu z kierownikiem statku pasażerskiego.

4. Wsiadanie i wysiadanie pasażerów może się odbywać po sprawdzeniu przez kierownika statku stanu przycumowania statku, oświetlenia przystani, wyłożenia urządzeń zejściowych i właściwego obsadzenia przez załogę stanowisk dla regulacji ruchu pasażerów.

## § 102.

Zabrania się uprawiania żeglugi nocnej:

1. Na Odrze swobodnie płynącej przy niskich stanach wody:
  - 1) statkom pojedynczym z własnym napędem, w obydwu kierunkach, pociągom holowniczym w górę rzeki — jeżeli głębokość tranzytowa jest mniejsza niż 130 cm,
  - 2) zestawom pchanym o długości powyżej 100 m jadącym w dół rzeki — jeżeli głębokość tranzytowa jest mniejsza niż 140 cm.
2. Na Odrze swobodnie płynącej przy wysokich stanach wody:
  - 1) wszystkim statkom jadącym w dół rzeki przy stanach wody na wodowskazach wyższych niż:
    - a) 350 cm w Malczycach
    - b) 310 cm w Głogowie
    - c) 270 cm w Krośnie Odrzańskim
    - d) 285 cm w Słubicach względnie 300 cm we Frankfurcie n/O
    - e) 250 cm w Gozdowicach
  - 2) wszystkim statkom jadącym w górę rzeki przy stanach wody na wodowskazach wyższych niż:
    - a) 410 cm w Malczycach
    - b) 370 cm w Głogowie
    - c) 330 cm w Krośnie Odrzańskim
    - d) 315 cm w Słubicach względnie 330 cm we Frankfurcie n/O
    - e) 289 cm w Gozdowicach
3. Na Odrze skanalizowanej:
  - 1) wszystkim statkom jadącym w dół rzeki przy stanach wody na wodowskazach wyższych niż:
    - a) 320 cm w Miedonii
    - b) 480 cm w Zwanowicach (śluzą górą)
  - 2) wszystkim statkom jadącym w górę rzeki przy stanach wody na wodowskazach wyższych niż:
    - a) 360 cm w Miedonii
    - b) 540 cm w Zwanowicach (śluzą górą).

## § 103.

Postanowienia § 102 nie dotyczą statków idących na ratunek i inspekcyjnych.

## § 104.

Czasowe zamknięcie żeglugi nocnej zarządzają Okręgowe Zarządy Wodne, ogłaszając o tym przedsiębiorstwom żeglugowym.

## § 105.

Statki mogą uprawiać żeglugę nocną w takich warunkach atmosferycznych, gdy wiatr na otwartych przestrzeniach wodnych nie powoduje załamywania się fal i tworzenia piany na powierzchni wody.

**Rozdział 18.****Porty i przeładownie.**

## § 106.

Porty i przeładownie, pracujące w nocy, muszą być urządzone i wyposażone zgodnie z zarządzeniem Ministra Żeglugi z dnia 19 marca 1951 r. w sprawie przepisów portowych w publicznych śródlądowych portach handlowych (M. P. Nr A-25, poz. 323).

**Rozdział 19.****Ruch tratw.**

## § 107.

Na drogach wodnych, wymienionych w § 1 na każdorazowy ruch tratw należy uzyskać zezwolenie właściwych terytorialnie Inspektoratów Żeglugi Śródlądowej.

**Rozdział 20.****Uprawianie rybołówstwa.**

## § 108.

1. Od km 51,2 do km 480,0 uprawianie rybołówstwa sieciami poza linią łączącą końce tam poprzecznych jest zabronione.
2. Stawianie sieci na:
  - 1) rzece Odrze od km 704,1 do km 730,5
  - 2) rzece Regalicy od km 730,5 do km 741,6
  - 3) rzece Parnicy
  - 4) na jeziorze Dąbie
 wymaga uzyskania zezwolenia od Okręgowego Zarządu Wodnego w Szczecinie.
3. Końce sieci, wystające na szlak żeglowny na rzekach, określonych w ust. 2, powinny być w porze nocnej oświetlone dwoma światłami na jednym poziomie, czerwonym i białym, z których białe wskazuje stronę przejazdu dla statków.

**Rozdział 21.****Żegluga w okresie zimy.**

## § 109.

Żegluga w okresie zimy może się odbywać na poszczególnych odcinkach o ile szlak żeglowny jest wolny od zjawisk lodowych, na warunkach każdorazowo ustalonych przez Okręgowy Zarząd Wodny i Inspektoraty Żeglugi Śródlądowej.

**PRZEPISY ŻEGLUGOWE OBOWIĄZUJĄCE NA KANALE GLIWICKIM****Rozdział 22.****Wymiary statków.**

## § 110.

1. Dopuszczalne wymiary statków wchodzących w kanał Gliwicki nie mogą przekraczać niżej podanych wielkości:
  - 1) statki kursujące pojedynczo długości 71,0 m szerokości 9,0 m
  - 2) zestawy pchane długości 92,0 m, szerokości 9,0 m.
2. Wysokość statków do najwyższej nierozbieralnej części ponad lustrem wody nie może przekraczać 4,0 m.

**Rozdział 23.****Pociągi holownicze.**

## § 111.

1. Pociągi holownicze mogą składać się z takiej ilości przyczep, aby przejście przez jedną komorę śluzowej nie wymagało więcej jak czterech śluzowań.
2. Zabrania się holowania członów, jak również wiązania przyczep do burt holownika.
3. Zabrania się holowania statków z brzegu.
4. Długość pociągu holowniczego nie może przekraczać 320 m.
5. Długość liny holowniczej między holownikiem a pierwszą przyczepą powinna się mieścić w granicach od 40 m do 60 m.
6. Długość lin holowniczych pomiędzy poszczególnymi przyczepami powinna się mieścić w granicach od 30 do 40 m.
7. Ustalenia niniejszego paragrafu obowiązują również pociągi holownicze uprawiające żeglugę nocną.

**Rozdział 24.****Zestawy pchane.**

## § 112.

1. Zestawy pchane powinny być formowane w zasadzie tak, aby nie zachodziła potrzeba rozczepiania ich przy przejściu przez śluzę.
2. Jeżeli zestaw pchany nie mieści się w całości w użytkowych gabarytach komory śluzowej, wtedy barki połączone razem muszą być wprowadzane do komory przez pchacz względnie przez statek z własnym napędem specjalnie do tego przystosowany.

**Rozdział 25.****Dopuszczalne szybkości jazdy.**

## § 113.

1. Największa dopuszczalna szybkość jazdy nie może przekraczać:
  - 1) dla barek motorowych, zestawów pchanych i innych załadowanych statków — 7 km/godz.
  - 2) dla barek motorowych, zestawów pchanych i innych niezaładowanych statków — 9 km/godz.
  - 3) dla pociągów holowniczych — 5 km/godz.
  - 4) dla małych statków z własnym napędem o powierzchni pokładu nie przekraczającej 20 m<sup>2</sup>—10 km/godz.
2. Najmniejsza dopuszczalna szybkość dla wszystkich rodzajów statków wynosi 4 km/godz.

**Rozdział 26.****Szczegółowe przepisy ruchu i postoju.**

## § 114.

1. Zabrania się kotwiczenia na kanale. Wszystkie statki mające kotwice w kluzach przed wjazdem na kanał muszą zamocować kotwice tak, aby nie mogły one wypaść z kluz. Nie wolno bumsztakować, wlec łańcuchów lub lin po dnie kanału.
2. Statki o długości powyżej 57,0 m mające kotwice zawieszane na żurawikach i służące się pojedynczo w komorach, muszą przed wjazdem na kanał kotwice wyciągnąć na pokład.

## § 115.

1. Wyprzedzanie się dużych pojedynczych statków jest zabronione. Małe statki o powierzchni pokładu do 20 m<sup>2</sup> mogą wyprzedzać w miejscach dogodnych inne statki.
2. Wyprzedzanie pociągów holowniczych przez barki motorowe lub przez zestawy pchane jest dozwolone w dogodnych miejscach. W czasie wykonywania manewru wyprzedzania, pociągi holownicze muszą zwolnić szybkość do granicy utrzymania szybkości sterownej.
3. Zezwala się na postoje statków w jednym rzędzie w miejscach przewidzianych dla operacji przeładunkowych oraz w górnych i dolnych awanportach śluzowych.

## § 116.

1. Blachownia Śląska. Na sygnał nadany syreną alarmową w Blachowni Śląskiej i zapaleniu światła koloru czerwonego na masztach, znajdujących się w km 9,4 i km 11,0 po lewym brzegu oraz w km 11,5 po prawym brzegu, wszystkie statki, znajdujące się na odcinku kanału między śluzami Nowa Wieś a Sławięcice muszą zatrzymać się, przycumować do pali, znajdujących się po prawym brzegu kanału, wygasić silniki i wszystkie źródła ognia, a załogi muszą statki opuścić.
2. Po nadaniu sygnału, polegającego tylko na zapaleniu światła koloru czerwonego, wszystkie statki muszą się zatrzymać i przycumować do pali w miejscach określonych w ust. 1.
3. Statkom, wjeżdżającym na odcinek kanału między śluzami Nowa Wieś a Sławięcicami, zakazuje się rozpalać ognia w urządzeniach ogrzewczych. Na kominach i rurach wydechowych statki powinny mieć założone siatki ochronne dla przeciwdziałania wydostawania się iskier lub ognia.
4. Statki, zatrudnione przy pracach związanych z robotami regulacyjnymi, pogłębiarskimi lub innymi na odcinku, określonym w ust. 1 muszą być po zakończeniu pracy każdorazowo przemieszczone poza ten odcinek.
5. Ruch statków parowych na kanale jest zabroniony.

**Rozdział 27.****Szczegółowe przepisy śluzowania.**

## § 117.

Przepisy śluzowania, ujęte w rozdziale 12 mają zastosowanie również na kanale Gliwickim.

**Rozdział 28.****Przepisy szczegółowe dla określonych rodzajów statków.**

## § 118.

Przepisy dotyczące żeglugi pasażerskiej, żeglugi nocnej, ruchu tratw, żeglugi w okresie zimowym, stosuje się według postanowień rozdziałów 15, 17, 19 i 21.

**PRZEPISY SZCZEGÓLOWE DLA RZEKI NYSY LUŻYCKIEJ****Rozdział 29.**

## § 119.

1. Na rzece Nysie Łużyckiej od m. Gubin do ujścia do Odry mogą pływać statki, których wymiary nie przekraczają długości 20 m, szerokości 4 m, po uprzednim uzyskaniu zezwolenia Okręgowego Zarządu Wodnego we Wrocławiu.
2. Szlak żeglowny na rzece nie jest oznakowany.

**PRZEPISY SZCZEGÓLOWE DLA RZEKI WARTY OBOWIĄZUJĄCE NA ODCINKU OD KM 0,0 DO KM 68,2****Rozdział 30.**

## § 120.

1. Na odcinku od m. Kostrzyń do m. Santok istnieją warunki uprawiania żeglugi dla statków, których wymiary nie mogą przekraczać następujących wielkości:
  - 1) statki jadące pojedynczo:
    - długości 57,0 m, szerokości 9,0 m
  - 2) zestawy pchane:
    - długości 92,0 m, szerokości 8,7 m
2. Zanurzenie statków określają przepisy ujęte w § 3 ust. 1.

## § 121.

Składy pociągów holowniczych przy jeździe w górę rzeki:

1. Od km 0,0 do km 68,2 przy stanie wody na wodowskazie w Gorzowie Wlkp. do 200 cm, pociągi holownicze mogą składać się najwyżej z trzech załadowanych przyczep, lub czterech pustych przyczep.
2. Od km 0,0 do km 68,2 przy stanie wody na wodowskazie w Gorzowie Wlkp. od 201 cm do stanu najwyższej wody żeglownej pociągi holownicze mogą składać się najwyżej z pięciu załadowanych przyczep lub sześciu pustych przyczep.
3. Formowanie pociągów w człony jest zabronione.

## § 122.

Składy pociągów holowniczych przy jeździe w dół rzeki.

1. Od km 68,2 do km 0,0 przy stanie wody na wodowskazie w Gorzowie Wlkp. do 200 cm pociągi holownicze mogą składać się najwyżej z trzech przyczep załadowanych lub pustych.
2. Od km 68,2 do km 0,0 przy stanie wody od 201 cm do stanu najwyższej wody żeglownej pociągi holownicze mogą składać się najwyżej z czterech przyczep załadowanych lub pustych.

## § 123.

Zabrania się pozostawiania zakotwiczonych barek pchanych na postoju bez pchacza.

## § 124.

Od km 0,0 do km 68,2 wymiary tratw nie mogą przekraczać: długości 90,0 szerokości 10,0 m,

**PRZEPISY SZCZEGÓLOWE DLA RZEKI INY****Rozdział 31.**

## § 125.

1. Na odcinku od ujścia rzeki Iny do m. Goleniów istnieją warunki uprawiania żeglugi dla statków, których wymiary

nie przekraczają: długości 40,0 m szerokości 6,0 m zanurzenia 0,9 m.

2. Szlak żeglowny na rzece nie jest oznakowany.

**PRZEPISY DLA STATKÓW SPORTOWYCH, TURYSTYCZNYCH I RYBACKICH****Rozdział 32.**

## § 126

1. Na drogach wodnych, określonych w § 1 niniejszego zarządzenia statki pasażerskie, towarowe i techniczne mają prawo pierwszeństwa drogi w stosunku do statków sportowych, turystycznych i rybackich.
2. Statki sportowe i turystyczne, płynące pod żaglami mają prawo pierwszeństwa drogi w stosunku do innych statków sportowych i turystycznych.
3. Statki sportowe i turystyczne, poruszające się za pomocą silników wbudowanych na stałe lub przyczepnych mają prawo pierwszeństwa drogi w stosunku do statków poruszanych wiosłami.
4. Statek tego samego rodzaju, lecz nie żaglowiec, który ma statek z lewej burty, przy krzyżujących się kursach posiada prawo pierwszeństwa drogi.
5. Gdy dwa statki żaglowe zbliżają się do siebie tak, że powoduje to ryzyko zderzenia, wówczas jeden statek ustępuje z drogi drugiemu w następujący sposób:
  - 1) gdy obydwa statki mają wiatr z różnych burty, statek, który ma wiatr z lewej burty ustępuje z drogi drugiemu statkowi,
  - 2) gdy obydwa statki mają wiatr z tej samej burty, statek nawietrzny ustępuje z drogi statkowi podwietrznemu.
6. Doczepianie statków sportowych i turystycznych na hol do innych statków może nastąpić po uzyskaniu zgody kierowników statków holujących.
7. Zabrania się pozostawiania statków sportowych, turystycznych i rybackich na postoju w wąskich i uciążliwych przejściach, na skrzyżowaniu dróg wodnych w wejściach do portów lub basenów.
8. Używanie silników przyczepnych bez tłumików na statkach sportowych w obrębie miast jest zabronione. Przepis nie dotyczy imprez motoro-wodnych zgłoszonych uprzednio do Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej.

**Rozdział 33.****Przepisy dla statków o nietypowych wymiarach lub budowie.**

## § 127.

Dla ruchu statków nietypowych, których warunki uprawiania żeglugi nie są określone w niniejszych przepisach należy uzyskać każdorazowo zezwolenie właściwego terytorialnie Inspektoratu Żeglugi Śródlądowej w uzgodnieniu z Okręgowym Zarządem Wodnym dla portu wyjściowego, określającego wymogi i sposób przemieszczania statków.

**Rozdział 34.****Postanowienia końcowe.**

## § 128.

1. Winni przekroczenia niniejszych przepisów będą pociągani do odpowiedzialności karno-administracyjnej na podstawie art. 15 ustawy z dnia 7 marca 1950 r. o żegludze i spławie na śródlądowych drogach wodnych (Dz. U. Nr 26, poz. 182).
2. Niezależnie od odpowiedzialności karnej do winnych przekroczeń stosowane będą sankcje przewidziane art. 16 cyt. ustawy oraz grzywny nakładane i ściągane w drodze różnych mandatów karnych przez Inspektoraty Żeglugi Śródlądowej.

## § 129.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia. Jednocześnie tracą moc:

- zarządzenie tymczasowe Zarządu Okręgowego Dróg Wodnych we Wrocławiu z dnia 5 września 1953 r. dotyczące przepisów szczegółowych żeglugi na drogach wodnych podległych ZODW we Wrocławiu,
- zarządzenie Zarządu Okręgowego Dróg Wodnych we Wrocławiu z dnia 21 stycznia 1953 r. w sprawie śluzowania statków na rzece Odrze i kanale Gliwickim,
- zarządzenie porządkowe Dyrektora Rejonu Dróg Wodnych w Szczecinie z dnia 25 czerwca 1957 r. w sprawie uprawiania żeglugi na wodach śródlądowych podległych Rejonowi Dróg Wodnych w Szczecinie (Dz. Urz. WRN w Szczecinie Nr 8 poz. 38),
- zarządzenie Zarządu Okręgowego Dróg Wodnych w Poznaniu z dnia 15 marca 1954 r. w sprawie szczegółowych postanowień, dotyczących żeglugi i spławu na śródlądowych

wych drogach wodnych, podległych ZODW w Poznaniu, odnośnie odcinka rzeki Warty od km 0,0 do km 68,2.

**Kierownik Inspektoratu Żeglugi  
Śródlądowej w Koźlu  
Franciszek Pawłowski**

**Kierownik Inspektoratu Żeglugi  
Śródlądowej we Wrocławiu  
Mieczysław Wróblewski**

**Kierownik Inspektoratu Żeglugi  
Śródlądowej w Szczecinie  
Mieczysław Przybylski**



---

**Adres Redakcji: Prezydium WRN w Szczecinie, Wały Chrobrego 4, pok. 181, tel. 303-479.**

**Adres Administracji: Prezydium WRN w Szczecinie, Wały Chrobrego 4, pok. 158, tel. 303-259**

---

**Warunki prenumeraty:**

Prenumeratę można zgłaszać tylko na okres roczny (od 1. I.) lub na okres półroczny (od 1. I. i od 1. VII). Opłata powinna być uiszczona co najmniej na miesiąc przed okresem prenumeraty.

Prenumerata roczna 1 egz. — 18 zł

Prenumerata półroczna 1 egz. — 10 zł

Cena pojedynczego egzemplarza do 4-ch stron druku — 0,90 zł przy większej ilości druku o 0,30 zł więcej od każdej strony drukowanej.

Prenumeratę uiszczać należy z góry na konto Prezydium WRN do NBP II Oddział Miejski Nr 1412-94-214/2 Część 97, dz. 41 rozdz. 412 § 55.

**ODBIORCA:**