

Krok po kroku

Od zameldowania się, poprzez oczekiwanie przed śluzą, aż do zacumowania w jej komorze. Na następnych stronach wyjaśnimy, krok po kroku, na co należy uważać podczas śluzowania wraz z innym wodniakami, jachtami sportowymi i statkami żeglugi zawodowej.

Niezależnie od urzędowych klasyfikacji, szlaki wodne można z grubsza podzielić na takie, z których korzysta żegluga zawodowa – są one do tego odpowiednio przystosowane – oraz takie, po których żeglują tylko jednostki sportowe. Może z wyjątkiem pojedynczych statków pasażerskich białej floty lub służbowych jednostek zarządów dróg wodnych.

Do szlaków, na których nieustannie panuje ożywiony ruch żeglugowy, należą przede wszystkim wielkie, międzynarodowe, połączone w sieci transportowe rzeki i kanały – na przykład rejonu Renu i Łaby, system Men–Dunaj czy Kanał Śródlądowy w Niemczech i ich połączenia. Śluzy są tu odpowiednio duże; jednostki sportowe stanowią w nich „zjawisko uboczne”.

Istnieją jednak akweny opanowane niemal wyłącznie przez żeglugę sportową. Najlepszym przykładem jest największy w Europie połączenia sportowy system wodny: Pojezierze Meklembursko-Brandenburskie, rozciągające się od Łaby po Odrę. Znaczne odcinki tego „Błękitnego Raju” można przemierzać dysponując jedynie specjalnym ze-

zwoleniem czarterowym (*Charterbescheinigung*). Pływają tam nie tylko żeglarze miejscowi i turyści, ale akweny te stanowią również cel wypraw urlopowych. Dzięki specjalnym przepisom można tu prowadzić rejsy na jednostkach długości poniżej 15 metrów nawet bez stosownych patentów żeglarskich czy motorowodnych.

W szczycie sezonu tłok może panować nie tylko w portach, ale również w awanportach przed śluzami i w samych śluzach. Należy się więc liczyć z czasem oczekiwania wynoszącym niekiedy dwie godziny lub nawet dłuższym.

Na marginesie: termin „śluz dla jednostek sportowych”, który coraz częściej spotyka się w mediach, odpowiada rzeczywistości jedynie wówczas, jeśli śluz rzeczywiście obsługuje tylko żeglugę sportową. Na przykład na Mozeli istnieją specjalne śluzy, z których mogą korzystać jednostki o długości do 18 m. Z podobną sytuacją mamy do czynienia na akwenach leżących na uboczu, jak na przykład nad górną Szprewą, gdzie przez nowo zbudowaną śluzę Kossenblatt mogą przechodzić jednostki o dłu-

gości do 15 m. Jest ona przeznaczona wyłącznie dla jednostek turystycznych.

Godziny otwarcia

Wyjaśnijmy teraz – krok po kroku – na co trzeba uważać i co trzeba wiedzieć, by móc się śluzować samemu lub z innymi jednostkami.

Na długo przed podejściem do wrót pierwszej śluzy na naszym szlaku trzeba rejs starannie zaplanować. Zanim oddamy cumy, trzeba zasięgnąć dokładnych informacji o godzinach otwarcia śluz i ewentualnych ograniczeniach. Nic nie może być bardziej irytującego, jak postój w trakcie urlopu przed na stałe zamkniętymi wrotami śluzy. Długotrwałe wyłączenia śluzy z użytkowania – na przykład w celu konserwacji lub naprawy – są ogłaszane w internecie. Stosownych informacji mogą zazwyczaj udzielić również kapitanowie portów, policja wodna, a także urzędy żeglugi śródlądowej. Ponadto godziny otwarcia można znaleźć w turystycznych podręcznikach nawigacyjnych.

Zameldowanie się

Kiedy żeglujemy po szlaku, po którym pływają również statki zawodowe – na przykład po



1



2



3

Śluz samobsługowa

Coraz częściej śluzy bywają wyposażane w urządzenia umożliwiające tak zwany półautomatyczny ruch samobsługowy. Śluzy takie przeznaczone są głównie dla żeglugi sportowej. Przebiegiem śluzowania załoga jachtu steruje za pomocą obrotowego przełącznika, przy czym nikt nie musi schodzić z pokładu. Oczywiście, przebieg ten jest też obserwowany zdalnie przez operatora śluzy za pomocą kamery. Jeżeli pojawiają się jakieś trudności, śluzowanie można natychmiast zatrzymać pociągając za czerwoną dźwignię. Przebieg śluzowania w śluzie samobsługowej, w trzech krokach, wygląda następująco:

- 1** Cumujemy w awanporcie dla jednostek sportowych. Jeśli jesteśmy pierwszym lub w ogóle jedynym jachtem w kolejce, obracamy włącznik żądania śluzowania. Ma on kolor niebieski lub zielony. Świetlny napis potwierdza, że zgłoszenie zostało przyjęte i śluzowanie właśnie jest przygotowywane.
- 2** Kiedy napis świetlny i zielony sygnał świetlny zezwoli na wejście do śluzy, wpływamy do komory i cumujemy w niej tam, gdzie znajduje się sterownik śluzowania. Przekręcamy go jednak dopiero wtedy, gdy ostatni jacht wejdzie do komory i będzie gotowy do śluzowania.
- 3** Po zamknięciu wrót rozpoczyna się śluzowanie. W każdej chwili można je zatrzymać za pomocą czerwonego wyłącznika awaryjnego. Gdyby zdarzyło się coś takiego, musimy czekać na wskazówki od operatora śluzy, zdalnie nadzorującego przebieg śluzowania. Jeśli jednak wszystko przebiega bez przeszkód, po zapaleniu się zielonego światła możemy wyjść ze śluzy.



Na szlaku wodnym dolnej Haweli, między miastami Brandenburg-Plaue a Havelberg, śluzy obsługiwane są zdalnie. Na miejscach postojowych dla jednostek oczekujących na śluzowanie (zdjęcie pośrodku) znajdują się tablice z informacjami o możliwościach meldowania się, również przez interkom.

Renie – zameldowanie się najpóźniej na kwadrans przed podejściem do kolejnej śluzy przez telefon komórkowy lub UKF-kę jest obowiązkowe. Numery telefonów i kanałów UKF znajdziemy w podręcznikach nawigacyjnych. Numery kanałów komunikacyjnych możemy też odczytać na niebieskich tablicach ustawionych na brzegu. Personel śluzy informuje zaś, jak będzie wyglądało śluzowanie i czy ewentualnie można wejść tuż za jakimś dużym statkiem, czy też trzeba będzie poczekać na prześluzowanie jednostek idących z przeciwną.

Natomiast na akwenach uczęszczanych wyłącznie przez jednostki sportowe, wcześniejsze meldowanie się u obsługi śluzy z zasady nie jest wymagane. Jeśli jednak wymóg taki istnieje, można się o nim dowiedzieć z podręczników nawigacyjnych lub z ustawionych na brzegu tablic informacyjnych. O takim wymogu można się niekiedy dowiedzieć bezpośrednio w awanporcie przed śluzą, na przykład gdy jest

ona obsługiwana zdalnie i na żądanie. W tym celu instaluje się interkom. Kolejne wskazówki często bywają podawane przez głośnik. Kiedy podczas zbliżania się do śluzy znajdzie się ona w zasięgu wzroku i pali się na niej sygnał czerwony, należy bezwzględnie zacumować na miejscu przeznaczonym dla jednostek sportowych. Po pierwsze, nie wiadomo bowiem, co się będzie działo, po wtóre zaś, niecierpliwie krążący jacht może stać się przeszkodą dla ruchu żeglugowego.

W awanporcie

Awanport może być wyposażony w szereg dalb stojących na otwartej wodzie, stały pomost lub jedynie umocniony fragment brzegu. Przed wielkimi śluzami mamy albo gładkie mury, albo ścianki Larsena z polerami. W przypadku tych ostatnich należy uważać, aby odbijając nie znalazły się w szparach między wypukłościami ścianki, gdyż jacht może twardo ude-

rzeć o nią, kiedy przechodzący obok statki żeglugi zawodowej wytworzą falę. Nienaruszalna zasada brzmi: jeśli inne jachty stoją daleko z przodu, nie należy ich wyprzedzać. Wpychanie się do kolejki w którejkolwiek fazie śluzowania jest absolutnie niedopuszczalne. Jednakże nie ma żadnych przeciwwskazań, aby przepuścić małą jednostkę, która może jeszcze zmieścić się w komorze śluzy.

Wejście do śluzy

Cumy należy oddać dopiero wtedy, gdy zapali się sygnał zielony (patrz s. 115). Nawet kiedy wydaje się, że wszyscy oczekujący weszli już do komory, może jeszcze pojawić się jakiś niespodziewany maruder. Kiedy sygnał ponownie zmieni się na czerwony, trzeba wrócić do awanportu nawet wówczas, gdy już niemal przeszliśmy przez wrota śluzy. Pospieszna próba wejścia na pewno nie skłoni operatora śluzy do zmiany zdania.