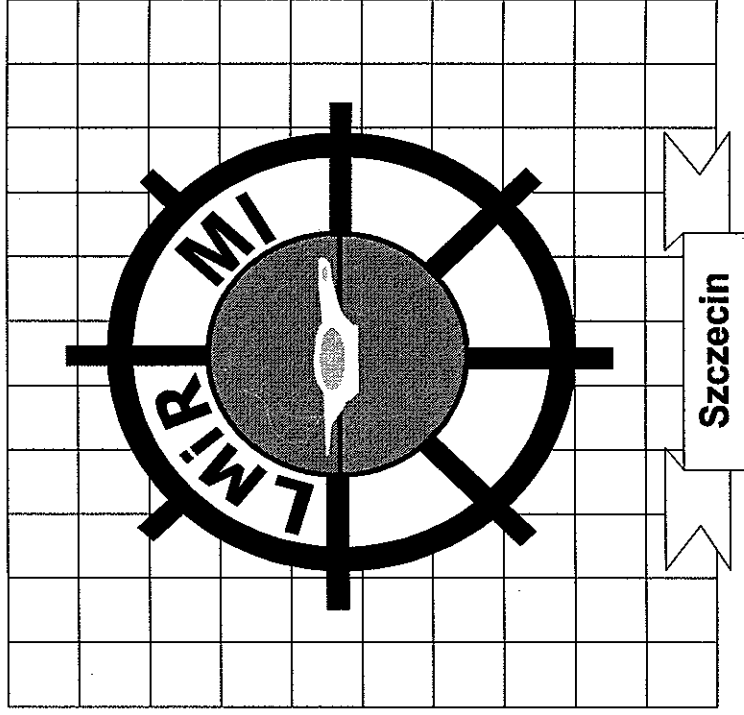


ster

1/2011

Biuletyn Informacyjny
Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Rzeźnej



Biblioteczka Olimpiady Nauczycielskiej
SZCZECIN

**BIBLIOTECKA OLIMPIADY NAUTOLOGICZNEJ
ZESZYT NR 28**

S T E R 1/2011

SPIS TREŚCI:

1. Opracowanie i zebranie materiałów prof. Duda i dr Elżbieta Marszałek
Generał Mariusz Zaruski str. 5
2. kmdr ppor. mgr inż. Roman Jurak
Wybrane problemy z nawigacji str. 10
3. kmdr ppor. mgr inż. Roman Jurak
Znaki okrętowe str. 15
4. kmdr ppor. mgr inż. Roman Jurak
Ważniejsze wydarzenia z historii oręża polskiego na morzu str. 21
6. mgr Krzysztof Gogol
60 lat Polskiej Żeglugi Morskiej str. 27
5. mgr Monika Majewska, dr Elżbieta Marszałek
Morze Bałtyckie – geografia, gospodarka, ekologia str. 36
7. dr Elżbieta Marszałek
Zanieczyszczenie środowiska morskiego str. 40
8. **Wybrane przykłady pytań konkursowych z poprzednich konkursów** str. 42
9. **Wybrane hasła terminów morskich** str. 46

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

Korekta: M. Kuncewicz

Opracowanie techniczne: M. Maćkowiak,

Wydawca: Zarząd Główny Ligi Morskiej i Rzeźnej
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. 91/ 489-12-05; fax 91/ 812-03-97
e-mail: rektorat@wsset.pl

Druk: Drukarnia ARTDECO
71-721 Szczecin, ul. Wieszława 7
tel. 91/ 434 01 44; fax 91/ 852 34 52

Nakład: 500 egz.

ISBN 978-83-60765-17-3

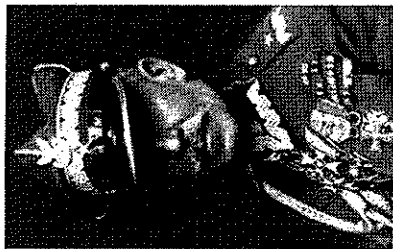
Pod patronatem Polskiego Towarzystwa Nautologicznego

MATERIAŁY SFINANSOWANE PRZEZ MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

Zebranie i opracowanie materiałów:

- prof. Daniel Duda

- dr Elżbieta Marszałek



Generał Mariusz Zaruski

W roku 2011 przypada 70-ta rocznica jego śmierci. Całym swoim życiem wyznaczał społeczeństwu kurs – kurs na Słońce i tak trzymać!

Krótko o Generale

Mariusz Zaruski urodził się w styczniu 1867 r. w Dumanowie nad Smotryczem. Dziadek jego, ojciec i stryj byli uczestnikami powstań narodowych: Listopadowego 1831 i Styczniowego 1863 roku. Od dzieciństwa więc młody Mariusz wzrastał w atmosferze patriotycznej.

Bronisław Miazgowski

Mariusz Zaruski (1867 – 1941) – generał, żeglarz, taternik, kawalerzysta, pisarz, poeta, malarz, rewolucjonista, nauczyciel i wychowawca młodzieży, adiutant generalny prezydenta RP Stanisława Wojciechowskiego, niestrudzony działacz Ligi Morskiej i Komitetu Floty Narodowej. Gorący propagator idei wychowania morskiego społeczeństwa polskiego. Twórca Tatrzańskiego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego. Wykazywał rozległe zainteresowania, nie było dziedziny życia, do której nie dotarłby jego niespokojny umysł. Swoim doświadczeniem i wiedzą dzielił się zawsze z innymi, stąd spod jego pióra wyszło wiele podręczników, przewodników i poradników: np. podręcznik „Współczesna żegluga morska”, „Nawigacja jachtowa”, „Prawa i obowiązki kapitanów i sterników jachtowych”, „Przewodnik narciarstwa według zasady alpejskiej szkoły jazdy na nartach”, „Tatrzański telegraf wzrokowy”, „Rząd koński, nauka jazdy konnej”. Każdej niemal podróży po morzu poświęcał książkę, np. „Na morzach dalekich”, „Na pokładzie Iskry”, „Moja podróż Witeziem”,

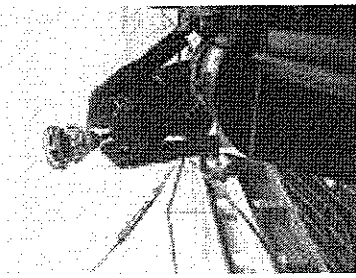
„Moja czwarta podróż na Witeziu”, „Na skrzydłach jachtów”, „Wśród wichrów i fal”, i wiele innych. Z okresu zesłania na Sybir za działalność konspiracyjną pochodzą jego młodzieńcze wiersze wydane jako zbiór: „Sonety morskie” i „Sonety północy”. Na prośbę harcerzy obejmuje w latach 1935 – 1939 dowództwo na „Zawiszy Czarnym” stąd kolejna jego pozycja „Z harcerzami na Zawiszy”. II wojna światowa przerwała jego działalność wychowawczą i społecznikowską. Zmarł w kwietniu 1941 roku w Chersoniu koło Odessy. Całym swoim pięknym niestrudzonym życiem wyznaczył społeczeństwu kurs – Kurs na Stońce i Tak trzymać!!!

„Polska nad morzem i na morzu”. Elizbieta Marszałek

Fragmety z książki generała M. Zaruskiego „Z harcerzami na Zawiszy Czarnym”, wydawnictwo powojenne Sport i Turystyka, Warszawa 1966 r.

Wstęp

Wstęp do I wydania z r. 1937.



„Społeczeństwo nasze, przez wieki całe odsunięte od morza, zatraciło sens jego i zrozumienie. Dziś, po 16 latach władania okrojonym brzegiem morza, to zrozumienie dotarło przede wszystkim do sfer przemysłowych i handlowych, szukających dobrej lokaty swoich kapitałów, i do młodzieży. To już jest wiele...”

„... Powstał z niczego żaglowy sport morski, zjawily się kluby jachtowe, cała flotyli sportowych statków morskich odbiła od brzegów Polski, odwiedzając wszystkie niemal, jako tako urządzone porty Bałtyku i wiele portów na innych morzach. ...”

„... Pragnę w tym miejscu podkreślić znaczenie pewnego faktu, który nastąpił w roku ubiegłym¹. Faktem tym jest nabycie przez Związek Harcerstwa Polskiego dużego żaglowca statku i przeznaczenie go dla celów szkolenia żeglarskiego swojej młodzieży.

Związek przez to wykonał doniosłą pracę pionierską i pokazał drogę, którą kroczyć należy, ażeby zaspokoić gorące pragnienia licznych zastępów młodzieży.

¹ Tj. i 1934

Jachty morskie zwykle mają załogę od 4 do 8 osób. Ileż to trzeba byłoby jachtów, ażeby zmieścić na nich załogi wielotyśięcnej rzeszy harcerskiej?

Więc sprawili sobie tanim kosztem² żaglowiec, przerobili go – częściowo nawet własnymi rękami – na statek szkolny i wyruszyli na morze.

Dzieje pierwszych podróży tego statku, który w myśl założeń idei harcerstwa otrzymał nazwę „Zawisza Czarny”, znajdzie czytelnik na stronkach tej książki.

Nie wszystko w tych podróżach odbyło się bez zarzutu, ale trzeba pamiętać, że każda praca pionierska musi popełnić mniej lub więcej liczne błędy. Nie pomniejsza wszakże to jej ideowego znaczenia. Załogi „Zawiszy Czarnego” wróciły wzbogacone o spory zasób doświadczenia żeglarskiego – i co najważniejsze – pod nieprzepartym urokiem morza.

Jeszcze jedną stronę tych poczynań harcerskich muszę zaznaczyć: to wielkie znaczenie propagandowe nie tylko dla harcerstwa polskiego, ale dla Polski jako państwa. Pod tym względem „Zawisza Czarny” – trzeba to przyznać – spełniał misję ściśle polityczną. I spełniał ją dobrze. Wszędzie, gdzieśmy przybywali, nie tylko byliśmy serdecznie witani przez miejscowe organizacje skautowe, ale również przez wszelkie inne władze państwowe. Żaden skauting cudzoziemski nie ma takiego wielkiego statku szkolnego. „Zawisza Czarny” wszędzie imponował, tym bardziej, że jest skromny, ale przyzwoicie urządzony. Skauci angielscy, którzy mają niedużą morską flotyle, zapalili się do harcerskiego polskiego żaglowca. Holendrzy ze znawstwem narodu morskiego oglądali wszelkie szczegóły „Zawiszy” od zęz do wierzchołków masztów, a Estończycy – także lud morski – z żalem schodzili z jego pokładu.

Chciałbym tą książką przyczynić się do zrozumienia przez szerokie warstwy społeczeństwa idei morza i płynących stąd moralnych obowiązków tegoż społeczeństwa względem poczynań młodzieży.

Trzeba dać możność młodym ludziom poznać morze, odbywać podróże nie na leżakach wygodnych parostatków, ale w pracy, przygodach, a czasem i niebezpieczeństwach żaglowych okrętów. W twardym trudzie żeglarskim hartują się charaktery!!!

² „Zawisza Czarny” został zakupiony za sumę 39 000 zł, koszty zaś remontu i przeróbki na statek szkolny dzięki wykonaniu większości prac systemem gospodarczym siłami własnymi harcerzy przy wydanej pomocy studentów Politechniki Lwowskiej wyniosły 40 000 zł. Najniższa oferta stocznia za te prace opiewała na sumę 270 000 zł.

„Zawisza Czarny”. Jest to statek szkolny Związku Harcerstwa Polskiego. Przybrał imię duchowego patrona harcerstwa, rycerza spod Grunwaldu, gdzie „hajno się po zbrojach cięło”; rycerza, którego męstwo i sława głośno rozbrzmiewały wśród narodów ówczesnego świata, a którego bohatera śmierć w walce z Turkami pod Gołębiami nad Dunajem uczyniła zeń postać na wpół legendarną. Przysłowiowa słowność Zawiszy Czarnego znalazła swój wyraz w prawie harcerskim jako ideał cnoty współczesnego młodego człowieka: „na słowie harcerza można polegać, jak na Zawiszy”. Piękna rzeźba dłuta harcerza Kociejowskiego, wyobrażającego popiersie sławnego rycerza, zdobi stewę przednią harcerskiego okrętu.”³ ...

M. Zaruski

Wspomnienie o Mariuszu Zaruskim

Był rok 1939.

„...Nad światem szalała burza. Opętańczy orkan tratował lądy i morza. Pożoga szerzyła się na ziemi, stalowymi wrakami zapelniała się głębie mórz i oceanów. Bujnie, niepohamowanie płynęła krew na wszystkich morzach, lądach i w powietrzu, na wszystkich frontach i miejscach nieludzkiej kaźni. Nie przetrwałes tego huraganu, Generale. W dalekiej, obcej ziemi Twój bezimienny grób. Zginęła część Twojej załogi. Rozproszyli się po świecie Twój żeglarze i sternicy. Niektórym pomyliły się kursy i drogi. Nie wiedzieli – jak trzymać...”

...Leżą przede mną papiery, dokumenty, notatki, książki Mariusza Zaruskiego. Ale wśród tych papierów brak jest Jego testamentu. Pisanego testamentu.

A jednak – jest, jest testament. Jest nim całe życie i twórczość, cała jego praca twarda i nie ustępliwa. Jest Jego wspaniały przykład i wzór do naśladowania. Jest kurs i nabieżnik.

Życie, jak On żył – wy, młodzi. Żeglujcie, jak On żeglował. Jest pokój. Ale jest też czas zamętu. Liczne są mielizny i rafy, mgła i nagle szkwały. Łatwo zmylić kurs, trudno utrzymać ster w niewprawnej dłoni. Kurs wam potrzebny? Więc posłuchajcie. ...”

³ Robotami, mającymi na celu przeróbkę statku handlowego na okręt szkolny, kierował por. mar. handl. Jan Kuczyński. (Przyp. aut.)

...”Oto i dla Was, młodzi żeglarze, droga i kurs. Wskazywał ją On całym swym życiem, sam był płomieniem, nieomylnym drogowskazem, przykładem i wzorem.

Pytacie o kurs?

Kurs – Na słońce! I – Tak trzymać!...

Bronisław Miazgowski

Jego kursem na Słońce były słowa:

„Pływałem, mokłem i marłem na pokładach jachtów nie po to, ażeby z Was uczynić sportowców, lecz dlatego ażebyście Wy, jako Polacy, poznali morze, uczuciem z nim się związali, uznali je za własną bezcenną wartość, bez której nie ma życia dla dzisiejszej Polski”.

„Gdy stanę przed św. Piotrem i ten zapyta, jak mnie zameldować, odpowiem: Łamałem młotem wrzeczadza niewoli, prowadziłem Polaków w góry i nad morze, ażeby stali się twardzi jak granit, a dusze mieli czyste i głębokie jak morze”.

Dziś wiele szkół, drużyn harcerskich i Szkolnych Kół LMIR nosi imię gen. Mariusza Zaruskiego. Jego „Kurs na Słońce” jest i dziś wspaniałym drogowskazem.

Kochani i tak trzymać!!!

kmrdr ppor. mgr inż. Roman JURAK

Wybrane problemy z nawigacji

Artykuł ten stanowi materiał pomocniczy dla uczestników konkursów w zakresie wiedzy nawigacyjnej. Wyjaśniono w nim podstawowe zagadnienia dotyczące wybranych problemów, z jakimi można zetknąć się w czasie zmagani konkursowych.

Kierunki na morzu

Płynąc statkiem na morzu płyniemy zawsze w kierunku jakiegoś punktu na widnokregu. Obserwując pojawiający się obiekt na lądzie lub morzu patrzymy również w kierunku jakiegoś punktu na widnokregu. Z powyższego wynika, że kierunek jest linią prostą przechodzącą przez dwa punkty: przez punkt, w którym znajduje się obserwator, którego położenie jest znane i określone współrzędnymi geograficznymi oraz przez punkt leżący na widnokregu.

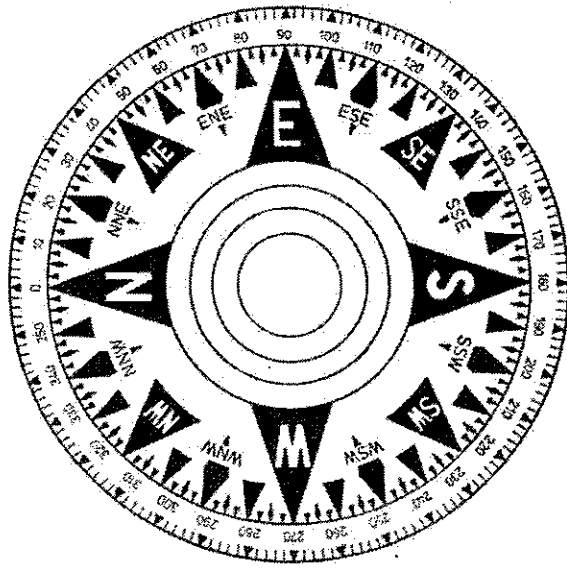
Południk i równoleżnik wyznaczają cztery kierunki kardynalne: północny (N), wschodni (E), południowy (S) i zachodni (W). Zatem oznaczają one ściśle tylko cztery punkty na widnokregu, co jest niewystarczające. Jeżeli jednak przyjmimy kierunek północny jako kierunek odniesienia, będziemy mogli wyznaczyć położenie wszystkich punktów na widnokregu za pomocą kąta zawartego między północną częścią linii N-S a kierunkiem na te punkty.

Położenie punktu na widnokregu wyrażamy w mierze kątowej, liczymy od północy (N), zgodnie z ruchem wskazówek zegara.

Pojęcie kierunku jest zatem ściśle związane z kątem i dlatego kąt zawarty między linią N-S rzeczywistą a kierunkiem na dowolny punkt na widnokregu nazywamy kierunkiem rzeczywistym.

Najstarszym sposobem określania kierunku jest system rumbowy. Polega on na podziale widnokregu na 32 części nazywane rumbami. Graficznie przedstawia się

system rumbowy w formie róży wiatrów - okrągłej tarczy z podziałką stopniową i rumbową z zaznaczonymi kierunkami wg stron świata.



Róża wiatrów

Jak możemy odczytać z rysunku powyżej, cztery główne kierunki zwane rumbami głównymi: N, E, S i W dzielą widnokrąg na cztery ćwiartki. Dzieląc ćwiartki na połowę otrzymujemy dalsze cztery rumbы zwane ćwiartkowymi: NE, SE, SW i NW. Dalszy podział widnokregu na pozostałe 24 rumbы zwane pośrednimi rozpatrzmy na przykładzie pierwszej ćwiartki. Dzieląc na połowę część widnokregu między kierunkiem N i NE otrzymamy rumb pośredni NNE, zaś między NE i E rumb zwany ENE. Dzieląc podobnie pozostałe ćwiartki otrzymamy rumbы: ESE, SSE, SSW, WSW, WNW i NNW. Nazwy tych kierunków powstały z kombinacji nazw kierunków, między którymi zostały one utworzone. Na pierwszym miejscu umieszcza się nazwę kierunku zasadniczego.

Nazwy pozostałych 16 kierunków powstałych z kolejnego podziału części widnokregu tworzy się w sposób odmienny. W pierwszej ćwiartce rumb w sąsiedztwie kierunku N nazywa się N by E (od ang. *by - ku*). Rumbы w sąsiedztwie kierunku NE: bliższy N -

NEbN, bliższy E -NEbE. Wreszcie rumb utworzony przy kierunku E, odchylony ku północy — Ebn. Analogicznie tworzy się nazwy kierunków w pozostałych ćwiartkach: EbS, SEbE, SEbS, SbE, SbW, SWbS, SWbW, WbS, WbN, NWbW, NWbN i NbW.

Podział na rumby jest mało dokładny. Wprowadzony został dodatkowy podział każdego rumbu na 8 dalszych części, w wyniku czego powstała najmniejsza działka wielkości 1,4°. System ten jest używany obecnie do określania kierunku wiatru lub prądu i niekiedy w żegludze jachtowej w nocy, gdy na małym kompasie tylko oznaczenia rumbów są dobrze widoczne.

Powszechnie używany jest system **pełny**. Widokrąg podobnie jak obwód koła jest podzielony na 360°. Początek liczenia przyjmujemy od N = 000°, zgodnie z ruchem wskazówek zegara, przez E = 090°, S = 180°, W = 270° do N = 360°. Dla uniknięcia pomyłek wszystkie kierunki zapisujemy w postaci trzycyfrowej, części stopnia wyrażamy w postaci ułamka dziesiętnego: np. 015°, 137,5°.

W astronomii stosowany jest również inny system podziału widokręgu. Jest to **system półokręgowy** polegający na liczeniu kierunków od N (000°) lub S (180°) na E lub W. W tym systemie kierunek oznaczamy podając wartość kąta w stopniach oraz kierunki, od którego i na który liczymy, np. 015°NE, 135°SW, 165°NW.

Wreszcie przy rozwiązywaniu zadań z nawigacji i astronomii, w których zastosowanie mają funkcje trygonometryczne, posługujemy się **systemem ćwiartkowym**.

W systemie tym dzielimy widokrąg na cztery ćwiartki.

Ćwiartka I. Kierunki liczymy zgodnie z ruchem wskazówek zegara od N do E. Ćwiartka ma znak dodatni. Przykłady zapisu: N14°E, N79°E.

Ćwiartka II. Kierunki liczymy od S do E, a więc przeciwnie do ruchu wskazówek zegara. Ćwiartka ma znak ujemny. Przykłady zapisu: S15°E, S85°E.

Ćwiartka III. Kierunki liczymy od S do W, czyli w kierunku zgodnym z ruchem wskazówek zegara. Ćwiartka ma znak dodatni. Przykłady zapisu: S25°W, S90°W.

Ćwiartka IV. Kierunki liczymy od N do W, przeciwnie do ruchu wskazówek zegara. Ćwiartka ma znak ujemny. Przykłady zapisu: N35°W, N90°W.

Kierunek W jest wspólny dla ćwiartek III i IV, zaś kierunek E jest wspólny dla ćwiartek I i II.

Pojęcie kierunku w nawigacji ma podstawowe znaczenie. Posługujemy się nim niemal we wszystkich dziedzinach tej wiedzy. Dlatego dla ściślejzego sprecyzowania znaczenia, w jakim używa się pojęcia kierunek, wprowadzono szereg szczegółowych i specyficznych dla nawigacji jego definicji.

Jeżeli płynąc na morzu widzimy na widnokręgu jakiś obiekt, na przykład wejście do portu, i chcemy płynąć w jego kierunku, używamy określenia: „kurs na wejście do portu”. Określamy w ten sposób kierunek, w którym powinien być zwrócony dziób statku, a ściślej linia — symetrii statku. W tym przypadku dla znalezienia się w porcie należy stale utrzymywać dziób statku zwrócony w kierunku wejścia. Nie znaczy to jednak, że droga jachtu będzie zawsze linią prostą, a kierunek w stosunku do linii N-S stały. Działanie prądu lub wiatru sprawi, że sternik wielokrotnie będzie musiał korygować ustawienie jednostki, by w końcu dotrzeć do celu.

Na pełnym morzu, gdy nie widzimy żadnych obiektów stałych, kierunek, w którym zamierzamy sterować, możemy określić tylko miarą kątową, podając kąt między linią N-S a linią symetrii jednostki. Posługując się kompasem odchylamy dziób statku od wyznaczonej przez ten przyrząd linii N-S o odpowiednią wartość kąta.

Morskie jednostki miary

MILA MORSKA (Mm), to jednostka długości stosowana w nawigacji morskiej, określona jako długość łuku południka ziemskiego odpowiadającego 1 minucie kątowej. Wartość mili morskiej w metrach, przy założeniu, że Ziemia jest kulą o promieniu R = 6371,1 km, wynosi:

$$1.Mm = \frac{2\pi R}{360 \times 60} = \frac{2\pi \times 6371,1}{21600} = 1852,2m$$

Wartość mili morskiej zależy od szerokości geograficznej, gdyż Ziemia nie jest kulą, lecz bryłą zbliżoną do elipsoidy. Przy szerokości równej 0° mila morska równa się 1842,9 m, przy szerokości 45° - 1852,2 m, przy szerokości 60° - 1856,9 m, przy szerokości 90° - 1861,6 m.

Różnice te w praktyce nawigacyjnej nie mają znaczenia. Międzynarodowe Biuro Hydrograficzne w Monako ustaliło w 1928 r. przyjęcie 1 mili morskiej równej 1852 m (długość łuku południka ziemskiego odpowiadającego 1 minucie kątowej na szerokości geograficznej 44° 30'). Większość państw, w tym Polska, zaakceptowała tę propozycję.

Wspomniana długość standardowej mili morskiej uwzględniana jest przy konstrukcji mierników prędkości i drogi przebytej przez statki tj. logów okrętowych.

KABEL jest równy jednej dziesiątej części mili morskiej, stąd jego przyjęta długość wynosi 185,2 m.

WĘZEL jest jednostką prędkości statku i równa się jednej mili morskiej na godzinę.

W przeszłości pomiar prędkości na morzu odbywał się przy pomocy linki wyrzuconej za burtę z umocowaną boją lub kawałkiem drewna, który pozostawał względnie nieruchomy względem powierzchni wody. Drugi koniec linki nawinięty był na swobodnie dający się rozwijać kołowrotek ustawiony na rufie statku. Na lince co 47 stóp i 3 cale (= 14,4 metra) zawiązany był węzeł. Podczas pomiaru prędkości statku jeden marynarz trzymał przesuwaną się między palcami linkę z odwijającego się kołowrotka, a drugi mierzył czas standardową żeglarską klepsydrą. Liczba węzłów zliczonych przez marynarza w tym czasie oddawała prędkość statku względem powierzchni wody w milach morskich na godzinę.

Mila morska, kabel i węzeł są jednostkami dopuszczonymi do stosowania w żegludze, choć nie należą do obowiązującego układu jednostek SI. Kabel, węzeł i mila morska nie mają w tym układzie swoich symboli.

Literatura:

1. Kaszkowski A., *Nawigacja dla żeglarzy*, Wydawnictwo Morskie Gdańsk 1989
2. Gładysz B. *Poradnik marynarza*, Wydawnictwo Morskie Gdańsk 1979
3. Wróbel F. *Vademecum nawigatora*, Wydawnictwo Morskie Gdańsk 1995

Znaki okrętowe

Stosowane na okrętach bandery, godła, flagi, proporce i proporczyki nazywane są znakami marynarki wojennej.

Trudno jest dokładnie określić, kiedy zaczęto używać tych znaków w polskiej flocie wojennej i jak wówczas wyglądały.

Najstarszy dokładny opis królewskiej bandery wojennej Rzeczypospolitej pochodzi z 1695 r. Była barwy czerwonej, widniała na niej ręka wychodząca z niebieskiego obłoku trzymająca srebrną szablę z czarną rękojeścią. Ręka do łokcia okryta była białym rękawem ze złotym mankietem. Mógł to być proporzec bojowy, który podnoszony był na drzewcu rufowym. Możliwe, że jej rodowód sięga 1569 r., gdy na sejmie w Lublinie nobilitowano czterech kapitanów kaperskich. W klejnotach herbów, które im wówczas nadano, występowała ręka z mieczem, której pochodzenie łączy się z herbem Pogonią (małą Pogonią).

Po odrodzeniu się państwa polskiego i utworzeniu marynarki wojennej w 1918 r. ustanawiając dla niej znaki, nawiązano do polskich tradycji morskich. Jednocześnie dążono do wprowadzenia możliwie nowoczesnego systemu znaków przyjętego w innych marynarkach wojennych. Rozporządzenie prezydenta RP z 1937 r. w sposób bardziej szczegółowy określało flagi, bandery, chorągwie i sztandary. Ustanawiało nowy wzór herbu państwowego i precyzowało odcień czerwieni barw narodowych.

Następnym ważnym aktem prawnym dotyczącym znaków MW był dekret prezydenta RP o znakach wojska i marynarki wojennej wydany w 1937 r. Nie zmienił dotychczas ustalonych znaków MW, ale rozdzielał znaki państwowe od znaków wojska i MW. Określił, że znakami MW są: bandera wojenna, znak dowódcy okrętu i proporzec marynarki wojennej Ustanawiał, że statki powietrzne i porty lotnicze MW używają znaków wojska, tzn. sztandaru, flagi i szachownicy lotniczej. Znalazł się w nim zapis, że oprócz bandery wojennej, znaku dowódcy okrętu,

proporca marynarki wojennej i znaków wojska używanych w lotnictwie morskim, w MW stosowane są także inne oznaczenia, tzn. flagi i porporczyki dowódców morskich itp. W dekrete stwierdzono, że bandera wojenna jest uosobieniem państwa, symbolem najwyższych wartości wymaganych od personelu Marynarki Wojennej i podnoszona we właściwym miejscu na okręcie lub statku MW jest widomym znakiem jego przynależności do MW. Zawarto w nim także opis bandery i jej porporcje.

Ukształtowany w latach 1919-1939 system znaków polskiej MW w zasadzie obowiązywał również w latach II wojny światowej, a także po jej zakończeniu, do rozwiązania Polskiej Marynarki Wojennej w Wielkiej Brytanii, co nastąpiło w marcu 1947 r. Gwarantowała to polsko-brytyjska umowa rządowa z 18 listopada 1939 r. i podpisany tego dnia protokół. Zgodnie z tymi aktami polskie okręty miały brać udział w wojnie pod polskimi banderami oraz zapewniono stosowanie na nich polskiego regulaminu służby okrętowej, więc również systemu znaków MW.

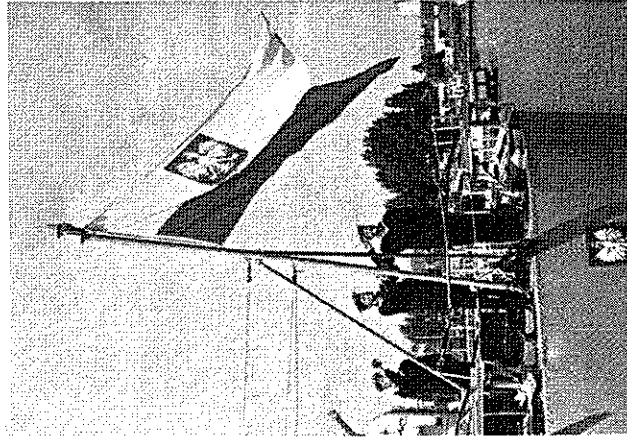
Zwyczajem przyjętym od innych flot alianckich, powracające ze zwycięskich patroli polskie okręty podwodne "Sokół" i "Dzik", które w wyniku swych sukcesów bojowych na Morzu Śródziemnym zyskały miano "straszliwych bliźniaków" podnosiły flagę szczególnego rodzaju nie należącą do systemu znaków DMW, stosowaną także we flotach przeciwników. Była to tzw. flaga piracka, sięgająca rodowodem do XVIII w., nazywana "Jolly Roger" ("Wesoły Roger"). Zaznaczano na niej symboliczne sukcesy bojowe okrętu.

Od 1945 r. w kraju tworzono od początku Marynarkę Wojenną. We wprowadzonym w 1951 r. nowym Regulaminie służby na okrętach Rzeczypospolitej Polskiej nie było już tradycyjnego fragmentu z ceremoniałem morskim i znakami MW. Wspomniano jedynie o wysokiej randze bandery wojennej.

Ustawa z 1959 r. przywróciła stosowany od 1919 r. tradycyjny porporzec marynarki wojennej według wzoru przedwojennego, używany w latach II wojny światowej, nawiązujący do rzekomej bandery kaperskiej, wywodzony też od proporca bojowego polskiej floty wojennej z XVII w. - z krzyżem kawalerskim na polu biało-czerwonym i wizerunkiem ręki w niebieskim rękawie, trzymającej miecz, umieszczony pośrodku krzyża. Taki wzór proporca najdłużej zachował się w tradycji polskiej floty i niezależnie od swego pochodzenia nabrał zdecydowanie polskiego charakteru.

Charakteryzując aktualny system znaków MW należy stwierdzić, że został zapoczątkowany przez, ustawę z 19 lutego 1993 r. o znakach Sił Zbrojnych RP. Obecnie do znaków Marynarki Wojennej należą: bandera wojenna, banderę bazowego środka pływającego, porporzec prezydenta RP, porporzec Marynarki Wojennej; flagę Marynarki Wojennej, flagi wyższych dowódców morskich, porporczyki dowódców zespołów oraz znak dowódcy okrętu.

Rodzaj bandery należnej poszczególnej jednostce pływającej oraz datę pierwszego podniesienia i ostatniego spuszczenia bandery ustala dowódca Marynarki Wojennej w rozkazach organizacyjnych. Podczas postoju okrętu banderę podnosi się



Podniesienie bandery MW

na drzewcu rufowym, a podczas ruchu -- na gafiu masztu głównego. Na okręcie podwodnym w ruchu banderę podnosi się na drzewcu przy (na) pomoście, a podczas postoju w porcie -- na drzewcu rufowym, jeśli występuje. Odstępstwa od tych zasad muszą być uzasadnione (np. remont masztu, drzewca).

Z chwilą rozpoczęcia boju bandera musi być podniesiona i pozostawać tam przez cały czas trwania akcji bojowej. Gdyby bandera w trakcie walki została zestrzelona lub zniszczona, musi być natychmiast zastąpiona nową.

Podniesienie bandery ma bogaty ceremonial.

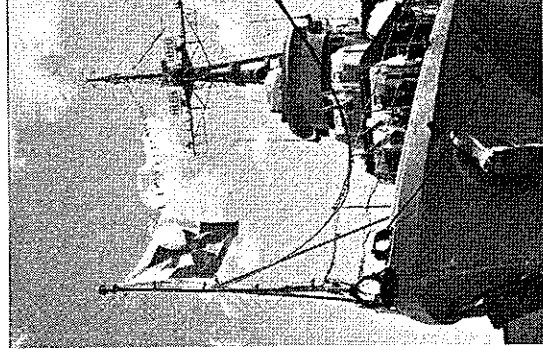
Codziennie, w wyznaczonym miejscu na pokładzie na 15 min przed podniesieniem bandery, zarządza się zbiórkę załogi do podniesienia bandery, a w dni świąteczne również proporca Marynarki Wojennej lub gali banderowej. W dni

powzednie, na zbiórce do podniesienia bandery, przeprowadza się przegląd załogi. Na 5 minut przed godz. 08.00, na sygnał okrętu flagowego (punktu redowego) sygnalista podnosi na prawym noku rei „do pół” flagę sygnałową i ogłasza głosem „PIĘĆ PRZED!” Na polecenie zastępcy dowódcy okrętu wyznaczona osoba funkcyjna powiadamia dowódcę okrętu o gotowości załogi do podniesienia bandery, a dwie lub trzy osoby, ze składu nowo wstępującej służby, zajmują miejsca przy drzewcu rufowym. Po przybyciu dowódcy na miejsce zbiórki, zastępca składa mu meldunek o gotowości załogi do podniesienia bandery, a następnie dowódca wita się z załogą. Na jedną minutę przed godz. 08.00, sygnalista, na sygnał okrętu flagowego (punktu redowego), podnosi flagę sygnałową „do miejsca” i głośno ogłasza „MINUTA PRZED!”

O godz. 08.00 sygnalista, powtarzając sygnał okrętu flagowego (punktu redowego), zrywa flagę i ogłasza głośno: „ZAS UPLYNAŁ!” Na ten sygnał dowódca okrętu podaje głosem komendę: „BACZNOŚĆ – NA BANDERĘ!”, zastępca dowódcy okrętu podaje gwizdkiem oficerskim sygnał „BACZNOŚĆ – NA PRAWĄ (LEWA) BURTE!”, a następnie oficer (podoficer) dyżurny okrętu podaje głosem komendę: „BANDERĘ MARYNARKI WOJENNEJ – PODNIEŚĆ!”. Na tą komendę wyznaczeni członkowie załogi, stojący przy drzewcu, powoli i miarowo podnoszą banderę. W trakcie podnoszenia bandery trębacz, gra sygnał podniesienia bandery (na okrętach, gdzie nie ma trębacza zastępuje go marynarz wachtowy, oddając świsł trapowy), a wszyscy oficerowie salutują. Ceremonii podniesienia bandery towarzyszy wybijanie szklanek dzwonem okrętowym.

Spuszczenie bandery, bandery wojennej na postoju odbywa się w chwili zachodu słońca w miejscu postoju okrętu. Do spuszczenia bandery nie ogłasza się zbiórki załogi. Przy wchodzeniu na okręt i opuszczaniu go, każda osoba oddaje honor banderze przez zwrot głowy w jej kierunku, a osoby będące w mundurach dodatkowo salutują w momencie przekraczania burty okrętu.

Proporzec marynarki wojennej proporzec na okrętach podnosi się na drzewcu dziobowym, jednocześnie z podniesieniem bandery, w niedziele, w dni świąt państwowych i ustawowo wolnych od pracy, a także podczas podnoszenia gali banderowej. Na okrętach przebywających w portach zagranicznych proporzec podnosi się (spuszcza) codziennie wraz z banderą. Proporzec podnosi się również na okręcie w ruchu, jako element małej gali banderowej. Do podniesienia proporca wyznacza się dwóch członków załogi. Podczas oddawania ukłonu banderą proporzec pozostaje na miejscu. Na znak żądoby proporzec opuszcza się do połowy drzewca jednocześnie z banderą.



Proporzec MW

Pozostałe znaki okrętowe inne niż bandera i proporzec, zawsze podnosi się na maszcie głównym, bez względu na porę doby. Znak dowódcy okrętu symbolizuje tradycje Marynarki Wojennej oraz oznacza, że okręt jest dowodzony przez oficera Marynarki Wojennej. Pozostaje on stale na topie masztu głównego, bez względu na obecność dowódcy na okręcie i spuszcza się go przy podnoszeniu flagi państwowej lub znaku przełożonego dowódcy okrętu.

Z chwilą przybycia na okręt prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej na maszcie głównym podnosi się proporzec prezydenta RP, a inne znaki spuszcza. Gdy na okręt przybywa marszałek Sejmu, Senatu lub prezes Rady Ministrów na maszcie głównym podnosi się flagę państwową, a inne znaki również spuszcza. Jeżeli na okręt przybywa głowa obcego państwa, wówczas flagę narodową tego państwa podnosi się z prawej strony znaku Marynarki Wojennej, który jest podniesiony na tym okręcie, o ile osprzęt i takielunek okrętu na to pozwalają. W innych sytuacjach flagę narodową, przynależną głowie obcego państwa, podnosi się na prawym noku rei masztu głównego.

Ważniejsze wydarzenia z historii Oręża Polskiego na Morzu

Cz.1
od X wieku do 1939 r.

X wiek	
962-967 r.	- Drużyny Mieszka I docierają do ujścia Odry.
XI wiek	
1000 r.	- W Kolobrzegu zostaje założone polskie biskupstwo.
1121 - 1122 r.	- Bolesław Krzywousty obejmuje we władanie całe Pomorze Zachodnie.
1170	- Bitwa floty pomorskiej z duńską w pobliżu wyspy Wolin.
XV wiek	
1410 r.	- Wielkie zwycięstwo pod Grunwaldem; powstanie na Pomorzu.
1414 -1417 r.	- Sobór w Konstancji, w obronie praw do Pomorza występują Mikołaj Trąba i Paweł Włodkowic
1433 -1454 r.	- Powstanie przeciwko Zakonowi na Pomorzu, wypędzenie Krzyżaków z Gdańska i Tczewa
6 marca 1454 r.	- Ogłoszenie przez Kazimierza Jagiellończyka włączenia Pomorza do Polski.
15 września 1463 r.	- Bitwa floty gdańsko - elbląskiej z flotą krzyżacką na Zalewie Wiślanym.
XVI wiek	
1517 r.	- Utworzenie przez Zygmunta Starego floty wojennej
24 marca 1568 r.	- Zygmunt August powołuje Komisję Morską, pierwszą polską admiralicję.
1576 r.	- Budowa floty w Elblągu.
1598 - 1599 r.	- Desanty floty Zygmunta III na wybrzeżu szwedzkim.
XVII wiek	
1601 r.	- Jan Wejher przystępuje do rozbudowy floty.
28 listopada 1627 r.	- Zwycięska bitwa morska pod Oliwą.
1634 r.	- Władysław IV podejmuje odbudowę floty; budowa Władysławowa na Helu.

W przypadku przybycia na okręt więcej niż jednej głowy obcego państwa flagi narodowe podnosi się kolejno na rei masztu głównego poczynając od prawego noku. Kolejność podnoszenia flag państwowych ustala protokół dyplomatyczny, a w razie jego braku, flagi podnosi się w kolejności alfabetycznej.

Z momentem wejścia okrętu na wody terytorialne obcego państwa na prawym noku głównego masztu podnosi się flagę państwową danego państwa. Okręt nosi ją do chwili opuszczenia wód terytorialnych (wewnętrznych) tego państwa.

Literatura:

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

22 czerwca	-	Wprowadzono „Tymczasowy regulamin służby na okrętach RP”.
1924 r.		
3 marca	-	Podniesiono banderę na zakupionym we Francji dla PMW transportowcu „Warta”, przeznaczonym dla przewozu francuskiej broni i sprzętu wojskowego dla Polski w ramach udzielonego przez Francję kredytu.
14 marca	-	Decyzją Rady Ligi Narodów przyznano Polsce półwysep Westerplatte w Gdańsku na założenie wojskowej tranzytowej składnicy amunicji i sprzętu wojennego. Dnia 31 października 1925 r. Polacy, po rozstrzygnięciu sporów z Senatem Gdańskim, objęli Westerplatte we władanie. W myśl zaleceń Rady Ligi Narodów polski oddział wartowniczy powinien liczyć 88 osób. Oddział wartowniczy przybył tam 18 stycznia 1926 r.
8 sierpnia	-	Dowództwo Floty przeniesiono z Pucka do Gdyni.
1925 r.		
19 maja	-	W Kierownictwie Marynarki Wojennej zaszły zmiany personalne: Szefem KMW został kmrdr Jerzy Świrski, dowódcą floty kmrdr por. Józef UNRUG.
8 sierpnia	-	Podniesiono banderę na transportowcu „Wilja”, zakupionym dla transportu broni i sprzętu wojennego z Francji do Polski.
1926 r.		
2 kwietnia	-	W Paryżu podpisano umowę w sprawie budowy dwóch kontrtorpedowców „Burza” i „Wicher”.
1 grudnia	-	W Paryżu podpisano umowę w sprawie budowy trzech podwodnych stawiaczy min: „Ryś”, „Wilk” i „Żbik”.
1927 r.		
1 marca	-	Z Pucka do Gdyni przeniesiono Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej.
1 lipca	-	Utworzono Kierownictwo Robót Budowlanych dla Marynarki Wojennej.
30 lipca	-	Podniesiono banderę na zakupionym we Francji starym krążowniku „d'Entrecasteaux”, któremu nadano nazwę „Bałtyk” i przeznaczono na pomieszczenie dla Szkoły Specjalistów Morskich.
1928 r.		
6 maja	-	Podniesiono banderę na żaglowym okręcie szkolnym „Iskra”, zakupionym od armatora angielskiego
1 grudnia	-	Powstała Szkoła Podwodnego Pływania w Tulonie, przeznaczona dla załóg okrętów podwodnych budowanych dla Polski we Francji.

1918 r.		
28 listopada	-	Ukazał się dekret naczelnika państwa o powołaniu do życia Polskiej Marynarki Wojennej oraz jej dowództwa nazwanego Sekcją Marynarki Wojennej przy Ministerstwie Spraw Wojskowych. W marcu 1919 r. Sekcja została przekształcona w Departament dla Spraw Morskich (DSM), którego szefem został kontradmirał Kazimierz Porębski.
listopad	-	Utworzono Flotylię Wiślana.
grudzień	-	Utworzono pierwszy port Polskiej Marynarki Wojennej (PMW), na którego siedzibę - wobec braku wybrzeża - wybrano Modlin.
1919 r.		
kwiecień	-	Departament dla Spraw Morskich przystąpił do organizowania Flotyli Pińskiej.
28 sierpnia	-	Sejm RP uchwalił ustawę wprowadzającą w PMW wzory bander i proporców podnoszonych na polskich okrętach
1920 r.		
10 lutego	-	Odbyły się symboliczne Zaślubiny Polski z Morzem w Pucku, dokonane przez dowódcę oddziałów polskich obejmujących Pomorze gen. Józefa Hallera.
4 maja	-	W Gdańsku podniesiono biało-czerwoną banderę na pierwszym polskim okręcie wojennym ORP „Pomorzanin”.
24 września	-	Zakupiono dla PMW cztery pontonowe tratowce („Jaskółka”, „Mewa”, „Czajka” i „Rybitwa”).
29 grudnia	-	W Gdańsku podniesiono polską banderę na kanonierce „Komendant Piłsudski” - zakupionej w Finlandii. W następnym roku w kwietniu zakupiono tam drugą kanonierkę „Generał Haller”.
1921 r.		
1 stycznia	-	Wprowadzono nową, tzw. pokojową organizację Marynarki Wojennej. Powołano Kierownictwo Marynarki Wojennej w Warszawie (w miejsce Departamentu dla Spraw Morskich), powstały: Dowództwo Floty w Pucku (w miejsce Dowództwa Wybrzeża Morskiego). W skład PMW wchodziły dowództwa flotyli rzecznych, Kadra Marynarki Wojennej, szkoły Marynarki Wojennej.
1 października	-	W Toruniu utworzono Oficerską Szkołę Marynarki Wojennej (w 1928 r. szkoła zmieniła nazwę na Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej). Pierwszym komendantem szkoły był kmrdr por. Adam Mohuczy.
1923 r.		
29 kwietnia	-	Otwarto tymczasowy port wojenny i przystań dla rybaków w Gdyni.

grudzień	- Ukazał się pierwszy numer „Przeglądu Morskiego” - miesięcznika wydawanego początkowo przez Szkołę Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu, a następnie -Kierownictwo Marynarki Wojennej.
1930 r.	
1 lutego	- Zorganizowano pierwszy Oficerski Kurs Taktyczny w marynarce wojennej (zwany kursem aplikacyjnym).
10 lipca	- Podniesiono polską banderę na niszczycielu „Wicher” zbudowanym w Chantiers Navals Francais w Blainville.
1931 r.	
31 lipca	- Zorganizowano Morski Baon Strzelców w Wejherowie przeznaczony do lądowej obrony Wybrzeża.
2 sierpnia	- Podniesiono polską banderę na okręcie podwodnym „Rys” zbudowanym w Chantiers de la Loire w Nantes.
31 października	- Okręt podwodny „Wilik” zbudowany we francuskiej stoczni Chantiers Augustin Normand w Hawrze, po podniesieniu bandery, został wcielony do służby w PMW.
1932 r.	
20 lutego	- Na okręcie podwodnym „Żbik” zbudowanym we francuskiej stoczni Chantiers Navals Francais w Caen podniesiono polską banderę.
maj	- Utworzono dywizjon okrętów podwodnych, w skład, którego weszły trzy wymienione wyżej okręty oraz zbiornikowiec „Kujawiak” i okręt hulk „Lwów”.
14-19 maja	- W porcie gdańskim przebywał niszczyciel „Wicher” w celu powitania eskadry 5 angielskich okrętów wojennych składających wizytę w Wolnym Mieście Gdańsku.
10 sierpnia	- Niszczyciel „Burza”, zbudowany w Chantiers Navals Francais w Blainville, po podniesieniu bandery, został wcielony w skład PMW.
15 września	- Utworzono dywizjon kontrtorpedowców złożony z ORP „Wicher” i ORP „Burza”.
1933 r.	
1 marca	- W skład PMW wszedł organizacyjnie 9 dywizjon artylerii przeciwlotniczej w Gdyni, pod nazwą - morski dywizjon artylerii przeciwlotniczej.
6 marca	- Na Westerplatte przybył na pokładzie ORP „Wija” transport 120 żołnierzy z Batalionu Morskiego w Wejherowie.
4 kwietnia	- Utworzono Dowództwo Obrony Wybrzeża Morskiego, na czele, którego stanął kmdr Stefan Frankowski. Podlegały mu jednostki lądowe marynarki oraz niektóre okręty pomocnicze.

1934 r.	
11 września	- W Warsztatach Portowych Marynarki Wojennej w Gdyni zwodowano pierwszy prototypowy tratowiec konstrukcji polskiej, ORP „Jaskółka”. Okręt został wcielony w skład floty w lipcu 1935 r.
1935 r.	
25 czerwca	- Ukazało się zarządzenie ministra Spraw Wojskowych nakazujące sformowanie dywizjonu artylerii nadbrzeżnej z siedzibą dowództwa na Helu.
30 listopada	- Na Helu zorganizowano 2. morski dywizjon artylerii przeciwlotniczej.
1936 r.	
21 sierpnia	- Prezydent RP wydał dekret, w którym uznano Półwysep Helski za rejon umocniony.
14 grudnia	- Rozkazem ministra Spraw Wojskowych zmieniono nazwę istniejącego od lutego 1935 r. na Helu dowództwa wojskowego Odcinek Wybrzeża Morskiego Hel na Dowództwo Rejonu Umocnionego Hel
31 grudnia	- 31. Baterii nadbrzeżnej na Helu nadano imię kmdr. ppor. Heliodora Laskowskiego, zmarłego przed wojną, pioniera polskiej artylerii morskiej.
1937 r.	
17 kwietnia	- Na podstawie zarządzenia ministra Spraw Wojskowych utworzono 2. morski batalion strzelców w Gdyni Redłowie, składający się początkowo z dwóch kompanii strzeleckich i kompanii karabinów maszynowych.
11 maja	- Na niszczycielu „Grom”, zbudowanym w angielskiej stoczni John Samuel White w Cowes, została podniesiona polska bandera.
25 listopada	- Podniesiono polską banderę na niszczycielu „Błyskawica”, bliźniaczym okręcie „Groma”, wybudowanym w stoczni J. S. White w Cowes.
1938 r.	
3 lutego	- Marynarce Wojennej został podporządkowany 1. Morski dywizjon artylerii przeciwlotniczej w Gdyni i 2. morski dywizjon artylerii przeciwlotniczej na Helu.
27 lutego	- Na stawiaczu min „Gryf” zbudowanym we francuskiej stoczni Augustin Normand w Hawrze, podniesiono banderę.
3 grudnia	- Komendantem Wojskowej Składnicy Tranzytowej na Westerplatte został mjr Henryk Sucharski.

60 lat Polskiej Żegluga Morskiej

POCZĄTKI

Polska Żegluga Morska Przedsiębiorstwo Państwowe powstała na mocy zarządzenia Ministra Żegluga z dnia 2 stycznia 1951 r. PŻM zbudowana została w oparciu o dwie firmy armatorskie, które swoją działalność rozpoczęły jeszcze w Polsce przedwojennej. Były to: Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe S.A., w skrócie GAL, skąd przejęto pracowników lądowych oraz „Żegluga Polska”, która wniosła do nowego przedsiębiorstwa swoją flotę.

Początkowa flota PŻM składała się z 11 statków o łącznej nośności ok. 27 tys. ton. Wśród tych jednostek znalazły się: cztery tzw. „francuzki”, czyli parowce wybudowane w 1926 roku we francuskiej stoczni w Blainville: „Toruń”, „Kraków”, „Poznań” i „Wieluń” (ex. „Wilno”), najstarszy z przejętych statków s/s „Narocz” (2520 DWT) – zbudowany w 1915 roku w Wielkiej Brytanii, m/s „Narew” niewielki kabotazowiec (do żegluga przybrzeżnej) o nośności 310 ton zbudowany w 1938 roku w Niemczech, m/s „Elbląg” (1699 DWT) zbudowany w 1944 oraz cztery statki z serii B-30 budowane od 1949 roku w Stoczni Gdańskiej: s/s „Soldek” – pierwszy statek zbudowany w powojennej historii polskiego przemysłu stoczniowego, s/s „Jedność Robotnicza”, s/s „Pstrowski” oraz s/s „Brygada Makowskiego”.

W pierwszych latach istnienia PŻM statki armatora pływały w relacjach bliskiego i średniego zasięgu, koncentrując się głównie na Bałtyku i Morzu Północnym, ale zapuszczając się również na Morze Śródziemne. W ciągu pierwszych pięciu lat aż 80 proc. wiszących przewozów stanowiły, wysyłany za granicę węgiel i ruda żelaza. Pezetemowskie trampy woziły węgiel do Francji, Włoch, Anglii, Finlandii, Niemiec, Szwecji, Portugalii i Danii. W 1956 roku również do Egiptu i Belgii a w r. 1957 również do Albanii, Norwegii i Hiszpanii. Do Polski przywoziły natomiast

1939 r.	
1 stycznia	- Stan liczebny PMW osiągnął 537 oficerów oraz 6 184 oficerów i marynarzy.
2 lutego	- Okręt podwodny „Orzeł”, zbudowany w stoczni de Schelde we Vlissingen, został po podniesieniu polskiej bandery wcielony do służby w PMW.
18 marca	- Dywizjon polskich niszczycieli i okrętów podwodnych postawiono w stan pogotowia wojennego w związku z zajęciem Kłajpedy przez Niemcy hitlerowskie.
24 marca	- W sztabie dowódcy Obrony Wybrzeża Morskiego opracowano tymczasowy plan obrony od strony lądu.
16 kwietnia	- Okręt podwodny ORP „Sęp”, zbudowany w stoczni w Rotterdamie, został wcielony do PMW po podniesieniu bandery.
15 maja	- Na Hel przybył 4. batalion 7. pułku Korpusu Ochrony Pogranicza z przeznaczeniem do obrony półwyspu od strony lądu. Batalion liczył 442 ludzi.
16 maja	- Dowódca Kriegsmarine admirał Erich Raeder wydał rozkaz operacyjny zawierający dyrektywy w sprawie wykorzystania niemieckich sił morskich do wojny z Polską.
24 i 30 maja	- Pertraktacje kontradmirała J. Swirskiego z kmdr. Rawlingsem w Warszawie na temat pomocy floty brytyjskiej dla Polski.
13 czerwca	- Ukazał się rozkaz operacyjny dowódcy morskiego „wschód” gen. C. Albrechta, określający zadania dla zespołów floty niemieckiej, wydzielonych do wojny z Polską.
10 lipca	- Na Helu sformowano 24. polską baterię plot.
23 lipca	- Płk Stanisław Dąbek objął dowództwo Lądowej Obrony Wybrzeża i Morskiej Brygady ON.
17 sierpnia	- Dowódca Floty kadim. Józef Unrug przeniósł się ze ścisłym sztabem z Gdyni do RU Hel.
23/24 sierpnia	- Mobilizacja alarmowa w Polsce, obejmuje 2/3 Sił Zbrojnych w tym także Marynarkę Wojenną.
25 sierpnia	- Na tratowcu „Żuraw”, zbudowanym w Warsztatach Portowych MW na Oksywiu, podniesiono banderę.
25 sierpnia	- Do Gdańska z wizytą „kurtuazyjną” przybył niemiecki szkolny okręt liniowy „Schleswig-Holstein”.
29 sierpnia	- Ogłoszono mobilizację powszechną w Polsce
30 sierpnia	- Dywizjon niszczycieli polskich w składzie: „Błyskawica”, „Grom” i „Burza”, wykonując rozkaz „Peking”, opuścił Oksywie i wziął kurs na W. Brytanie.

Literatura:

1. Piwnicki G., Zalewski B. *Polska polityka morska od końca X do XX wieku*. DMW Gdynia 2002
2. Ciesielski Cz., Pater W., Przybylski J. *Polska Marynarka Wojenna 1918-1980. Zarys dziejów*. Wydawnictwo Bellona 1992

rudę ze Szwecji, Finlandii, Norwegii, Albanii, Izraela i Turcji. Innym podstawowym towarem przewożonym pierwszymi lat istnienia PŻM było drewno, transportowane głównie do Anglii oraz nawozy sztuczne z Belgii, Holandii i Maroka.

W 80-90 proc. były to przewozy w żegludze trampowej (czyli nieregularnej – w przeciwieństwie do żeglugi liniowej, w której specjalizowały się Polskie Linie Oceaniczne z Gdyni), a chociaż armator już od 1951 roku posiadał trzy linie: Szczecin – Londyn – Rouen, Szczecin – Hamburg – Rotterdam – Antwerpia oraz Szczecin – Sztokholm, jednak stanowiły one w początkowym okresie zaledwie margines działalności przedsiębiorstwa. W 1951 roku transport na liniach stanowił 7,8 % ogółu przewozów.

NA PODBÓJ OCEANÓW

Na szersze wody PŻM po raz pierwszy wypłynęła pod koniec lat pięćdziesiątych. Armator wyszedł już poza sztywne ramy eksportu węgla i importu rudy, obsługując znacznie bogatszą gamę ładunków oraz zawijając do wielu nowych portów. W 1958 roku w pionierską podróż do Gwinei wyruszył z ładunkiem cementu peżetemowski parowiec „Tczew”. Oznaczało to nie tylko otwarcie bardzo opłacalnej linii zachodnioafrykańskiej, ale generalne wyjście statków PŻM na wody oceaniczne. Pod koniec lat pięćdziesiątych dynamicznie wzrastać zaczął tonaż armatora oraz jego przewozy. Żywiłowy rozwój floty był możliwy m.in. dzięki powołaniu w 1958 roku Funduszu Antyczarterowego. PŻM korzystając ze środków tego funduszu zakupiła do 1963 roku 22 stare jednostki produkcji wojennej typu „Liberty” i „Empire” o łącznej nośności 250 tys. DWT. (w czasie II wojny światowej pływały one w konwojach, transportując wojsko i broń).

W lata 60. armator wszedł, zatem dysponując tonażem mogącym wykonywać rejsy poauropejskie. Oprócz statków z akcji antyczarterowej flotę PŻM zaczęły zasilać w tym okresie również konstrukcje nowoczesne, jak choćby budowane w Stoczni im. Warskiego w Szczecinie jednostki typu „Kolejarz”, czy nieco później – statki typu „Ziemia”, pochodzące ze stoczni włoskich i brytyjskich.

W połowie lat sześćdziesiątych tonaż przedsiębiorstwa liczył już ponad sto statków i przekroczył nośność pół miliona ton nośności. W tym czasie, w strategii

eksploatacyjnej PŻM nastąpiły poważne zmiany. Dotyczyły one przede wszystkim znacznego wydłużenia podróży oraz ustanowienia zupełnie nowych tras. W 1966 r. statki PŻM wyruszyły w pierwsze długie rejsy na Daleki Wschód, rozpoczynając stałe dostawy polskiego węgla do Japonii. Również w 1966 roku odebrano pierwszy ładunek zboża z kontynentu amerykańskiego. W 1967 roku otwarto pierwszą linię promową ze Świnoujścia do Ystad, którą obsługiwał pierwszy polski prom pasażersko-samochodowy „Gryf”.

ZŁOTE LATA 70-TE

1 stycznia 1970 roku, w wyniku reorganizacji Polskiej Marynarki Handlowej, PŻM zmuszona została do oddania Polskim Liniom Oceanicznym wszystkich swoich drobnicowców oraz promu „Gryf”. Łącznie było to 46 statków o nośności całkowitej 111 tys. ton. Ostatecznie pod koniec 1970 roku PŻM posiadała zatem 102 statki (w poprzedzającym reorganizację roku miała ich jeszcze 135) o łącznej nośności 961 tys. ton i zatrudniała 4949 osób. Chociaż lata siedemdziesiąte rozpoczęły się od zawężenia formy działalności żegludowej jedynie do trampingu, był to jednak jednocześnie okres rekordowych dostaw towarowych.

W latach 1971-1975 nastąpił aż trzykrotny przyrost nośności floty PŻM. A stało się to m.in. za sprawą koncepcji importu do Polski irackiej ropy naftowej. Dla obsługi tego surowca PŻM zbudowała w Japonii i w Niemczech flotę sześciu potężnych zbiornikowców. Były to statki o nośności od 137 do 146 tysięcy ton – czyli największe jednostki jakie kiedykolwiek pływały w Polskiej Marynarce Handlowej. Łącznie, pomiędzy rokiem 1971 a 1975 flota szczecińskiego armatora wzbogaciła się o rekordową ilość 54 statków o nośności 2.1 mln ton, osiągając pod koniec 1975 roku liczbę 122 jednostek i zdolności przewozowej 2.8 mln ton.

Dzięki podpisanej w 1970 roku umowie z „Siarkopolem” i budowie czterech siarkowców, w latach siedemdziesiątych PŻM stała się światowym liderem na rynku nisзовym przewozów płynnej siarki (pozostając nim do dziś). Obok tradycyjnych surowców, takich jak węgiel i ruda żelaza, do rangi ładunków strategicznych PŻM zaczęło urastać w tym okresie również zboże. W 1977 roku ruszył m.in. most przewozów zbóż z Wielkich Jezior Amerykańskich do Świnoujścia.

KU TRUDNIEJSZYM CZASOM

Lata 80 zaczęły się pogłębiającym chaosem w gospodarce polskiej. PŻM wciąż uzależniona od dostaw ładunków polskiego handlu zagranicznego, zmuszona była do rozpoczęcia dramatycznego poszukiwania tych ładunków na wolnym rynku. Znalazło to błyskawicznie odbicie w statystykach armatora: lawinowo wzrosły w tym okresie przewozy pomiędzy portami obcymi. W 1981 roku po raz pierwszy od wielu lat do eksploatacji firmy nie wszedł ani jeden statek. Bardzo skromne, jeśli chodzi o dostawy, były też kolejne lata. Mimo to jednak pod koniec 1985 roku flota PŻM wciąż liczyła 127 statków o łącznej nośności 3 mln ton, a średni wiek jednostek oscylował wokół 10 lat.

W tym czasie przerwane zostały tradycyjne "mosty" przewozowe, z węglowym "mostem" duńskim na czele. W zamian pojawiły się nowe trasy przewozowe i nowi kontrahenci. Nawiązano m.in. szeroką współpracę z największymi na świecie dostawcami ładunków zbożowych, a zatem firmami: Cargill, Toepfer i Dreyfus. Rozpoczęto także przewozy elementów stalowych z Holandii na Wielkie Jeziora Amerykańskie. Przewozy te kontynuowane są z powodzeniem aż do dziś, dzięki czemu większość amerykańskich samochodów powstaje właśnie ze stali, jaką przywożą z Europy do USA statki PŻM.

Od połowy lat osiemdziesiątych PŻM już 50 procentach wozila ładunki pomiędzy obcymi portami, samodzielnie zdobywając je na międzynarodowym rynku. W 1989 roku, a więc w momencie, gdy w Polsce rozpoczęto wprowadzać zasady gospodarki wolnorynkowej - PŻM była już na wolnym rynku w ponad 70 proc. swojej działalności.

W GOSPODARCE WOLNORYNKOWEJ

Na początku lat dziewięćdziesiątych zrealizowano dwie ważne inwestycje: budowę sześciu 70-tysięczników typu „Solidarność” oraz wizytówkę budowlaną Szczecina - kompleks biurowo-hotelowy "Pazim".

W 1992 roku powstała koncepcja podziału działalności PŻM na szereg spółek, powstał więc holding określany Grupą PŻM. W miejsce zakładów eksploatacyjnych powstały np. spółki Polsteam Oceantramp, Polsteam Shortramp oraz Polsteam

Tankers. Utworzono też szereg innych podmiotów m.in. Polsteam Supply, Polsteam Brokers czy Polsteam Consulting. W 1994 roku powstała spółka Unity Line, która została powołana na potrzeby eksploatacji promu "Polonia".

Na polu inwestycji tonażowych, w 1996 roku rozpoczęto realizację programu odnowy floty, w ramach, którego w następnych latach wchodziły do eksploatacji statki ze Stoczni Szczecińskiej, stoczni w bułgarskiej Warnie oraz japońskiej stoczni koncernu Mitsui.

W 1998 roku przedsiębiorstwo przeżywało najgłębszy w swojej historii kryzys. Dzięki radykalnym decyzjom ówczesnego kierownictwa firmy i poświęceniu całej załogi, która godziła się kredytować przedsiębiorstwo z własnych pensji - PŻM udało się ocalić.

WSPÓŁCZESNY ROZWÓJ PRZEDSIĘBIORSTWA

W lutym 2003 roku, po kilku latach przerwy w inwestycjach podpisany został kontrakt z chińską stoczną Xingang w Tianjin na budowę czterech masowców o nośności 38 tys. ton każdy. Chińskie 38-tysięczniki o nazwach polskich regionów: „Kujawy”, „Mazury”, „Podhale” i „Warmia” zaczęły wchodzić do eksploatacji od początku 2005 roku.

Od 2004 roku Polska Żegluga Morska rozpoczęła także rozwijanie swojej działalności promowej, realizowanej w ramach własnej spółki Unity Line. Na rynku jednostek używanych udało się zakupić prom typu ro-ro, który po gruntownej modernizacji przyjął nazwę „Gryf”. Wszedł on do eksploatacji w styczniu 2005 roku. W październiku 2007 roku wprowadzono na linię kolejny prom typu ro-ro o nazwie „Wolin”. We wrześniu 2008 do eksploatacji wszedł prom „Skania”, który stanowi uzupełnienie do „Polonia” w serwisie ze Świnoujścia do Ystad.

W 2005 roku w Polskiej Żegludzie Morskiej powstał duży program inwestycyjny, zakładający wybudowanie do 2015 roku aż 34 statków. Pierwszy z kontraktów, w ramach tego programu, podpisany został ze stoczną Xingang w Tianjin na budowę drugiej serii statków o wielkości 38 tys. DWT. Pierwsze cztery z nich weszły do eksploatacji w 2008 roku. Kolejne pięć jednostek z tej serii oddano armatorowi w 2009 roku. W latach 2006-2007 PŻM zawarła także kontrakty na budowę grupy

statków określanych jako jeziorowce (30 tys. DWT) oraz kamsarmaxy - czyli masowce o wielkości 80.000 DWT i 82.000 DWT. Pierwszy z 80-tysięczników - ms. "Giewont" wszedł do floty PŻM na początku stycznia 2010. W całym 2010 roku, w ramach programu odnowy tonażu, Polska Żegluga Morska odebrała 8 statków o łącznej nośności 400 tys. ton. Dzięki nowym statkom, przyjęto do pracy ponad 300 nowych oficerów i marynarzy a potencjał przewozowy armatora wzrósł do prawie dwóch i pół miliona ton nośności.

Aktualnie Polska Żegluga Morska P.P. posiada nowoczesną flotę 75 statków. Jest zdecydowanie największym polskim armatorem oraz jednym z największych w Europie. Jednostki PŻM przewożą ponad 20 mln ton ładunków rocznie, a w 98 proc. są to ładunki przewożone pomiędzy portami obcymi. Fakt ten czyni PŻM przedsiębiorstwem o charakterze międzynarodowym. W Polsce głównym kontrahentem PŻM są Zakłady Chemiczne „Police”. Armatorem zatrudnia około 2700 oficerów i marynarzy oraz ponad 200 osób personelu lądowego. W całej Grupie PŻM pracuje około 4000 osób.

RYSZARD KARGER - NAJWAŻNIEJSZA POSTAĆ W HISTORII PŻM

Najwybitniejszym z dyrektorów naczelnych PŻM był Ryszard Karger. Od r. 1957 zatrudniony w Polskiej Żegludzie Morskiej, był głównym twórcą przemiany PŻM z lokalnej firmy żeglugowej w dużego międzynarodowego armatora. Był też najdłużej urzędującym dyrektorem naczelnym przedsiębiorstwa i jedynym, który piastował tę funkcję dwukrotnie.

Ryszard Karger w trakcie swojej długiej kariery zawodowej podjął wiele odważnych decyzji, które sprawiły, że Polska Żegluga Morska stała się wizytówką Szczecina na wszystkich morzach i oceanach świata. To właśnie on zainaugurował tzw. akcję antycharterową, dzięki której PŻM wyszła z rynku bałtyckiego na szerokie oceany, to Ryszard Karger utworzył linię zachodnioafrykańską, która z ogromnym powodzeniem łączy Szczecin z portami „czarnego łądu” już od ponad 50 lat, to również on zbudował pierwsze połączenie promowe pomiędzy Świnoujściem a portem Ystad w południowej Szwecji i on wreszcie podpisał jedną z najważniejszych umów inwestycyjnych w historii PŻM ze stoczniami brytyjskimi,

określaną do dziś mianem kontraktu stulecia. Wszystkie te inicjatywy były kamieniami milowymi w rozwoju Polskiej Żeglugi Morskiej i dzięki nim przedsiębiorstwo mogło się rozwijać i przyjmować do pracy tysiące nowych pracowników.

DLA MORSKIEJ KULTURY

Podstawową formą działalności PŻM jest przewóz ładunków masowych, takich jak węgiel, czy zboże drogą morską. Jednak przedsiębiorstwo od lat wspiera szereg pomysłów, związanych z edukacją i szeroko pojętą kulturą morską. Pomaga wydawać książki marynistyczne, organizuje coroczne wystawy twórczości ludzi morza, wspiera edukację, związaną z morzem.

Na polu krzewienia działalności kulturalnej nieocenionymi współpracownikami PŻM są matki chrzestne statków szczebińskiego armatora. To właśnie one, zrzeszone w swoim własnym klubie, przenoszą kulturę morską do szkół całego kraju i uczą dzieci oraz młodzież szacunku do morza i pracy marynarzy. Szczególnie docenianą przez PŻM jest współpraca z Janiną Gąsiorowską, matką chrzestną statku „Ziemia Zamojska”, która w odległym od morza Zamościu już od ponad 25 lat z ogromnym poświęceniem organizuje szkolne kola zainteresowań, związane z morzem. Wspaniale również układa się długoletnia współpraca PŻM z matką chrzestną statku m/s „Powstaniec Listopadowy”, rektor Wyższej Szkoły Ekonomiczno-Turystycznej w Szczecinie dr Elżbietą Marszałek, która jako wiceprezes Zarządu Głównego LMIR od lat jest nieustrudzoną krzewicielką wiedzy o morzu wśród dzieci i młodzieży. Pełni również zaszczytną funkcję Przewodniczącej Klubu Matek Chrzestnych Statków PŻM.

Wspieranie kultury i edukacji morskiej przez Polską Żeglugę Morską jest dostrzegane i doceniane przez wiele środowisk. W 1994 roku PŻM u honorowaną została niezwykle zaszczytnym wyróżnieniem – Pierścieniem Hallera – przyznanym przez Ligę Morską i Rzeczną. W tym roku Pierścień Hallera otrzymał również osobiście dyrektor naczelny PŻM Paweł Szykaruk.

PŻM CENIONY PRACODAWCA

Obecnie na statkach Polskiej Żeglugi Morskiej pracuje ponad 2700 oficerów

i marynarzy. Podczas gdy powszechną tendencją na świecie jest zatrudnianie przez armatorów tańszych marynarzy z Azji, w PŻM sto procent załóg to Polacy. PŻM uznawana jest, więc przez środowisko marynarskie w całej Polsce za bardzo cenionego pracodawcę, a do pracy w przedsiębiorstwie nigdy nie brakuje chętnych.

Pierwszeństwo w zatrudnieniu na statkach PŻM na stanowiskach oficerskich mają absolwenci Akademii Morskich w Szczecinie i Gdyni a także Akademii Marynarki Wojennej oraz osoby, które ukończyły Wydział Elektryczny uczelni politechnicznych (na stanowiska elektryków).

PŻM oferuje studentom Akademii Morskiej w Szczecinie i Gdyni, Akademii Marynarki Wojennej oraz Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego (była Politechnika Szczecińska), stypendium, które przysługuje od III semestru nauki przez okres ustalany indywidualnie w umowie. Miesięczna wysokość stypendium wynosi obecnie 900 złotych. Świadczenia wypłacane są każdego roku w okresie od września do czerwca. Warunkiem otrzymania stypendium są: zdane egzaminy z poprzedniego roku oraz zgoda na podjęcie pracy w Polskiej Żegludze Morskiej po zakończeniu studiów na taki okres, przez jaki wypłacane są świadczenia, przy czym liczy się rzeczywisty okres zatrudnienia na statku. Do tej pory armator podpisał już ponad 80 umów stypendialnych.

Z kolei na stanowiska nieoficerskie przyjmowani są absolwenci średnich szkół morskich. Szanse na zatrudnienie w PŻM mają, więc m.in. absolwenci Zespołu Szkół Morskich w Świnoujściu, Darłowie i Kołobrzegu. Nową szkołą średnią jest Technikum Morskie przy Zespole Szkół Technicznych i Morskich w Szczecinie. Technikum to funkcjonuje pod patronatem Polskiej Żeglugi Morskiej i w oparciu o bardzo ścisłą współpracę z wyższą uczelnią - Akademią Morską w Szczecinie. Jego absolwenci mogą się zatem z powodzeniem starać o pracę u największego polskiego armatora. Od lat kadry dla działów hotelarsko-gastronomicznych promów PŻM zasilane są przez absolwentów Wyższej Szkoły Ekonomiczno-Turystycznej w Szczecinie.

2011 – ROK OBCHODÓW 60 ROCZNICY PŻM

W tym roku Polska Żegluga Morska obchodzi 60. rocznice swojego istnienia. W związku z tym armator zorganizował szereg wydarzeń kulturalnych

i artystycznych, w których mogą uczestniczyć wszyscy mieszkańcy Szczecina i regionu, w tym również uczniowie szkół.

Główne uroczystości rocznicowe planowane są na czerwcowe Dni Morza, kiedy to pogoda pozwoli na wspólne świętowanie jubileuszu pracowników PŻM wraz z szczecinianami oraz turystami. Podczas Dni Morza przedstawiona będzie m.in. niezwykle interesująca wystawa zdjęć znanego szczecińskiego fotografa Marka Czasnojcia, dokumentująca rozwój PŻM od lokalnej firmy do uznanego międzynarodowego armatora.

W miesiącach wiosennych planowane są ciekawe akcje, z udziałem lokalnych gazet. Chcąc wyjść naprzeciw mieszkańcom regionu i przybliżyć im historię firmy, jeden z dzienników przeprowadzi konkurs wiedzy o PŻM. W związku z planami ochrzczenia jednego z budowanych w najbliższej przyszłości statków nazwą „Szczecin”, wraz z czytelnikami szczecińskiej prasy będziemy wybrać dla jednostki matkę chrzestną.

Morze Bałtyckie – geografia, gospodarka, ekologia

Bałtyk jest morzem stosunkowo niewielkim, ale jakże ważnym dla państw nad nim leżących. Powierzchnia Morza Bałtyckiego wynosi 422 tys. km² (źródło: Porty morskie i żegluga morska w Polsce w latach 1999-2001, GUS, Szczecin, 2002).

Jego umowną granicę geografowie wyznaczyli od północnego cypla Półwyspu Jutlandzkiego do wyspy Tjörn położonej na północ od szwedzkiego portu Göteborg.

Bałtyk z Atlantykiem łączy cieśniny Mały Belt, Duży Belt i Sund. Następnie poprzez cieśninę Kattegat (gdzie przechodzi geograficzna granica Bałtyku) do Cieśniny Skagerrak dalej do Morza Północnego. Ponadto sztuczne połączenie Bałtyku z Morzem Północnym odbywa się przez Kanał Kiloński przecinający Półwysep Jutlandzki.

Cieśnina Wielki Belt	- długość 120 km, głębokość toru 58-12 m,
Cieśnina Mały Belt	- długość 180 km, głębokość toru 35-7 m,
Cieśnina Sund	- długość 110 km, głębokość toru 38-12 m,
Kanał Kiloński	- długość 99 km, głębokość toru 11 m.

Źródło: Świat w liczbach, WSP, 2002/2003

Ze względu na stosunkowo małą głębokość na przejściach między akwenami do Bałtyku mogą wchodzić statki z ładunkiem nie większym niż 150 tys. DWT bądź zanurzeniem nie większym niż 14,5 m i to tylko przez cieśninę Wielki Belt.

Jednostki mniejsze o zanurzeniu do 9,5 m mogą przechodzić przez Cieśninę Sund lub Kanał Kiloński.

Od wieków Morze Bałtyckie pełniło i pełni ważną rolę w wymianie towarowej między państwami bałtyckimi i stanowi także ważne okno na świat łączące Bałtyk ze szlakami żeglugowymi Europy i świata.

Można zauważyć, że w północnej części regionu Morza Bałtyckiego występuje

bardzo liczna grupa małych i średnich portów jak np Lulea, Kemi czy Oulu, natomiast na wybrzeżach południowych i południowo-wschodnich zlokalizowana jest duża liczba dużych portów (Helsinki, St. Petersburg, Tallin, Ventspils, Gdańsk, Szczecin, Kopenhaga czy Rostok).

Ważną rolę odgrywa port Göteborg nad cieśniną Kattegat, ponieważ umożliwiał duży statkom, które ze względu na duże zanurzenie nie mogą wejść do Bałtyku, częściowy rozładunek towarów na mniejsze jednostki (odlichtunek).

Porty Bałtyku współpracują, ale jednocześnie konkurują o pozyskanie ładunków, które zabierane z różnych części Bałtyku dowożone są do dużych portów Morza Północnego specjalizujących się między innymi w transporcie międzykontynentalnym (szczególnie, jeśli chodzi o towary w kontenerach). Są to między innymi: Rotterdam, Antwerpia, Bremerhaven czy Hamburg.

Przez Bałtyk przechodzi wiele linii promowych łączących państwa bałtyckie, np.

- Lubeka (Niemcy) • Trelleborg (Szwecja)
- Świnoujście (Polska) • Ystad (Szwecja)
- Sztokholm (Szwecja) • Helsinki (Finlandia)

Do Bałtyku wpada około 250 rzek, wśród nich duże ilości słodkiej wody wprowadzają Nawa, Wisła, Dziwna, Niemen i Odra.

Rzeki skandynawskich państw, choć często krótsze, to ze względu na gęstą sieć ich występowania, odgrywają również dużą rolę w „osładzaniu” Bałtyku. Zasolenie w Zatoce Botnickiej (na Pn Bałtyku) wynosi, więc zaledwie 0-4 ‰, natomiast w cieśninach Beltów i Kattegat 15‰ i więcej. Średnie zasolenie Bałtyku wynosi 7‰. Bałtyk jest morzem płytkim, jego średnia głębokość wynosi zaledwie 52 m. Największa głębina Landsort wynosi 459 m, następnie Alandzka 335 m i Botnicka 293 m.

Obszar zlewiska Morza Bałtyckiego zamieszkuje około 150 mln osób. Przemysł, jaki rozwinął się w portach nadbałtyckich, daje ujemne skutki, przyczyniając się do zanieczyszczenia Bałtyku. Głównym źródłem zanieczyszczeń wód Bałtyku są rzeki. Największym truciелеm Morza Bałtyckiego jest nieestetyczna polska rzeka Wisła. Niebezpiecznym źródłem zanieczyszczeń Bałtyku są ścieki komunalne, produkty wyrzucane przez statki, wiercenia na dnie morza, rozlewy chemiczne podczas

katastrof itp.

Związki chemiczne wprowadzają do morza, jednak nadmierna ich ilość powoduje powstanie na jego dnie obszarów beztlenowych, w których zanika życie organizmów. Takie obszary beztlenowe obserwujemy w rejonie Głębi Bornholmskiej, Gotlandzkiej i Gdańskiej. Zdaniem naukowców około 10% powierzchni Morza Bałtyckiego stanowi pustynię wodną.

Do Bałtyku przedostają się związki eutrofizujące wodę (sole azotu i fosforu) a także metale ciężkie i bakterie.

Najwięcej azotu do Morza Bałtyckiego dostaje się z obszarów Polski i Danii, natomiast największym dostarczycielem fosforu są Polska i Szwecja.

W ciągu roku do Bałtyku dostaje się między innymi około 700 tys. ton azotu (z tego 33% z obszaru Polski i 14% z obszaru Danii).

Z przykrością należy stwierdzić, że największym trucieliem Morza Bałtyckiego jest Polska (dane z lat 90). Aby zatrzymać degradację środowiska, państwa nadbałtyckie podpisały w 1973 r. **Konwencję Gdańską o ochronie zasobów rybnych**, a w 1974 r. **Konwencję Helsińską o ochronie środowiska morskiego**.

W Polsce od tego czasu zbudowano i buduje się coraz więcej oczyszczalni, co dało już znaczące efekty, choć jednak nadal niewystarczające. Zwiększyła się kontrola i nadzór nad wodami polskiej strefy ekonomicznej. W ramach Międzynarodowej Konwencji o zapobieganiu zanieczyszczeniu morza przez statki, zwanej w skrócie MARPOL, Polska nadzoruje swoje wody wykorzystując specjalny samolot TURBOLET-MBA, wyposażony w specjalistyczny sprzęt do wykrywania zanieczyszczeń morza. Poprawę sytuacji przedstawiają dane zamieszczone w tabelach. Niestety, nie we wszystkich obszarach zmniejszenie zanieczyszczenia rzek polskich daje się zauważyć.

Zanieczyszczenia związkami azotu wód Bałtyku przez polskie rzeki w latach 1994, 1999 oraz 2008

Lp.	Rzeka	ładunek roczny w tys. t	
		1994	2008
Ogółem, w tym:			
1.	Wisła	247,0	133,2
2.	Odra	131,1	69,5
		99,4	51,5

3.	Parseła	2,8	2,6	1,7
4.	Ina	2,7	2,7	1,9
5.	Rega	2,6	2,6	1,7
6.	Pastleka	1,8	2,1	2,6

PRZYKŁADOWE ZADANIA Z ZAKRESU WIEDZY O MORZU BAŁTYCKIM

Zadanie 1

Poniżej przedstawione są nazwy zatok morskich. Która z nich nie jest zatoką Morza Bałtyckiego?

- Zatoka Biskajska
- Zatoka Botnicka
- Zatoka Ryska
- Zatoka Fińska

Zadanie 2

Dopasuj podane poniżej nazwy geograficzne do niedokończonych zdań: Cieśnina Kalmarska, Cieśnina Sund, Zalew Wiślany, Zalew Kurowski, Zatoka Ryska.

- Malmö leży nad
- Nogat wpada do
- Niemen wpada do
- Wyspa Sarema leży na pn od
- Wyspę Olandię od stałego lądu oddziela

ODPOWIEDZI

Zadanie 1

Odpowiedź prawidłowa: Zatoka Biskajska.

Zadanie 2

- Malmö leży nad Cieśniną Sund
- Nogat wpada do Zalewu Wiślanego
- Niemen wpada do Zalewu Kurowskiego
- Wyspa Sarema leży na pn od Zatoki Ryskiej
- Wyspę Olandię od stałego lądu oddziela Cieśnina Kalmarska.

Zanieczyszczenie środowiska morskiego

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

Może warto je rozwinąć i powiększyć, 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 lądu czy popłynęły 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 dennie 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. 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. Opracowała dr Elżbieta Marszałek.

Wybrane przykłady pytań konkursowych z poprzednich konkursów

Zadanie 1.

Obok nazwy podanych poniżej portów, podaj nazwy państw, w których one się znajdują.

Lp.	Nazwa portu	Nazwa państwa
1.	Buenos Aires	.....
2.	Casablanca	.....
3.	Hawr	.....
4.	Kobe	.....
5.	Marsylia	.....
6.	Nowy Orlean	.....
7.	Nowy York	.....
8.	Rotterdam	.....
9.	Santos	.....
10.	Singapur	.....
11.	Szczecin	.....
12.	Vancouver	.....

Odpowiedź: wg kolejność od góry:

Argentyna, Maroko, Francja, Japonia, Francja, USA, Holandia, Brazylia, Singapur, Polska, Kanada.

Zadanie 2.

Która z wymienionych cieśnin łączy Ocean Atlantycki z Oceanem Spokojnym?:

- Florydzka;
- Hudsona;
- Gibraltarska;
- Magellana.

Zadanie 3.

Która z wymienionych rzek wpadających do Oceanu Atlantyckiego jest rzeką kontynentu Ameryki Południowej?

- Orinoko;
- Gwardiana;
- Kongo;
- Loara.

Zadanie 4.

Kiedy gen. J. Haller dokonał aktu „Zaślubin Polski z Morzem”?

- 10 lutego 1918 r.
- 10 lutego 1920 r.
- 10 lutego 1022 r.
- 18 marca 1945 r.

Zadanie 5.

Która z poniższych liczb jest najbliższą wielkości przeladunków w morskich portach Polski?

- 20 mln ton;
- 45 mln ton;
- 125 mln ton;
- 245 mln ton.

Zadanie 6.

Która z podanych głębokości odpowiada największej głębokości Oceanu Wielkiego?

- 6 605 m;
- 7 209 m;
- 8 742 m;
- 11 022 m.

Zadanie 7.

Niestrudzony działacz Ligi Morskiej, twórca Tatrzańskiego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego, autor „Sonet morskich” to:

- Józef Korzeniewski;
- Kazimierz Porębski;
- Mariusz Zaruski;
- Konstanty Maciejewicz.

Zadanie 8.

W jakim mieście ma swoją siedzibę Polska Żegluga Morska?

- Gdańsk;
- Gdynia;
- Szczecin;
- Kołobrzeg.

Zadanie 9.

Żaglowiec „Dar Pomorza” ze względu na ozaglowanie to?

- szkuner;
- bark;
- barkentyna;
- fregata.

Zadanie 10.

Która z polskich rzek „wrzuca” do Morza Bałtyckiego najwięcej związków azotów?

- Wisła;
- Odra;

- c) Parsęta;
- d) Ina.

Zadanie 11.

Tramp to?

- a) zatopiony statek na morzu, jego lokalizacja oznakowana jest specjalnym - znakami nawigacyjnymi;
- b) robotnik portowy;
- c) popularna nazwa nadana statkom pasażerskim na trasie Europa – Ameryka;
- d) statek kursujący na różnych nie ustalonych z góry trasach, zależnie od potrzeb przewoźowych.

Zadanie 12.

Skrót m/f zamieszczony przed nazwą statku oznacza:

- a) statek o napędzie parowym;
- b) prom o napędzie spalinowym;
- c) żaglowiec;
- d) lodolamacz.

Odpowiedzi: zad. 2d, 3a, 4b, 5b, 6d, 7c, 8c, 9d, 10a, 11d, 12b.

Przykładowe pytania z zakresu „Wiedza o Pomorzu Zachodnim”

(źródło: książka E. Marszałek „Mój region Pomorze Zachodnie”)

Zadanie 1.

Na polecenie, jakiego polski władcy Otto z Bambergu rozpoczął w roku 1124 Chryścianizację Pomorza Zachodniego?

- a) Mieszko I;
- b) Bolesława Krzywoustego;
- c) Kazimierza Wielkiego;
- d) Kazimierza Jagiellończyka.

Zadanie 2.

Jakie Pojezierze nie leży w obszarze Pomorza Zachodniego?

- a) Pojezierze Myśliborskie;
- b) Pojezierze Ińskie;
- c) Pojezierze Wałeckie;
- d) Pojezierze Mazurskie.

Zadanie 3.

Który Książę ożenił się z polską królową, córką Kazimierza Jagiellończyka i zjednoczył w 1478 r. Pomorze, tworząc Księstwo Pomorskie ze stolicą w Szczecinie?

- a) Warcisław I;
- b) Bogusław X;
- c) Jan Fryderyk;
- d) Barnim I.

Zadanie 4.

Jakie miasto leży nad Parsętą?

- a) Świnoujście;
- b) Stargard;
- c) Kołobrzeg;
- d) Darłowo.

Zadanie 5.

Uznany został za pierwszego władcę dynastii Graffów?

- a) Barnim I;
- b) Warcisław I;
- c) Bogusław I;
- d) Jan Fryderyk I.

Zadanie 6.

Gdzie w Szczecinie wzniesiono pomnik – mogiłę „Tym, co nie powrócili z morza”?

- a) na Wałach Chrobrego przed Muzeum Morskim;
- b) na Wałach Dobrego przy Akademii Morskiej;
- c) w porcie;
- d) na cmentarzu.

Zadanie 7.

Która z uczelni współpracuje z Ligą Morską i Rzeczną, jest organizatorem Ogólnopolskiego Konkursu „Młódzież na Morzu”?

- a) Akademia Morska w Szczecinie;
- b) Akademia Morska w Gdyni;
- c) Marynarka Wojenne RP;
- d) Wyższa Szkoła Ekonomiczno-Turystyczna w Szczecinie.

Zadanie 8.

Za panowania, jakich władców Szczecin otoczony został gwieżdzistymi bastionami i przyjął funkcję twierdzy?

- a) Brandenburski
- b) Szwedów;
- c) Duńczyków;
- d) Polaków.

Odpowiedzi: zad. 1b, 2d, 3b, 4c, 5b, 6d, 7d, 8b.

Wybrane hasła terminów morskich

- **Akwen** – określona część obszaru wodnego: oceanu, morza, zatoki lub portu, np. akwen Morza Bałtyckiego, akwen portu Szczecin, itp. Zespół akwenów portowych to – akwatorium;
- **Armator** – osoba lub przedsiębiorstwo dysponujące przynajmniej jednym lub większą ilością statków;
- **Awanport** – przedporcie, obszar wodny, między falochronami a wewnętrznymi basenami portu;
- **„Batory”** – statek pasażerski zbudowany w 1935 roku we Włoszech dla polskiego armatora GAL. Pływał na linii atlantyckiej między Gdynią i Nowym Jorkiem. W czasie wojny przebudowany na transportowiec wojskowy, przewoził z Anglii do Kanady arrasy wawelskie i złoto banku angielskiego oraz dzieci do Australii. Brał udział w inwazji na Afrykę Pn. Po powrocie do kraju nadal pływał, jako statek pasażerski. Skończył służbę morską 1968 roku. Tradycje „Batorego” przejął następca „Stefan Batory”;
- **Batyskaf** – statek głębinowy przystosowany do pracy i prowadzenia badań naukowych na dużych głębokościach. Najślynniejszy badacz i konstruktor batyskafów to prof. August Piccard, który wraz z synem w 1960 r. na batyskafie „Trieste” osiągnął w Rowie Mariańskim na Oceanie Spokojnym głębokość ponad 10 km;
- **Beaufort** – nazwisko angielskiego admirała żyjącego na przełomie XVIII i XIX wieku, twórcą skali określającej w stopniach siłę i prędkość wiatru – od 0 do 12^o B – oraz stan morza – od 0 do 9^o B – (Skala Beauforta);
- **Bocianie gniazdo** – kosz umocowany wysoko na maszcie, w którym siedzący marynarz spełnia funkcję obserwatora. Inaczej – **mars**, czyli platforma obserwacyjna na połączeniu kolumny masztu ze stengą;
- **Bom** – ruchoma belka drewniana lub metalowa zamocowana jednym końcem do masztu. Służy do mocowania skośnego żagla i manewrowania nim. Na statku handlowym, jako żuraw przeladunkowy;
- **Bulaj** – okrągłe okno na statku;
- **Burta** – bok łodzi lub statku. Po prawej stronie, patrząc od rufy do dziobu – prawa burta, po lewej stronie, lewa burta.
- **Ceremoniał morski** – obyczaje związane z morskimi tradycjami, dotyczą stosunku okrętu wojennego do handlowego czy jachtu, formy powitań, pożegnań, oddawania salutu osobom lub określonym miejscom. Honorowanie wizyt, przyjęć i innych uroczystości (postępowanie według etykiety jachtowej);
- **Choroba morska** – rodzaj dolegliwości wywołanej kołysaniem statku na fali. Powoduje zaburzenia równowagi i układu nerwowego, a następnie wymioty, mdłości oraz osłabienie. Dokuczliwość zaburzeń zależy od większej lub mniejszej odporności organizmu człowieka;

- **Chrzest morski** – uroczysty i wesoly obrzęd chrztu marynarskiego, żeglarzy i pasażerów pierwszy raz przepływających równik. Organizowany jest przez członków załogi, którzy wcześniej przekroczyli równik. W ceremonii chrztu występuje król mórz i oceanów – Neptun wraz z małżonką Salacją-błędnie nazywana kiedyś Prozerpiną (w mitologii greckiej Posejdon i Amfitryta) oraz całą dworską służbą.
- tj. Tryton, Herold, nimfy, astrolog, lekarz, fryzjer i diabły. Diabły będące na torcie u Neptuna poddają delikwenta wielu wymyślnym i „okrutnym torturom”, czyli zabiegom lekarskim i kosmetycznym. „Wyleczony i upiększony” osobnik może, więc z godnością stanąć przed obliczem władcy mórz i otrzymać morskie imię oraz wysłuchać przepowiedni astrologa. Na pamiątkę tego wydarzenia „ochrzczony” otrzymuje z rąk „króla” certyfikat chrztu. Obecnie chrzest morski organizowany jest również podczas przekraczania koła polarnego lub południka 180^o, tj. południka zmiany daty. Na łądzie harcerskie drużyny wodne i szkolne koła Ligi Morskiej i Rzecznej organizują chrzest morski, zwany „Neptunialiami”, podczas których następuje uroczyste przyjęcie nowych członków w szeregi organizacji, itp.
- **Cuma** – lina ze stali, włókien naturalnych
- **„Cutty Sark”** – nazwa najbardziej znanego na świecie klipra, który kursował na trasie Anglia – Chiny. Był to tzw. szlak herbaciany oraz na trasie Anglia-Australia – tzw. szlak bawełniany, na którym „Cutty Sark” pobił rekord szybkości;
- **„Dar Pomorza”** – fregata trójmasztowa, statek szkolny WSM w Gdyni, zakupiony w 1929 roku ze składek społeczeństwa Pomorza. Pełnił służbę pod polską banderą od 1930 do 1981 r. W latach 1934–35, jako pierwszy polski statek opłynął kulę ziemską. Zwyciężył w regatach „Operacja Żagiel” w 1972 i 1980 r. Obecnie pełni funkcję statku muzeum. Następca „Dar Pomorza” jest „Dar Młodzieży”. Nie dłużej dowodził fregatą komendanci: Kapitan Konstanty Maciejewicz i kapitan Kazimierz Jurkiewicz;
- **Dok** – obiekt, w którym remontuje się, bądź buduje statek. Doki mogą być pływające lub suche;
- **Dryf** – znoszenie statku z kursu spowodowane działaniem wiatru, prądu lub fali;
- **Elewator** – magazyn zbożowy z urządzeniami do wyladunku i załadunku zbóż na statek;
- **Falochron** – morska budowla w postaci grobli, zazwyczaj wykonana z betonu, służąca do ochrony portu, przed falami, zamulaniem i nanoszeniem rumowiska;
- **Fal** – lina wykonana z surowca naturalnego lub sztucznego służąca do podnoszenia (wciągania) żagli na maszt. Nazwę tą określa się też linkę służącą do podnoszenia miecza steru, części masztu, itp.;
- **Fracht** – ładunek towarów przewożonych przez statek, bądź opłata za przewóz towarów statkiem;
- **Gala flagowa** – zestaw flag kodu międzynarodowego podnoszonego na statku w uroczyste dni. Gala rozpięta jest od dziobu przez maszty do rufy. Na okrętach wojennych – gala banderowa;
- **Gallion** – rzeźbiona w drewnie postać kobiety lub mitycznej czy historycznej postaci stanowiąca ozdobę dziobu żaglowca;

- **Izba Morska** – sąd morski orzekający w sprawach wypadków, awarii i katastrof na morzu. Sądy takie działały w Gdańsku i Szczecinie;
- **Junga** – dawnej chłopiec okrętowy zaprawiający się do zawodu marynarza;
- **Kambuz** – kuchnia na statku;
- **Kapitan** – wyznaczony przez armatora kierownik (dowódca) statku, odpowiedzialny za bezpieczeństwo ludzi, statku, ładunku. Ma pełne uprawnienia dyscyplinarne w stosunku do osób znajdujących się na statku. Kapitan pełni także funkcję urzędnika stanu cywilnego, wydaje akty urodzeń, śmierci (w niektórych państwach również ślubów). W języku marynarskim kapitan statku to – „pierwszy po Bogu”;
- **Kilwater** – ślad wodny, smuga powstająca za rufą płynącego statku;
- **Krzyż Maltański** – międzynarodowy znak jednostek morskich służby ratowniczej;
- **Latarnia morska** – znak nawigacyjny w postaci wysokiej wieży zazwyczaj w pobliżu brzegu morskiego z silnym źródłem światła na szczycie dającym określone w czasie i sektorze błyski świetlne. Służy do określenia pozycji statku na morzu. Obsługiwana jest przez człowieka lub automatycznie. Zasięg światła do 30 Mm. W dzień rozpoznawana po charakterystycznych kształtach oraz kolorze elewacji;
- **Lichtuga** – duża barka z napędem lub bez służąca do odładunku towarów ze statku i przewozu do innego statku lub magazynu w obrębie portu. Odlichtować – wyładować część towaru;
- **Liga Morska i Rzeczna** – organizacja pożytku publicznego, której statutowym zadaniem jest propagowanie morza i edukacja morska społeczeństwa. Najlicniejszą grupę członków Ligi Morskiej stanowią uczniowie zrzeszeni w szkolnych kołach. Do atrakcyjnych form pracy należą obozy szkoleniowe i żeglarskie, konkursy morskie, organizacja Dni Morza, spotkania z ludźmi morza, rejsy morskie i śródlądowe. Sztafдарową pozycją w propagowaniu edukacji dzieci i młodzieży jest Ogólnopolski Konkurs „Młodzież na Morzu”;
- **Locja** – dział wiedzy morskiej zajmujący się opisem oceanów, mórz i wybrzeży z podaniem charakterystyki oznakowania nawigacyjnego dla bezpiecznej żeglugi; - wielotomowe wydawnictwo stanowiące niezbędną pomoc nawigacyjną na statku. Locja stanowi zbiór wszystkich informacji potrzebnych do bezpiecznej żeglugi;
- **Mayday** – określenie w języku angielskim oznaczające międzynarodowy sygnał wzywania pomocy na morzu za pomocą radiofonii;
- **Nautologia** – nauka o morzu;
- **Nawigacja** – nauka o bezpiecznym prowadzeniu statku po morzu;
- **Neptun** – bóg morza w mitologii rzymskiej. W mitologii greckiej – Posejdon. Zona jego to Salacia – mylnie nazwana w ceremonii chrztu równikowego Prozerpina;
- **Oceanografia** – nauka o morzach i oceanach;
- **Officer wachtowy** – oficer pełniący służbę w czasie jednej wachty. Zwyczajowo czas wachty trwa 4 godz., po czym 8 godz. Odpoczynku i następane 4 godz. W czasie wachty oficer odpowiada za bezpieczne i prawidłowe prowadzenie statku prowadząc zapisy w Dzienniku Okrętowym;

- **Poler** – inaczej pachol, słup ze stali, betonu zbrojonego zamocowany na nabrzeżu, służący do zakładania cum statkowych. Podobne urządzenia ze stali zamontowane są na statku;
- **Posejdon** – grecki bóg morza – zona jego jest Amfitryta. Odpowiednik Neptuna i Salacji z mitologii rzymskiej;
- **Psia wachta** – w gwarze marynarskiej najbardziej nie lubiana wachta pełniona od północy do godz. 4.00. Nazwa wiąże się z uciążliwością pracy w porze najlepszego dla człowieka snu (od przekleństwa „psie życie”);
- **„Soldek”** – pierwszy statek polski zbudowany w Polsce Ludowej. Zwodowany 6.11.1948 r. w Stoczni Gdańskiej. Rudowegłowiec s/s „Soldek” o nośności 2500 t nosi nazwisko zasłużonego stoczniowca. Obecnie po zakończonej służbie morskiej statek stoi na Motławie w Gdańsku i pełni rolę statku muzeum;

- Statek (okręt) ogólna nazwa wszystkich jednostek pływających, inaczej – konstrukcja pływająca przystosowana do żeglugi, czyli posiadająca zdolność ruchu i możliwość sterowania zgodnie z wolą człowieka. Synonimem słowa „statek” jest słowo – „okręt”. Okręt – zwyczajowo używany jest do określenia jednostek wojennych, lub do określenia dużych oceanicznych statków handlowych. Statki możemy dzielić wg różnych kryteriów, np.:
 1. wg rodzaju wód, po których pływają: morskie, śródlądowe, rzeczno-morskie;
 2. wg rodzaju napędu: wiosłowe, żaglowe, parowe, motorowo-spalinowe, gazowo-turbinowe, żaglowo-motorowe (mieszane), atomowe.
 3. wg rodzaju materiału, z jakiego skonstruowany jest kadłub statku: drewniane, stalowe, ze stopów aluminiowych, z tworzyw sztucznych, żelbetonowe, mieszane;
 4. wg przeznaczenia: handlowo-towarowe, frachtowce (tj. masowce różnego przeznaczenia, drobnicowce różnego przeznaczenia), handlowo-pasażerskie (transatlantyki, promy, wycieczkowce), rybackie (łowcze, przetwórcze, pomocnicze tj. bazy chłodnicze, chłodnie łącznikowcy), pomocnicze:
 - a) obsługa portu – holowniki, pilotówki, dźwigi pływające, promy portowe, pozarnicze, komunikacyjne;
 - b) obsługa obszarów wodnych – naukowo-badawcze (hydrograficzne, geologiczne, oceanograficzne), kontrolne, strażnicze, latarniowce, lodolamacze;
 - c) obsługa floty – ratownicze, szpitalne, szkolne, sportowe;
 - d) obsługa remontowej – doki, pontony.
- Okręty wojenne:
 - Skróty – zamieszczone pod nazwą statku – określające rodzaje napędów statku, np.:
 - o s/s - steam ship – statek o napędzie parowym;
 - o m/s – motor ship – statek o napędzie spalinowym;
 - o m/t – motor trawler – statek rybacki, trawler o napędzie spalinowym;
 - o m/f – motor ferry – prom o napędzie spalinowym;
 - o n/s – nuclear ship – statek o napędzie atomowym;
 - o y/s - yacht ship – statek o napędzie żaglowym.
 - Skróty określające rodzaj statku wg rodzaju przewożonych ładunków lub sposobu za i wyładunku:
 - o lo-lo – lift on – lift off – statek dostosowany do pionowego załadunku i wyładunku;
 - o ro-ro – roll on – roll off – dostosowany do poziomego za – i wyładunku;
 - o con – ro – statek kombinowany łączący cechy kontenerowca i rorowca;
- **Szkwał** – nagły, gwałtowny, krótkotrwały poryw wiatru, połączony nieraz z deszczem, śniegiem lub gradem;
- **Tramp** – statek kursujący na różnych nieustalonych z góry trasach, zależnie od potrzeb przewożowych;
- **Transatlantyk** – popularna nazwa nadana statkom pasażerskim kursującym na trasie Europa – Azja;

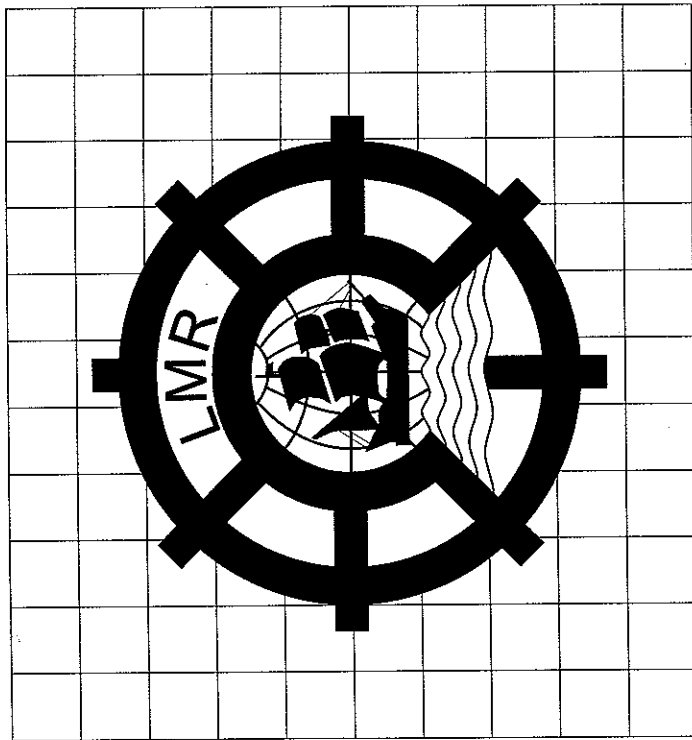
- **Trap** – schody, w terminologii morskiej schody łączące statek z nabrzeżem;
- **Wrak** – zatopiony statek na morzu. Na płytkich akwenach nieraz jest oznakowany, aby uniknąć strat sieci przy łowiących rybaków lub usztrzec jednostki pływające przed wejściem na wrak;
- **„Zawisza Czarny II”** – flagowy jacht Związku Harcerstwa Polskiego. Przebudowany w 1961 r. z rybackiego lugrotrawlera „Cietrzew”. Jest kontynuatorem tradycji „Zawiszy Czarnego” z okresu przedwojennego na pokładzie, którego Generał Mariusz Żaruski szkolił harcerzy żeglarczy wypływając w rejsy na Morze Północne i Bałtyckie;
- **Zuraw portowy** – rodzaj dźwigu, urządzenie przeładunkowe o napędzie elektrycznym lub spalinowym służące do przemieszczania ładunków na statek lub ze statku. Wyróżniamy żurawie:
 - a) stacjonarne, które mogą przesuwać się wzdłuż nabrzeża na ograniczonym odcinku;
 - b) samojezdne (drogowe) poruszające się po całym nabrzeżu;
 - c) pływające – umieszczone na pontonach pełnią funkcję pływających dźwigów (towar może być przemieszczany ze statku na statek lub barkę).

Źródło: Marszałek E.: Polska nad morzem i na morzu, Wydawnictwo WSIP, Warszawa 1989

LIGA MORSKA I RZECHNA

ZARZĄD GŁÓWNY

**ul. Długi Targ 11, 80-828 GDAŃSK
tel. 58 301 32 71, fax 58 305 80 99**



ISBN 978-83-60765-17-3

„Ster” 1/2011

**Wydawnictwo: Wyższa Szkoła Ekonomiczno-Turystyczna
w Szczecinie**

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

Rok 2011