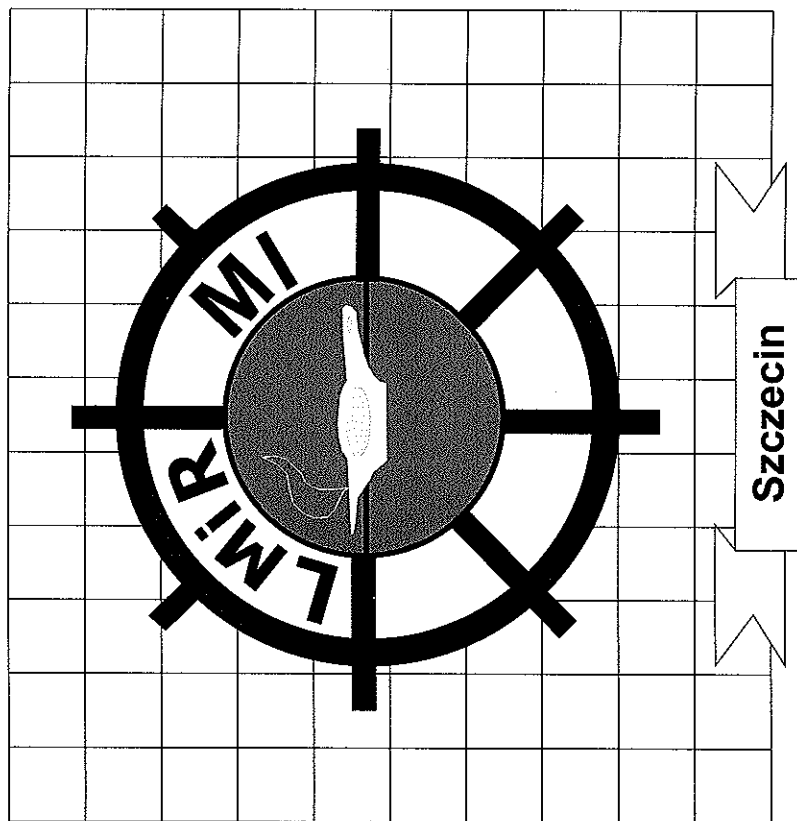


ster

Numer 1/2009

Biuletyn Informacyjny

Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Rzeźnej



Biblioteczka Olimpiady Nautologicznej
SZCZECIN

Zespół Redakcyjny: E. Marszałek, D. Duda, A. Walczak, S. Musielak, R. Jurak

Korekta: M. Kuncewicz

Opracowanie techniczne: M. Maćkowiak, P. Koška

Wydawca:

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Rzecznej
80-828 Gdańsk, ul. Długi Targ 11
tel. (058) 301-32-71; fax (058) 305-80-99

Wydawnictwo i druk:

Wyższa Szkoła Ekonomiczno-Turystyczna w Szczecinie
70-214 Szczecin, al. 3 Maja 1 a
tel. (091) 489-12-05; fax (091) 812-03-97
e-mail: rektorat@wset.pl

Nakład: 500 egz.

ISBN 978-83-60765-12-8

Pod patronatem **Polskiego Towarzystwa Nautologicznego**

Sfinansowano ze środków **Ministerstwa Infrastruktury**

BIBLIOTECZKA OLIMPIADY NAUTOLOGICZNEJ

ZESZYT NR 25

Wydanie specjalne dla uczestników konkursu
„Młodzież na Morzu”

S T E R 1/2009

SPIS TREŚCI:

1. kmdr ppor. mgr inż. Roman Jurak
Organizacja okrętu marynarki wojennej 4
2. Krzysztof Gogol
Polska Żegluga Morska
– światowy armator z tradycjami 9
3. dr Elżbieta Marszałek
Co o Oceanie Atlantyckim wiedzieć warto 16
4. dr Elżbieta Marszałek
Zanieczyszczenie środowiska morskiego 23
5. dr Elżbieta Marszałek
Dane statystyczne dotyczące przeladunków
w morskich portach. 25
6. kmdr ppor. Jacek Miłowski
Liny i węzły 26

90-lecie Ligi Morskiej i Rzecznej

Liga Morska i Rzeczna jest organizacją pożytku publicznego. W 2008 roku obchodziła 90-lecie powstania.

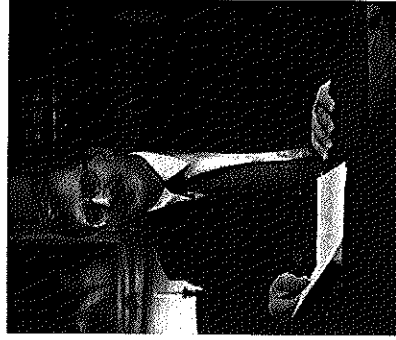
Jej głównym celem jest:

- 1/ kształtowanie i stałe rozwijanie świadomości morskiej społeczeństwa polskiego jako jednej z podstaw bytu narodowego,
- 2/ kształtowanie w społeczeństwie, ze szczególnym uwzględnieniem młodzieży, zrozumienia roli i znaczenia szeroko rozumianej gospodarki wodnej, żeglugi morskiej i śródlądowej oraz ochrony środowiska,
- 3/ formowanie wzorów pożądaných osobowości jako jedno z zadań edukacji morskiej,
- 4/ podtrzymywanie tradycji narodowej, pielęgnowanie polskości oraz rozwój świadomości narodowej, obywatelskiej i kulturowej,
- 5/ upowszechnianie kultury fizycznej i turystyki wodnej, uprawiania sportów, oraz organizacja wypoczynku dzieci i młodzieży.

Pierwszym Prezesem Ligi Morskiej (wtedy zwanej Bandera Polska) był kontradmirał Kazimierz Porębski. Najdłużej, bo aż 17 lat, funkcję pełnił tą obecnym Marszałek Sejmu RP Bronisław Komorowski. Dziś jest Honorowym Prezesem Ligi Morskiej i Rzecznej.



Konradmistrz Kazimierz Porębski



Marszałek Sejmu RP Bronisław Komorowski

Świętem Ligi Morskiej i Rzecznej jest dzień **10 lutego**, czyli dzień **Zaślubin Polski z Morzem**, które odbyły się **w Pucku 10 lutego 1920 r.** Data ta jest bliska dacie urodzin samej Ligi Morskiej i Rzecznej.

Liga Morska i Rzeczna w swoim programie edukacyjnym podkreśla znaczenie historyczne wszystkich wymienionych wydarzeń i dat.

DATY ZAŚLUBIN POLSKI Z MORZEM

Zaślubiny Polski z Morzem dotyczą trzech ważnych wydarzeń i dat:

1. Rok 1000 w Kołobrzegu

Król Polski Bolesław Chrobry wraz z powołaniem pierwszego na Pomorzu biskupstwa w Kołobrzegu dokonuje symbolicznych zaślubin z Bałtykiem, wrzucając do Morza cztery poświęcone głazy.

2. 10.II.1920 rok w Pucku

Generał Józef Haller Zaślubia Polskie Morze po odzyskaniu przez Polskę Niepodległości i, na mocy Traktatu Wersalskiego dostępu do Morza.

3. 18.III.1945 rok w Kołobrzegu

Polski żołnierz Franciszek Niewidziajło po krwawych walkach z hitlerowcami o Wał Pomorski dociera z wojskiem do Bałtyku i Zaślubia Morze dla powstającej z popiołów wojennych Ojczyzny.

ORGANIZACJA OKRĘTU MARYNARKI WOJENNEJ

Współczesny okręt jest wyposażony w różnego rodzaju specjalne urządzenia, instalacje i systemy. Osoby przebywające czasowo na okręcie powinny znać podstawowe zasady, na jakich funkcjonuje jednostka oraz orientować się w zasadniczych przepisach okrętowych i zgodnie z nimi postępować. Wiedza ta może być bardzo pomocna w wielu sytuacjach życia codziennego, a zwłaszcza w czasie pobytu na pokładzie okrętu Marynarki Wojennej.

Na wszystkich okrętach Marynarki Wojennej, niezależnie od miejsca ich pobytu, organizacja i porządek życia załogi przebiega zgodnie z „Regulaminem służby na okrętach Marynarki Wojennej RP (RSO)”. Dokument ten określa obowiązki dla załogi w taki sposób, aby okręt był zdolny wykonywać swoje zadania w każdych warunkach.

1. ORGANIZACJA OKRĘTU

Do obsługiowania sprzętu i uzbrojenia, który znajduje się na okręcie wojennym jest wyznaczony stan osobowy, który nosi nazwę załogi okrętu.

Na czele załogi stoi dowódca okrętu (d.o.), który jest przełożonym załogi i osób przydzielonych na okręt. Dowódca okrętu jest odpowiedzialny za stan okrętu pod każdym względem. Odpowiada on za gotowość bojową i bezpieczeństwo, stan dyscypliny oraz za prowadzenie gospodarki materiałowej i żywnościowej. Dowódca okrętu dokładnie zna właściwości bojowe i manewrowe okrętu oraz umie wykorzystywać te zdolności w codziennej działalności, a także w czasie walki. Po opuszczeniu okrętu z powodu jego utraty, dowódca okrętu zachowuje nadal swoją władzę dyscyplinarną i swoje prawa względem podwładnych, tak samo jak na okręcie.

Dowódca okrętu ma swojego zastępcę: zastępcę dowódcy okrętu (z.d.o.). Zastępca dowódcy okrętu jest jego pierwszym zastępcą i podlega bezpośrednio dowódcy okrętu oraz jest przełożonym całej załogi. Zastępca jest zawsze zorientowany we wszystkich sprawach dotyczących stanu okrętu - w każdej chwili może przejąć dowodzenie okrętem.

Załoga okrętu dzieli się na działy okrętowe, które zgodnie z ich przeznaczeniem mają następujące nazwy: nawigacyjny, rakietowo-artyleryjski, broni podwodnej, łączności, obserwacji technicznej, elektromechaniczny, przeciwichemiczny, zdrowia, kwatermistrzowski. Struktura organizacyjna działów okrętowych jest określona rozkładem bojowym i ustalona w zależności od typowej organizacji dla poszczególnych klas i typów okrętów. Działami okrętowymi kierują odpowiedni oficerowie - dowódcy działów (d.dz.o).

Dla zapewnienia sprawnej obsługi okrętu, jego uzbrojenia, sprzętu i urządzeń technicznych podczas walki i w służbie codziennej są opracowane rozkłady okrętowe. Zasadniczym dokumentem określającym bojową organizację okrętu jest rozkład bojowy, w którym przydziela się załogę na stanowiska bojowe w celu kierowania i obsługiwania bojowych i technicznych środków okrętu podczas walki. Na podstawie rozkładu bojowego są opracowane rozkłady manewrowe i codzienne, w których ujęte są obowiązki załogi w czasie manewrów okrętu i w służbie codziennej.

Dla łatwiejszego przydzielenia załogi i sprawdzenia jej obecności w czasie alarmów i ćwiczeń każdy marynarz i podoficer, z wyjątkiem bosmana okrętowego, otrzymuje numer okrętowy. Numer ten wskazuje burtę, wachtę i specjalność, do której marynarz należy.

2. SŁUŻBA NA OKRĘCIE

W celu zapewnienia bezpieczeństwa okrętu, przestrzegania ustalonego porządku dnia oraz obsługi niezbędnych urządzeń, stale pełniona jest służba wachtowa lub dyżurna przez kolejno zmieniającą się część załogi. Bezpośrednie kierownictwo nad organami służbowymi należy do zastępcy dowódcy okrętu. Pozostała załoga wykonuje w tym czasie niezbędne prace okrętowe oraz uczestniczy w szkoleniu.

Służba dyżurna jest pełniona na okręcie w czasie postoju. Na jej czele stoi oficer dyżurny okrętu. Służba dyżurna trwa 24 godziny. Ma ona na celu przestrzeganie porządku dnia zgodnie z rozkładami oraz kontrolę wykonywania przez załogę obowiązków służbowych. Sprawuje ona również nadzór nad pracą mechanizmów oraz odpowiada za utrzymanie porządku i czystości w pomieszczeniach mieszkalnych i służbowych.

Wachta jest pełniona podczas ruchu okrętu po morzu. Na jej czele stoi oficer wachtowy, który stale znajduje się na stanowisku dowodzenia okrętem. Oficer wachtowy jest przełożonym personelu wachtowego, a poza tym całej załogi w sprawach dotyczących porządku i bezpieczeństwa okrętu.

3. PORZĄDEK ŻYCIA ZAŁOGI NA OKRĘCIE

RSO przewiduje określony rozkład dnia, który obowiązuje na wszystkich okrętach Marynarki Wojennej.

Dowódcom okrętów, w szczególnych wypadkach i na określony czas, pozostaje prawo zmiany codziennego porządku dnia na okręcie, jeśli jest to uzasadnione klimatycznymi, lokalnymi warunkami pływania lub specjalnymi zadaniami okrętu. Ścisłe przestrzeganie codziennego porządku dnia na okręcie jest zadaniem służby dyżurnej i wachtowej. Odpowiedzialnym za kontrolę porządku dnia jest zastępca dowódcy okrętu.

Dzień na okręcie zaczyna się pobudką załogi o godz. 06.00 (w niedziele i dni świąteczne o godz. 07.00). Pobudkę załogi zarządza służba dyżurna okrętu. Czas przed gimnastyką poranną przeznaczony jest na składanie pościeli. Po gimnastyce i śniadaniu odbywa się sprzątanie okrętu. W dni powszednie sprzątanie okrętu przeprowadza się trzykrotnie, natomiast w sobotę po podniesieniu bandery odbywa się sprzątanie generalne. Podczas postoju okręt podnosi banderę o godz. 08.00, w pływaniu zagranicznym – zgodnie z warunkami miejscowymi. Bezpośrednio po podniesieniu bandery przeprowadza się codzienny przegląd i obracanie mechanizmów. Za każdy z mechanizmów odpowiedzialny jest odpowiedni członek załogi, który w czasie porannego przeglądu sprawdza jego działanie i w wypadku zauważenia usterki natychmiast melduje o tym swemu bezpośrednio przełożonemu.

Po przeglądzie i obracaniu mechanizmów rozpoczyna się szkolenie lub wykonywane są prace okrętowe. Szkolenie bojowe zapewnienia należyty trening potrzebny przy pokonywaniu wszelkich trudności służby na morzu. Szkolenie bojowe jest ściśle związane z koniecznością utrzymania zdolności bojowej okrętu na wysokim poziomie bez względu na porę roku, warunki atmosferyczne, w dzień i w nocy.

W połowie dnia przeznacza się czas na obiad i odpoczynek załogi. Marynarze spożywają posiłki w swoich pomieszczeniach. Do obsługi stołowej wyznaczani są kolejno marynarze ze składu załogi.

Oficerowie okrętu stołują się w mesie oficerskiej. Mesa jest wspólnym pomieszczeniem oficerów, służącym do odpoczynku oraz spożywania posiłków. Spożywanie posiłku we własnej kabinie jest dopuszczalne tylko w wypadku choroby.

O godzinie 22.00 wygasa się światła i ogłasza się ciszę nocną. Cała, wolna od służby załoga, powinna być w kojach, a we wszystkich pomieszczeniach na okręcie panuje cisza. Zapalane są światła nocne.

W czasie pływania rozkład dnia na okręcie jest podobny z tym, że w określonych godzinach dodatkowo następuje zmiana wachty.

4. PRZEPISY OKRĘTOWE

W normalnych warunkach służby na okręcie wprowadzono szereg ograniczeń, które mają na celu uniknięcie nieszczęśliwych wypadków

Osobom zajmującym kabiny okrętowe zabrania się przechowywania w nich materiałów wybuchowych i łatwopalnych itp. Jeśli ktośkolwiek na okręcie zauważy dym lub ogień, powinien natychmiast zameldować o tym oficerowi wachtowemu (oficerowi dyżurnemu) i alarmować załogę. To samo musi uczynić w wypadku zauważenia wdzierającej się do wnętrza okrętu wody. Na okręcie palenie tytoniu jest dozwolone jedynie w miejscach określonych rozkładem okrętowym.

Podczas postoju okrętu na kotwicy lub w porcie nie wolno wyrzucać z iluminatorów lub z pokładu za burtę śmieci, papierów itp. Zabrania się przebywania pod podniesionym ładunkiem, przy napiętych linach stalowych i cumach, nie wolno również włączać jakiegokolwiek mechanizmu okrętowego. Wchodzić i wychodzić z okrętu można tylko po wyznaczonych do tego celu trapach. Nie wolno wychylać się z iluminatorów i luków, wdawać się w rozmowy

z wykonywanymi obowiązkami służbowymi, spuszczać nóg za burtę oraz siadać na poręczach i opierać się na relingach.

W czasie alarmów i zbiorów w celu uniknięcia tłoku należy przemieszczać się w kierunku dziobu po prawej burcie, a w kierunku rufy - po lewej.

Omówione wyżej zagadnienia są jedynie zasadniczymi wytycznymi do postępowania dla osób przebywających na okręcie. Wymagane jest, aby wszyscy przyjmowani na pokład, a nie należący do załogi, od razu po przybyciu na pokład byli zapoznawani z jego organizacją i sposobem zachowania się w różnych sytuacjach.

POLSKA ŻEGLUGA MORSKA

- światowy armator z tradycjami

Polska Żegluga Morska, jako przedsiębiorstwo państwowe, zajmujące się przewozami morskimi powstała w 1951 roku. Na początku we flocie armatora pływało zaledwie 11 statków, które zajmowały się głównie przewozem polskiego węgla w eksporcie oraz skandynawskiej rudy żelaza w imporcie. Przez kolejne dekady flota firmy rosła, podobnie jak zasięg działania statków. Aktualnie PŻM obecna jest na wszystkich najważniejszych morzach świata.

HISTORIA

Polska Żegluga Morska powstała w styczniu 1951 na bazie przedwojennych przedsiębiorstw, Żegluga Polska (flota) oraz Gdynia Ameryka Lines (pracownicy ładowi). Jednym z jedenastu statków, z którymi PŻM rozpoczęła działalność był m.in. słynny rudowęglowiec s/s „Soldek”. Zasięg pierwszych jednostek przedsiębiorstwa wytyczał granicę działalności armatora do Bałtyku i Morza Północnego. Pod koniec dekady lat 50. rozpoczęły się jednak zakupy serii statków typu „Liberty” i „Empire” (były to dzielne frachtowce, które podczas wojny pływały w konwojach). Wraz z tymi parowcami w PŻM rozpoczęła się era żeglugi oceanicznej. Wśród nowo otwieranych w latach pięćdziesiątych przez PŻM linii była m.in. linia zachodnioafrykańska – do dziś funkcjonująca z powodzeniem w ramach innej szczecińskiej firmy żeglugowej Euroafrica.

W latach 60. nastąpił żywiołowy rozwój floty PŻM - w 1965 liczyła ona już 100 statków. Były to m.in. nowoczesne jednostki typu „Ziemia Szczecińska”, które po raz pierwszy pozwalały armatorowi na żeglugę dokoła świata. W 1967 roku nastąpiło otwarcie linii promowej Świnoujście – Ystad, obsługiwanej przez prom

Literatura:

1. „Regulamin służby na okrętach Marynarki Wojennej RP (RSO)”, Mar. Woj. Gdynia 1990.

PŻM „Gryf”. Obecnie na linii tej operują cztery promy peżetemowskiej spółki Unity Line m.in. „Polonia” i „Skania”.

Na początku lat 70. – zgodnie z decyzją ówczesnego Ministerstwa Żeglugi – nastąpił rozdział kompetencji armatorów polskiej marynarki handlowej: Polska Żegluga Morska otrzymała za zadanie obsługę żeglugi nieregularnej (trampowej), natomiast armator z Gdyni – Polskie Linie Oceaniczne – obsługę linii. Wraz ze stworzonymi przez siebie połączeniami liniowymi PŻM musiała oddać PLO także część swoich statków. W połowie lat 70. nastąpiła w przedsiębiorstwie era supertankowców – największych statków w historii armatora i zarazem polskiej marynarki handlowej. Tankowce te – każdy o nośności ponad 140 tys. ton – były zarazem największymi statkami, jakie mogły wpływać na Bałtyk. W dekadzie tej PŻM weszła także na rynek transatlantycki – do dziś podstawowy w działalności firmy. Wówczas nastąpiło także rozpoczęcie przewozów płynnej siarki – PŻM jest aktualnie światowym liderem na tym niszowym rynku.

Na początku lat 80. nastąpił kryzys w polskiej gospodarce, dlatego też w miejsce rodzimych ładunków w przewozach PŻM zaczynają przeważać ładunki obce. W czasie stanu wojennego w 1982 roku powstała pierwsza peżetemowska spółka - Żegluga Polska S.A. a formalne przepisanie do niej statków PŻM uchroniło je przed zagranicznym aresztem za długi państwa polskiego (PŻM było i jest przedsiębiorstwem państwowym, Żegluga Polska – spółką Skarbu Państwa). W tym czasie nastąpiło również ograniczenie inwestycji tonażowych. W związku z brakiem polskich ładunków armator rozpoczął energiczne poszukiwania nowych rynków. W latach 80. rozpoczęto stałą żeglugę na Wielkie Jeziora Amerykańskie – dziś jest to jeden z najważniejszych akwenów działania firmy.

W 1992 roku nastąpiło otwarcie nowej siedziby armatora – kompleksu Pazim. Po 17 latach od inauguracji jest to wciąż najnowocześniejszy kompleks biurowo-hotelowy Szczecina. W latach 90. powstała również Grupa PŻM – tj. peżetemowski holding składający się z wielu spółek – operacyjnych lub właścicielskich, działających na rzecz kompanii „matki”, czyli przedsiębiorstwa państwowego PŻM. Wśród spółek, w 1994 roku utworzono m.in. Unity Line, dzięki której po latach przerwy (od 1970 roku, kiedy to firma oddała linię promową PLO) PŻM powróciła na rynek promowy. Powstała również spółka Polsteam Żegluga Szczecińska – dziś właściciel części nabrzeży przy Wałach Chrobrego i jednostek białej floty.

W 2000 roku, w czasie kryzysu, nastąpiła odbudowa firmy w nowym kształcie. Uproszczone m.in. strukturę przedsiębiorstwa i zmniejszono zatrudnienie. W 2005 roku powstał plan odnowy tonażu armatora do 2015 roku, który jest obecnie realizowany.

POTENCJAŁ PRZEDSIĘBIORSTWA

Aktualnie Polska Żegluga Morska posiada i eksploatuje 72 statki o łącznej nośności ok. 2 mln dwt. (64 masowce, 4 siarkowce i 4 promy). Do obsłużenia tak znaczącego tonażu PŻM zatrudnia około dwóch i pół tysiąca oficerów i marynarzy w załogach morskich oraz 260 pracowników na lądzie.

Jeśli chodzi o rodzimą gospodarkę morską PŻM jest zdecydowanie największym krajowym armatorem, a peżetemowska flota stanowi ok. 80 proc. wszystkich statków, należących do polskich przedsiębiorstw żeglugowych. Jeśli chodzi o rynek międzynarodowy, PŻM zaliczana jest do ścisłej czołówki największych armatorów przewozów masowych na świecie. Z kolei posiadana flota siarkowców sytuuje firmę na pozycji lidera na niszowym rynku światowych przewozów płynnej siarki.

SPECJALIZACJA I PRZEWOZY

PŻM specjalizuje się w przewozach ładunków masowych takich jak węgiel, ruda żelaza, zboża, nawozy sztuczne itd. Przedsiębiorstwo dysponuje również grupą statków specjalistycznych do przewozu płynnej siarki. W 2008 roku flota PŻM przewiozła ponad 21 milionów ton ładunków, w tym najwięcej węgla, zboża oraz surowców do produkcji nawozów sztucznych (fosforyty).

94 proc. ładunków PŻM przewozi pomiędzy portami obcymi na rzecz zagranicznych firm, stąd rzadko (nie z winy firmy) statki armatora można oglądać w polskich portach. Tylko 6 proc. ładunków przewożonych jest na zlecenie polskich przedsiębiorstw: Zakładów Chemicznych Police (fosforyty) oraz Ciech (siarka sucha i fosforyty). Sporadycznie zdarzają się także przewozy węgla z katowickiego Węglokoksu.

Na świecie najczęściej statki PŻM spotkać można w USA (zwłaszcza w Nowym Orleanie), Niemczech, Wielkiej Brytanii, Maroku, Łotwie, Holandii, Hiszpanii i Włoszech. Największe masowce armatora tzw. panamaxy, zawijają też do portów Australii czy Chin. Statki ze Szczecina żeglują również w najbardziej niedostępne

obszary naszej planety np. na Spitsbergen. Są również bardzo częstymi gośćmi na Wielkich Jeziorach Amerykańskich. Warto wspomnieć, że wpływając na Wielkie Jeziora statki PŻM są jednymi z głównych światowych dostawców stali wykorzystywanych do produkcji amerykańskich samochodów.

Aktualnie największa część peżetemowskiego tonażu masowców zaangażowana jest w przewozy węgla. Głównie jest to rosyjski węgiel ładowany w portach krajów wschodniego Bałtyku oraz Morza Czarnego i wożony na zachód Europy (Wielka Brytania, Irlandia, Holandia itd.). Obok przewozu tradycyjnych ładunków (fosforyty, zboża, siarka itd.) w ładowniach statków armatora znaleźć można także towary mniej typowe. Np. w ostatnim okresie PŻM woziła m.in. spore ilości cukru z Brazylii do portów północnej Afryki.

Obok przewozów ładunków masowych Polska Żegluga Morska aktywnie angażuje się również w żeglugę promową na Morzu Bałtyckim. Armator posiada obecnie cztery promy pływające na połączeniach Świnoujście – Ystad oraz Świnoujście – Trelleborg. PŻM zamawia jednak kolejne jednostki tego typu. Jest to przemysłowa strategia dywersyfikacji (podziału) działalności, która ma zapewnić bezpieczeństwo firmie, jeśli na jednym z rynków (przewozów masowych, bądź też żegludze promowej) nastąpi kryzys.

Najnowszym, ubiegłorocznym nabytkiem promowym PŻM jest prom „Skania”, który wszyscy szczenińscy mogli zwiedzać i podziwiać przy Wałach Chrobrego we wrześniu ub. roku. Standard „Skanii” jest porównywalny z innym promem należącym do PŻM – m/f „Polonia”. Każdy z tych promów obok pasażerów („Skania” może przewieźć ich prawie 1500, Polonia – 1000) może przewozić samochody osobowe oraz około stu ciężarówek.

GRUPA PŻM

Polska Żegluga Morska jest w rzeczywistości holdingiem określanym, jako Grupa PŻM. W jego skład wchodzi spółki córki. Najważniejsze z nich to:

Żegluga Polska S.A. – Powstała w 1982 roku jest najstarszą i jednocześnie najważniejszą spółką Grupy PŻM (dlatego jej logo znajduje się tuż obok logo PŻM na najwyższym w Szczecinie biurowcu). Sprawuje bezpośredni nadzór nad kilkudziesięcioma podmiotami peżetemowskiego holdingu.

Pazim Sp. z o.o. – Zarządza najatrakcyjniejszym kompleksem biurowo-handlowym w Szczecinie. W skład kompleksu wchodzi: najwyższy w Szczecinie biurowiec (84 m bez anten), część hotelowa dzierzawiona przez hotel Radisson SAS oraz część bankowo-handlowa. W kompleksie znajduje się również najnowocześniejsze na Pomorzu Zachodnim centrum odnowy biologicznej – „Baltica Wellness & Spa”. Warto więc wiedzieć, że Polska Żegluga Morska jest właścicielem nie tylko statków i promów pływających pod szyldem Unity Line, ale również tak znanych klubów i kawiarni jak „Baila Club” oraz znajdującej się na ostatnim piętrze biurowca PŻM - „Cafe 22”

Unity Line Ltd. – Zajmuje się zarządaniem promów PŻM, pływających na liniach Świnoujście – Ystad oraz Świnoujście – Trelleborg. Jest jednym z głównych operatorów polskiej żeglugi promowej, przewożąc rocznie 260 tysięcy pasażerów oraz 150 tysięcy samochodów ciężarowych. Unity Line to jedyny rodzimy przewoźnik promowy wagonów kolejowych. Obecnie firma zarządza 4 promami PŻM – kolejne będą wchodzić do eksploatacji w najbliższych latach.

Polsteam Żegluga Szczecińska sp. z o.o. – Jest to spółka odpowiedzialna za zarząd dwóch szczecińskich jednostek białej floty: „Odra Queen” i „Peene Queen” a także pływającej restauracji „Kadoga”. Podmiot ten jest także właścicielem najważniejszej części reprezentacyjnych nabrzeży miasta, znajdujących się przy Wałach Chrobrego.

POLITYKA INWESTYCYJNA

Aktualnie Polska Żegluga Morska realizuje program odnowy floty, który zakłada wybudowanie do 2015 roku 34 nowych statków o łącznej wartości ponad 1 miliarda dolarów. Po pełnej realizacji programu (ostatni statek z planu odnowy tonażu przewidziany jest do odbioru w grudniu 2013 roku), flota PŻM będzie liczyć 80-90 statków (w zależności od ilości jednostek wycofanych) i będzie miała średnią wieku poniżej 10 lat.

Najnowszym statkiem Polskiej Żeglugi Morskiej jest m/s „Kaszuby” odebrany z chińskiej stoczni Xingang w Tianjin niedaleko Pekinu. Odbiór jednostki nastąpił 22 grudnia 2008 roku w prawdziwie zimowej scenerii. M/s „Kaszuby” to czwarty z kolei masowiec, który wszedł w ubiegłym roku do floty Polskiej Żeglugi

Morskiej. Jego poprzednikami były: m/s „Podlasie” (pierwszy z serii), m/s „Pomorze” oraz m/s „Roztocze”.

W tym roku chińska stocznia Xingang wykona dla PŻM pozostałą szóstkę masowców z tej serii: m/s „Mazowsze” (marzec), m/s „Orawa” (maj), m/s „Kurpie” (lipiec), m/s „Kociewie” (wrzesień), m/s „Polesie” (listopad), oraz m/s „Wadowice” (grudzień). Obok nich na obecny rok zaplanowano wejście do eksploatacji trzech statków, tzw. „jeziorowców” (30.000 dwt, każdy) z chińskiej stoczni Mingde.

Ich serię rozpocznie w czerwcu m/s „Miedwie”.

Jak widać, każdy ze statków nosi nazwę polskiej krainy geograficznej lub nazwę jednego z największych polskich jezior. Jest to pewnego rodzaju zadośćuczynienie za to, iż wszystkie jednostki – chociaż należą do szczecińskiej firmy i pracują na nich wyłącznie polscy marynarze – muszą z przyczyn prawnych i fiskalnych pływać pod obcymi banderami. Rząd pracuje jednak nad ustawami, które po wejściu w życie (być może już w tym roku) powinny spowodować, że polscy armatorzy znów będą mogli umieszczać na swoich statkach narodową banderę.

Obok zakontraktowania w/w masowców PŻM podpisała ze Stoczną Szczecińską Nową kontrakt na budowę dwóch jednostek typu ro-pax (do przewozu pojazdów kołowych oraz pasażerów). Wartość tego kontraktu wynosi ok. 200 mln USD. Promy będą pływały na trasie Świnoujście – Trelleborg, w barwach peżetemowskiej spółki promowej Unity Line. Odbiór pierwszej z jednostek, która będzie nazywała się „Plast” przewidziano na jesień 2010 roku. Druga – „Patria” – będzie ukończona wiosną 2011 roku. Oczywiście jeśli po likwidacji Stoczni Szczecińskiej Nowej będzie utrzymana w Szczecinie produkcja statków.

PROFESJONALIZM KADR

Kadry Polskiej Żeglugi Morskiej znane są na całym świecie z bardzo dobrego przygotowania do zawodu i profesjonalnego wykonywania swoich obowiązków. O fachowości pracowników PŻM mówią m.in. rankingi Port State Control i US Coast Guard, czyli instytucji powołanych do kontrolowania standardów bezpieczeństwa statków w międzynarodowej żegludze i stopnia wyszkolenia załóg. Od lat PŻM znajduje się na samych szczytach tych rankingów.

PŻM prowadzi aktywną i nowoczesną politykę kadrową, starając się przyciągnąć do pracy najlepszych studentów morskich uczelni. W tej dziedzinie armator w sposób udany współpracuje z Akademią Morską w Szczecinie, a także angażuje się w rozwój średniego szkolnictwa morskiego. Prowadzi m.in. program stypendialny dla studentów AM w Szczecinie i Gdyni, który przewiduje, iż student, od 4 semestru II roku, przez kolejne 3 semestry, czyli łącznie przez 15 miesięcy, otrzymuje z PŻM 900 zł. miesięcznie bezzwrotnej pomocy finansowej. Jedynym warunkiem stawianym przez armatora jest praca na statkach PŻM po ukończeniu uczelni, przez co najmniej 24 miesiące (okres spędzony na statku). Istnieje też udana współpraca z innymi szkołami, m.in. Zespołem Szkół Morskich w Świnoujściu, Kołobrzegu, Darłowie i Gdańsku. PŻM włączyła się również aktywnie w tworzenie szczecińskiego Technikum Morskiego, działającego przy Zespole Szkół Budowy Okrętów. Ruszyło ono we wrześniu 2007 roku, a na początek na dwóch kierunkach, technik nawigator morski i mechanik okrętowy, szkoli 60 uczniów.

DLA MORSKIEJ KULTURY

Polska Żegluga Morska, będąc największym polskim armatorem a jednocześnie jedną z największych firm Pomorza Zachodniego, stara się również być aktywna w krzewieniu kultury morskiej. W wielkim stopniu pomagają jej w tym matki chrzestne statków PŻM. Trzeba bowiem pamiętać, że każdy z frachtowców armatora ma swoją matkę chrzestną, która nie tylko chrzci statek, ale również pielęgnuje w środowisku, w którym mieszka i pracuje, jego dobre imię i dobre imię armatora, dba także o załogę swojego statku, jak o swoje własne chrzestne dzieci.

Matką chrzestną statku PŻM zostać jest nietatwo, ponieważ są one wybierane z kręgu osób szczególnie zasłużonych i cieszących się powszechnym szacunkiem. W tym wspaniałym gronie mamy np. wielką animatorkę kultury morskiej w Zamościu panią Janinę Gąsiorowską (m/s „Ziemia Zamojska”), wybitną sportsmenkę panią Irenę Szewińską (m/s „Janusz Kusociński”), jedną z założycielek ruchu „Solidarność” panią Henrykę Krzywonos (m/s „Pomorze”) oraz rektora Wyższej Szkoły Ekonomiczno-Turystycznej w Szczecinie i jednocześnie wiceprezesa Ligi Morskiej i Rzecznej panią dr Elżbietę Marszałek (m/s „Powstaniec Listopadowy”). Pani Marszałek jest także przewodniczącą Klubu Matek Chrzestnych Statków PŻM – organizacji, która działa już od 35 lat.

Co warto wiedzieć o Oceanie Atlantyckim.

Granice Oceanu Atlantyckiego

Wszecchoceany zajmują 70,8% powierzchni kuli ziemskiej. W literaturze przedmiotu spotykamy podział wszechoceanu na 3, 4 a nawet pięć oceanów. Najczęściej spotykany jest podział na Ocean Spokojny o powierzchni 361,3 mln km² o głębokości maksymalnej 11 022 m, Ocean Atlantycki 106,4 mln km² i głębokości maksymalnej 8 742 m oraz Ocean Indyjski 76,2 km² o głębokości maksymalnej 7 209 m.

Granica między Oceanem Atlantyckim i Indyjskim przebiega wzdłuż południka 20° E (od Przylądka Igielnego do Antarktydy), natomiast granica między Oceanem Atlantyckim a Oceanem Spokojnym na północy ciągnie się od Cieśniny Beringa wzdłuż wschodnich wybrzeży obu Ameryk, następnie wzdłuż południka 67° 16' W, między przylądkiem Horn dalej przez Cieśninę Drake'a po Półwysep Antarktyczny.

Należące do Oceanu Atlantyckiego morza ze względu na ich charakterystyczne położenie podzielić możemy na:

- *morza przybrzeżne, np:*

- Morze Północne;
- Morze Grenlandzkie;
- Morze Baffina;
- Zatoka Biskajska czy Gwinejska;
- Morze Weddela.

- *morza śródlądowe międzykontynentalne:*

- Morze Śródziemne ze swoimi morzami, np. Morzem Adriatyckim, Egejskim czy Morzem Czarnym.

- *morza śródlądowe kontynentalne:*

- Morze Bałtyckie;
- Zatoka Hudsona.

- *morza bez granic brzegów lądowych na otwartym oceanie to:*

- Morze Sargassowe;
- *Amerykańskie Morze Śródziemne, w którego skład wchodzi:*
 - Zatoka Meksykańska;
 - Morze Karaibskie;
 - Morze Bahama.

Do mórz Oceanu Atlantyckiego należy również **Morze Arktyczne** (które w niektórych opracowaniach traktowane jest jako czwarty ocean).

- *Morze Arktyczne obejmuje między innymi:*

- Morze Barentsa;
- Morze Czukockie;
- Morze Beauforta;
- Morze Łaptiewów.
- Morze Karskie;

Ocean Atlantycki opływa brzegi sześciu kontynentów, tj.: Ameryki Pn, Ameryki Pd, Europy, Afryki, Rosji i Antarktydy.

Wśród największych pod względem powierzchni państw możemy wymienić:

➤ *w Ameryce Północnej i Ameryce Południowej:*

- Kanada;
- Meksyk;
- Stany Zjednoczone;
- Argentyna.

▪ Brazylia;

➤ *wśród afrykańskich państw:*

- RPA;
- Angola;
- Namibia;
- Maroko.

➤ *wśród państw europejskich:*

- Francja;
- Norwegia;
- Wielka Brytania;
- Szwecja

▪ Niemcy;

➤ *wśród państw azjatyckich:*

- Rosja.

Wybrane cieśniny Oceanu Atlantyckiego

Lp.	Nazwa cieśniny	Położenie
1	Magellana	Ocean Atlantycki – Ocean Spokojny
2	Drake'a	Ocean Atlantycki – Ocean Spokojny
3	Gibraltarska	Ocean Atlantycki – Morze Śródziemne
4	Bosfor	Morze Marnawa – Morze Czarne
5	Sund	Morze Północne – Morze Bałtyckie
6	Kaletańska	Ocean Atlantycki – Morze Północne
7	Florydzka	Zatoka Meksykańska – Ocean Atlantycki
8	Hudsona	Morze Labradorskie
9	Jukatańska	Zatoka Meksykańska – Morze Karaibskie
10	Beringa	Ocean Atlantycki – Ocean Spokojny
1.1	Duńska	Ocean Atlantycki – Morze Grenlandzkie

Zatoki Atlantyckie to między innymi:

- Zatoka Gwinejska;
- Zatoka Biskajska;
- Kanał La Manche;
- Zatoka Hudsona;
- Zatoka św. Wawrzyńca;
- Zatoka Meksykańska.

Wybrane wyspy Oceanu Atlantyckiego:

- *W pobliżu kontynentu europejskiego:*
 - Wielka Brytania;
 - Irlandia;
 - Islandia;
 - Spitsbergen;
 - Sycylia;
 - Sardinia;
 - Zelandia;
 - Korsyka;
 - Kreta;
- ponadto archipelagi:*
 - Ziemia Franciszka Józefa;
 - Nowa Ziemia;
 - Wyspy Owcze;
- *W pobliżu kontynentu afrykańskiego:*
 - Kanaryjskie;
 - Zielonego Przylądka;
 - Św. Tomasza.

- *W pobliżu Ameryki Pn i środkowej:*

- Grenlandia;
- Nowa Funlandia;
- Ziemia Baffina;
- Kuba;
- Jamajka;
- Haiti;
- Martinika;
- Barbados.

ponadto archipelagi:

- Wielkie i Małe Antyle;
- Bahamy;
- *w pobliżu Ameryki Pd (archipelagi i wyspy):*
 - Falklandy / Malwiny;
 - Marajo;
 - Tobago;
 - Trinidad;
 - Antyle Południowe Wenezuelskie;
 - Antyle Południowe Holenderskie.

➤ *w pobliżu Azji (archipelagi i wyspy):*

- Ziemia Północna;
- Nowosyberyjskie;
- W. Wrangla.

Rzeki wpadające do Oceanu Atlantyckiego i należących do niego mórz:

- *wśród rzek Ameryki Pn i Pd:*
 - Missisipi;
 - Św. Wawrzyńca (łączy wielkie Jeziora z Atlantykiem);
 - Rio Grande;
 - Amazonka;
 - Orinoko;
 - Parana.
- *wśród rzek Afryki:*
 - Kongo;
 - Niger;
 - Nil.
- *wśród rzek Europy:*
 - Dunaj;
 - Ren;
 - Wołga;
 - Loara;
 - Rodan;
 - Tag;
 - Łaba;
 - Dniepr;
 - Wisła;
 - Gwadiana;
 - Garonna;
 - Ebro.

- Jenisej;
- Ob.;
- Lena.

Wybrane porty morskie państw leżących nad Oceanem Atlantyckim

i należących do niego mórz:

Rotterdam	- Holandia	Lizbona	- Portugalia
Antwerpia	- Belgia	Marsylia	- Francja
Hamburg	- Niemcy	Dunkierka	- Francja
Bremen	- Niemcy	Hawr	- Francja
Bibao	- Hiszpania	Göteborg	- Szwecja
Algeiras	- Hiszpania	Genua	- Włochy
Tarragona	- Hiszpania	Triest	- Włochy
Gdańsk	- Polska	Narrik	- Norwegia
Szczecin-	- Polska	Londyn	- Wielka
Świnoujście	- Rosja	Grimbsby	Brytania
Sankt Petersburg	- Rosja	Wielka	- Wielka
Arzaw	- Algieria	Immigham	Brytania
Corpus Christi	- USA	Montreal	- Kanada
Long Beach	- USA	Port Cartier	- Kanada
Nowy Orlean	- USA	Quebec	- Kanada
Houston	- USA	Tubarao	- Brazylia
Nowy Jork	- USA	Aleksandria	- Egipt
		Casablanka	- Maroko

**Na koniec kilka przykładowych pytań konkursowych.
(Pytania o podobnym stopniu trudności mogą pojawić się
na Ogólnopolskim Konkursie „Młodzież na Morzu”).**

1. Granica między Oceanem Atlantyckim a Indyjskim przebiega:
 - a. wzdłuż południka 20° W, od przylądka Horn do Antarktydy;
 - b. wzdłuż południka 20° E, od przylądka Igiełnego do Antarktydy;
 - c. wzdłuż południka 20° E, od przylądka Horn do cieśniny Drake'a.
2. Które z wymienionych mórz jest morzem śródziemnym kontynentalnym:
 - a. Morze Baffina;
 - b. Morze Północne;
 - c. Morze Bałtyckie.
3. Które z wymienionych państw nie leży nad Oceanem Atlantyckim:
 - a. Peru;
 - b. Brazylia;
 - c. Maroko.
4. Jaka cieśnina łączy Ocean Atlantycki z Morzem Śródziemnym:
 - a. Magellana;
 - b. Sund;
 - c. Gibraltar.
5. Która z wymienionych rzek nie wpada do Oceanu Atlantyckiego:
 - a. Orinoko;
 - b. Amazonka;
 - c. Eufrat.
6. Który z wymienionych portów nie leży na kontynencie europejskim:
 - a. Tubarao;
 - b. Bremen;
 - c. Marsylia.
7. Około ilu procent powierzchni kuli ziemskiej zajmuje wszechocean:
 - a. 70%;
 - b. 30%;
 - c. 50%.
8. Wyspy Zielonego Przylądka znajdują się w pobliżu:
 - a. Europy;
 - b. Afryki;
 - c. Ameryki Północnej.
9. Rzeka Parana wpływa do Oceanu Atlantyckiego z kontynentu:
 - a. afrykańskiego;
 - b. Ameryki Pn.;
 - c. Ameryki Pd.
10. Holenderski port, należący pod względem przeładunków do grupy największych portów na świecie to:
 - a. Hamburg;
 - b. Marsylia;
 - c. Rotterdam.

Poniżej przedstawiamy prawidłowe odpowiedzi:

1b, 2c, 3a, 4c, 5c, 6a, 7a, 8b, 9c, 10c.

Jeżeli odpowiedziałś/-eś poprawnie to gratuluje!!!

Życzę powodzenia w dalszych przygotowaniach do konkursu.

Źródła informacji:

1. Roczniki Statystyczne GUS;
2. Encyklopedia Geografii Świata, pod redakcją prof. zw. dr hab. Adama Jelonka

Streszczenie fragmentu rozdziału „Właściwości chemiczne wody morskiej”
Zanieczyszczenie środowiska morskiego – str. 80-8;
Encyklopedia Geografii Świata, tom VII. Oceany i Morza
oprac. dr Elżbieta Marszałek

Zanieczyszczenie środowiska morskiego

Człowiek zachwyca się pięknem morza, wykorzystując jego bogactwa do swoich potrzeb. Znanе jest hasło „Morze żywi i bogaci”.

Może warto je rozwinąć i powiedzieć, że morze żywi i bogaci te kraje, które potrafią swoje nadmorskie położenie właściwie wykorzystać.

Największym problemem w „uprawianiu” przez człowieka morza jest jego zanieczyszczenie. Szczególnie duże i niebezpieczne w skutkach jest zanieczyszczenie mórz przybrzeżnych i śródlądowych międzykontynentalnych, np. wód Bałtyku, Morza Śródziemnego czy Morza Północnego.

Do morza trafiają **ścieki komunalne, przemysłowe i rolnicze**. Zawierają one między innymi substancje biogeniczne, metale toksyczne, środki ochrony roślin, nawozy mineralne, produkty ropopochodne, bakterie chorobotwórcze. Dziś obserwujemy w wielu miejscach trwałe zniszczenia środowiska morskiego. Zanieczyszczenia przywożone z ładu czy popłuczyny z ładowni statków handlowych nie ulegają naturalnej biodegradacji, lecz niestety przenikają do łańcuchów pokarmowych roślin i zwierząt (w tym ryb, którymi żywi się człowiek). W głębiach mórz, w tym w wodach Bałtyku zaczyna brakować tlenu a w warunkach beztlenowych postępują procesy transformacji materii, co w efekcie prowadzi do wytworzenia toksycznego siarkowodoru, a także szkodliwego metanu i CO₂.

Naukowcy substancje zanieczyszczające wody morskie dzielią na 2 grupy -**zanieczyszczenia całkowicie obce przyrodzie**, czyli produkty przemysłu chemicznego, na które przyroda nie ma sposobu, aby je zważyć. Drugą grupę reprezentują **substancje naturalne występujące w środowisku lądowym i wodnym**, ale w ilościach zbyt dużych przewyższających ich poziom naturalny, stąd środowisko wodne nie nadąża z ich rozkładem i neutralizacją.

Autorzy Encyklopedii Geografii Świata, w tomie VII, Oceany i Morza do najważniejszych czynników zanieczyszczających morza zaliczają:

- osady z oczyszczalni ścieków aglomeracji nadmorskich;
- osady denne z bagrowania kanałów portowych;
- osady przemysłowe;
- ropa naftowa i produkty jej przerobu;
- azotany i fosforany z nawożenia mineralnego pól uprawnych;
- metale, m.in. rtęć, kadm, ołów, cynk, miedź a także radioaktywne izotopy;
- organiczne związki (m.in. freony, halony a także DDT).

Jak widać problem zanieczyszczenia wód morskich jest bardzo poważny i trzeba mu poświęcić więcej uwagi. Potrzebne są skuteczniejsze działania zmierzające do bardziej rozważnego zarządzania środowiskiem morskim niż to ma miejsce do tej pory.

Polska gospodarka ma również wiele do naprawienia. Wisła i Odra nadal należą do rzek najbardziej zanieczyszczających wody Bałtyku. Chociaż w ostatnich latach sytuacja powoli wykazuje pozytywne zmiany.

Źródło:

1. Streszczenie fragmentu rozdziału: Zanieczyszczenie środowiska morskiego nad właściwościami chemicznymi wody morskiej Encyklopedia Geografii Świata, tom VII. Oceany i Morza, autor koncepcji szczegółowej tomu prof. zw. dr hab. Adam Jelonek, redaktor tomu – prof. dr hab. Andrzej Zieliński. Kraków 1997 r.
2. Streszczenie fragmentu rozdziału „Właściwości chemiczne wody morskiej”, oprac. dr Elżbieta Marszałek, prof. WSE-T, Zanieczyszczenia środowiska morskiego – str. 80-81

Dane statystyczne dotyczące przeladunków w morskich portach.

Przeladunek w morskich portach handlowych w mln t (w zaokrągleniu)

	Lata	
	2006 r.	2007 r.
Ogółem ^{*)}	47,8	60,3
w tym: Gdańsk	16,7	24,2
Gdynia	8,3	14,1
Police	2,4	2,4
Szczecin	11,1	9,9
Świnoujście	8,9	9,2

*) bez małych portów jak: Kołobrzeg, Stepnica, itp.

Przeladunek w morskich portach handlowych wg grupy ładunków w mln t w 2007 r. (w zaokrągleniu)

Port	Ogółem	Węgiel i koks	Rudy	Zboże	Drewno	Ropa i przetwory naftowe	Inne masowe, w tym:		
							Ogółem	Siarka	Fosforowe/Surwce
Gdańsk	21,2	1,9	0,0	0,8	-	12,4	3,4	0,3	
Gdynia	17,5	0,7	-	1,5	0,0	1,2	3,3	0,1	
Szczecin	9,5	2,0	0,5	1,5	0,0	0,3	2,7	0,1	
Świnoujście	9,1	2,3	0,5	0,1	-	0,7	0,2	-	
Police	2,3	0,0	0,0	-	-	-	2,3	1,2	
								0,1	0,1
								0,7	2,7
								0,7	10,8
								0,4	2,5
								0,0	5,3
								1,2	-

Objaśnienie:

kropka (.)

zero (0)

„w tym”

- oznacza zupełny brak informacji, zjawisko nie występuje

- zjawisko istnieje w niewielkiej ilości

- oznacza, że nie podaje się wszystkich składników sumy

Źródło: Opracowanie dr Elżbieta Marszałek na podstawie Transport – wyniki działalności w 2007 r. GUS, Warszawa 2008.

LINY I WĘZŁY

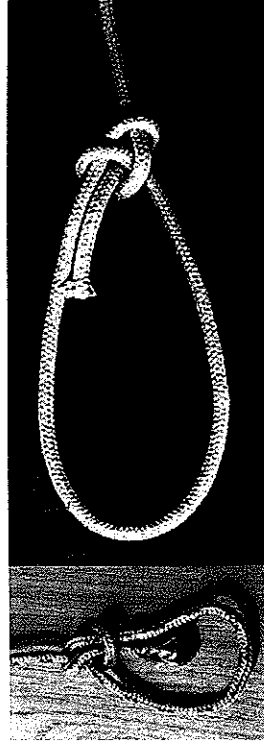
Lina - wiotkie ciągną mogące przenosić tylko siły rozciągające.

Elementami liny są skręcone (zawite) śrubowo druty (włókna) lub żyły ze skręconych uprzednio drutów (włókien), albo liniska ze skręconych uprzednio żył. Przeważnie wewnątrz znajduje się rdzeń. Lina może być też splatana lub zszywana, z linisk lub żył.

Liny mogą być wykonane z różnych materiałów i najczęściej są to:

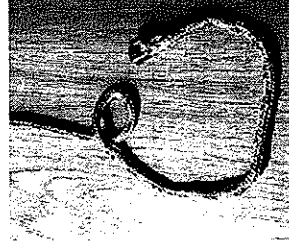
- liny włókienne (*powróż*) z materiałów pochodzenia roślinnego - surowcem zazwyczaj są włókna pochodzące z roślin włóknistych takich jak - len, konopie, juta, sizal, manila i inne;
- liny skórzane - splatane z rzemieni skórzanych;
- liny włókienne z tworzyw sztucznych - skręcane lub plecione - zwykle poliamidowe, poliestrowe, nylonowe lub z innego tworzywa;
- liny stalowe - skręcane ze stalowych drutów;
- liny włókiennie-stalowe - składające się z obu materiałów.

WĘZEL RATOWNICZY

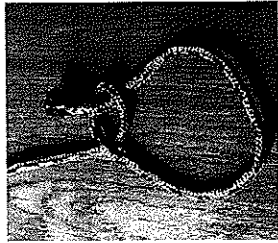


Opis: wiązanie tego węzła należy do podstawowych i obowiązkowych umiejętności pionierskich, taternicznych czy żeglarskich. Należy nauczyć się wiązać go jak najszybciej, wręcz machinalnie i oczywiście należy to robić jedną ręką.

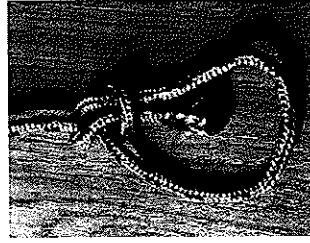
Wiązanie: pierwszą czynnością jest opasanie siebie liną trzymając linę w prawej ręce (dla leworęcznych wszystko w odbiciu lustrzanym - gdyż należy go wykonywać ręką bardziej sprawną). Następnie rękę z węzłem przekładamy na lewą i od dołu do siebie - do środka pętli.



W ten sposób na linie powstaje pętka, w środku której tkwi nasza ręka z końcówką. (Należy przekładać tylko palce - nigdy całą dłoń z nadgarstkiem - w razie szarpnięcia węzeł nie da się ściągnąć z przegubu).



Teraz palcami przeplatamy linę od prawej pod liną główną i wyciągamy z powrotem przez pętlę wyciągając palec.



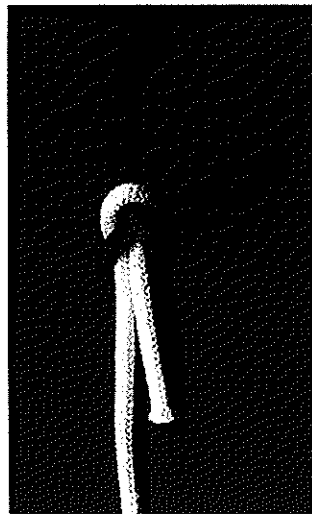
Zastosowanie

Jest to najprostszy węzeł używany dawniej przy wspinaczkach górskich - dzisiaj zastąpiony uprzężami. Jednak należy go umieć, gdyż w sytuacji awaryjnej może okazać się niezastąpiony. Można go też zawiązać w wodzie, gdy jest się ratowanym z opresji. Może też posłużyć do wiązania dwóch lin do siebie - dobrze pracuje pod dużym obciążeniem. Można też powstałą pętlę wykorzystać przy cumowaniu jachtu lub tam gdzie zachodzi potrzeba użycia jednej niezaciskającej się pętli.

WĘZEŁ SZOTOWY



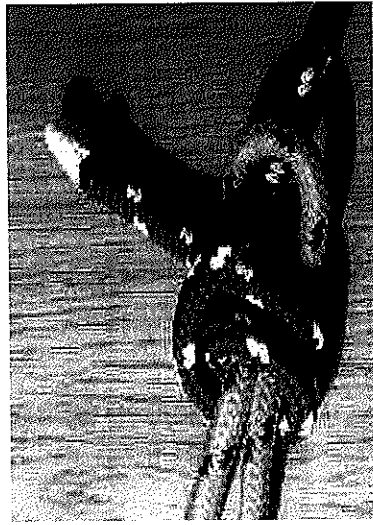
Opis: popularny węzeł, łatwy i szybki w wiązaniu. Możliwy do zawiązania na pętli lub linie. Gdy posiada pętelkę wówczas nazywany jest węzłem flagowym.



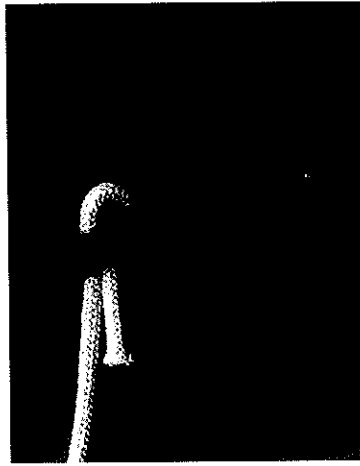
Wiązanie: linę przetykamy przez pętlę. Pętlę liny obwiązujemy i koniec przekładamy pod odcinkiem tej samej linki wychodzącym z pętli.

Zastosowanie: dobry do szybkiego łączenia linek o różnej długości - lecz o niezbyt silnym naciągu. W wypadku dużych napiężeń lub bardzo gładkiej liny lepiej jest używać kombinację węzła szotowego czyli węzeł bramszotowy.

WĘZEL BRAMSZOTOWY



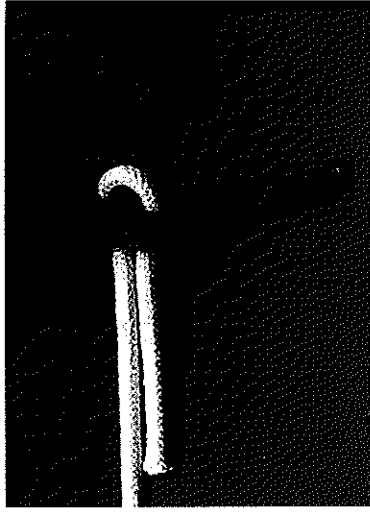
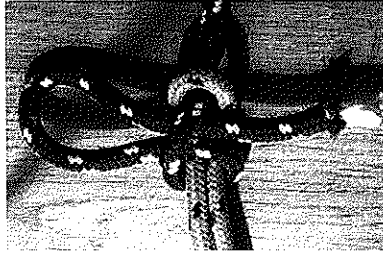
Opis: węzeł pochodny węzła szotowego. Inaczej szotowy podwójny



Wiązanie: tak jak węzeł szotowy, z tym że podczas oplatania pętli należy to wykonać dwa razy za każdym razem wsadzając końcówkę pod linkę wierzchnią.

Zastosowanie: silne mocowanie dwóch lin lub linki na pętli. Linka może być cieńsza niż ta użyta do stworzenia pętli.

WĘZEL FLAGOWY



Opis: jest to w zasadzie węzeł szotowy z zawleczką.

Wiązanie: przez pętlę przekładamy linkę, którą obwiązujemy pętlę dookoła. Następnie linkę przeplatamy pod wierzchnią linką ale tak, aby końcówka nie przeszła pod nią tylko została po tej samej stronie.

Zastosowanie: przymocowanie linki lub cienkiego sznurka do liny lub pętli z możliwością szybkiego rozwiązania węzła.

WĘZEL HOLOWNICZY

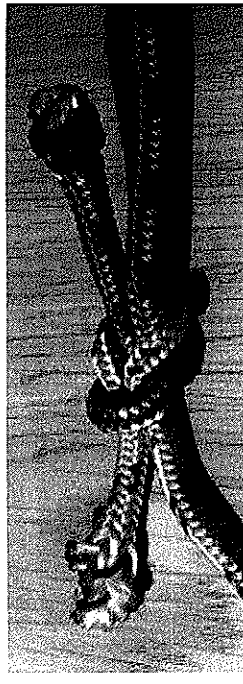


Opis: węzeł holowniczy jest formą węzła krzyżowego i inaczej nazywany jest krzyżowym podwójnym.

Wiązanie: na jednej linie tworzymy pętlę ze skrzyżowanymi linkami. Drugą linę przeplatamy przez tą pętlę, dwa razy zawijamy za skrzyżowanie i z powrotem przeplatamy przez pętlę

Zastosowanie: solidne połączenie dwóch lin.

WĘZEŁ ŁASKI



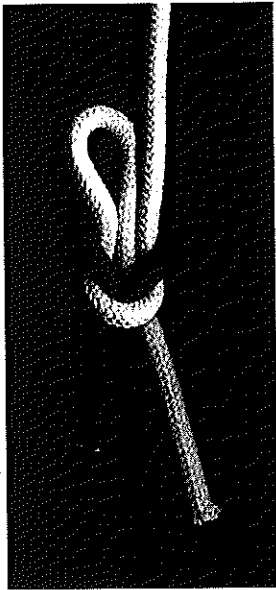
Opis: jeden z najprostszych węzłów. Jest punktem wyjścia do wielu innych węzłów i kombinacji. Przy wiązaniu może nastąpić pomyłka i zawiąże się węzeł babski.

Wiązanie: właściwie nie wymaga komentarza. Można go zawiązać mając oba końce w rękach, albo z jednej strony mając tylko kółuszko. Przeplatając linkę (tak jak przy wiązaniu buta) należy uważać, aby linka, która wychodzi pod spodem również w drugiej linii znalazła się tam. Jeśli nie - wyjdzie węzeł babski

Zastosowanie: służy do łączenia dwóch lin, które nie są zbyt obciążone. Jeżeli ma jedną zawleczkę - jest to węzeł refowy, jeśli dwie to wiązanie sznurówek.

WĘZEŁ REFOWY



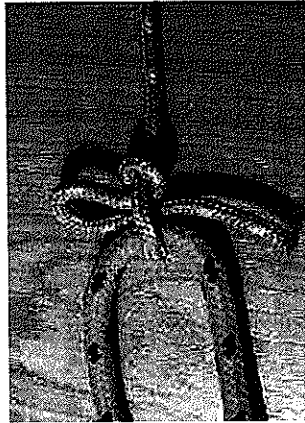


Opis: jest to węzeł prosty z zawleczką

Wiązanie: Tak jak węzeł prosty tylko w ostatnim przepleceniu nie przeciągać końca linki.

Zastosowanie: do chwilowego łączenia linek z możliwością łatwego rozplecenia węzła

WEZEŁ RZUTKOWY

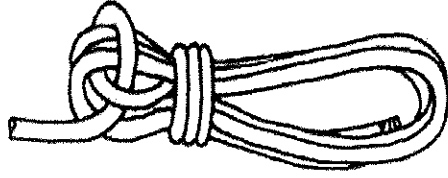


Opis: bardzo słaby, tymczasowy węzeł.

Wiązanie: linę przepleść przez koluszek, opleść linę i w powstałe oczko włożyć końcówkę liny zostawiając zawleczkę

Zastosowanie: tymczasowe - prowizoryczne przywiązanie linki do pętli, pierścienia, belki

BUCHTA



Buchta - zwój liny ułożony specjalnie w taki sposób, aby można było z tej liny od razu skorzystać (rozwinąć) bez ryzyka splątania. Większe liny buchtuje się na pokładzie statku w różnego rodzaju kształty (często ozdobne), mniejsze zwija się i wiesza w ten sposób, aby jednym

prostym ruchem można je było rozwiązać. Staranne buchtowanie liny, szczególnie na żaglowcach, ma bardzo duże znaczenie, gdyż zdarza się wiele sytuacji, w których natychmiastowe skorzystanie z liny jest niezbędne dla bezpieczeństwa statku, np. podczas wykonywania nagłych manewrów (sztorm, uniknięcie kolizji itp.).

Zastosowanie: buchtowanie (zwijanie) liny cumowniczej/kotwicznej buchtowania fałów i podwieszania ich na knagach przy maszcie za pomocą wolnego końca

WEZEŁ ÓSEMKA



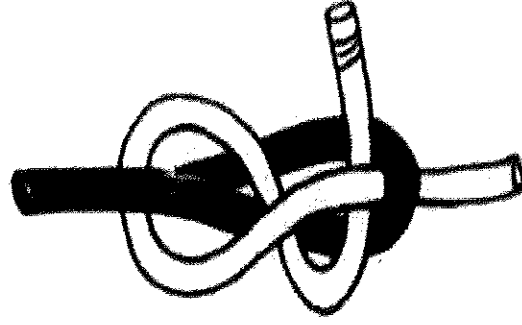
Opis: Najprostszy do zawiązania węzeł zaraz po pospolitym suple. Ósemka jest zwana poza środowiskiem.

Zastosowanie: zabezpieczenia końca liny we wszelkiego rodzaju kluzach, przelotach itp.

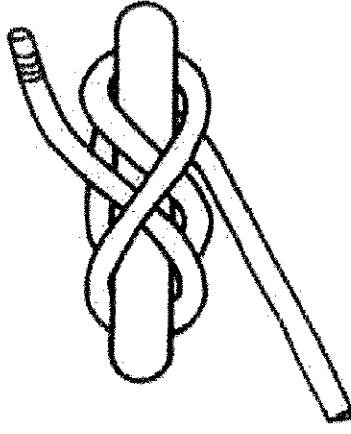
WĘZEŁ FLAGOWY

Opis: Dzięki węzłowi flagowemu uzyskujemy bardzo dobry sposób wiązania flagi lub bandery do flaglinki. Dzięki wolnemu końcowi możemy w łatwy sposób ten węzeł rozwiązać.

Zastosowanie: do wiązania flagi lub bandery do flaglinki, gdy chcemy uzyskać połączenia z możliwością szybkiego zwolnienia



WĘZEŁ KNAGOWY



Zastosowanie. Służy to knagowania, czyli "oplatania" liny w odpowiedni sposób na knadze. Podczas żeglowania często spotkasz się z komendą: "zaknaguj", co jest równoznaczne z: "zawiąż węzeł knagowy"

Używamy do:

- knagowania liny cumowniczej
- knagowania fałów np. na maszcie
- knagowania wszelkiego rodzaju lin i linek

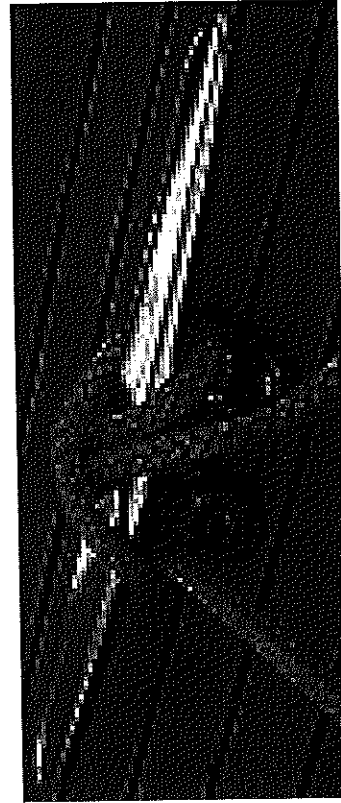
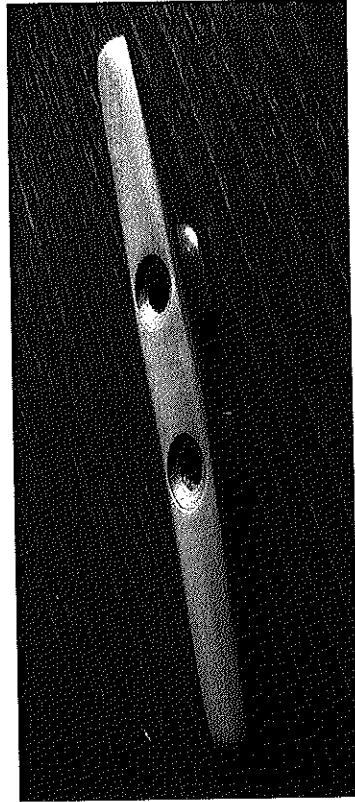
Knaga - okucie występujące powszechnie na pokładach niewielkich jednostek pływających (łodź, żaglówka, jacht, motorówka itp.) służące do unieruchamiania w nim różnych lin olinowana ruchomego: lin cumowniczych, lin takielunku, fałów miecza itp. Warunkiem jest jednak, aby były to liny elastyczne - z włókien roślinnych lub tworzywa sztucznego, gdyż liny te ciasno owija się wokół knagi, lub zaciska w niej. Knaga umożliwia szybkie i pewne unieruchomienie liny, oraz równie szybkie jej zwolnienie w razie potrzeby.

Knagi mogą mieć różne kształty i sposoby mocowania. Może to być knaga zwykła (knaga rozkowa), czyli element z dwoma płaskimi rogami ustawionymi w przeciwnych kierunkach (z przerwą po środku lub bez) - na takiej knadze linę się obkłada węzłem knagowym. W knagach innego typu linę mocuje się poprzez jej zaciśnięcie - w knadze klinowej linę wciska się wzdłużnie w rowek o skrcającej średnicy, w knadze rowkowej wciska się linę w rowek o karbowanej powierzchni,

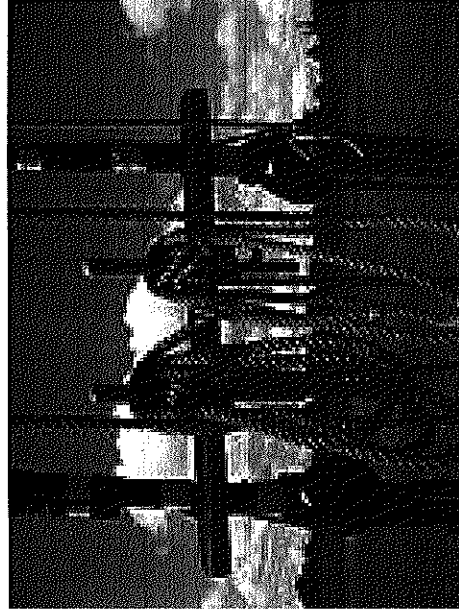
a w knadze szczękowej, posiadającej elementy ruchome, linę przekłada się przez knagę i napina ciągnąc z powrotem.

Knagi mocuje się do mocnych fragmentów powierzchni pokładu, lub jego nadbudówek, lub do kolumny masztu.

Na większych jednostkach zamiast knag używane są: kolkownice i polery. Obecnie dość często knagi zastępowane są przez tzw. stopery, urządzenia blokujące (zaciskające) linę poprzez przesunięcie dźwigni. Użycie stoperów jest zwłaszcza uzasadnione do bardzo obciążonych lin z włókien aramidowych, których nie można knagować w tradycyjny sposób



Nagiel, Kotek - (ang. - *pin*) drewniany lub metalowy, odpowiednio ukształtowany kotek pionowo, do połowy jego długości włożony w otwór nagielbanku (kolkownicy). Służy do *obkładania* (mocowania) lin. Spełnia podobną rolę jak knaga, z tym, że znacznie łatwiej na nim pracować, gdy jak to bywa na żaglowcach jedną linę wybiera wiele osób. Ponadto kiedy liny były produkowane z włókien naturalnych (np. sizal, konopie, juta, bawełna) znacznie zmieniła długość zależnie od zmian wilgotności. Przez to pracująca pod dużym obciążeniem zaknagowana lina mogła zaciśnąć się tak, że jedynym sposobem, aby ją zwolnić było przecięcie liny lub zniszczenie nagla. Nie trzeba tłumaczyć, że opóźnienie w wyluzowaniu liny mogło zagrazić bezpieczeństwu statku. Aby tego uniknąć na naglach nie stosowano wężła knagowego, a jedynie kilkakrotnie linę obwijano "w ósemkę" naprzemiennie wokół górnej i dolnej części nagla. Następnie wolną część liny swobodnie (bez związywania) buchtowano na górnej części nagla. Obecnie, gdy liny żeglarskie produkowane są niemal wyłącznie z włókien syntetycznych praktycznie nie ma ryzyka zaciśnięcia się jej na naglu. Na wielu żaglowcach dopuszcza się, a nawet zaleca jednorazowe obwiniecie liny wokół nagla, a przy następnym przepleceniu (zwłaszcza dla cieńszych lin) użycie wężła knagowego. Nadal nie należy wiązać bucht, a jedynie swobodnie związać linę na górnej części nagla. Mimo używania lin syntetycznych, nie należy grubych lin cumowniczych czy holowniczych knagować na polerach. Należy jedynie obwinąć je w "ósemkę", a przed odwinieniem się ewentualnie zabezpieczyć sejdziem.



Nagielbanka albo **kołkownica** - pozioma belka z otworami na nagle. Umieszczana blisko masztu albo przy nadburciu.

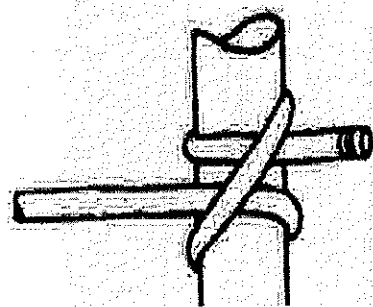
WĘZEŁ REFOWY



Opis: Jak sama nazwa wskazuje węzeł służy do zakładania refów na żaglach (do refowania żagli). Jest wynikiem dodania "pętelki" do węzła płaskiego, dzięki czemu możemy go szybko rozwiązać. Niestety lubi się też sam rozwiązywać zwłaszcza na syntetycznych linach.

Zastosowanie: do refowania żagli gdy chcemy połączyć dwie mało obciążone liny z możliwością szybkiego rozwiązania

WĘZEŁ WYBLINKA



Opis: Jest do dość ciekawy węzeł. Można go w łatwy sposób zawiązać krzyżując odpowiednio ręce. Sztuką jednak jest zawiązać go na drzewcu lub uchu.

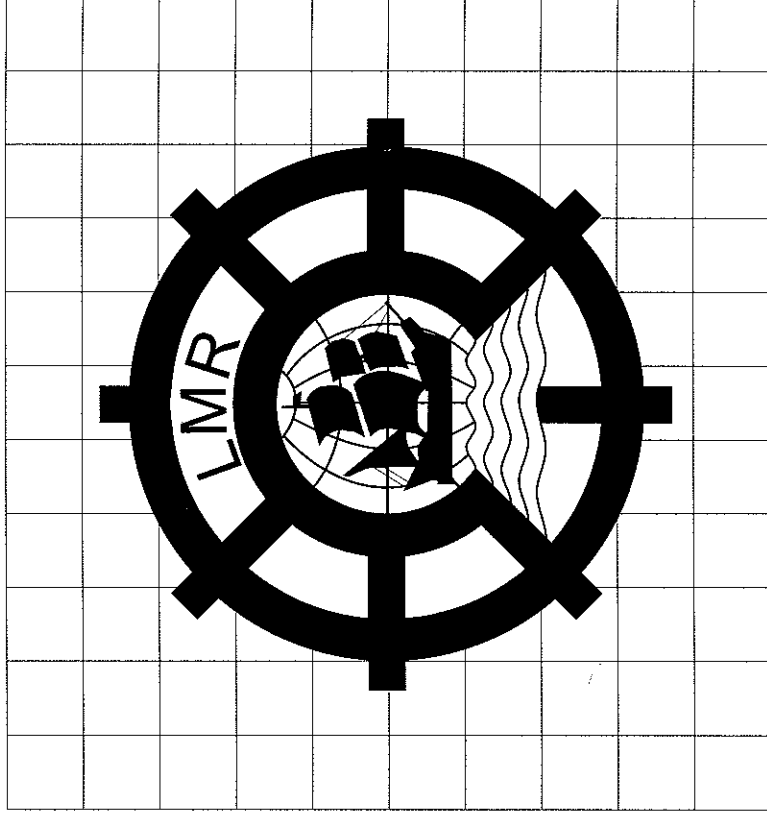
Zastosowanie:
Cumowania przywiązania liny do drzewca.

LIGA MORSKA I RZEČNA

ZARZĄD GŁÓWNY

ul. Długi Targ 11, 80-828 GDAŃSK

tel. (058) 301-32-71, fax (058) 305-80-99



ISBN 978-83-60765-12-8

"Ster" 1/2009

Wydawnictwo: Wyższa Szkoła Ekonomiczno-Turystyczna
w Szczecinie

al. 3 Maja 1a, 70-214 Szczecin, e-mail: rektorat@wset.pl
Rok 2009