

Polskie wybrzeże Bałtyku

SUPLEMENT

MAJ 2020



Marcin Palacz

Od autora

Po dwóch latach od ukazania się przewodnika *Polskie wybrzeże Bałtyku* nadszedł czas na zebranie poprawek i uzupełnień.

Przedstawiony tu materiał opracowany został z możliwie największą starannością. Nie należy jednak zakładać, że opisy są absolutnie kompletne i pozbawione błędów. W nawigacji konieczne jest korzystanie z aktualnych map, z uwzględnieniem ostrzeżeń nawigacyjnych i biuletynów regularnie publikowanych przez krajowe biura hydrograficzne – w Polsce: Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej (bhmw.gov.pl).

Nieustająco proszę o sygnalizowanie zmian dostrzeżonych na wodzie i w portach, a także błędów zauważonych tak w tekście książki, jak i w tym suplemencie. Zapraszam na stronę marcinpalacz.pl, na której zamieszczam informacje dotyczące polskiego wybrzeża Bałtyku.

Marcin Palacz, Warszawa, maj 2020

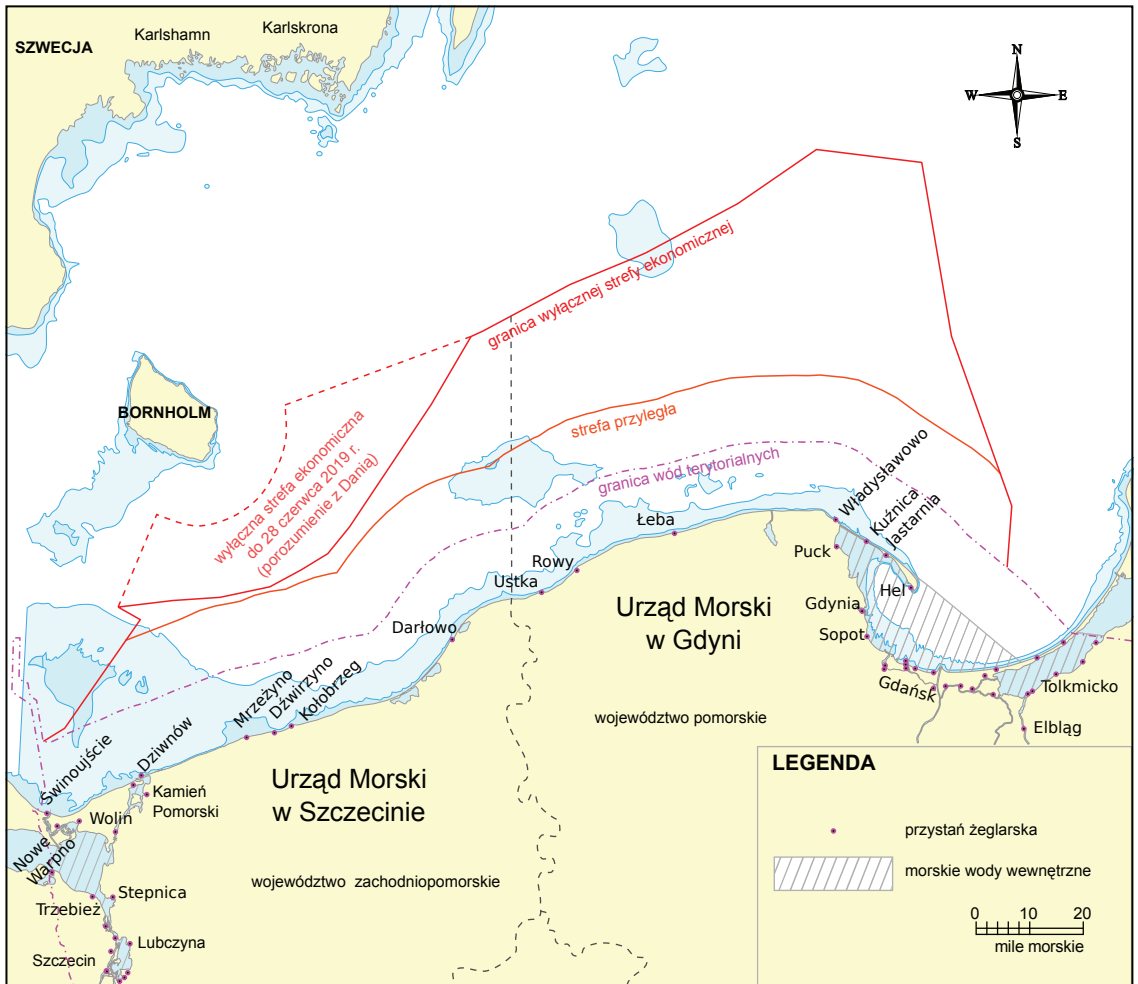
Informacje ogólne

Polskie wody morskie (str. 9)

Z dniem 1 kwietnia 2020 r. zlikwidowany został Urząd Morski w Słupsku. Wcześniej pod urząd ten podlegały porty od Dźwirzyna do Łeby. Jego zadania oraz obszar działalności zostały podzielone pomiędzy Urząd Morski w Gdyni i Urząd Morski w Szczecinie. Na morzu linią graniczną pomiędzy obydwoma urzędami stał się południk $16^{\circ}41,945'$, zlokalizowany 5,5 Mm na zachód od Ustki (obszar poligonów morskich w rejonie Wicka). Na lądzie nowa granica urzędów pokrywa się z granicą województw pomorskiego i zachodniopomorskiego.

Niezależnie od wspomnianego południka granicznego Urząd Morski w Gdyni przejął całość zadań związanych z ruchem statków w obszarze działania Służby Kontroli Ruchu Statków VTS Ławica Słupska.

W czerwcu 2019 r. zmieniono przebieg granicy polskiej wyłącznej strefy ekonomicznej w pobliżu Bornholmu – to efekt porozumienia podpisanego przez rządy Polski i Danii, kończącego spór trwający od 1978 r.



Mapy (str. 10)

Od sierpnia 2018 r. dostępne są elektroniczne mapy polskiego wybrzeża, przeznaczone do pracy z darmowym programem nawigacyjnym OpenCPN. Mapy te, aktualizowane co tydzień, są identyczne z oficjalnymi mapami elektronicznymi (ENC) udostępnianymi przez Biuro Hydrograficzne Marynarki Wojennej profesjonalnym użytkownikom w tzw. formacie S-57. Nie są jednak formalnie certyfikowane i w związku z tym nie mogą być stosowane w żegludze profesjonalnej. Mapy udostępniane są w zaszyfrowanym formacie oeSENC – OpenCPN Encrypted System Electronical Nautical Charts. Sprzedawane są po bardzo przystępnej cenie na stronie o-charts.org – opłata za roczną subskrypcję wynosi 8 euro plus VAT. Strona programu OpenCPN to opencpn.org.

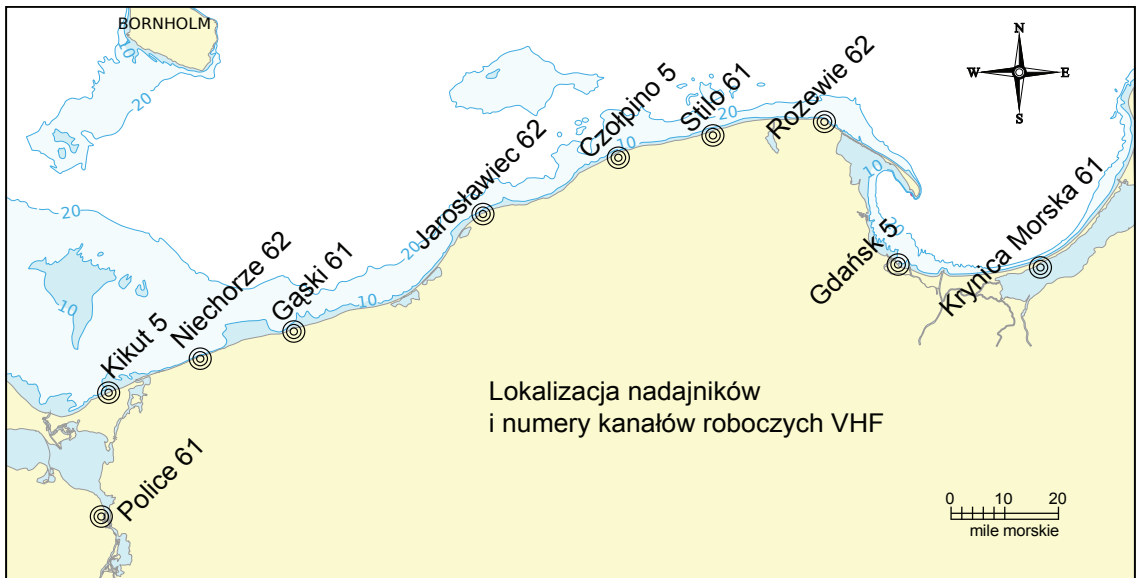
Łączność (str. 12)

O północy 31 stycznia 2019 r. zakończyła działalność brzegowa stacja radiowa Witowo Radio. Prowadzenie komunikacji związanej z bezpieczeństwem żeglugi przejęła nowa stacja o nazwie Polish Rescue Radio, znak wywoławczy SPL, numer MMSI 002618102. Polish Rescue Radio korzysta z dziewięciu nowych nadajników, działających na kanale 16 VHF oraz na trzech kanałach roboczych: 5, 61, 62. Rozmieszczenie nadajników i numery wykorzystywanych kanałów roboczych przedstawia mapka.

Nowa stacja rutynowe komunikaty nadaje wyłącznie w języku angielskim. Transmisja po polsku – tylko na życzenie. Zmienione zostały godziny i częstotliwość nadawania komunikatów. Zarówno ostrzeżenia nawigacyjne, jak i prognozy pogody są teraz nadawane co 6 godzin, cztery razy na dobę, o 1:35, 7:35, 13:35 i 19:35 czasu lokalnego. Wcześniej pory nadawania komunikatów określone były w czasie uniwersalnym (UTC), a więc były inne w okresie obowiązywania czasu letniego i zimowego. Zmniejszono liczbę transmisji prognoz pogody – z sześciu na cztery w ciągu doby.

Urządzenia nadawczo-odbiorcze Polish Rescue Radio działają w trybie zdalnym, a operatorzy (spikerzy) w rzeczywistości urzędują w Centrum Bezpieczeństwa Urzędu Morskiego w Urzędzie Morskim w Gdyni. Tak samo jak Witowo Radio, Polish Rescue Radio pracuje również na falach średnich. Z Polish Rescue Radio można skontaktować się telefonicznie pod numerem +48 58 355 36 70 oraz e-mailem: gmdss@umgdy.gov.pl.

W październiku 2018 r. powołany został system nadzoru i kierowania ruchem statków VTS Ławica Słupska. VTS Ławica m.in. nadaje komunikaty o pogodzie i ostrzeżenia nawigacyjne na kanałach VHF. Komunikaty VTS Ławica zastąpiły komunikaty nadawane wcześniej przez Słupsk Traffic. Godziny nadawania komunikatów, ich język i kanały VHF, są następujące:



Lokalizacja nadajników
i numery kanałów roboczych VHF

- prognozy pogody po polsku, godz. 7:05, 12:35, 18:35, 23:35, kanały VHF: 12, 63, 64, 65;
- ostrzeżenia nawigacyjne po polsku i po angielsku, godz. 7:15, 12:45, 18:45, 23:45, kanały VHF: 63, 64, 65, 67.

Na kanałach 12 i 67, w trybie simplex, nadaje stacja zlokalizowana w Ustce. Pozostałe kanały działają w trybie duplex, a stacje nadawcze znajdują się w: Czołpinie – kanał 63, Ustce – kanał 64 oraz Gąskach – kanał 65. Komunikaty anonsowane są na kanałach 16 i 73.

Komentarz

Przyzwyczailiśmy się do komunikatów Witowo Radio. Z pewną dozą nostalgii rozstajemy się z tą stacją. Oby nowy system działań niezawodnie, ze słyszalnością co najmniej równie dobrą jak słyszalność Witowa (i może z odrobinę lepszym angielskim). Na razie zasady funkcjonowania nowej stacji zostały istotnie zmodyfikowane ledwie dwa tygodnie po jej uruchomieniu – wbrew komunikatowi z końca grudnia 14 stycznia 2020 r. Urząd Morski w Gdyni poinformował o rezygnacji z nadawania komunikatów w języku polskim oraz o nowych godzinach nadawania. Nie sposób oprzeć się wrażeniu, że Polish Rescue Radio zostało uruchomione bez należytego dopracowania szczegółów, a wprowadzone później zmiany są kontrowersyjne. Sądzę też, że nazwa nowej stacji została wybrana niefortunnie. Na Bałtyku mamy Stockholm Radio, Lyngby Radio, Klaipeda Radio, Tallinn Radio, Kalingrad Radio, Turku Radio itd. – są to wszystko

nazwy krajowych stacji brzegowych, ale ich nazwy pochodzą od nazw miejscowości, w których ulokowane są centra nadawcze. Tak było w przypadku radia i osady Witowo, części Jarosławca. Określenie „Rescue” nie kojarzy się z rutynową działalnością informacyjną, a bezpośrednio z prowadzeniem akcji ratunkowej. Na przykład Sweden Rescue odzywa się w eterze dopiero w sytuacji zagrożenia (korzysta przy tym z sieci nadajników Stockholm Radio). Wyjątkiem jest Riga Rescue Radio, ale tu przynajmniej nazwę miejscowości zawarto w nazwie stacji. Jestem ciekaw, jak potocznie będziemy określać nową stację – dotąd mówiliśmy po prostu „Witowo”.

Strefy zamykane (plan na str. 18)

Na mapce akwenów zamykanych zamienione zostały oznaczenia stref 6a i 6b, znajdujących się między Ustką i Darłowem. Strefa 6b jest duża, sięga granicy wód terytorialnych, strefa 6a – mała, przy plaży.

Wodne stacje paliw

Nie powstały zapowiadane stacje paliw w Kamieniu Pomorskim, Mrzeżynie i Ustce – firma zrezygnowała z tej działalności. Wiosną 2018 r. zamknięta została stacja w Świnoujściu, należąca do tego samego właściciela. W sezonie 2019 w Świnoujściu działał tymczasowy punkt tankowania prosto z cysterny. Niestety, uruchomienie nowej stałej stacji odwleka się i prawdopodobnie nie nastąpi w sezonie 2020, nie będzie również cysterny – wszystko z powodów formalnych.

Nową stację paliw uruchomiono natomiast, zgodnie z zapowiedzią, w Darłowie, ale bez możliwości tankowania oleju napędowego przez jednostki rekreacyjne, dla żeglarzy dostępna była jedynie benzyna. Stacja działała jednak tylko nieco ponad rok i została na stałe zamknięta w związku z wprowadzonym od 1 stycznia 2020 r. zakazem połowu dorsza na Bałtyku, obowiązującym również wędkarstwo rekreacyjne, co powoduje drastyczny spadek popytu na paliwo w Darłowie.

Nie działa stacja paliw znajdująca się basenie przystani jachtowej w Łebie, ale w porcie możliwe jest zatankowanie z wody w innej stacji, zlokalizowanej w głębi portu rybackiego.

Lista wodnych stacji paliw działających na polskim wybrzeżu została przedstawiona w tabeli. Internetowa wersja tego zestawienia (marcinpalacz.pl/baltyk/wodne-stacje-paliw/) jest na bieżąco uaktualniana.



Stacja paliw w Trzebieży

Wodne stacje paliw działające na polskim wybrzeżu

Miejsce	Telefon	Godziny pracy	Uwagi
Trzebież	601 778 898	Telefon działa całodobowo i całorocznie. W okresie od 1 maja do 30 września stacja jest czynna w godz. 9–18.	Paliwo bez biokomponentów (B0). Kontakt telefoniczny przed przyплыніем zalecany również w godzinach pracy stacji.
Świnoujście	601 778 898		Stacja w trakcie budowy. Prawdopodobnie nie będzie działać w sezonie 2020. Należy do firmy prowadzącej stację w Trzebieży.
Stepnica port (Basen Kolejowy)	785 883 411	W okresie maj–wrzesień stacja jest czynna od piątku do soboty w godz. 6:30–21, w niedziele w godz. 8–19; godziny pracy w pozostałym okresie: piątek–sobota 6:30–20, niedziela 8–19.	
Szczecin Marina Club (jez. Dąbie)	666 037 532	W okresie maj–wrzesień stacja jest czynna od poniedziałku do piątku w godz. 8–10, 14–18, w soboty i niedziele w godz. 10–18, druga połowa kwietnia i październik – na telefon.	
Dziwnów	24 256 04 67	W okresie czerwiec–sierpień stacja jest czynna codziennie w godz. 6–22, w pozostałych miesiącach w dni powszednie i soboty w godz. 6–18, w niedziele w godz. 7–15.	
Kołobrzeg	506 150 656	Stacja nie działa.	
Darłowo		Stacja nie działa.	
Łeba	696 050 922	W lipcu i sierpniu stacja jest czynna poniedziałek–sobota w godz. 7–18, w niedziele w godz. 8–14. W innych okresach w dni powszednie w godz. 8–16, w soboty w godz. 8–14, w niedziele stacja jest nieczynna.	Stacja znajduje się w głębi portu, na południowym brzegu Kanału Rybackiego, 150 m od wejścia w ten kanał. Nie działa stacja w marinie.
Puck port jachtowy	24 256 49 06	Stacja w zasadzie jest czynna w okresie maj–wrzesień, w sezonie 2020 ma być uruchomiona w czerwcu. Godziny pracy zwykle 8–20, na początku i w końcu sezonu być może krócej.	
Gdynia	519 075 699	Stacja jest czynna w godz. 8–18 (maj, czerwiec, wrzesień), 8–20 (lipiec, sierpień).	Tankowanie najpóźniej 15 minut przed zamknięciem.
Gdańsk Mottawa	519 076 372	Stacja jest czynna w godz. 8–20, działa od 1 maja.	Stacja cumuje przy wschodnim brzegu Mottawy, koło przystani Sienna Grobla. Zmiana lokalizacji (począwszy od sezonu 2018), nowy numer telefonu.

Zalew Szczeciński

Wstęp (str. 24)

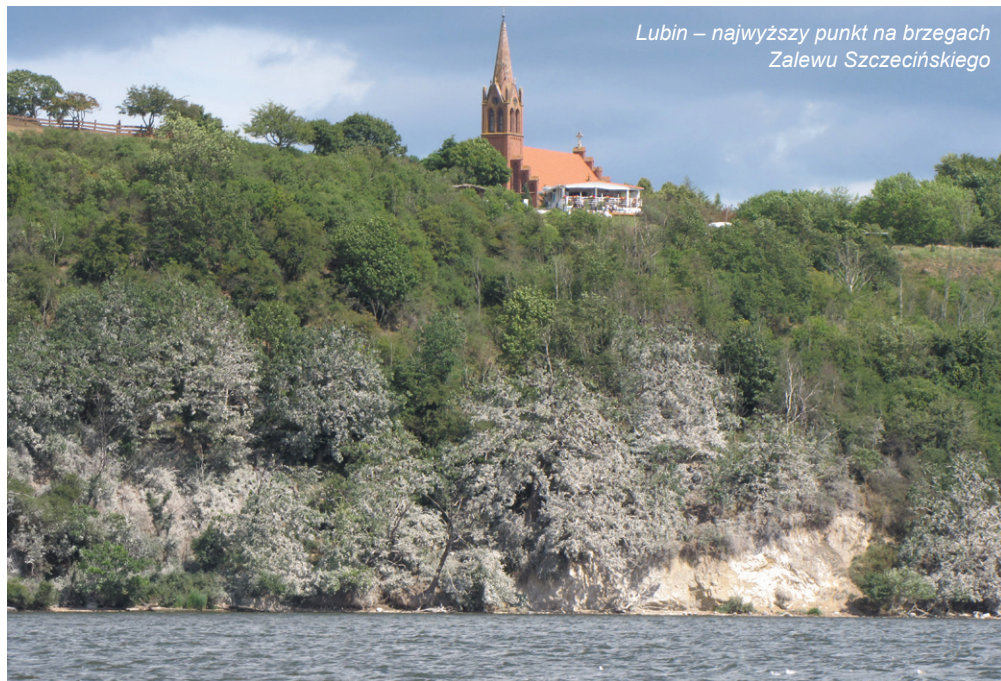
Trwają prace przy pogłębieniu i poszerzeniu toru wodnego Świnoujście–Szczecin (do 12,5 m głębokości i 100 m szerokości na dnie). Tworzone są dwa pola refulacyjne przeznaczone do zrzucania urobku z pogłębienia, w wyniku czego powstaną dwie sztuczne wyspy. Będą one zlokalizowane na wysokości 22. i 28. kilometra toru (licząc od Świnoujścia), niecałe 2 Mm na wschód od niego (patrz nowa mapka Zalewu Szczecińskiego). Do oznaczenia wysp w dokumentacji i w komunikatach stosowane są więc symbole W22 i W28. Wyspy będą w przybliżeniu okrągłe. Mniejsza (W22) będzie miała średnicę 1250 m, większa (W28) – 1780 m. Wzniosą się odpowiednio na wysokość 6 i 5 m nad powierzchnię wody (mniejsza obszarowo W22 będzie nieco wyższa niż W28). Po południowo-wschodniej stronie każdej z nich ustawione zostaną pomosty przeznaczone do cumowania jednostek służbowych. Na wyspach zasadzona zostanie roślinność. Jedna z wysp w trakcie obecnie prowadzonych prac zostanie całkowicie uformowana, druga pozostanie czynnym polem refulacyjnym, zdolnym w przyszłości (szacunkowo przez najbliższych kilkanaście lat) przyjąć materiał z rutynowych prac czerpalnych.

Refulat od toru na wyspy transportowany będzie dwoma rurociągami, ułożonymi na dnie Zalewu Szczecińskiego. Początek zatopionej części każdego z rurociągów (koło toru) oznakowany jest żółtą

płatwą świetlną, a znajdująca się obok pływająca część rury – żółtą nieoświetloną płatwą. Nad rurociągami wystawiono żółte nieoświetlone pławy, rozmieszczone co 500 m. W miejscach, gdzie powstaną wyspy, zdefiniowane zostały akweny w kształcie koła, na których zabroniona jest żegluga. Średnica tych akwenów jest większa niż tworzonych wysp i wynosi 1950 m (W22) oraz 2470 m (W28). Kolisto zamknięte i zrzucone końcówki rurociągów, znajdujące się w obrębie akwenów zamkniętych, również oznakowano światłami oraz nieoświetlonymi żółtymi płatwami. Żegluga nad zatopionymi częściami rurociągów może odbywać się bez ograniczeń. W pasie o szerokości 200 m po obu stronach rurociągu obowiązuje zakaz kotwiczenia i uprawiania rybołówstwa. Dodatkowo do końcówek rurociągu nie wolno zbliżać się na odległość mniejszą niż 50 m.

W związku z pogłębieniem toru na Zalewie Szczecińskim dość często zdarzają się dodatkowe ograniczenia żeglugi, np. spowodowane wykrywaniem na dnie niewybuchów. Pogłębienie ma się zakończyć w 2021 r.

Pomiędzy płatwą ME-W (oznakowującą początek toru prowadzącego do Wolina i w cieśninę Dziwną) a Bramą Torową 2 wytyczono nowy tor, oznakowany dwiema płatwami bezpiecznej wody ZS-A i ZS-B. Kurs od pławy ME-W w kierunku zachodnim wytycza też światło sektorowe umieszczone na wschodniej wieży Bramy Torowej 2. Charakterystyka światła to FI(3)WRG.6s22m5M.



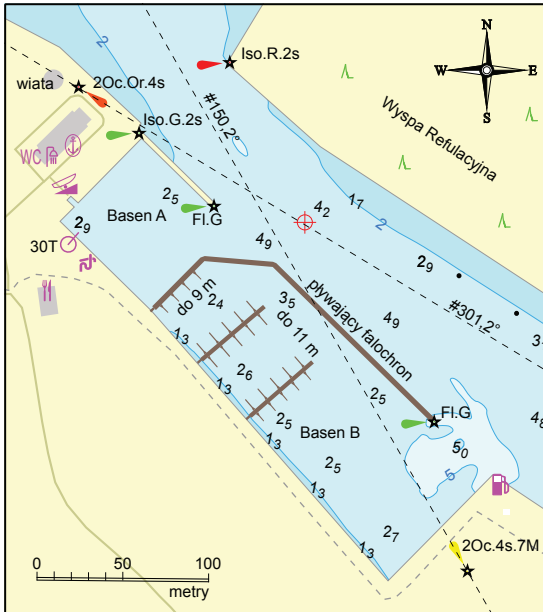
Lubin – najwyższy punkt na brzegach Zalewu Szczecińskiego



ZALEW SZCZECIŃSKI

Trzebież – Port Jachtowy (str. 28)

53°39,72'N 14°31,00'E



TRZEBIEŻ – MARINA \oplus 53°39,72'N 14°31,00'E

Bosman VHF 72, tel. 789 327 991
(całodobowo)

Kapitan przystani tel. 789 327 678 (nie mylić z kapitanatem portu Trzebież)
marinatrzebiez.eu lub marinatrzebiez.pl (oba adresy prowadzą do tej samej strony)

Przystań

Odbudowana przystań ośrodka żeglarskiego PZŻ w Trzebieży rozpoczęła działalność pod koniec czerwca 2019 r. Przystań ma dwa baseny. Ostroga oddzielająca Basen A od toru wodnego jest stała (betonowy pirs na palach), pozostałe pomosty są pływające. Cumowanie po wskazaniu miejsca przez bosmana, zwykle przy pomostach w Basenie B w y-bomach (dwa jachty między jedną parą y-bomów), burtą do pływającego falochronu lub burtą do nabrzeża. Przy zachodnim nabrzeżu w Basenie B jest płytko – 1,3 m w odległości do 2 m od brzegu.

Przy projektowaniu miejsc postojowych przyjęto założenie, że w y-bomach mogą cumować jachty o połowę dłuższe niż długość y-bomu. Stanowiska dla jachtów o długości do 9 m przy pływającym falochronie wyposażone są więc w y-bomy o długości 6 m, taka sama zasada obowiązuje proporcjonalnie w innych miejscach. Cumowanie w tak krótkich y-bomach jest niewygodne. Ponadto pływak pod najkrótszymi y-bomami mają małą wyporność. Y-bomy są więc mało stabilne – zanurzają się znacznie pod obciążeniem.

Na pomostach dostępne są prąd i woda. Nie ma węży do wody (ani miejsca na ich zawieszenie w przyszłości), wąż na życzenie udostępni bosman. Na długim falochronie pływającym, w jego części pozbawionej y-bomów, ulokowano jedynie trzy słupki z wodą i gniazdami elektrycznymi, więc odległość między sąsiednimi słupkami to 50–90 m (na długiej, ukośnie ustawionej części pomostu nie ma żadnego kranu ani gniazda elektrycznego).

Na nabrzeżu w Basenie A znajdują się dźwig stacjonarny o udźwigu 30 ton, pompa fekaliów i pompa wód zaolejonych. Jest slip. Uwaga: knagi umieszczone na pomostach pływających, ze względu na

Marina Trzebież widziana z południa



swój kształt i wystające śruby mocujące, mają niepożądaną własność „samoknagowania” liny, co jest niebezpiecznym utrudnieniem przy zwalnianiu cumy. Cumy na biegu lepiej więc jest przekładać przez środkowe „ucho” knagi.

Plan przystani z 2019 r. przewidywał instalację dwóch kolejnych pomostów pływających z y-bomami. Później rozważane było zainstalowanie murینگów lub boi. Obecnie zamierzenia te zostały odłożone *ad acta*.

Sanitariaty znajdujące się w przybudówce po zachodniej stronie budynku poddane zostały gruntownej przebudowie (w stosunku do stanu sprzed 2017 r.). Ich funkcjonalność pozostawia jednak wiele do życzenia. Można również korzystać ze starych sanitariatów znajdujących się w głównym budynku. Za przybudówką znajduje się miejsce ze zlewami przeznaczone do mycia naczyń. Przystań dysponuje miejscami w pokojach gościnnych. Za budynkiem, od strony zalewu, zlokalizowana jest wiata ze stołem i ławami – to miejsce z pięknym widokiem na zalew. Tuż przy wyjściu poza teren przystani funkcjonuje bar-restauracja.

Przystań w Trzebieży zawsze były narażone na duże zafalowanie przy silnych wiatrach z kierunków północnych, a także na znaczne zmiany poziomu wody spowodowane przez wiatr. W nowej przystani warunki postoju pod tym względem są lepsze niż przed przebudową, przy czym w Basenie B jest znacznie spokojniej niż w Basenie A.



Samoknagująca knaga

Problem zafalowania z całą pewnością nie został jednak całkowicie usunięty.

Marinę prowadzi Fundacja Port Jachtowy Trzebież, której założycielami są Polski Związek Żeglarski oraz Zachodniopomorski Okręgowy Związek Żeglarski.

W Trzebieży, szczególnie w okresie, w którym nie funkcjonowała marina PZZ, jachty cumowały również w porcie rybackim. Obecnie kapitanat portu Trzebież (nie mylić z „kapitanem” mariny) sugeruje raczej zajmowanie miejsc w marinie, jakkolwiek postój w porcie rybackim nadal jest możliwy.

Krótkie i chybotliwe y-bomy nie ułatwiają cumowania i postoju



Zabronione jest tam cumowanie do burty innej jednostki oraz zajmowanie (dość licznych) miejsc z zakazem cumowania lub oznaczonych jako zarezerwowane.

W zimie 2019/2020 teren przystani, a także niektóre inne części portu Trzebież, wykorzystywane były do montażu rurociągów refulacyjnych, w związku z pogłębianiem toru wodnego Świnoujście-Szczecin i tworzeniem dwóch sztucznych wysp na Zalewie Szczecińskim. Obsługa mariny zapewnia, że prace te, jakkolwiek kontynuowane na jej terenie, nie wpłyną na funkcjonowanie ośrodka w sezonie żeglarskim.

Podjeście

Na podejściu do Trzebieży od północy dostawione zostały trzy czerwone pławy ograniczające tor od wschodu, oznaczone jako TN-2, TN-4 i TN-6. Nazwy trzech bliższych portu pław zielonych zmieniono na TN-1, TN-3, TN-5 (wcześniej TN-C, TN-D, TN-E). Rozpoczynające tor podejściowy zielone pławy TN-A i TN-B pozostają bez zmian. Podejście od południa bez zmian.

Komentarz

Odbudowa przystani w Trzebieży jest prawdopodobnie najczęściej omawianą żeglarską inwestycją ostatnich lat. Szumne „otwarcie” nieukończonego jeszcze obiektu miało miejsce w maju 2019 r. Faktyczną działalność Trzebież rozpoczęła w końcu czerwca. Lawinę komentarzy wywołał cennik mariny ogłoszony wcześniej wiosną 2019 r. Opłaty za postój gościnny i rezydencki miały być dwu-, a nawet trzykrotnie wyższe niż stawki, które wcześniej widziano gdziekolwiek w regionie. Zarządca przystani tłumaczył, że marina będzie oferować pełen zakres usług na najwyższym poziomie w ramach jednej opłaty za postój, bez względu na liczbę osób załogi, łącznie z nieograniczonym dostępem do sanitariatów z prysznicami, energii elektrycznej, pomieszczeń socjalnych, technicznych (wyposażonych w narzędzia), stanowiska komputerowego, drukarki oraz sieci Wi-Fi. Dla wieloosobowych załóg, które ponoć uznano za podstawę działalności ośrodka, całkowity koszt postoju miał być w istocie niższy niż w innych portach. Przeoczone istotny drobiazg: wieloosobowe załogi to margines współczesnego żeglarskiego rekreacyjnego, a żeglarze racjonalnie wydają pieniądze. Pływają najczęściej w małym, rodzinnym gronie, omijają wyjątkowo drogie porty i nie wszędzie chcą skorzystać ze wszystkich możliwych usług.

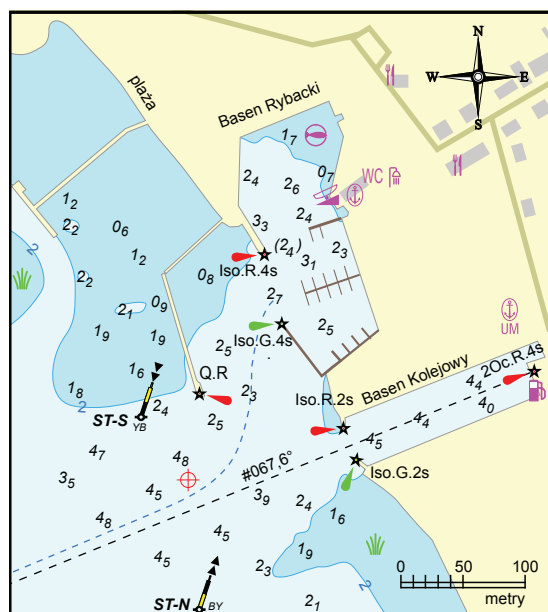
Po internetowej burzy w sprawie opłat Trzebież wystartowała wreszcie z cenami dla gości obniżonymi o połowę w stosunku do zapowiadanych, ale tylko w sezonie 2019. Przystań dysponowała około

70 miejscami. W sezonie (lipiec-wrzesień) przyjęła gościnnie nieco ponad 2000 jachtów. Wysły na jaw błędy popełnione na etapie projektowania oraz realizacji inwestycji, pojawiły się też choroby wieku dziecięcego (co rozumiecie), z którymi radzono sobie zdumiewająco niemrawo, jakby bez świadomości, że np. notoryczny brak ciepłej wody w łazienkach skutecznie dyskwalifikuje marinę jako obiekt przyjmujący gości na nocleg.

Opłaty rezydenckie pozostały bardzo wysokie. W efekcie z Trzebieży odeszli nawet ci rezydenci, którzy przetrwali tam okres upadku ośrodka. Nowi nie pojawili się masowo. Na zimę pozostało ledwie kilka jachtów. Prezes Rady Fundacji Port Jachtowy Trzebież jesienią tłumaczył dla odmiany, że Trzebież od początku nie była pomyślana jako marina rezydencka. W styczniu 2020 r. po zmianie na stanowisku prezesa Rady zapowiedziano dostosowanie cen do aktualnych warunków rynkowych, by port stał się konkurencyjny i zapewnił się jachtami. Ostatnio opublikowany cennik (kwiecień 2020 r.) daje nadzieję, że tak rzeczywiście się stanie.

Stepnica – nowy falochron (str. 32)

Przed Basenem Rybackim portu w Stepnicy zbudowany został nowy falochron. Na głowicy falochronu ustawiono czerwone światło o charakte-



STEPNICA – PORT \oplus 53°38,89'N 14°37,10'E

rystyce Q.R. Usunięto czerwoną pławę ST-R oraz przeszkodę znajdującą się przed główkami (oznaczoną wcześniej żółtą pławą). Pozostała druga przeszkoda, leżąca na dnie w basenie portowym kilkanaście metrów na wschód od czerwonej główki – głębokość nad nią wynosi 2,4 m.

Dodatkowy falochron w Stepnicy był bardzo potrzebny. Dotąd przy silnych wiatrach zachodnich bezpieczny postój w przystani był niemożliwy – ochrona, którą miał dawać ciężki pomost pływający, była dalece niewystarczająca.

Pogłębiony został też tor podejściowy do Stepnicy. Nieco przesunięto czerwone i zielone pławy ST-1 do ST-6, oznakowujące ten tor, a na jego początku (w rejonie Wyspy Adamowej) dodano nową zieloną pławę ST-C. Nieznacznie zmieniono również pozycję dwóch pław kardynalnych, ograniczających obrotnicę przed portem.

Warto przypomnieć, że głębokości poza torem w Zatoce Stepnickiej przekraczają 2 m, więc małe jednostki rekreacyjne mogą żeglować poza torem, zwracając uwagę na kamienie oznaczone kardynalną południową kardynałką KM-S oraz zachowując stosowny dystans od przybrzeżnych płycizn (i oczywiście uważając na sieci rybackie).

Wolin – mosty (str. 47)

Poczynając od lipca 2019 r. prześwit stałego mostu kolejowego w Wolinie nad cieśniną Dziwną został zmniejszony o 2 m przez rusztowania zawieszono pod mostem na okres remontu. Prześwit wynosi obecnie 10,4 m, przy średnim stanie wody, który dla Wolina określony jest na 508 cm. Remont mostu ma potrwać do końca 2020 r.

Zmniejszono częstotliwość otwierania mostu obrotowego. Nowy harmonogram to:
 styczeń–kwiecień oraz listopad–grudzień:
 pn.–pt. 10:00, 15:00;
 soboty, niedziele i święta – most zamknięty
 maj–sierpień: pn.–pt. 10:00, 16:00;
 soboty, niedziele i święta 10:00, 14:00, 18:00
 wrzesień–październik: pn.–pt. 10:00, 16:00;
 soboty, niedziele i święta 12:00.

Nowy numer telefonu do obsługi mostu
 tel. 530 101 731

Ograniczenia w otwieraniu mostu spowodowane są złym stanem technicznym budowli. Planowany jest remont mostu.



Mosty stałe w Wolinie – widok w kierunku północnym. Pod mostem kolejowym (dalszy plan) widać wiszące rusztowanie (fot. Andrzej Remiszewski)

Szczecin, Odra i jezioro Dąbie

Szczecin – Marina Club (str. 65)

Nowy adres strony internetowej: marina-club.pl
(stary adres nie działa).

Szczecin – LOK (s. 66)

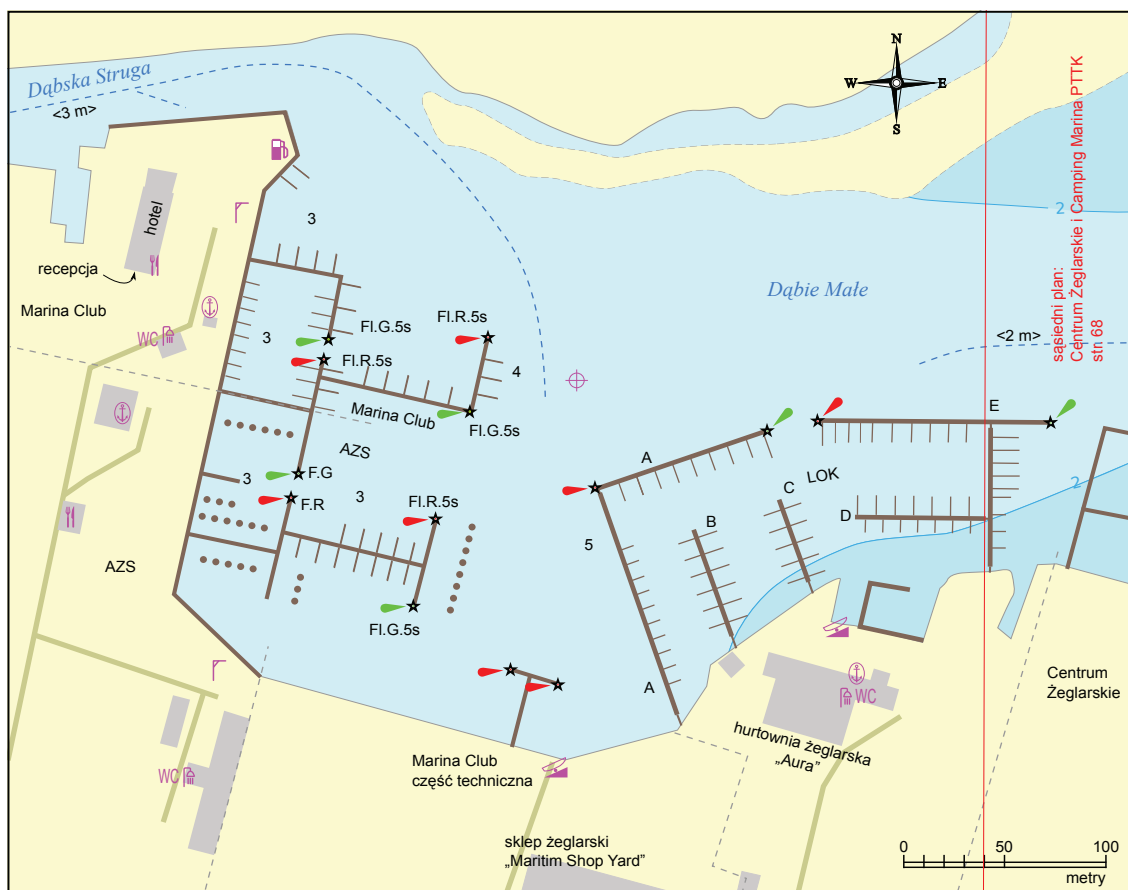
Bosman tel. 512 183 806
Kierownik przystani tel. 512 183 802

Przystań znajduje się na południowym brzegu jeziora Dąbie. Od zachodu przylega do części technicznej przystani Marina Club, od wschodu – do Centrum Żeglarskiego.

Przystań

W 2019 r. przystań należąca do Ligi Obrony Kraju została poddana gruntownej przebudowie: zmodernizowano nabrzeże i ustawiono pomosty pływające ze stanowiskami w y-bomach dla 140 jednostek pływających różnej wielkości. Miejsce postoju wskazuje bosman. Na pomostach dostępne są prąd i woda, korzystanie z tych udogodnień jest wliczone w opłatę za postój. W większości stanowisk dwa jachty cumują pomiędzy jedną parą y-bomów. Y-bomy dostosowano do wchodzenia na nie; są wyjątkowo stabilne w porównaniu z y-bomami w innych, ostatnio oddawanych do użytku przystaniach – zastosowano pływak o dużej wyporności.

W klubowym budynku odremontowane zostały również sanitariaty. Są one niewielkie (jeden



SZCZECIN – MARINA CLUB, AZS, LOK \oplus 53°23,91'N 14°37,69'E



Nowa przystań LOK w Szczecinie

prysznic i jedna toaleta w części męskiej), przez co szybko mogą się okazać niewystarczające. Przewidywane jest udostępnienie dodatkowych toalet. Na terenie przystani działa hurtownia żeglarska „Aura” oraz firma zajmująca się elektryką i elektroniką jachtową. Obok, na terenie części technicznej przystani Marina Club, znajdziemy sklep żeglarski („Maritim Shop Yard”). W pobliżu, przy ulicy Przesztrzennej, funkcjonują trzy serwisy silników jachtowych, a także inne sklepy oraz firmy oferujące artykuły i usługi związane z wodniactwem (odzież, farby jachtowe, artykuły wędkarskie itp.).

■ Podejście

Do przystani można dojechać od wschodu, od śródlądowego toru wodnego wytyczonego na jeziorze Dąbie (minimalna głębokość ok. 2 m) lub od zachodu, Dąbską Strugą od rzeki Regalica (minimalna głębokość 3 m). Na krańcach ograniczających przystań pomostów pływających umieszczono światła nawigacyjne (o nieznanym charakterystyce).

Szczecin – Centrum Żeglarskie (str. 67)

Poprawny numer telefonu do bosmana:
725 495 280.

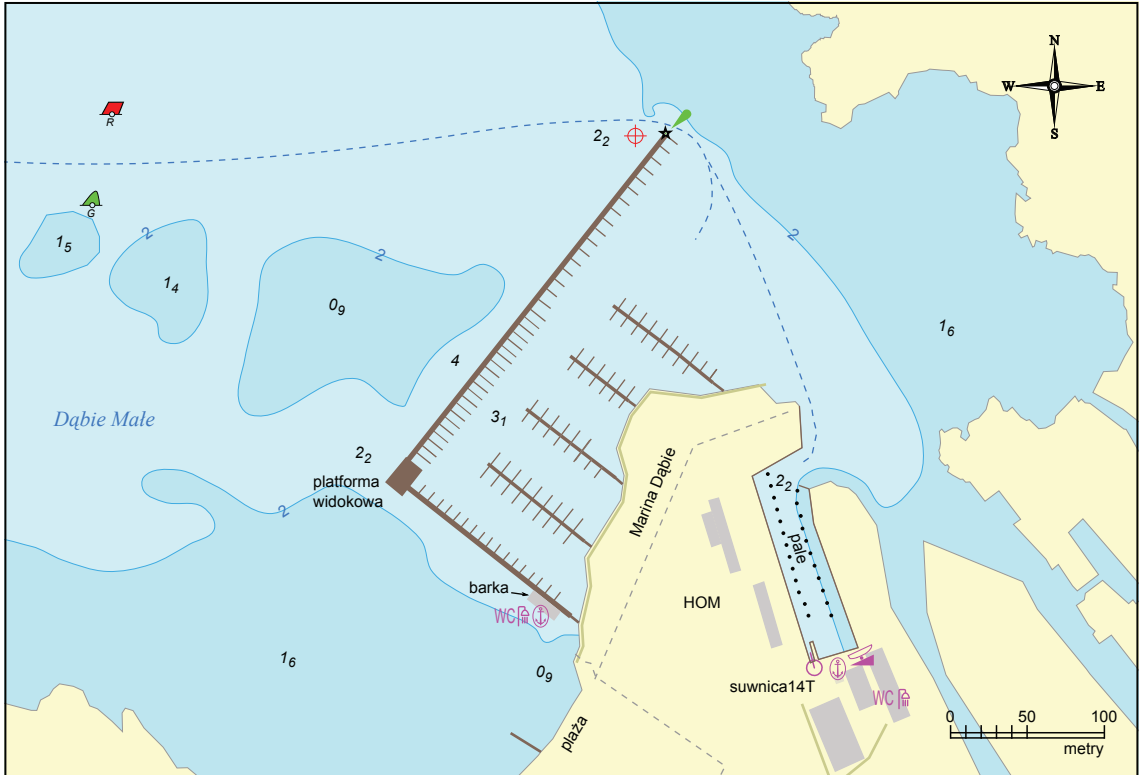
■ Szczecin – Marina Dąbie (str. 69)

Bosman tel. 732 259 170
www.sun-sail.pl

Przystań znajduje się nad jeziorem Dąbie, w południowo-wschodnim zakątku Dąbia Małego, przylega do przystani HOM.

■ Przystań

Przystań oddana została do użytku w czerwcu 2019 r. Akwatorium przystani od strony jeziora ograniczone jest ciężkimi pomostami pływającymi, odgrywającymi rolę falochronów. Można się jednak spodziewać, że mimo takiej ochrony przy silnych wiatrach północno-zachodnich w przystani wystąpi duże zafalowanie. Cumowanie w y-bomach przy pomostach pływających, w większości miejsc po dwa jachty pomiędzy jedną parą y-bomów. Jedynie przy zewnętrznym pomoście, w jego dalszej od wejścia części, jest kilkanaście pojedynczych stanowisk, przeznaczonych dla największych jachtów (y-bomy o długości 15 m). Na pomostach dostępne są prąd i woda. Zaplecze sanitarno-socjalne oraz bosmanat znajdują się na barce typu koszarka, zacumowanej u nasady południowo-zachodniego pomostu, od jego zewnętrznej strony (koszarka to rodzaj barki mieszkalnej, zwykle wykorzystywanej do tymczasowego zakwaterowania pracowników,



SZCZECIN – MARINA DĄBIE i HOM $\oplus 53^{\circ}24,37'N 14^{\circ}39,86'E$



Zaplecze Mariny Dąbie mieści się na barce

np. przy pracach hydrotechnicznych). Oprócz przyzwoitych sanitariatów na barce dla żeglarzy dostępne są świetlica, kuchnia, a pod namiotem na górnym pokładzie ustawiono stoły i ławy.

W sezonie 2019 przy postoiu gościnnym przyjęto oryginalną zasadę uzależnienia opłat jedynie od liczby osób na jachcie (20 zł za osobę dziennie), bez stawki za jacht jako taki. Korzystanie z mediów na pomostach oraz pryszniców było wliczone w tę opłatę. Opłaty rezydenckie były wysokie – przykładowo dla jachtów o długości do 9 m: 800 zł miesięcznie lub 3500 zł za okres półroczny. Przystań nie dysponowała miejscami na zimowy postój jachtów na lądzie, rezydentom oferowane było zimowanie w przystani Goćław. Przez cały pierwszy sezon działalności przystań świeciła pustkami. W lutym 2020 r. na stronie przystani opublikowano nowy cennik, zmieniający zasady naliczania opłat, z uwzględnieniem długości jachtu oraz wydzielonymi opłatami za korzystanie z mediów i pryszniców. Ma być również udostępniony teren do przechowywania jachtów na lądzie w zimie (około 60 miejsc).

Przystań powstała jako pierwsza część inwestycji o nazwie Hot Spring Bay (hotspringbay.com), w ramach której nad jeziorem Dąbie mają powstać również osiedle apartamentowców i luksusowy hotel. Formalnie rzecz biorąc, przystań zosta-



Marina Dąbie w końcu lipca 2019 r.

ta zbudowana i jest prowadzona przez Fundację Sun & Sail, utworzoną przez dwie spółki należące do chińskich inwestorów budujących Hot Spring Bay. Budowa mariny kosztowała ponad 12,3 mln zł i została hojnie dofinansowana kwotą 4,8 mln zł przez Unię Europejską. Projekt inwestycji nie przewiduje dalszego istnienia sąsiedniej przystani HOM – w sezonie 2019 nie zostały one zastąpione nowymi znakami. Od ostatniej istniejącej pary pław należy kierować się na północ-

■ Podejście

ny koniec pomostu pływającego. Trzeba uważać na duże splecienia znajdujące się między torem a falochronem! Koniec falochronu należy ominąć w niewielkiej odległości ze względu na splecienia i podwodne przeszkody znajdujące się po lewej (wschodniej) stronie wejścia. Na końcu pomostu ustawiono zielone światło nawigacyjne o nieznanym charakterystyce.

Szczecin – HOM (str. 69)

Nowy adres strony internetowej przystani:
www.armatorzy-hom.pl

Przystań funkcjonuje mimo konfliktu z inwestorem sąsiedniej przystani (Marina Dąbie), dążącym do przejścia terenu HOM. Informacje o podejściu podane przy opisie Mariny Dąbie dotyczą również przystani HOM.

Porty otwartego morza

Świnoujście – Basen Północny (str. 78)

W sezonach 2018 i 2019 nie działała stała stacja paliw, w sezonie 2019 okresowo możliwe było tankowanie paliwa bezpośrednio z cysterny. Planowane jest otwarcie nowej stacji. Patrz też rozdział „Wodne stacje paliw” (suplement str. 6).

Dziwnów (str. 80)

W porcie, pomiędzy mostem zwodzonym a stacją paliw, przy północnym brzegu powstała niebezpieczna mielizna.

Splycenia wchodzą na tor wodny. Należy się trzymać południowej strony toru. Aktualne informacje o warunkach w porcie i na podejściu podaje kapitanat portu, z którym komunikujemy się na kanale 10 VHF (w tekście na str. 82 błędnie wspomniany jest kanał 12 VHF).

Kołobrzeg (str. 88)

Nie działa część błyskowych świateł (Fl.4s) rozmieszczonych na odbojnicach falochronów w główkach: dwa zielone (spośród 11) i dwa czerwone (spośród 10).

Czerwone i zielone światła przy wejściu do południowego basenu mariny (z miejscami dla gości) zostały zamienione miejscami (por. plan zamieszczony na str. 88).

Darłowo (str. 90)

Zlikwidowano wodną stację paliw – patrz rozdział „Wodne stacje paliw” (suplement str. 6). Nowy

apartamentowiec usytuowany nad brzegiem awanportu przesłania latarnię morską. Latarnia jest niewidoczna w zakresie namiarów z morza 65°–85°.

Łeba (str. 98)

Kapitanat tel. 59 861 15 30, 662 029 209
(bosman dyżurny, całodobowo)

Usunięto osiem pomarańczowych świateł ustawionych na odbojnicach po wewnętrznej stronie zachodniego falochronu.

W porcie okresowo występują spłylenia, m.in. przy zachodnim nabrzeżu w wejściu do mariny (niekiedy głębokości spadają tam znacznie poniżej 2 m). Informacji o aktualnych głębokościach oraz obowiązujących instrukcjach nawigacyjnych udziela kapitanat portu. Zgodnie z przewidywaniami stopniowemu замуłaniu ulega też basen mariny.

Nie działa stacja paliw w marinie. Działa inna wodno-ładowa stacja (obsługująca głównie rybaków), zlokalizowana w głębi portu, na południowym brzegu Kanału Rybackiego – kanał odchodzący prostopadłe na wschód od nurtu Łeby – 150 m od wejścia w ten kanał.

Władysławowo (str. 100)

Pogłębione zostało wejście do portu. Usunięta została czerwona pława nr 2, oznakowująca krawędź mielizny wchodzącej w tor od brzegu, przed czerwoną główką. W 2018 r. i w 2019 r. przed zieloną główką tymczasowo wystawiana była też zielona pława nr 1, wyznaczająca prawą krawędź toru – obecnie również i ta pława została usunięta. Głębokości na wejściu do Władysławowa zmieniają się szybko, należy się liczyć z ponownym pojawieniem się mielizn zwężających tor i wtedy – zapewne – wystawieniem pław.

Darłowo – apartamentowiec przesłania latarnię morską



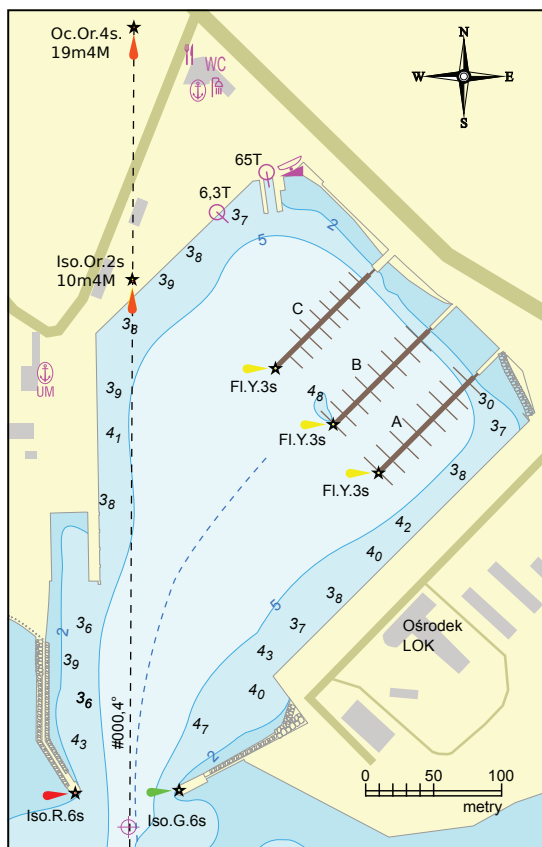
Zatoka Gdańska

Jastarnia (str. 109)

Liczba miejsc dla jachtów w Jastarni wzrosła z 80 do 120. To efekt wymiany pomostów pływających. Obecnie wszystkie trzy pomosty przystani jachtowej mają jednakową długość (wcześniej dwa z nich były krótsze). Nowe pomosty są również szersze i solidniejsze. Wszystkie pomosty wyposażone są w y-bomy. Długości i rozstawy y-bomów są różne. Stanowiska dla najmniejszych jednostek (niewiele ponad 2 m szerokości) znajdują się w najbliższej lądu części pomostu A (najbardziej po prawej, patrząc od wejścia do portu, południowo-wschodni). Większe stanowiska ulokowane są dalej od nabrzeża, podobnie jest przy pomostach B i C, gdzie przewidziano miejsca dla jachtów o szerokości nawet do 5 m. Na pomostach dostępne



Wystawa w bosmanacie w Jastarni



JASTARNIA \oplus 54°41,55'N 18°40,45'E

są woda i prąd (przy największych stanowiskach również trójfazowy). Na końcach pomostów wystawiono światła o charakterystyce FI.Y.3s.

Goście zwykle cumują przy pomoście C. Obyczaje przy wchodzeniu do portu nie zmieniły się: należy najpierw zgłosić się do bosmanatu Urzędu Morskiego (wywołanie „Bosmanat Jastarnia”), a następnie do bosmana przystani żeglarskiej (wywołanie „Marina Jastarnia”) z prośbą o wskazanie miejsce postoju.

We wrześniu 2019 r. pogłębiony został tor podejściowy do Jastarni. Wcześniej żegluga tym torem utrudniały rozbudowujące się mielzyny, szczególnie od wschodniej strony.

Opis przystani warto uzupełnić informacją, że w budynku bosmanatu Urzędu Morskiego znajduje się niewielka izba muzealna, w której prezentowane są ciekawe eksponaty i fotografie przypominające historię portu, miejscowości oraz rybołówstwa na Zatoce Puckiej.

Kuźnica (str. 111)

Na początkowym odcinku toru podejściowego w sezonach 2018 i 2019 występowały istotne sptyczenia, które wymusiły przesunięcie pławy KUZ i czerwonej pławy nr 2 na wschód od linii nabieżnika, a instrukcja nawigacyjna nakazywała wchodzenie w tor łukiem, od wschodu. Jesienią

2019 r. prowadzone były prace pogłębiarskie, które przywróciły układ głębokości umożliwiający prostopoliniowe wejście.

Puck (str. 115)

Zmienione zostało oznakowanie podejścia do portu jachtowego. Usunięta została czerwona pława nr 4. Pławy zielone nr 1 i nr 3 oraz pława czerwona nr 2 zostały nieco przesunięte. Obie pławy zielone obecnie lepiej niż wcześniej oznakowują widoczną na mapach mieliznę 1,6 m.

W porcie rybackim, po zewnętrznej stronie falochronu pływającego, na stałe został zacumowany kuter-smażalnia.

Gdynia – Basen Zaruskiego (str. 117)

Przystań żeglarska poprawny tel. do bosmana
785 174 719

Stacja paliw poprawny tel. 519 075 699

Gdynia – Yacht Park

54°31,23'N 18°33,13'E

Bosman tel. 785 557 777 (całodobowo)
www.marinayachtpark.pl

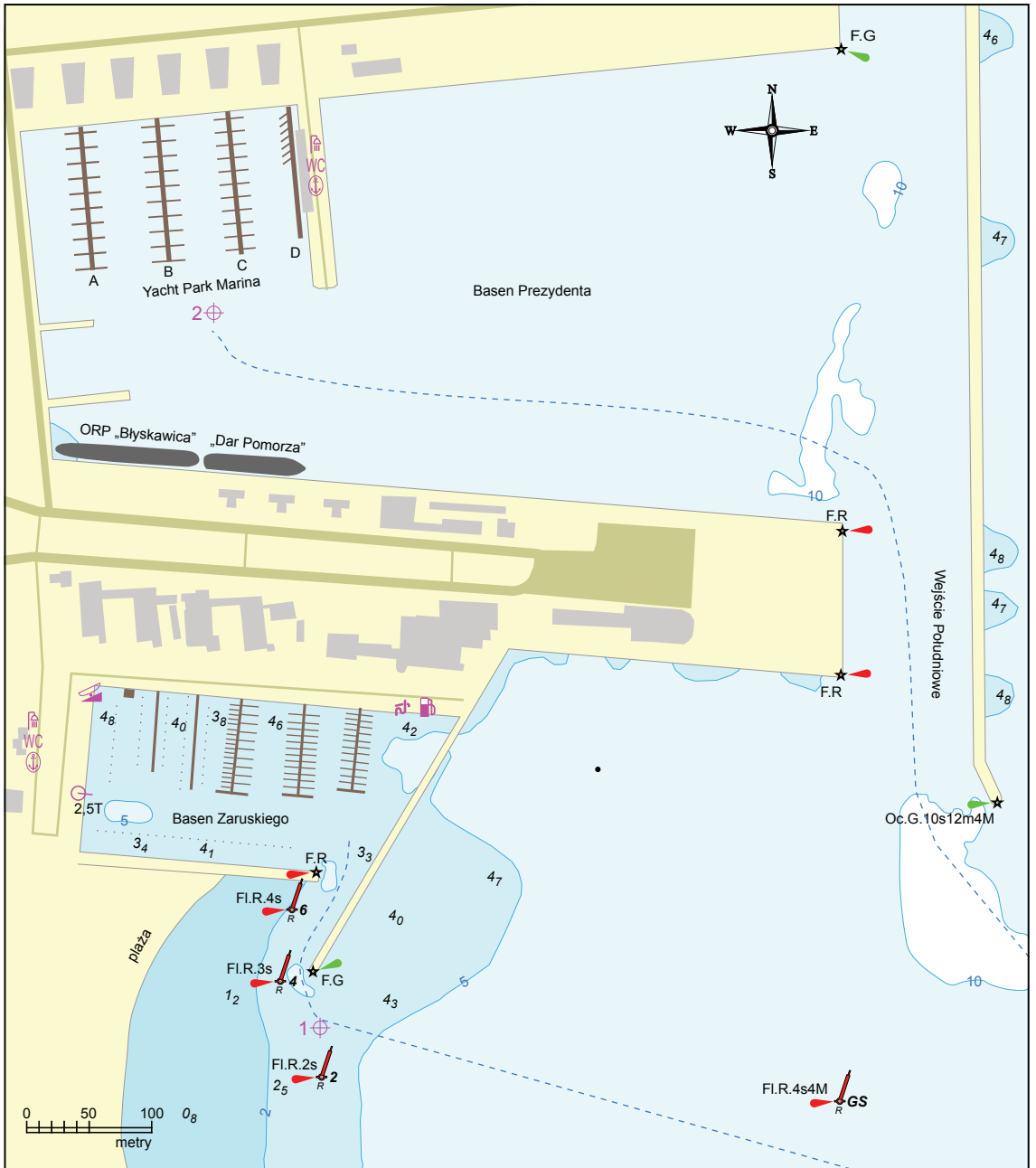
Przystań znajduje się w głównym porcie w Gdyni, w północno-zachodnim narożniku Basenu Prezydenta.

Przystań

W końcu kwietnia 2019 r. w porcie została oddana do użytku nowa marina, zlokalizowana w Basenie Prezydenta. Marina dysponuje łącznie 120 miejscami przy pomostach pływających, w większości w y-bomach. Przy pomostach A i B mogą cumować jachty o długości do 14 m (72 miejsca), przy pomoście C do 12 m (42 miejsca). Przy pomoście D znajduje się sześć stanowisk dla jednostek do 10 m i osiem miejsc na skutery wodne. Najbliższa wejścia część pomostu D pozbawiona jest y-bomów – tu przewidziano „techniczny” postój burtą do pomostu. Na pomostach dostępne są prąd i woda, korzystanie z tych mediów wliczone jest

Budynek zaplecza mariny w Basenie Prezydenta





GDYNIA 1 ⊕ $54^{\circ}30,93'N$ $18^{\circ}33,21'E$ 2 ⊕ $54^{\circ}31,23'N$ $18^{\circ}33,13'E$

w opłatę za postój. Oddzielnie płatne jest korzystanie z pryszniców.

Nowa marina powstała przy osiedlu apartamentowców (w budowie). W zamierzeniu jest to przede wszystkim przystań rezydencja, przy czym

większość miejsc (80%) zarezerwowana jest dla właścicieli apartamentów. Goście są mile widziani, o ile będą wolne miejsca. Miejsce postojowe wskazuje bosman. Krótkie postoje – bez nocowania – w zasadzie nie są przewidziane. W pierwszym

sezonie funkcjonowania (2019) przylegający do przystani plac budowy i trwające prace budowlane były dość uciążliwe dla żeglarzy.

Opłata za postój w marinie naliczana jest od nominalnej długości zajmowanego stanowiska, a nie od faktycznej długości jachtu, przy czym miejsc dla najmniejszych jachtów jest niewiele. To oczywiście zniechęca do odwiedzin w Yacht Park żeglarzy pływających małymi jednostkami. Oferta mariny skierowana jest przede wszystkim do klientów posiadających duże jachty, skłonnych stono zapłacić za postój w doskonałych warunkach, w prestiżowej lokalizacji.

■ Podejście

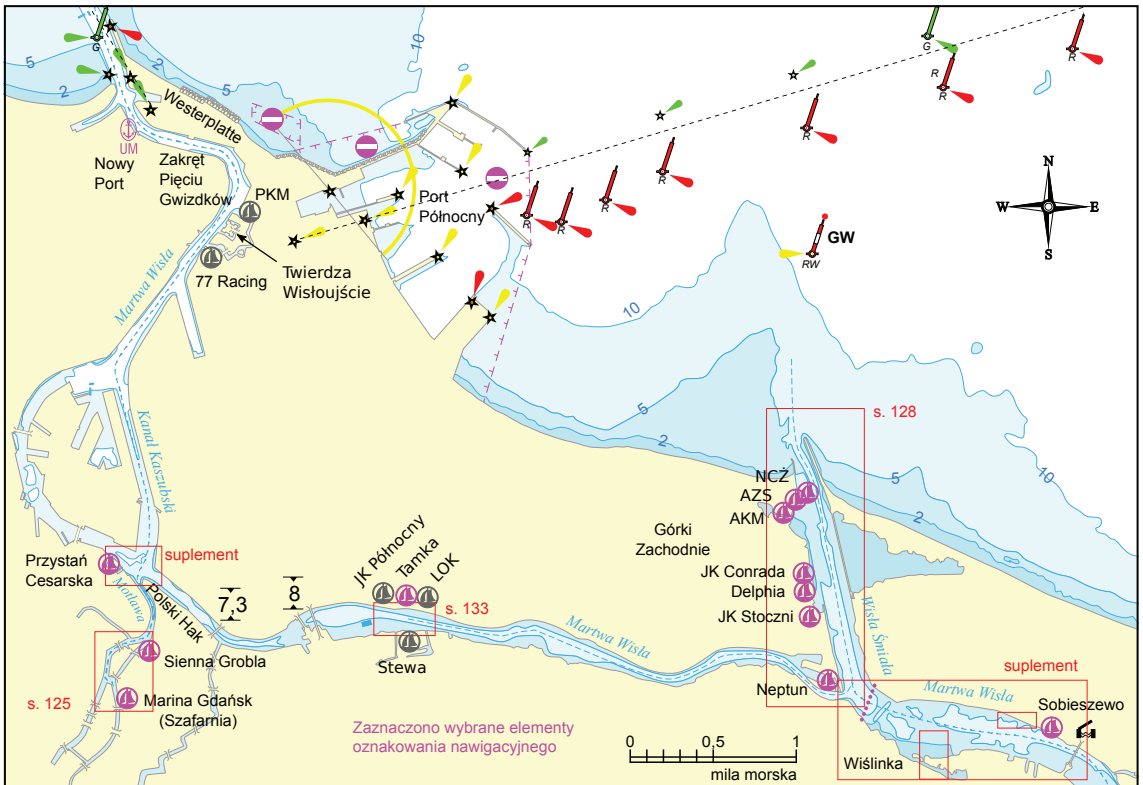
Do mariny wpływamy przez Wejście Południowe gdańskiego portu. Zamiar wejścia należy zgłosić na kanale 12 VHF, wywołanie: „Yacht Park Marina”. Po nawiązaniu kontaktu bosman może wskazać inny kanał roboczy, najczęściej 20 VHF, w celu ustalenia szczegółów postoju.

■ Komentarz

Otwarcie tej nowej przystani żeglarskiej to w pewnym sensie przełomowe wydarzenie. Po pierwsze, jachty wreszcie mogą regularnie wchodzić do głównego portu w Gdyni. Po drugie, powstała alternatywa i konkurencja dla mariny zlokalizowanej w Basenie Żeglarskim im. gen. Mariusza Zaruskiego. Do tej pory Gdynia była być może jedynym dużym miastem portowym nad Bałtykiem, które wszystkim, rezydentom i gościom, mogło zaoferować miejsca w jednej tylko przystani – niewielkiej w stosunku do potrzeb (jakkolwiek jednej z największych na polskim wybrzeżu).

■ Gdańsk – informacje ogólne (str. 122)

Opisujemy dwie nowe przystanie gdańskie: Przystań Cesarską i przystań w Wiślinku. Zamieszczamy też nowy plan Martwej Wisły pomiędzy Wisłą Śmiałą a mostem zwodzonym w Sobieszewie. Tor podejściowy do Portu Północnego w 2019 r.



GDAŃSK

został pogłębiony (do 18 m) oraz znacznie poszerzony (z 350 do 600 m szerokości w dnie). Czerwone pławy oznakowujące lewą krawędź tego toru zostały odpowiednio przesunięte na południe.

Gdańsk – Motława (str. 125)

Na Motławie zbudowana została druga kładka dla pieszych, tym razem obrotowa, łącząca Długie Pobrzeże z Wyspą Spichrzów. Zasady i godziny otwierania kładki dotąd nie zostały podane. Kładka nie utrudnia wejścia do mariny przy Szafarni. Usunięte zostały trzy zielone pławy oznaczone numerami 1, 3, 5, ustawione wzdłuż nabrzeża Wyspy Spichrzów w wejściu do mariny i na jej obszarze. Pływająca stacja paliw została przestawiona z okolic ujścia kanału Raduni do nabrzeża przy przystani Sienna Grobla (wschodni brzeg Motławy).

Gdańsk – Przystań Cesarska

54°21,76'N 18°39,55'E

Bosman tel. 512 390 760
www.przystancesarska.pl

Przystań Cesarska znajduje się nad Martwą Wisłą, w pobliżu ujścia Motławy, na terenach dawnej Stoczni Gdańskiej, 4,1 Mm od wejścia w główki Nowego Portu i 1 Mm od Mariny Gdańsk przy Szafarni.

Przystań

Wzdłuż dwóch nabrzeży starego basenu stoczniowego ustawione zostały pomosty z y-bomami. Pomosty są dość chybotliwe. Głębokość jest większa niż 3 m. Bosmanat oraz zaplecze sanitarne mieszczą się w kontenerach. W ramach opłaty dostępne są prąd i woda na kei, toalety oraz prysznic. Żeglarze za zwrotną kaucją w wysokości 100 zł (*sic!*) otrzymują klucz umożliwiający dostęp do sanitariatów. Wschodnie nabrzeże przystani (na lewo od wejścia) w zasadzie nie nadaje się do cumowania ze względu na niebezpieczny, ukryty pod wodą parapet ciągnący się wzdłuż ściany nabrzeża!

Podejście

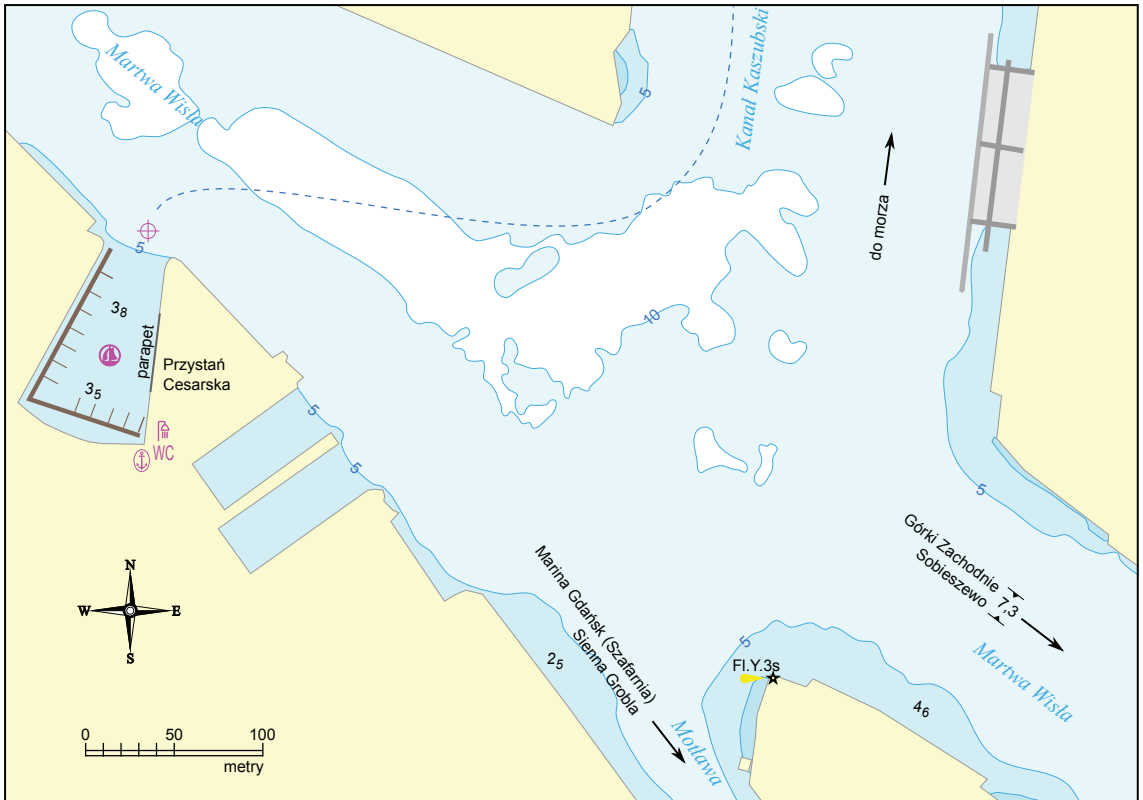
Płynąc z morza od Nowego Portu, tak jak do Mariny Gdańsk przy Szafarni, po wyjściu z Kanału Kaszubskiego zamiast na wprost w Motławę należy skręcić w prawo. Na przeciwnym (lewym) brzegu Martwej Wisły z daleka widoczna jest stojąca na nabrzeżu motorówka pomalowana w deseń pomarańczowego muru ceglanego, z napisem „Przystań Cesarska”. Basen przystani ulokowany jest 100 m na prawo od motorówki (w kierunku jej dziobu).

Okolica

Basen przystani i sąsiadujące z nią tereny to obszar postoczniowy. Od połowy XIX w. działały tu kolejno: Stocznia Królewska (Königliche Werft), od



Drogę do Przystani Cesarskiej wskazuje ceglana motorówka



GDAŃSK – PRYZYTAŃ CESARSKA \oplus 54°21,76'N 18°39,55' E

1871 r. Stocznia Cesarska (Kaiserliche Werft), a od 1922 r. Stocznia Gdańska (Danziger Werft). Po II wojnie światowej zakładowi przejściowo nadano nazwę Stocznia nr 1, a po połączeniu z sąsiednią Stocznia nr 2 (wcześniej Stocznia Schichau) stworzono nową Stocznia Gdańską, w 1967 r. przemianowaną na Stocznia Gdańska im. Lenina. Za tymi nazwami kryją się niemal dwa wieki wielkiej historii gdańskiego przemysłu stoczniewego oraz przełomowe wydarzenia schyłku PRL-u.

Nazwa przystani nawiązuje nie tylko do XIX-wiecznej stoczni, ale również do rozpoczynanej na tych terenach inwestycji – patrz www.stoczniacesarska.pl. Na obszarze o powierzchni 40 hektarów, w nowych oraz w zrewitalizowanych budynkach, powstanie nowoczesna dzielnica handlowa, usługowa, biurowa i mieszkalna, będąca częścią Młodego Miasta. Tereny stoczni są otwarte dla wszystkich dopiero od 2018 r. Wśród historycznych budynków wytyczono szlak turystyczny.

Pomost w Przystani Cesarskiej



Obecnie nabrzeża i budynki przylegające do przystani pozostają zdewastowane. Na gdańską starówkę, czyli do Głównego Miasta, z przystani jest stąd nieco ponad kilometr. Trochę bliżej znajdują się Europejskie Centrum Solidarności (www.ecs.gda.pl), Pomnik Poległych Stoczniovców 1970 i historyczna brama Stoczni Gdańskiej.

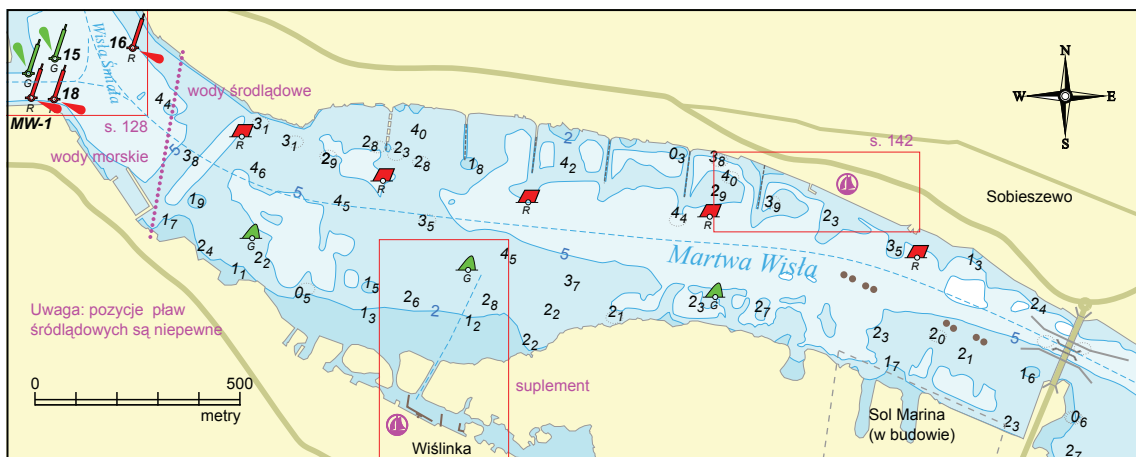
Martwa Wisła od Wisły Śmiałej do mostu w Sobieszewie

Na Martwej Wiśle, na odcinku od Wisły Śmiałej do nabrzeża w Sobieszewie, nie należy zbliżać się do północnego brzegu rzeki, ze względu na sześć, w większości niewidocznych, podwodnych kamiennych ostróg sięgających ponad 100 m od brzegu.

Oddano do użytku most zwodzony w Sobieszewie, który zastąpił most pontonowy – patrz ten suplement str. 26.



Nowy most zwodzony w Sobieszewie



MARTWA WISŁA od Wisły Śmiałej do Sobieszewa

Gdańsk – Stacja Wodna Wiślinka

54°20,62'N 18°48,21'E

Bosman tel. 728 415 567

Przystań znajduje się na południowym brzegu Martwej Wisły, 0,8 km na zachód od mostu zwodzonego na Wyspę Sobieszewską.

Przystań

Przystań przeznaczona jest wyłącznie dla małych jednostek. Cumowanie w y-bomach przy pomostach pływających. Rozstaw większości y-bomów to jedynie 2,30 m, tylko w dwóch skrajnych stanowiskach przy końcu zachodniego pomostu (na prawo od wejścia) możliwe jest ustawienie nieco szerszego jachtu. Na pomostach dostępny jest prąd. Głębokość w basenie przystani to około 1,5 m, w kanale wejściowym jest płycej (patrz opis podejścia). Wszystkie miejsca są w zasadzie zajęte przez rezydentów. Zaplecze przystani (bosmanat, sanitariaty) znajduje się w budynku, który formalnie i faktycznie (z uwagi na ogrodzenie) nie jest jej częścią. W budynku mieści się właściwa Stacja Wodna Wiślinka. O ile wejście na główny pomost i wyjście z niego możliwe jest zawsze, to sanitariaty, slip i najbardziej wschodni pomost dostępne są jedynie w godzinach urzędowania pracownika stacji: w lipcu i sierpniu w godz. 10–18, w innych miesiącach krócej. Poza tymi godzinami można korzystać z toalety typu toi-toi, ustawionej poza ogrodzeniem stacji.

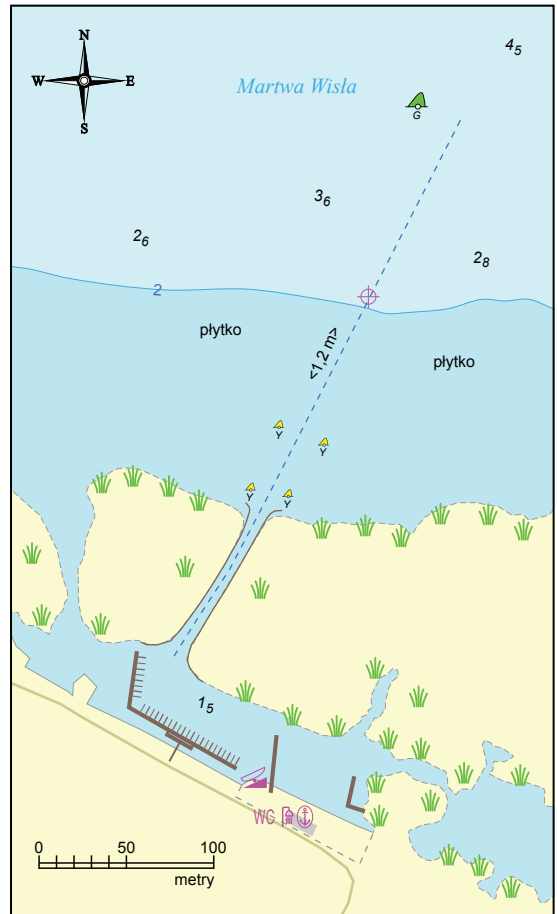


Przystań Wiślinka

W okolicach obecnie funkcjonującej przystani, w otoczonych trzcinami rozlewiskach rzeki, od dawna cumowały różne małe jednostki pływające, niektóre przy prostych, prywatnych pomostach. Takie miejsca cumowania i pomosty nadal znajdują się po obu stronach przystani (na wschód i na zachód od niej).

■ Podejście

Do przystani przez przybrzeżną mieliznę prowadzi pogłębiony tor, przechodzący w kanał wśród trzcin, obramowany stalowo-betonowymi odbojnicami (przy wejściu w trzcinę) oraz ściankami Larsena i betonowa opaską. Poza pogłębionym torem jest płytko (mniej niż 1 m), w torze minimalna głębokość to ok. 1,2 m. Tor nie jest urzędowo i profesjonalnie oznakowany – w sezonie 2019 zarządca przystani wystawił przed wejściem w trzcinę małe, żółte bojki (zaznaczone na planie), które jednak niezbyt precyzyjnie wskazywały krawędzie płyczn. Podejście należy zaczynać od zielonej pławy znajdującej się na torze wiodącym Wisłą Śmiałą. Po minięciu pławy prawą burtą należy kierować się kursem 210° ku widocznemu na wprost kanałowi (wśród trzcin). Przed trzcinami należy płynąć środkiem toru, celując w środek wejścia.



GDĄSK – WIŚLINKA ⊕ 54°20,62'N 18°48,21'E

Uwaga: szeroko rozlana na tym odcinku rzeka i duże głębokości na urzędowo oznakowanym torze (ponad 5 m) zachęcają do podejścia na skróty, ukosem ku wejściu w trzcinę. W ten sposób mogą jednak żeglować jedynie jednostki o bardzo małym zanurzeniu.



Wejście do Wiślinki

Między Gdańskiem a Zalewem Wiślanym

Informacje o mostach i śluzach na str. 136

Most	Godziny otwarcia	Kontakt i uwagi
Sobieszewo na Martwej Wiśle	od 30 kwietnia do 30 września w dni robocze: 8:30, 10:30, 13:00, 17:00, 19:00; w soboty, niedziele i święta dodatkowo 21:00; w pozostałym okresie: 8:30, 10:30, 13:00, 17:00, 19:00 Potrzebę otwarcia mostu należy zgłosić z wyprzedzeniem (np. półgodzinnym)	507 433 264, VHF 9 Nowy most zwodzony zastąpił most pontonowy. Prześwit w pozycji zamkniętej dla żeglugi to 4 m przy najwyższej wodzie żeglownej.
Drewnica na Szkarpawie	od 1 maja do 13 września: 9:00, 10:00, 11:00, 12:00, 13:00, 15:00, 17:00, 19:00, 20:00; w pozostałym okresie na życzenie, po zgłoszeniu z 24-godzinnym wyprzedzeniem od poniedziałku do piątku w godz. 7:00–15:00	882 065 597 (koordynator obsługi mostów podlegających pod powiat nowodworski)
Rybina na Szkarpawie (kolejowy)	W sezonie 2020 most będzie zamykany dla żeglugi w następujących dniach i godzinach: 1, 2, 3, 30, 31 maja, 6, 7, 13, 14 czerwca oraz 5, 6, 12, 13, 19, 20 września: 9:10–10:00 oraz 16:50–17:40. W wakacje, tj. od 20 czerwca do 30 sierpnia, most będzie zamykany w godz. 19:10–09:25 (czyli na całą noc), z tym że po zgłoszeniu telefonicznym do godz. 19:30 zostanie otwarty o godz. 20:00 i pozostanie otwarty do 8:35 dnia następnego. Możliwe są okazjonalne dodatkowe zamknięcia mostu.	722 239 569, 55 247 36 72 (numery zarządcy mostu, obsługa mostu nie posiada służbowego telefonu) kolejzuluska.pl
Rybina na Szkarpawie (drogowy)	od 15 kwietnia do 15 października: 8:00, 9:00, 11:00, 12:00, 13:00, 15:00, 17:00, 19:00, 20:00, 21:30; w pozostałym okresie: 9:00, 14:00	509 498 395, 55 247 86 17
Rybina na Wiśle Królewieckiej	Z powodu awarii most do odwołania nie jest otwierany dla żeglugi	509 498 395, 55 247 86 17 Prześwit mostu w pozycji zamkniętej to 2,2 m
Sztutowo na Wiśle Królewieckiej	od 1 maja do 31 sierpnia: 10:00, 12:00, 14:00, 16:00, 18:00; w pozostałym okresie na życzenie, po zgłoszeniu z 24-godzinnym wyprzedzeniem od poniedziałku do piątku w godz. 7:00–15:00	882 065 597 (koordynator obsługi mostów podlegających pod powiat nowodworski)

Podajemy informacje aktualne na dzień 8 maja 2020 r. Z doświadczeń wynika, że godziny otwierania mostów i działania śluz ogłaszane są przed każdym sezonem nawigacyjnym (zmienione lub takie jak w roku poprzednim, czasami w kilku kolejnych wersjach), po czym w trakcie sezonu zdarzają się ich modyfika-

cje. Aktualizowane na bieżąco informacje o działaniu obiektów hydrograficznych na wszystkich szlakach Pętli Żuławskiej, w tym na Martwej Wiśle, Szkarpawie i Wiśle Królewieckiej, dostępne są na portalu zalew-wislany.pl. Należy też śledzić oficjalne komunikaty żeglowne publikowane na stronie rzgw.gda.pl.

Śluzy

W komunikacie RZGW z 29 kwietnia 2020 r. poinformowano, że od 1 maja 2020 r. śluza Gdańska Głowa otwierana jest w dni robocze w godz. 9–17, a w soboty, niedziele i święta w tych samych godzinach, ale tylko po zgłoszeniu z 12-godzinnym wyprzedzeniem. Nie podano końcowej daty obowiązywania tego drastycznego ograniczenia działania śluzy. Zwykle (sezon 2019 i poprzednie) śluza była czynna siedem dni w tygodniu w godzinach 7–19. Nowy numer telefonu komórkowego do operatora śluzy Gdańska Głowa: 735 094 723. Zlikwidowano Nadzór Wodny Przegalina. Śluza Przegalina podlega teraz pod Nadzór Wodny Gdańsk: tel. 55 343 22 54, 572 339 448, a śluza Gdańska Głowa pod Nadzór Wodny Nowy Dwór Gdański: tel. 55 247 23 57, 603 686 328.

W październiku 2019 r. rozpoczęty został remont śluzy Przegalina. Śluza jest nieczynna, planowy termin jej uruchomienia to koniec maja 2020 r. Nadzór Wodny Gdańsk informuje o możliwym opóźnieniu ponownego oddania śluzy do użytku. Brak informacji o godzinach działania śluzy po otwarciu (por. Gdańska Głowa).

Podstawowa opłata za śluzowanie obowiązuje w dni powszednie w godzinach pracy śluzy, czyli w godz. 7–19 (a nie jak poprzednio 7–16).

Szarpawa i Wisła Królewiecka (str. 140)

Zmienione zostało oznakowanie linii energetycznych na Szarpawie. Prześwit pary linii znajdujących się na wschód od Rybiny (17,8 km rzeki, licząc od Gdańskiej Głowy) to teraz 16 m, a linii znajdującej się na zachód od Ostonki (23,1 km) – 16,5 m. Wcześniej wszystkie te linie oznakowane były jako 14 m. Zmiana oznakowania to wynik nowych pomiarów przeprowadzonych przez operatora sieci energetycznej.

Liczby podane wyżej (i na tablicach ostrzegawczych) należy traktować jako minimalny prześwit między przewodami a lustrem wody, przy wysokim stanie wody, uwzględniony przy tym został zależny od temperatury zwis przewodów. Pomiędzy przewodami a masztem musi być dodatkowo zachowana bezpieczna odległość. W praktyce oznacza to,



Pomost kajakowy przy przystani w Rybinie

że Szarpawą mogą płynąć jachty z topem masztu (lub ewentualnie końcem anteny) na wysokości ok. 15 m nad wodą. Obecnie najniższą linią energetyczną na szlaku z Gdańska na Zalew Wiślany jest linia oznakowana jako 15 m, znajdująca się na Martwej Wiśle, ok. 4 km na zachód od Przegaliny. Wisła Królewiecka została formalnie uznana za śródlądową drogę wodną. Szlak wiodący tą rzeką pozostaje jednak dla większości jednostek w rzeczywistości zamknięty, ze względu na nieczynny most zwodzony w Rybinie.

W kilku miejscach na Szarpawie (w Drewnicy, Żuławkach, Rybinie, Chełmku i Ostonce) powstały przystanie kajakowe, wyposażone w pomosty pływające, pochylnie ułatwiające wyciąganie kajaków na brzeg i ich wodowanie, na brzegu ustawiono wiaty, stoły i półki na kajaki, a także tablice informacyjne. Przystanie mogą w zasadzie służyć również większym jednostkom niż kajak, ale w pobliżu pomostów może być płytko. Na pomostach nie zamontowano żadnych elementów umożliwiających przywiązanie cum.

Rybinia (str. 146)

Ze względu na zły stan techniczny zlikwidowany został pomost położony przy południowym brzegu Szarpawy, po zachodniej stronie mostu drogowego, bezpośrednio przy tym moście.

Most zwodzony na Wiśle Królewieckiej nie jest otwierany. Nowe informacje dotyczące otwierania mostu kolejowego – patrz tabela obok.

Zalew Wiślany

Budowa kanału Zalew Wiślany – Zatoka Gdańska (str. 151)

Rozpoczęto prace przy budowie drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. Kanał ma powstać na wschód od miejscowości Skowronki na mierzei. Planowane jest wytyczenie nowego, pogłębionego toru, prowadzącego przez Zalew Wiślany do Elbląga, a także usypanie sztucznej wyspy, zlokalizowanej po wschodniej stronie nowego toru, niemal na środku zalewu. W związku z budową wprowadzane będą rozmaite ograniczenia żeglugi. W marcu 2020 r. Urząd Morski ogłosił, że zamknięty zostaje obszar w okolicach przyszłego wejścia w kanał od strony zalewu.

Suchacz (str. 157)

Nowy numer tel. 600 046 844

Przystań ma nowego właściciela. Trwa jej przebudowa.

Nadbrzeże (str. 159)

Przystań Jachtklubu Elbląg została zlikwidowana. Planowana jest rozbudowa Stacji Wodnej, która ma objąć oba brzegi basenu.

Krynica Morska – port pasażerski (str. 160)

Basen portowy oraz wejście do niego uległy znacznemu spłyceciu – należy liczyć się z wystąpieniem głębokości mniejszych o ok. 30 cm niż pokazane na planie.

Poprawna charakterystyka światła latarni morskiej w Krynicy Morskiej to LFI(2)12s53m18M (plan na str. 150).

Krynica Morska – port rybacki (str. 162)

Podjeściowy nabieżnik świetlny został zastąpiony światłem trójsektorowym. Zielone i czerwone pławy od 1/W do 6/W zostały nieco przesunięte. Podejście torem wyznaczonym przez pławy, w białym sektorze światła, kursem 358°.

Tolkmicko (str. 163)

Usunięte zostały dwie żółte pławy, T1 i T2, oznakowujące mieliznę przy wschodnim falochronie w awanporcie. Mielizna pozostała.

Frombork (str. 165)

Nabieżnik świetlny został zastąpiony światłem trójsektorowym — podejście w białym sektorze światła.

Piaski (Nowa Karczma) (str. 168)

Jesienią 2018 r. przeprowadzone zostało pogłębienie portu i podejścia. Zlikwidowano m.in. mieliznę przegradzającą wejście do basenu portowego na linii trzcin. W sezonie 2019 minimalna głębokość w wejściu wynosiła ok. 1,8 m, w basenie głębokości były większe. Na podstawie wcześniejszych doświadczeń można jednak założyć, że port, a szczególnie wejście do niego, będzie ulegać szybkiemu spłyceciu, co stanie się zauważalne już w sezonie 2020.

Elbląg (str. 170)

Nieaktualna jest informacja o otwieraniu mostu w Nowakowie w okresie letnim o godz. 22:00. Zwodzony Most Niski w centrum miasta (zwany również Mostem Dolnym) jest w remoncie i nie jest otwierany – przypuszczalnie do końca czerwca 2020 r. Prześwit mostu w pozycji zamkniętej to 1,9 m.

