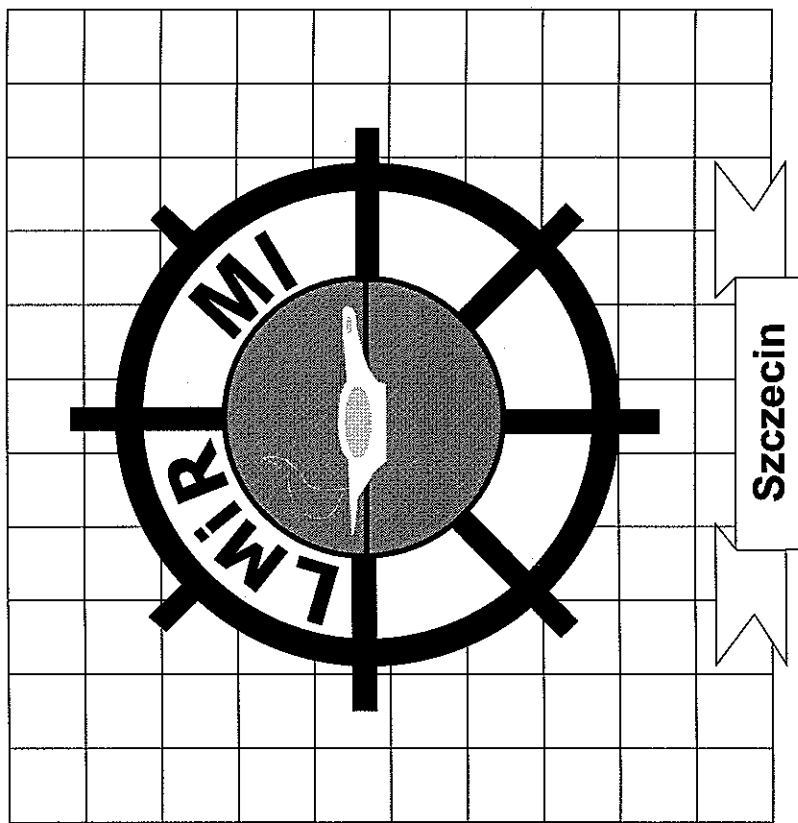


ster

Numer 1/2012

**Biuletyn Informacyjny
Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Rzeźnej**



**Biblioteczka Olimpiady Nautologicznej
SZCZECIN**

STER 1/2012

SPIS TREŚCI:

1. **Korespondencja dotycząca Honorowego Protektoratu konkursu Młodzież na Morzu** str. 4
2. dr Elżbieta Marszałek
Krótką notatką z XX Walnego Zjazdu Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej str. 6
3. Leszek Mulka
Generał Mariusz Zaruski
Zbiór informacji z obchodów Roku Pamięci Generała Mariusza Zaruskiego str. 8
3. Katarzyna Urbańska
Wspomnienia z pobytu w Chersoniu str. 11
4. kmr. ppor. mgr inż. Roman Jurak
Ważniejsze wydarzenia z historii Oręża Polskiego na morzu cz. 2 lata 1939-1942 str. 12
5. kmr. ppor. mgr inż. Roman Jurak
Szkolne żaglowce „Dar Młodzieży” i ORP „Iskra”
W 30-lecie służby pod polską banderą str. 17
6. kmr. ppor. mgr inż. Roman Jurak
Wyższe Uczelnie Morskie w Polsce str. 21
7. dr Elżbieta Marszałek
Zbiór wybranych fragmentów artykułów i wywiadów zamieszczonych w magazynie „Nadmorski Przegląd Gospodarczy” str. 27
8. dr Elżbieta Marszałek
Gospodarka morską Polski i świata w liczbach str. 31

Zespół Redakcyjny: E. Marszałek, R. Jurak, A. Walczak, D. Duda
Korekta: M. Kurcewicz
Opracowanie techniczne: A. Barcew-Plotka, J. Paszkowska

Wydawca: Zarząd Główny Ligi Morskiej i Rzecznej
80-828 Gdańsk, ul. Długi Targ 11
tel. 58 301-32-71; fax 58 305-80-99

Wydawnictwo: 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@wset.pl

Druk: Drukarnia ARTDECO
71-721 Szczecin, ul. Wiszesława 7
tel. 91 434.01 44, 91 852 34 52

Nakład: 500 egz.

ISBN 978-83-60765-18-0

Pod patronatem Polskiego Towarzystwa Nautologicznego

Korespondencja dotycząca przyjęcia Patronatu
nad Ogólnopolskim Konkursem Młodzież na Morzu
przez małżonkę Prezydenta RP Panią Annę Komorowską



LIGA MORSKA I RZECZNA
Komisja Konkursu ZG LMIR „Młodzież na Morzu”
70-274 Szczecin, al. 3 Maja 14 (091) 4811205, fax (091) 4120377, e-mail: rakom@liga.com.pl
tel. 18 900 11 11 2024



Szanowna Pani
Anna Komorowska
Rajonowa 10a, Pruszków RP

Szanowna Pani Anna Komorowska

Wierzę, że wiadomości o konkursie LMIR „Młodzież na Morzu” w najbliższym czasie dotrą do Pani. Jest to organizowany od lat Ogólnopolski Konkurs - Młodzież na Morzu” skierowany do uczniów i absolwentów szkół LMIR w całym Polsce. W tym roku konkurs odbędzie się pod hasłem „Młodzież na Morzu” w kategorii konkursu „Wiedza o Morzu” dotyczącej aspektów przyrodniczych, ekonomicznych i rekreacyjnych turystyki morskiej. W tym celu przygotowaliśmy dla Pani i Pani małżonki specjalny konkurs, który ma na celu wyłonienie najlepszych uczniów i absolwentów szkół LMIR.

Zainteresować się może Pani, że konkurs LMIR „Młodzież na Morzu” w kategorii konkursu „Wiedza o Morzu” odbędzie się w dniach 12-13 maja 2012 r. w Szczecinie. W tym celu przygotowaliśmy dla Pani i Pani małżonki specjalny konkurs, który ma na celu wyłonienie najlepszych uczniów i absolwentów szkół LMIR.

Wierzę, że wiadomości o konkursie LMIR „Młodzież na Morzu” w najbliższym czasie dotrą do Pani. Jest to organizowany od lat Ogólnopolski Konkurs - Młodzież na Morzu” skierowany do uczniów i absolwentów szkół LMIR w całym Polsce. W tym roku konkurs odbędzie się pod hasłem „Młodzież na Morzu” w kategorii konkursu „Wiedza o Morzu” dotyczącej aspektów przyrodniczych, ekonomicznych i rekreacyjnych turystyki morskiej. W tym celu przygotowaliśmy dla Pani i Pani małżonki specjalny konkurs, który ma na celu wyłonienie najlepszych uczniów i absolwentów szkół LMIR.

Anna Komorowska

Warszawa, 14 grudnia 2011 r.

Pani
Anna Komorowska
Wiceprezes
Liga Morskiej i Rzecznej

Anna Komorowska

Czuję się, że konkurs LMIR „Młodzież na Morzu” jest dla Pani i Pani małżonki bardzo ważnym wydarzeniem, które przyczyni się do rozwoju turystyki morskiej w naszym kraju.

Podkreślam, że konkurs LMIR „Młodzież na Morzu” jest organizowany od lat przez Ligę Morską i Rzeczną, która jest organizacją zrzeszającą uczniów i absolwentów szkół LMIR w całym Polsce. Wierzę, że wiadomości o konkursie LMIR „Młodzież na Morzu” w najbliższym czasie dotrą do Pani. Jest to organizowany od lat Ogólnopolski Konkurs - Młodzież na Morzu” skierowany do uczniów i absolwentów szkół LMIR w całym Polsce. W tym roku konkurs odbędzie się pod hasłem „Młodzież na Morzu” w kategorii konkursu „Wiedza o Morzu” dotyczącej aspektów przyrodniczych, ekonomicznych i rekreacyjnych turystyki morskiej. W tym celu przygotowaliśmy dla Pani i Pani małżonki specjalny konkurs, który ma na celu wyłonienie najlepszych uczniów i absolwentów szkół LMIR.

Anna Komorowska

Honorowy Prezes Ligi Morskiej i Rzecznej
Bronisław KOMOROWSKI Prezydent RP

Krótką notatka z XX Walnego Zjazdu Delegatów Ligi Morskiej i Rzecznej

26 listopada 2011 r. w siedzibie Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni odbył się Jubileuszowy XX Walny Zjazd Delegatów LMIR. Prezes LMIR kpt. ż. w. dyrektor Urzędu Morskiego dr Andrzej Królikowski odczytał list Prezydenta RP Bronisława Komorowskiego Honorowego Prezesa LMIR. Prezes Andrzej Królikowski dokonał podsumowania dotychczasowych wyników działalności i wskazał kierunki działań na kolejne lata pracy. W swoim wystąpieniu prezes LMIR przywitał szczególnych gości, dziękując jednocześnie za sympatię i pomoc, jaką okazują Lidze Morskiej. Podziękowania skierował do obecnych na Zjeździe Wiceministra Infrastruktury Anny Wypych-Namiotko, Senatora RP Edmunda Wibrotta, Zastępcy Dowódcy Marynarki Wojennej Wiceadmirała Jerzego Paca, Komendanta Rektora Akademii Marynarki Wojennej Kontradmirala Czesława Dyrca, Prezesa Polskiego Towarzystwa Nautologicznego Daniela Dudy, przedstawicieli armatorów i przedsiębiorstw gospodarki morskiej, w tym Polskiej Żeglugi Morskiej, przedstawicieli Urzędów Morskich. Ciepłe słowa podziękowań skierował również do opiekunów Szkolnych Kół oraz młodzieży. Konkurs „Młodzież na Morzu” nadal uznany został za sztanदारową pozycją programową, wytyczającą kierunki pracy SKLM i stanowiącą możliwość podsumowania ich działalności. Rangę, trwającego już od 1986 r. konkursu, podnosi przyjęcie patronatu przez Pierwszą Damę RP Małżonkę Prezydenta Annę Komorowską.

Zarząd Ligi Morskiej oraz delegaci podjęli m. in. uchwałę o zbiorce pieniędzy na zakup żagli dla remontowanego żaglowca „Gen. Żaruski”.

Zarząd Główny:

- | | |
|---|--------------------------|
| 1. Andrzej KRÓLIKOWSKI – Prezes | 15. Andrzej KWAPISZEWSKI |
| 2. Eizbieta MARSZAŁEK – Wiceprezes | 16. Wojciech MAŁAGOCKI |
| 3. Marek PADJAS – Wiceprezes | 17. Zdzisław MELER |
| 4. Władaw KOWALSKI – Wiceprezes | 18. Edward OLEWIŃSKI |
| 5. Tadeusz KUŚMIERSKI – Sekretarz Generalny | 19. Bogdan PAZUR |
| 6. Barbara LATOCHA – Skarbnik | 20. Andrzej POTAPOWICZ |
| 7. Grzegorz NADOLNY – członek Prezydium | 21. Teresa PRACOWNIK |
| 8. Wojciech WICHERSKI – członek Prezydium | 22. Kazimierz RATAJCZYK |
| 9. Julian BIELAWSKI | 23. Andrzej ROSICKI |
| 10. Andrzej BOROWIEC | 24. Ryszard SIEKANOWICZ |
| 11. Krzysztof BUCHOLSKI | 25. Edward SZPOCZEK |
| 12. Jerzy CHŁOPECKI | 26. Józef WASIEWSKI |
| 13. Wojciech DETTLAF | 27. Andrzej WOJNAROWSKI |
| 14. Andrzej JASKUŁA | |

Główna Komisja Rewizyjna

1. Jerzy KWACZYŃSKI – Przewodniczący
2. Jolanta GOŁUŃSKA – Wiceprzewodniczący
3. Andrzej HŁADKI – Wiceprzewodniczący
4. Jolanta CZAPIGA – Sekretarz
5. Jerzy RYRYCH

Główny Sad Koleżeński:

1. Edward KINAS – Przewodniczący
2. Antoni SZARMACH – Wiceprzewodniczący
3. Andrzej MATULEWICZ – Sekretarz
4. Bogdan GLINIECKI
5. Zdzisław NOWAK
6. Andrzej STAŚIEK
7. Stefan WASILJEW

Kapitula Wyróżnień:

1. Czesław DYRCZ – Przewodniczący
2. Bogdan PAZUR – Sekretarz
3. Stefan WASILJEW

Generał Mariusz Zaruski

Zbiór informacji z obchodów Roku Pamięci Generała Mariusza Zaruskiego

Fragment artykułu „Mariusz Zaruski”. Przedruk z pisma „Szkwał”, Wrocławski Okręgowy Związek Żeglarski, Nr 2 (28) (2011)

Generał Mariusz Zaruski

Dla uczczenia 70. rocznicy śmierci gen. Mariusza Zaruskiego rok 2011 został ogłoszony Rokiem Mariusza Zaruskiego. Celem tego przedsięwzięcia jest przypomnienie Osoby Generała i ożywienie Jego dzieła, jakim było stworzenie polskiego żeglarstwa morskiego i morskie wychowanie młodzieży, zastugi dla harcerstwa, Ligi Morskiej, taternictwa, turystyki górskiej, narciarstwa i ratownictwa górskiego.

Główne uroczystości upamiętniające postać Generała odbyły się 18 kwietnia 2011 roku w Chersoniu na Ukrainie i miały charakter państwowy. Patronat nad obchodami objął Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Bronisław Komorowski. Miejsce wiecznego spoczynku Generała, jako miejsce pamięci narodowej, znalazło się pod opieką Państwa Polskiego. Przedsięwzięcie było realizowane przez Kancelarię Prezydenta RP wspólnie z Polskim Związkiem Żeglarskim, Polskim Związkiem Motorowodnym i Narciarstwa Wodnego, Polskim Towarzystwem Turystyczno-Krajoznawczym, Urzędem d.s. Kombatantów i Osób Represjonowanych, Radą Ochrony Pamięci Walk i Męczeństwa.

W dniu uroczystości żołnierze Wojska Polskiego wystawili posterunek honorowy przy tablicy pamięci generała Zaruskiego w kościele katolickim przy ul. Suworowa oraz przy Jego grobie, oddając honory wojskowe. Złożono wieńce i kwiaty oraz została odprawiona msza święta w Jego intencji. Z wieży kościelnej rozległo się podzwonne dla generała Zaruskiego - symboliczne 70 uderzeń dzwonu. Na trąbce został odegrany capstrzyk i Śpij kolego, a następnie uczestnicy uroczystości odśpiewali wspólnie Na pokładzie Zawiszy.

Stronę polską reprezentowali przedstawiciele: Kancelarii Prezydenta RP, Urzędu d.s. Kombatantów i Osób Represjonowanych, Rady Ochrony Pamięci Walk i Męczeństwa, przedstawiciele środowisk żeglarskich, górskich, turystycznych, harcerstwa, Ligi Morskiej i Rzecznej oraz szkół imieniem generała Zaruskiego. W trakcie uroczystości Sekretarz Generalny Rady Ochrony Pamięci Walk i Męczeństwa prof. Andrzej Kunert w imieniu Państwa Polskiego przekazał opiekę nad grobem i miejscami poświęconymi pamięci generała Zaruskiego przedstawicielom Polonii chersońskiej.

Dla uczczenia pamięci generała Zaruskiego odbyło się w tym roku wiele imprez żeglarskich, m.in.: Żeglarsko-motorowodny rejs pamięci gen. Mariusza Zaruskiego Warszawa – Chersoń, rzekami Wisła, Bug, Prypeć, Dniepr w dniach 5 sierpnia – 25 września 2011 r. Rejs Pamięci otrzymał nagrodę PZZ w kategorii Śródłądowego Rejsu Roku 2011.

(Relacje uczestników rejsu opracował Leszek Mulka)

Rejs pamięci gen. Mariusza Zaruskiego odbył się w dniach od 5 sierpnia do 25 września 2011 r. na trasie Sławutycz – Chersoń. Organizatorem rejsu był Polski Związek Żeglarski, przy współudziale Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego, a Komandorem Rejsu Wojciech Skóra, przewodniczący Komisji Turystyki Żeglarskiej Zarządu Głównego PTTK.

Rejsowi patronował Prezydent RP Bronisław Komorowski.

W rejsie wzięło udział 5 jachtów kabinowych z Polski (Amper¹”, „Cerberyna – Milla²”, „Karnak³”, „Muskat⁴”, „Ewa⁵”). Na trasie do rejsu dołączył jacht ukraiński „Calyppo⁶” Jehora Sawina z Chersonia.

Wyprawa rozpoczęła się 5 sierpnia w porcie Nieporęt na Zalewie Zegryńskim nietypowo, bo jachty załadowano na wózki i udano się drogą lądową do Dorohuska na granicy polsko-ukraińskiej. Początkowo planowano rejs na trasie Wisła – Bug – Prypeć – Dniepr.

Rzeczywisty start do rejsu nastąpił dopiero 9 sierpnia w miejscowości Gubiczi na lewym brzegu Dniepru.

12 sierpnia polscy żeglarze pod pełnymi żaglami wpłynęli do Kijowa, gdzie przebywali 5 dni zwiedzając miasto i spotykając się z tamtejszą polonią. Po 16 dniach żeglugi Dnieprem dopłynęli do Zaporża. 12 września dopłynęli do nabrzeża w Chersoniu. W Chersoniu spotkali się z przedstawicielami władz miejskich oraz z tamtejszą polonią. Przejście nastąpiło dwa dni przed Odesą, gdzie Mariusz Zaruski studiował i zauroczył się morzem.

17 i 18 września, w czasie Dni Chersonia, odbyły się regaty o Puchar Mariusza Zaruskiego, ufundowany przez Prezydenta RP Bronisława Komorowskiego Honorowego Prezesa Ligi Morskiej i Rzecznej. Wręczenie Pucharu oraz innych nagród i dyplomów odbyło się 18 września na oficjalnej uroczystości, na którą przybyli przedstawiciele Prezydenta RP: minister Dariusz Młotkiewicz i pani dyrektor Sylwia Remiszewska z Kancelarii Prezydenta oraz polscy konsulowie z Odessy: pani Joanna Strzelczyk i pan Adam Adamczuk, a także ordynariusz diecezji odesko-symferopolskiej biskup Bronisław Biernacki z asystą. Obecni byli również przedstawiciele polonii chersońskiej oraz dziennikarze i fotoreporterzy prasy lokalnej. Na uroczystości przemawiali minister Dariusz Młotkiewicz oraz mer Chersonia Wołodymyr Saldo. Puchar Mariusza Zaruskiego ufundowany przez Prezydenta RP wręczył zwycięskiej załodze ukraińskiego jachtu „North Caroline” z Energodaru minister Dariusz Młotkiewicz. Należy podkreślić, że wszystkie dyplomy były ozdobione portretem gen. Mariusza Zaruskiego, a na odwrocie wydrukowano Jego życiorys. Przy wręczaniu dyplomów za każdym razem wymieniano nazwisko Generała.

Po oficjalnych uroczystościach obecni udali się na symboliczny grób gen. Mariusza Zaruskiego. Po wystąpieniach ministra Dariusza Młotkiewicza i innych gości biskup Bronisław Biernacki odmówił modlitwę za duszę Generała. Na zakończenie uroczystości wszyscy odśpiewali piękną żeglarską pieśń „Pod żaglami Zawiszy”.

Uczestnicy rejsu wrócili do kraju drogą lądową 21 września 2011 r. Zaraz po powrocie 23 września 2011 r. odbyła się w Centrum Targowo-Kongresowym MT Polska w Warszawie konferencja prasowa uczestników tego rejsu, podczas której można było zobaczyć wspaniałe zdjęcia wykonane przez uczestników wyprawy.

Uczestnicy rejsu pamięci gen. Mariusza Zaruskiego przepłynęli Dniepr od miejscowości Gubicz do Chersonia, pokonując około 1200 kilometrów. Po drodze pokonali 6 wielkich zbiorników na Dnieprze zwanych „morzami”: Zalew Kijowski (pow. 922 km², długość 110 km, średnia szerokość 12 km), Zalew Kaniowski (pow. 675 km², długość 123 km, największa szerokość 8 km), Zalew Kremenczukcki (pow. 2252 km², długość 149 km, największa szerokość 28 km), Zalew Dnieprodzierżyński (pow. 567 km², długość 114 km, średnia szerokość 5 km), Zalew Kachowski (pow. 2155 km², długość 230 km, największa szerokość 3,5 km). Przy okazji pokonali 6 śluz na zaporach na każdym ze zbiorników,

w tym największą służę na Dnieprze w Zaporozżu – 36 m różnicy poziomów (!). Rejsy Pamięci gen. Mariusza Zaruskiego został uznany za najlepszy śródlądowy rejs roku i otrzymał nagrodę Polskiego Związku Żeglarskiego „Błkitny Spinaker 2011”.

(Relacje opracował Marek Zwierz, Gdańsk, 8 grudnia 2011 r. – WWW.zagle.com.pl)

Już po rejsie w poniedziałek 5 grudnia 2011 roku w Gdańskiej Stoczni Remontowej miała miejsce uroczystość powtórnego wodowania żaglowca „Generał Zaruski”, który od dwóch lat odbudowuje Miasto Gdańsk przywracając mu dawną świetność.

Na sygnał trzech szklanek wybitych oryginalnym dzwonem „Generała Zaruskiego” przez Wiesława Bielawskiego wiceprezydenta Gdańska „Generał Zaruski” został opuszczony na wodę. Temu wydarzeniu towarzyszyła orkiestra dęta Pomorskiego Oddziału Straży Granicznej, strażacy oddali salwę wodną, a na wodzie honory oddał jeden z najstarszych polskich jachtów, „Korsarz” z Polskiego Klubu Morskiego.

Wiceprezydent Gdańska, Wiesław Bielawski wręczył prezesowi Soyce z Gdańskiej Stoczni Remontowej cegielkę z numerem 002 zrobioną z oryginalnych części żaglowca. (Cegielkę z numerem 001 otrzymał Prezydent RP Bronisław Komorowski)

Obecnych na uroczystości pozdrowił, po polsku (!), Anders Berg, Prezydent European Maritime Heritage, który zaprosił „Zaruskiego” do Szwecji, do miejsc, gdzie żaglowiec został zbudowany. Przekazał też pozdrowienia od wieloletniego Bertila Lund’a, budowniczego jachtu.

Teraz, już na wodzie, żaglowiec będzie wyposażony, takłowany i przygotowywany do żeglugi z młodzieżą.

Informacje przekazane przez prof. Daniela Dudę (ze strony internetowej)

Żaglowiec „Generał Zaruski” został zbudowany w 1939 r. w Szwecji z inicjatywy generała Mariusza Zaruskiego, za pieniądze pochodzące ze składek blisko miliona członków Ligi Morskiej i Kolonialnej. Jacht przez blisko 60 lat służył rzeszom młodych polskich żeglarzy, wśród nich takim żeglarskim znakomitościom jak Teliga, Baranowski, Pieńkawa czy Paszke. By ratować tę zasłużoną jednostkę Miasto Gdańsk uruchomiło projekt jej rewitalizacji, by przywrócić jej dawną świetność i misję Gdańsk**Ratuje*Żaglowiec*. Projekt ma charakter społeczny, zyskał dużą przychylność mediów, a jego realizację wspierają takie osobistości jak kpt. Baranowski, polarnik Marek Kamiński czy żeglarski mistrz olimpijski Mateusz Kusznierewicz. Po przywróceniu do eksploatacji s/y „Generał Zaruski” służyć będzie wychowaniu i morskiej edukacji polskiej młodzieży, programom młodzieżowej wymiany europejskiej oraz celom reprezentacyjnym. Zaczumowany podczas postoju w najbardziej eksponowanym miejscu Gdańska - naprzeciwko Żurawia (przy Centralnym Muzeum Morskim), s/y Generał Zaruski będzie także atrakcją turystyczną i dumą miasta. Wykorzystywany w celach edukacyjnych, muzealnych i komercyjnych żaglowiec, będzie godnym ambasadorem morskich tradycji Gdańska oraz sponsorów, którzy przyczynili się do jego reaktywacji.

Liga Morska i Rzezna na zjeździe Delegatów w Gdyni podjęła uchwałę o zbiorce pieniędzy na zakup żagli dla jednostki „Generał Zaruski”.

Zapraszamy do zbiórki pieniędzy wszystkie Szkolne Koła Ligi Morskiej i Rzeznej i miłośników tradycji Ligi Morskiej i Rzeznej.

Katarzyna Urbańska

Wspomnienia z pobytu w Chersoniu

Przedruk z Biuletynu Informacyjnego Ligi Morskiej i Rzeznej Zarządu Okręgu Łódzkiego „ŁÓDKA” Nr 5/193 2011 r.

Wspomnienia z pobytu w Chersoniu

W kwietniu 2011 roku miałam zaszczyt uczestniczyć w ważnym wydarzeniu, jakim była 70 rocznica śmierci gen. Mariusza Zaruskiego. W Łodzi mieszczą się dwie szkoły noszące imieniem generała: Szkoła Podstawowa nr 141 oraz Gimnazjum 19, do którego uczęszczałam. Z naszego miasta wybrano 3-osobową delegację, która miała reprezentować Łódź na uroczystościach w Chersoniu. Razem ze mną byli tam Pani Barbara Skierniewska i Mikołaj Weiss ze SP141. Cała strona polska liczyła około 120 osób. Dnia 16 kwietnia spod Pałacu Prezydenckiego wyjechaliśmy dwoma autokarami i jednym mikrobusem w podróż liczącą w sumie około 2700 km.

Główną atrakcją dwudniowej jazdy było odwiedzenie Lwowa (dla niektórych po raz pierwszy), gdzie zjedliśmy ukraiński obiad. 18 kwietnia o godzinie 9:30 zebrał się na dziedzińcu kościoła p.w. Najświętszego Serca Pana Jezusa, gdzie odbyła się uroczysta msza. W przedstonku kościoła znajduje się tablica pamięci gen. Mariusza Zaruskiego, przy której został wystawiony posterunek honorowy – dwóch żołnierzy Kompanii Honorowej WP w galowych strojach marynarskich. Po mszy uszyliśmy podzwonne gen. Zaruskiemu – 70 uderzeń dzwonu „Generał Zaruski” na wieży kościelnej. Następnie zostaliśmy przewiezieni na cmentarz w Chersoniu, gdzie znajduje się symboliczny grób – pomnik gen. Mariusza Zaruskiego. Głównym punktem było przekazanie grobu – pomnika i tablicy pamięci pod opiekę Rady Ochrony Pamięci Walk i Męczeństwa. Po wspólnym odśpiewaniu „Pod żaglami Zawiszy...” i złożeniu wieńców przejechaliśmy do chersońskiego portu, gdzie pod Pomnikiem Stoczniovców robiliśmy wspólne zdjęcia. Tego dnia uczestniczyliśmy również w uroczystym obiedzie dla wszystkich członków delegacji. Dzień zakończyła wieczornica, podczas której Pani Rozalii Lipińskiej – prezes polonii chersońskiej przyznano Złoty Krzyż Zasługi, który wręczył Pan Minister Jacek Michałowski. Mogliśmy także podziwiać występy zespołów artystycznych Ukrainy i Polonii. Zmęczeni, a jednocześnie pod wielkim wrażeniem całej uroczystości, następnego dnia wyruszyliśmy w drogę powrotną do Polski. Po drodze odwiedziliśmy szkołę nr 11 w Chersoniu, gdzie naucza się języka polskiego. Zostaliśmy entuzjastycznie powitani przez orkiestrę dęta szkoły. Ocieraliśmy łzy wzruszenia.

W środę, 20 kwietnia, wieczorem dotarliśmy szczęśliwie do Warszawy. Wspomnę jeszcze, że naszym przewodnikiem był Waldemar Ufnalski, dzięki któremu my – młodzi, mogliśmy dowiedzieć się o wielu istotnych sprawach, o których jeszcze nie zdążyliśmy mówić na lekcjach historii.

Uroczystość pozwoliła po raz kolejny pokazać, jak ważną osobą dla nas jest Mariusz Zaruski. Nie obyło się bez wielu refleksji. Uroczystości pokazały determinację władz polskich w kultywowaniu pamięci wielkich Polaków i ochronie związanych z nimi miejsc pamięci. Należy wspomnieć o głównym koordynatorze projektu – Marku Tarczyńskim. Bardzo dobrze wspominam cały wyjazd, bardzo cieszę się, że mogłam w nim uczestniczyć, reprezentując moją szkołę. Myślę, że ze wszystkich lekcji historii, ta była najciekawsza i najdłuższa i zostanie mi w pamięci.



Katarzyna Urbańska autorka tekstu



Wanda Honorowa Kompanii Marynarki Wojennej i Harcerzy ze szczerpów wodniackich przy symbolicznym grobie Generata Mariusza Zaruskiego w Chersoniu. Kwiaty składa komandor porucznik Marek Padjas wiceprezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Rzecznej

kmr ppor. mgr inż. Roman JURAK

WAŻNIEJSZE WYDARZENIA

Z HISTORII ORĘŻA POLSKIEGO NA MORZU cz. 2

od 1939 do 1942 roku

Wstęp:

Poniższe kalendarium przedstawia dzieje Polskiej Marynarki Wojennej po wybuchu II Wojny Światowej i pierwszych latach jej trwania.

Po rozpoczęciu działań wojennych siły morskie mogły jedynie prowadzić działania obronne w ograniczonym zakresie, gdyż polskie wybrzeże zostało izolowane i operacyjnie odcięte od reszty kraju. Przed wybuchem wojny zdołano wyprowadzić do baz brytyjskich w ramach planu pod kryptonimem „PEKING” trzy najnowocześniejsze niszczyciele ORP „Błyskawica”, „Burza” i „Grom”, ratując je w ten sposób przed niechybnym zatopieniem. Stały się one załączkiem Polskiej Marynarki Wojennej u boku aliantów. Pomimo szczupłych sił, przynosiła przewagi nieprzejścione, broniła się bohatercko w oparciu o Półwysp Helski, dając wielokrotnie dowody męstwa i ofiarności. W warunkach przyniatającej przewagi na morzu i całkowitego panowania w powietrzu, polskie okręty nie były w stanie zadać wrogowi liczących się strat.

Od początku II wojny światowej polscy marynarze brali czynny udział w działaniach bojowych. Po przedarciu się do Wielkiej Brytanii dwóch okrętów podwodnych oraz wydzierzeniu: dwóch lekkich krążowników, sześciu niszczycieli, trzech okrętów podwodnych, trzech ścigaczy artyleryjskich i siedmiu ścigaczy torpedowych oraz dwóch kutrów do zadań specjalnych - Polska Marynarka Wojenna uczestniczyła we wszystkich ważniejszych morskich operacjach aliantów.

Do Gdańska z wizytą „kurtuazyjną” przybył niemiecki szkolny okręt liniowy „Schleswig-Holstein”.

Ogłoszono mobilizację powszechną w Polsce.

Dywizjon niszczycieli polskich w składzie: ORP „Błyskawica” „Grom” i „Burza”, wykonując rozkaz „PEKING”, opuścił Oksywie i wziął kurs na Wielką Brytanię.

Dywizjon niszczycieli w składzie: ORP „Błyskawica” „Grom” i „Burza”, rozpoczął działalność wojenną na wodach terytorialnych Wielkiej Brytanii.

1939 r.

Niemcy hitlerowskie bez wypowiedzenia wojny napadły na Polskę. O godz. 4:45 „Schleswig-Holstein” salwą na Westerplatte rozpoczął II wojenną światową.

Stawiacz min „Gryf”, niszczyciel „Wicher”, kanonierki: „Komendant Piłsudski” i „Generał Haller” oraz trałowce (minowce): „Czapla”, „Czapla”, „Jaskółka”, „Mewa”, „Rybitwa” i „Żuraw” uczestniczyły na wodach Zatoki Gdańskiej w walce powietrzno-morskiej z grupą 33 samolotów niemieckich. „Gryf” i „Mewa” doznały znacznych uszkodzeń i strat w ludziach. Śmiertelnie ranny został dowódca „Gryfa” kmrdr ppor. Stefan Kwiatkowski.

Dywizjon polskich niszczycieli w składzie: „Błyskawica”, „Grom” i „Burza” przybył do portu LEITH w Szkocji, aby rozpocząć wojenną działalność.

Okręt podwodny „Sęp” pod dowództwem kmrdr. ppor. Władysława Salamona wykonał nieudany atak torpedowy na niszczyciel niemiecki. U brzegu Kępy Oksywskiej lotnictwo niemieckie zatopiło s/s „Gdynia” i s/s „Gdańsk”, statki bazy zmobilizowanych kutrów rybackich.

Zwycięska walka artyleryjska niszczycieli „Wicher” i „Gryf” oraz baterii helskiej im. Heliodora Laskowskiego z dwoma niszczycielami niemieckimi ostrzeiliwującymi port wojenny w Helu. W czasie całodziennych ataków nieprzyjacielskiego lotnictwa na port helski zatopiono niszczyciele: „Wicher” i „Gryf” oraz trałowiec „Mewa”. Okręt podwodny „Wilk” podczas stawiania zagrody minowej z 20 min na linii łączącej Hel z Gdańskiem został zaatakowany przez niemieckie kutry trałowe.

Kierownictwo Marynarki Wojennej ewakuowało się z Warszawy do Pińska.

Polski dywizjon niszczycieli w składzie: „Błyskawica”, „Burza” i „Grom” rozpoczął działalność wojenną na wodach terytorialnych Wielkiej Brytanii.

Kapitulacja bohaterskiej załogi Westerplatte po 7 dniach walki z przeważającymi siłami niemieckimi.

- Samoloty niemieckie dokonały nalotu na Jastarnię, niszcząc trałowce „Jaskółka”, „Czapla” oraz okręt hydrograficzny „Pomorzanie” i uszkodzając trałowiec „Rybitwa”.

- Bezprawne internowanie przez władze Estońskie „Orła”, który zawiął do Tallina w celu wyokrętowania chorego dowódcy - kmrdr. ppor. Henryka

- Kłockowskięgo.
- 17 i 18 września - Okręty podwodne „Sęp” i „Ryś”, uszkodzone w walce z nieprzyjacielem, schroniły się w neutralnym porcie Stavnas w Szwecji.
- 18 września - Okręt podwodny „Orzeł”, pod dowództwem kpt. mar. Jana Grudzińskiego, uszedł z Tallina ostrzeliwany przez baterie nadbrzeżne.
- 19 września - Wojska broniące Kępy Oksywiekiej zaprzęstały oporu po wyczerpaniu wszystkich możliwości walki, a dowódca Lądowej Obrony Wybrzeża, płk Stanisław Dąbek, odebrał sobie życie.
- 20 września - Okręt podwodny „Wilki”, pod dowództwem kpt. mar. Bogusława Krawczyka, przedarł się z opanowanego przez Niemców Bałtyku i przybył do bazy marynarki brytyjskiej w Rosyth.
- 25 września - Okręt podwodny „Żbik” zawiązał do portu Vaxholm w Szwecji, gdzie został internowany.
- 2 października - Kapitulacja Helu.
- 14 października - Okręt podwodny „Orzeł”, po ucieczce z Tallina, rozbrojony i pozbawiony map nawigacyjnych, przybył do Wielkiej Brytanii po przejściu Sundu.
- 27 października - Na czele reaktywowanego w Paryżu Kierownictwa Marynarki Wojennej stanął kontradmirał Jerzy Świrski.
- 7 listopada - Niszczyciele: „Błyskawica” i „Grom” stoczyły w pobliżu Dogger Bank walkę z wodnosamolotami niemieckimi, wykonującymi pierwszy w historii lotniczy atak torpedowy.
- 10 listopada - Na okręcie „Gdynia” (ex „Kościuszko”) w Plymouth podniesiono banderę wojenną. Okręt stał się wojenną siedzibą Szkoły Specjalistów Morskich oraz Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej.
- 16 listopada - Dowódca okrętu podwodnego „Orzeł” - kpt. mar. Jan Grudziński, jako pierwszy oficer PMW, otrzymał z rąk Naczelnego Wodza gen. Władysława Sikorskiego Srebrny Krzyż Orderu Virtuti Militari za zasługi bojowe, a 20 członków załogi - Krzyże Walecznych.
- 18 listopada - W Londynie podpisano umowę między rządem polskim i rządem brytyjskim, regulującą zasady działania oddziału polskiej marynarki wojennej na terenie Anglii. Ustalono szczegóły operacyjnego podporządkowania polskich okrętów Admiralicji Brytyjskiej.
- 23 listopada - ORP „Wilki” został wcielony do 2. brytyjskiej flotylii okrętów podwodnych z bazą w Rosyth, skąd wychodził na patrol wzdłuż wybrzeży norweskich, duńskich i holenderskich.
- 1940 r.**
- 8 kwietnia - Okręt podwodny „Orzeł”, pod dowództwem kpt. mar. Jana Grudzińskiego, w pobliżu Kristiansundu zatopił hitlerowski transportowiec „Rio de Janeiro”. Statek przewoził niemieckie oddziały inwazyjne przeznaczone do zajęcia Bergen w Norwegii.
- 19 kwietnia - Zespół niszczycieli polskich wyszedł z bazy w Scapa Flow, aby wziąć udział w kampanii norweskiej.
- 3 maja - W porcie La Valetta na Malcie podniesiono polską banderę na niszczycielu eskortowym „Garland”. Okręt został wydzierzawiony PMW przez
- Admiralicję brytyjską.
- Niszczyciel „Grom” podczas walk w obronie Norwegii, trafiony bombami lotniczymi, zatonął w fiordzie Rombakken. Zginęło 59 członków załogi, a pozostali przy życiu 154 marynarzy uratowali niszczyciele brytyjskie.
- Niszczyciel „Błyskawica” podczas patrolu na wodach norweskich, odpierając ataki lotnictwa niemieckiego, zestrzelił w fiordzie Herjangs bombowiec Luftwaffe.
- Niszczyciel „Burza”, uczestniczący w ostonie ewakuacji alianatów z Francji, zestrzelił jeden i uszkodził drugi samolot nieprzyjacielski. Podczas akcji okręt został trafiony bombami w część dziobową.
- Niszczyciel „Błyskawica” wziął udział w ostonie ewakuacji wojsk alianckich z Dunkierki. W czasie akcji zestrzelił samolot nieprzyjacielski oraz holował uszkodzony okręt brytyjski „Greyhound”, doprowadzając go do Dover.
- Okręt podwodny „Orzeł” nie powrócił do bazy z patrolu. Zatonął na Morzu Północnym w niewyjaśnionych okolicznościach. Zginęło 55 osób załogi.
- Okręt podwodny „Wilki”, pełniąc służbę patrolową wzdłuż wybrzeży holenderskich, staranował i prawdopodobnie zatopił nierozpoznany okręt podwodny. Po akcji „Wilki” poważnie uszkodzony wrócił do Rosyth.
- Niszczyciel „Garland” eskortował ss. „Warszawa”, wiozącą ewakuowanych żołnierzy z Bałkanów do Samodzielnej Brygady Strzelców Karpackich w Syrii (port Bejrut).
- Ścigacz artyleryjski „S-2”, podczas postoju w Portsmouth, zestrzelił niemiecki bombowiec „Heinkel-111”.
- Niszczyciel „Błyskawica” zaatakował w wybrzeży Irlandii bombami głębinowymi, a następnie ogniem artyleryjskim, niemiecki okręt podwodny, który został poważnie uszkodzony.
- Dwa ścigacze artyleryjskie S-2 i S-3 brały udział w akcji ostrzeliwania Cherbourg, jako ostona brytyjskiego okrętu liniowego „Revenge”.
- Niszczyciel „Burza” i HMS „Echo” niosły pomoc zbombardowanemu przez samolot statkowi pasażerskiemu „Empress of Britain”. Powracali nim z Bliskiego Wschodu żołnierze i pracownicy brytyjscy z rodzinami.
- Na storpedowanym przez niemiecki samolot w kanale La Manche dorozowcu (patrolowcu) „Medoc” zginął polski dowódca kmdr por. Roman Stankiewicz wraz z 48 członkami mieszanej angielsko-francuskiej załogi.
- ORP „Iskra” został przekazany marynarce brytyjskiej, w której służył do końca wojny pod nazwą HMS „Pigmy”, jako okręt - baza dla załóg brytyjskich kutrów torpedowych i okrętów podwodnych.
- 1941 r.**
- Przyjęto brytyjski okręt podwodny „Sokol” (ex HMS „Urchin”). Polska banderę podniesiono na nim w Barrow in Furness. Dowództwo objął kpt.

- mar. Borys Karnicki. W uroczystości przekazania okrętu uczestniczył m. in. Naczelny Wódz gen. Wł. Sikorski.
- Okręt podwodny „Sokół” udał się w swój pierwszy atlantycki patrol, podczas którego działał, od 15 kwietnia, w rejonie Brestu i w Zatoce Biskajskiej.
 - Niszczyciele „Piorun” i „Garland” wyszły z konwojem do Islandii.
 - W drodze między Kanadą a Islandią ORP „Piorun” i niszczyciel brytyjski „Legion” uratowały 290 ludzi załogi storpedowanego krążownika pomocniczego „Rajputana”.
 - Niszczyciel „Piorun”, pod dowództwem kmdr. por. E. Pławskiego, uczestnicząc w operacji floty brytyjskiej, skierowanej przeciwko niemieckiemu okrętowi liniowemu „Bismarck”, pierwszy dostrzegł nieprzyjacielski okręt i nawiązał z nim kontakt bojowy.
 - Niszczyciel „Garland” wziął udział w wyprawie okrętów brytyjskich na Spitsbergen w celu zniszczenia niemieckiej radiostacji i stacji meteorologicznej.
 - Niszczyciele „Garland” i „Piorun” wspólnie z angielskim niszczycielem w czasie eskorty konwoju na Morzu Śródziemnym odparły atak samolotów nieprzyjacielskich, zestrzelując jeden z nich.
 - Okręt podwodny „Sokół” podczas swego dziesiątego patrolu storpedował na Morzu Tyrreńskim włoski krążownik pomocniczy „Citta di Palermo”. Pięć dni później na Malcie „Sokół” zatopił w Zatoce Neapolitańskiej idący bez eskorty statek transportowy.
 - W New London w USA przyjęto okręt podwodny ORP „Jastrząb” i podniesiono na nim polską banderę wojenną. Dowództwo okrętu objął kpt. mar. Bolesław Romanowski.
 - Okręt podwodny „Sokół” wdarł się przez sieć zagrodową do okopowanego przez Włochów greckiego portu Navarino, gdzie zatopił włoski niszczyciel „Ascarli”.
 - Okręt podwodny „Sokół” wykonał atak torpedowy, zatapiając transportowiec z nieprzyjacielskiego konwoju.
 - Niszczyciele „Krakowiak” i „Kujawiak” w składzie zespołu brytyjskich okrętów kontradmirała Hamiltona brały udział w wyprawie na Wyspy Lofockie z zamiarem przerwania linii konwojów niemieckich z Narwiku i zniszczenia zlokalizowanych tam urzędzeń brzegowych.
- 1942 r.**
- Niszczyciel „Kujawiak”, działając w składzie zespołu okrętów brytyjskich, zniszczył kocioł wyspy Alderney konwój niemiecki, składający się z dwóch transportowców.
 - Okręt podwodny „Sokół” zatopił ogniem artyleryjskim w Zatoce Gabes w bizergo Tunezji włoski szkuner „Giuseppina”, zdobywając mapy i plany pól minowych.
 - Niszczyciel eskortowy „Kujawiak”, idąc w eskorcie konwoju alianckiego w kanale La Manche, zestrzelił podczas nocnego ataku lotniczego bom-

bowiec niemiecki.

- Zatonął okręt podwodny „Jastrząb” uszkodzony omyłkowo bombami głębinowymi i ostrzelany z dział przez alianckie okręty w czasie osłony konwoju idącego do Murmańska. Zginęło 5 członków załogi, a 6 odniosło rany, w tym dowódca okrętu, kpt. mar. Bolesław Romanowski.
- Niszczyciel „Krakowiak” wspólnie z okrętami brytyjskimi przyczynił się do zniszczenia transportowca i dwóch eskortowców niemieckich w kanale La Manche.
- Niszczyciel „Garland” podczas osłony konwoju PQ-16 do Murmańska stoczył całodzienną bitwę z niemieckim lotnictwem, podczas której został trafiony bombami. Poległo 25 członków załogi. W czasie trwania konwoju okręt odparł 22 ataki powietrzne i 7 podwodnych.
- Niszczyciel eskortowy „Kujawiak” zatonął na minie przed wejściem do portu La Valetta. Na skutek wybuchu zginęło 12 marynarzy.
- Ścigacz artyleryjski S-2 podczas samotnego patrolu w kanale La Manche stoczył nocną walkę z sześcioma niemieckimi ścigaczami. Dwie jednostki nieprzyjacielskie, zaskoczone atakiem, zostały poważnie uszkodzone. Dowódca ścigacza S-2 por. mar. Eugeniusz Wciślicki odznaczony został za ten czyn Orderem Virtuti Militari.
- Podniesiono polską banderę na niszczycielu „Orkan” (ex HMS „Myrmidon”). Dowództwo okrętu objął kmdr por. Stanisław Hryniewiecki.
- Niszczyciele „Ślązak” i „Krakowiak” wraz z okrętami brytyjskimi brały udział w walce z niemiecką artylerią u północnych wybrzeży Francji.
- Niszczyciel „Burza” w obronie konwoju HX-217 na Atlantyku wykonał atak bombami głębinowymi na hitlerowski okręt podwodny.

kmdr ppor. mgr inż. Roman JURAK

**Szkolne żaglowce „Dar Młodzieży” i ORP „Iskra”
w 30-lecie służby pod polską banderą**

Praca pod żaglami na morzu kształci wolę, solidarność, poczucie równości, ćwiczy wytrwałość i cierpliwość, jest przeciwieństwem zaściankowkości, a synonimem światowości, uczy realizmu w myśleniu i postępowaniu. Kształtuje przywyyczajenia i odruchy pracy zespołowej oraz pomocy słabszym, wykształca i wzmacnia cechy przywódcze. Jest szkołą wychowania społecznego i obywatelskiego, głosi pochwałę życia nieuletawionego, pędzonego w trudzie własnych rąk, pośród żywiołu, który potrafi dostatecznie zahartować człowieka, aby odważnie stawiał czoło problemom i wyborom życia. Kapitan żeglugi wielkiej Karol Oligierd Borchartt pisał, że jest to: „piastowanie przyszytych oficerów i marynarzy, iżby najlepiej później uprawiali żeglugę transportową, najbezpieczniej prowadzili swoje statki po morskich gościach, do fascynującego wręcz regatowego współzawodnictwa”

W niniejszym artykule pragnę przybliżyć sylwetki dwóch polskich żaglowców, które spełniają funkcję praktycznego szkolenia i kształtowania młodych charakterów w 30 lecie

ich służby pod polską banderą.

DAR MŁODZIEŻY – fregata

Trzymasztowa fregata zbudowana została w Stoczni Gdańskiej. Uroczyste podniesienie bandery odbyło się 4 lipca 1982 r. Matką chrzestną została żona komendanta „Daru Pomorza” kpt. ż.w. Kazimierza Jurkiewicza - Helena Jurkiewicz. 22 lipca 1983 r. wypłynął na zlot żaglowców szkolnych z okazji 400-lecia zamku w Osace. Pod dowództwem kpt. ż.w. Tadeusza Olechnowicza. „Dar Młodzieży” zabrał na pokład 119 studentów Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni, którzy spędzili na morzu pełny semestr nauki. Na ostatnim odcinku udało się postawić wszystkie żagle i fregata majestatycznie wplynęła do wewnętrznego portu w Osace, witana owacyjnie przez zgromadzone tłumy na nabrzeżu. Podróż trwała 217 dni, żaglowiec przebył 28 065 mil morskich i odwiedził 13 portów.

Kolejnym wielkim rejsem był udział w Operacji Żagiel '84. „Dar Młodzieży” wypłynął 31 marca 1984 r., zabierając na pokład studentów z Wyższej Szkoły Morskiej w Szczecinie. Oficjalny start nastąpił 18 kwietnia z Brestu. Pierwszy etap rozegrano na Bermudach, drugi wzdłuż wybrzeży Ameryki Płn. do portu Halifax. Na tym etapie „Dar Młodzieży” zwyciężył z takimi konkurentami jak amerykański „Eagle” i boliwijski „Simon Bolivar”. Był to duży sukces statku i jego załogi pod dowództwem kpt. ż.w. Tadeusza Olechnowicza. Wspólna żegluga wszystkich żaglowców prowadziła do portu Gaspe u ujścia rzeki Św. Wawrzyńca, a następnie do Quebec, które było głównym gospodarzem Operacji Żagiel '84 w 450 rocznicę odkrycia drogi rzeką Św. Wawrzyńca przez francuskiego żeglarza Jaquesa Cartiera. 10 lipca 1986 r. „Dar Młodzieży” pod dowództwem kpt. ż.w. Leszka Wiktorowicza wyruszył z Gdyni na kolejne regaty: Operacja Żagiel '86 do Newcastle. Przez 4 dni postoju w porcie przez pokład „Daru Młodzieży” przewinęło się mnóstwo zwiedzających, a statek został uznany za najpiękniejszy żaglowiec Operation Sail '86. Podczas wyścigu nie sprzyjały naszymu żaglowcowi wiatry, nie pomogła mordercza praca studentów i załogi, pierwszy na mecie zjawił się „Kruzenshtern”.

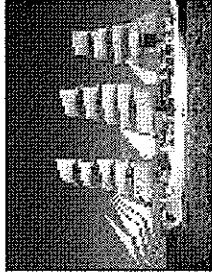
W 1987 r. „Dar Młodzieży” odbył swą najdłuższą podróż do Australii, przepływając 32 352 mil morskich w ciągu 274 dni i dokonując najdłuższego nieprzerwanego przelotu pod żaglami, wynoszącego 1241 mil morskich, za co otrzymał nagrodę tzw. „Boston Tea Pot”. W latach 1987 - 1988 „Dar Młodzieży” odbywał krótkie rejsy szkoleniowe po Bałtyku z członkami Ligi Morskiej i innych organizacji młodzieżowych związanych z morzem.

Do końca 2006 r. „Dar Młodzieży” odbył 125 podróży szkoleniowych, odwiedzając 357 portów Europy, Azji, Australii i obu Ameryk, przepłynął ponad 388 000 mil morskich. Przeszkolił 12 024 studentów morskich uczelni z Gdyni i Szczecina oraz średnich szkół morskich.

W 2007 r. żaglowiec wziął udział w regatach Word Cup Pokal na trasie z Travemünde do Warnemünde, Tall Ships' Races na trasie Aarhus - Kotka - Stockholm - Szczecin, Sail de Ruyter, startując z holenderskiego Vlissingen i Cuxhaven Sail. Zrealizowane zostały, przy współpracy z IMO, praktyki marynarskie dla 50 studentów afrykańskich akademii morskich.

W 2008 r., po raz pierwszy w historii żaglowca, przeprowadzone zostały, trwające trzy tygodnie, praktyki 150 uczniów z belgijskiej szkoły morskiej Hogere Zeevaartschool. Przedsięwzięcie odniosło sukces i zaowocowało współpracą w kolejnym roku. W czerwcu

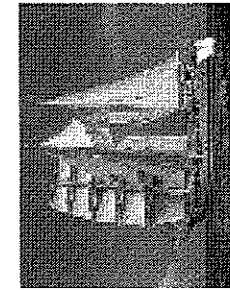
żaglowiec uczestniczył w obchodach Dni Morza w Szczecinie, na jego pokładzie spotkali się przedstawiciele władz miasta i zaproszeni przez nich goście z różnych branż przemysłu morskiego.



Dar Młodzieży

DANE TECHNICZNE:

długość max.	- 109,2 m
długość kadłuba	- 94,2 m
wysokość max.	- 50,1 m
szerokość	- 13,9 m
zanurzenie	- 6,3 m
tonaż	- 2385 BRT
wyporność	- 2946 t
liczba żagli	- 26
powierzchnia żagli	- 3137,5 m ²
silnik	- 2x750 KM, Cegielski-Sulzer, Diesel
rok budowy	- 1982
typ	- fregata trzymasztowa
załoga	- 150 praktykantów + 44 załogi stałej
stocznia	- Stocznia Gdańska
materiał konstr.	- stal
armator	- Akademia Morska w Gdyni



ORP ISKRA – barkentyna

Uroczyste wodowanie okrętu odbyło się 6 marca 1982 r., a 1.1 sierpnia nastąpiło pierwsze podniesienie bandery i wcielenie okrętu do służby w Marynarce Wojennej.

ORP „Iskra” II jest następcą i kontynuatorem tradycji żeglarskich swojego poprzednika ORP „Iskra” - trzy masztowego szkunera. Nowa jednostka jest barkentyna. Fokmaszt ma ożaglowanie rejowe, grotmaszt - gąflowe, a bezanmaszt - bermudzkie. Zasadniczym zadaniem realizowanym przez „Iskrę” jest szkolenie podchorążych pierwszego rocznika Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej i studentów Akademii MW im. Bohaterów Westerplatte w Gdyni - przyszłych oficerów polskiej floty wojennej. W czasie krótkiej eksploatacji (do 1997r.) żaglowiec odbył 20 zagranicznych i wiele krajowych rejsów szkoleniowych z podchorążymi na pokładzie. Rejsy te potwierdzały w pełni przydatność jednostki do prowadzenia praktyk kandydatów na oficerów i chorażych MW. ORP „Iskra” od lat uczyca swojego pokładu członkom nagrodzonych szkolnych kół Ligii Morskiej i Rzecznej w konkursie „Młodzież na Morzu”.

„Iskra” od 1987 r. uczestniczy w dorocznych międzynarodowych żeglarskich imprezach regatowo-integracyjnych „The Cutty Sark Tall Ships’ Races”, popularnie zwanych „Operacja Żagiel”. Za swe dokonania okręt zdobył wiele cennych nagród i wyróżnień. Najcenniejsze z nich to:

- miano "Najlepszego okrętu w MW RP" zdobyte 5 razy;
- „Cutty Sark Trophy” przyznane w 1989 r. za udział w regatach na trasie: Gdynia - Londyn - Hamburg - Cuchafen - Malmo - Travemunde - Gdynia (ogółem 2464,6 mil);
- "Medal Pokoju" wręczony przez Sekretarza Generalnego ONZ w 1990 r.

W 1995 r. ORP „Iskra” zrealizował historyczny rejs pierwszego okrętu Polskiej Marynarki Wojennej dookoła świata. Zaplanowano odwiedzenie 19 portów: St. Cruz de Tenerife, Porto Grande, Rio de Janeiro, Cape Town, Port Luis, Benoa, Jakarta, Ujung Pandang, Port Darwin, Fremantle, Melbourne, Hobart, Sydney, Wellington, Ushuaia, Buenos Aires, Recife, Ponta Delgada, Southampton. Jak widać, zaplanowano trasę wokół globu ziemskiego, prowadzącą z zachodu na wschód, aby maksymalnie wykorzystać sprzyjające wiatry i prądy. Na czas wyprawy zaokrętowanych było 58 osób, w tym 19 członków załogi, 34 podchorążych I rocznika i 5 nauczycieli akademickich. Bieżąca działalność ORP „Iskra” wiąże się z realizacją praktyk morskich podchorążych i kadetów AMW Gdynia. Okręt dwukrotnie uczestniczył w zlotach żaglowców i regatach „Cutty Sark Tall Ships’ Races”. Jest to okazja do doskonalenia języka, poznawania zwyczajów żeglarskich przez uczestników regat i nawiązywania przyjaźni.

ORP ISKRA

DANE TECHNICZNE:

- długość max. - 48,4 m
- dl. kadłuba - 42,7 m
- wysokość max. - 33,5 m
- szerokość - 8,0 m
- zanurzenie - 3,8 m
- tonaż - 299 BRT
- wyporność - 341 ton
- powierzchnia żagli - 958 m²
- silnik - 310 KM, Diesel
- załoga - 54 osoby
- rok budowy - 1982
- typ - barkentyna
- stocznia - Stocznia Gdańska
- materiał konstr. - stal
- armator - Marynarka Wojenna

kmr ppor. mgr inż. Roman JURAK

Wyższe Uczelnie Morskie w Polsce



Akademia Morska w Gdyni

Krótką historia:

W 1920 roku powołano Szkołę Morską z siedzibą w Tczewie z dwoma wydziałami: Nawigacyjnym i Mechanicznym. W 1921 roku podniesiono banderę na pierwszym szkolnym żaglowcu „Lwów”. W 1930 - szkołę przeniesiono do Gdyni i zmieniono jej nazwę na Państwową Szkołę Morską. Statek „Lwów” został zastąpiony żaglowcem Dar Pomorza. W 1939 roku szkoła zaczęła funkcjonować w Wielkiej Brytanii w Southampton i Londynie. W 1946 roku szkoła wznowiła swoją działalność, a w latach 1967-68 szkoła połączyła się z funkcjonującą w Gdyni Państwową Szkołą Rybołówstwa Morskiego. W 1969 roku po przekształceniu funkcjonowała, jako Wyższa Szkoła Morska. W 2001 roku WSM otrzymała status Akademii i przyjęła nazwę Akademii Morska w Gdyni.

Działalność dydaktyczno - naukowa

Akademię Morską w Gdyni tworzą cztery prężnie rozwijające się Wydziały: Elektryczny, Mechaniczny, Nawigacyjny oraz Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa, w ramach których uczelnia rozwija swoją działalność naukowo - dydaktyczną na 7 kierunkach studiów w 36 specjalnościach.

Na Wydziale Elektrycznym studenci kształcą się na dwóch nowoczesnych kierunkach technicznych: elektrotechnika oraz elektronika i telekomunikacja. Studia na kierunku elektrotechnika prowadzone są w specjalnościach: elektroautomatyka, elektroautoma-

tyka okrętowa i komputerowe systemy sterowania. Natomiast na kierunku elektronika i telekomunikacja studia prowadzone są w specjalnościach: elektronika morską, systemy i sieci teleinformatyczne.

Absolwenci Wydziału Elektrycznego są obecnie zaliczani do najbardziej poszukiwanych specjalistów znajdujących zatrudnienie w przedsiębiorstwach gospodarki morskiej i łądowej.

Wydział Mechaniczny kształci studentów na kierunku mechanika i budowa maszyn w specjalnościach: eksploatacja silowni okrętowych i obiektów oceanograficznych, technologia remontów urządzeń okrętowych i portowych, inżynieria eksploatacji instalacji, inżynieria produkcji, eksploatacja silowni okrętowych, eksploatacja silowni okrętowych II, eksploatacja instalacji przemysłowych, inżynieria zarządzania remontami. Absolwenci Wydziału Mechanicznego posiadają umiejętności z zakresu: eksploatacji i podstaw projektowania silowni okrętowych oraz platform wiertniczych, nowoczesnego kierowania i prowadzenia prac remontowych urządzeń okrętowych i transportowych, kontroli, jakości elementów maszyn, analizy uszkodzeń, diagnostyki maszyn i urządzeń. Są również zatrudniani w urzędach administracji morskiej, instytucjach klasyfikacyjnych i portowych służbach technicznych.

Na Wydziale Nawigacyjnym studenci kształceni są na dwóch kierunkach: nawigacja oraz transport. Studia na kierunku nawigacja prowadzone są w specjalnościach: transport morski, technologie offshorowe, zarządzanie bezpieczeństwem w transporcie, żegluga arktyczna. Natomiast na kierunku transport studia prowadzone są w specjalnościach: transport i logistyka, morskie systemy transportowe i logistyczne. Absolwenci Wydziału Nawigacyjnego mogą zajmować stanowiska oficerskie na statkach morskiej floty handlowej, a także stanowiska w przedsiębiorstwach zajmujących się gospodarką morską. Ponadto są przygotowani do pracy w przedsiębiorstwach transportowych, spedycyjnych i logistycznych.

Wydział Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa kształci na poziomie europejskim na dwóch kierunkach: zarządzanie i towaroznawstwo. Na kierunku zarządzanie studia odbywają się w specjalnościach: logistyka i handel morski, zarządzanie przedsiębiorstwem, Internet i multimedia w zarządzaniu, nowoczesne narzędzia zarządzania, zarządzanie kapitałem ludzkim, rachunkowość i finanse przedsiębiorstw, informatyka w transporcie i handlu, zarządzanie informacją w administracji publicznej, zarządzanie zamianą, zarządzanie projektami Unii Europejskiej. Natomiast na kierunku towaroznawstwo studia prowadzone są w specjalnościach: towaroznawstwo i zarządzanie, jakością, organizacja usług turystyczne – hotelarskich, handel i usługi – menedżer produktu, usługi żywieniowe i dietetyka. Absolwenci Wydziału Przedsiębiorczości i Towaroznawstwa są cenionymi na rynku pracy specjalistami z zakresu: zarządzania i marketingu, zarządzania projektem Unii Europejskiej, kształtowania, jakości produktów oraz usług, kształtowania, jakości żywienia, organizowania i samodzielnego zarządzania przedsiębiorstwem turystycznym – hotelarskim, organizacji i kształtowania, jakości rynku zdrowia publicznego, produktów i usług kosmetycznych.

Wszystkie Wydziały Akademii Morskiej w Gdyni posiadają prawo doktoryzowania. Uczelnia spełnia światowe wymogi w zakresie kształcenia oficerów floty handlowej zgodnie z Konwencją STCW, a System Zarządzania Jakością jest zgodny z wymaganiami ISO 9001:2000. O wysokiej randze Uczelni świadczy również jej członkostwo

w Międzynarodowym Stowarzyszeniu Uczelni Morskich (IAMU). W dniach 12 – 14 czerwca 2011 roku Akademia Morska w Gdyni była gospodarzem zjazdu uczelni morskich z całego świata.

Kształcenie wysokiej klasy specjalistów dla przedsiębiorstw zapleca gospodarki morskiej i łądowej jest możliwe dzięki przestronnym, wyposażonym w środki audio i wideo oraz komputery z rzutnikami salom wykładowym oraz nowoczesnym laboratoriom, w których znajduje się m.in.: symulator silowni okrętowych, diagnostyki silnika, operacji przeladunkowych gazowca LPG, symulator radiowo – nawigacyjny i symulator nawigacyjny – manewrowy. Uczelnia cały czas rozwija swoją bazę dydaktyczną, aby zapewnić studentom jak najlepsze warunki do nauki. W dniu 30 września 2011 roku na Wydziale Nawigacyjnym miało miejsce uroczyste otwarcie najnowocześniejszego w Polsce Planetarium doskonale przygotowanego do prowadzenia zajęć z fizyki i astronomii. Natomiast 13 października 2011 r. na Wydziale Mechanicznym otwarte zostały trzy nowe laboratoria naukowe: tribologii, inżynierii powierzchni i diagnostyki technicznej.

Akademia Morska w Gdyni jest armatorem dwóch jednostek szkoleniowych. Sławnego na całym świecie żaglowca „Dar Młodzieży” i nowoczesnego statku badawczo – szkoleniowego „Horyzont II”.

„Dar Młodzieży” to trzymasztowa fregata zbudowana w Stoczni Gdańskiej, na której uroczyste podniesie bandery odbyło się 4 lipca 1982 roku. Rok 2012 jest, zatem rokiem obchodów 30 - lecia „Daru Młodzieży”. Żaglowiec odbył wiele interesujących rejsów, zawijając do wielu portów Europy. Uczestniczył też w licznych regatach m.in. „Operacja Żagiel”, „Oska Sail'97”, „Tall Ship Races”, w których zajmował czołowe miejsca na podium. W 2011 roku „Dar Młodzieży” okazał się najszybszym żaglowcem klasy „A”, biorącym udział w regatach, „The Culture 2011. Tall Ships”. Studenci na pięknym statku uczą się nawigowania nie tylko z gwiazd, ale też wykorzystują najnowocześniejszy sprzęt, w jaki wyposażony jest żaglowiec.

Drużyna studentów szkolny „Horyzont II” jest statkiem wielozadaniowym, gdyż oprócz szkolenia studentów prowadzone są na nim badania morza i utrzymywania łączności ze stacjami polarnymi i naukowymi. Każdego roku statek przewozi naukowców oraz transportuje sprzęt i prowiant do polskich stacji naukowych na Spitsbergenie.

Akademia Morska w Gdyni dokłada wszelkich starań, aby wszyscy studenci mogli okres spędzony w murach uczelni uznać za twórczy i pożyteczny pod każdym względem.

Akademia Morska w Szczecinie



Krótką historią:

W 1947 roku powołana została w Szczecinie Państwowa Szkoła Morska, która przetrwała do 1953 roku. W 1962 powołano Państwową Szkołę Rybołówstwa Morskiego (PSRM). W 1963 roku reaktywowano Państwową Szkołę Morską (PSM). W 1968 roku na bazie obu szkół tj. PRSM i PSM rozpoczęła swoją działalność Wyższa Szkoła Morska w Szczecinie (WSM) z dwoma wydziałami: Nawigacyjnym i Mechanicznym. W 2004 roku WSM w Szczecinie uzyskała status akademicki i przyjęła nazwę Akademii Morskiej w Szczecinie.

Działalność dydaktyczno – naukowa

Wyższa Szkoła Morska w Szczecinie, obecnie Akademia Morska, odnotowała wielki postęp w dziedzinie dydaktyki, badań naukowych, rozwoju kadry, współpracy zagranicznej i bazy dydaktyczno-lokalowej. Swoją działalność opierała na ratyfikowanych w kraju aktach prawnych Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) w Londynie, w szczególności dotyczących bezpieczeństwa żeglugi, ochrony środowiska morskiego i standardów kwalifikacji kadr morskich. Stwarzało to absolutom WSM w Szczecinie realną szansę na partnerskie współuczestnictwo na rynku pracy w zjednoczonej Europie i świecie. Przedstawiciele uczelni od wielu lat, jako członkowie delegacji Rządu RP brali czynny udział w obradach komitetów i podkomitetów Międzynarodowej Organizacji Morskiej (International Maritime Organization IMO), która jest agendą ONZ i ma swoją siedzibę w Londynie. Dokumenty opracowane przez IMO w postaci międzynarodowych konwencji, kodeksów, rezolucji i okólników mają istotny wpływ na poziom bezpieczeństwa żeglugi i ochronę środowiska morskiego.

Aktywność naukową pracowników uczelni przejawia się również w organizowaniu wielu spotkań środowisk naukowych w skali krajowej i międzynarodowej. Dużym uznaniem cieszą się cykliczne konferencje naukowe, takie jak:

- Międzynarodowa Konferencja Inżynierii Ruchu Morskiego,
- Międzynarodowa Konferencja EXPLO-SHIP,
- Ochrona człowieka w morskim środowisku pracy.

W roku 2001 zapoczątkowano pierwszy Międzynarodowy Kongres Mórz i Oceanów współorganizowany z pozostałymi uczelniami Szczecina i Międzynarodowe Stowarzyszenie Nawigacyjne PIANC z siedzibą w Brukseli.

Obecnie Akademia Morska w Szczecinie jest jedną z pierwszych instytucji morskich, która wprowadziła system zarządzania, jakością zgodny ze standardami normy ISO 9001. Otrzymała także certyfikat zgodności kształcenia z wymaganiami Konwencji STCW 1978/1995, który wydany został przez Warszą Maritime Center i Lloyd's Register of Shipping. Uczelnia spełnia trzy ważne funkcje: dydaktyczną, wychowawczą i badawczą. Studenci kształcą się na 3 wydziałach: Nawigacyjnym, kierunki: nawigacja, transport, geodezja i kartografia, Mechanicznym, kierunki: mechanika i budowa maszyn, mechatronika i Inżynierjno-Ekonomicznym Transportu, kierunki: transport, zarządzanie i inżynieria produkcji, mając do wyboru łącznie 25 specjalności. Akademia prowadzi studia stacjonarne i niestacjonarne I oraz II stopnia, na których absolwenci uzyskują wszechstronną wiedzę zawodową teoretyczną i praktyczną umiejętności oraz bardzo dobrą znajomość języków obcych.

Akademia posiada własny statek badawczo-szkoleniowy „Nawigator XXI”, na którym studenci odbywają praktyki. Na statku prowadzone są również liczne badania naukowe (np. hydrologiczne środowiska morskiego, stopnia zanieczyszczenia wody, dna morskiego, dokładności nawigacyjnej i inżynierii ruchu statków). Wyposażony w nowoczesne mechanizmy, urządzenia i systemy radionawigacyjne od 8 lat zapewnia bezpieczeństwo żeglugi podczas regat Unity Line. Parametry statku zostały tak zaprojektowane, by spełniał wymagania szkoleniowe i badawcze uczelni oraz innych instytucji naukowych i badawczych. Statek wraz z aparaturą badawczą – według ekspertów – jest jedną z najciekawszych jednostek badawczych na świecie.

W przyszłości władze AM zamierzają uruchomić dwa kolejne kierunki nauczania (informatykę morską i logistykę) oraz siedem specjalności ściśle związanych z gospodarką

morską. Będzie to m.in. informatyka morską, transport morski i śródlądowy, eksploatacja jednostek typu offshore, mechatronika morską, ekologia. W procesie kształcenia specjalistów morskich akademia spełnia wszystkie wymagania IMO – Międzynarodowej Organizacji Morskiej. Dyplom AM w Szczecinie uznawane są na całym świecie.

Na Wydziale Nawigacyjnym intensywnie rozwijana jest inżynieria ruchu morskiego. Zagrożenie bezpieczeństwa nawigacji na akwenach ograniczonych wymaga budowy i rozwoju systemów oraz technologii nawigacyjnych. W ramach dyscypliny geodezja i kartografia od kilku lat prowadzone są badania mające na celu rozwój nowej specjalności: technologie i systemy nawigacyjne. Zbudowany został pierwszy polski system nawigacji pilotażowej. Intensywnie rozwijane są specjalności inżynierii ruchu morskiego i geoinformatyka (dyscyplina geodezja i kartografia). W ramach dyscypliny transport prowadzone są badania w zakresie sterowania ruchem oraz telematyki systemów transportowych. Efektem realizowanych badań są publikacje naukowe pracowników uczelni: monografie, artykuły w czasopismach naukowych, referaty na konferencjach krajowych i międzynarodowych oraz zrealizowane badania.

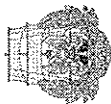
Na Wydziale Mechanicznym realizuje się szczegółowe zadania badawcze ukierunkowane w pierwszej kolejności na rozwój naukowy młodej kadry. Projekty naukowe na Wydziale Mechanicznym dotyczą m. in.:

- niezawodności i bezpieczeństwa ruchu
- racjonalnej eksploatacji układów energetycznych a także poszukiwania nowych rozwiązań dotyczących sterowania procesami eksploatacji urządzeń siłowni okrętowych.

Akademia Morska w Szczecinie poprzez swoją działalność posiada istotny wpływ na rozwój gospodarki morskiej. Wykonywane są tutaj prace na zlecenie armatorów marynarki handlowej i rybackiej, ministerstw, instytucji rządowych i przedsiębiorstw gospodarki morskiej. Wiele z tych prac ma już zastosowanie w praktyce, przyczyniając się do poprawy bezpieczeństwa i ekonomiki eksploatacji statków i portów.

Na Wydziale Nawigacyjnym intensywnie rozwijana jest inżynieria ruchu morskiego. Zagrożenie bezpieczeństwa nawigacji na akwenach ograniczonych wymaga budowy i rozwoju systemów oraz technologii nawigacyjnych. W ramach dyscypliny geodezja i kartografia od kilku lat prowadzone są badania mające na celu rozwój nowej specjalności: technologie i systemy nawigacyjne. Zbudowany został pierwszy polski system nawigacji pilotażowej. Intensywnie rozwijane są specjalności inżynierii ruchu morskiego i geoinformatyka (dyscyplina geodezja i kartografia). W ramach dyscypliny transport prowadzone są badania w zakresie sterowania ruchem oraz telematyki systemów transportowych.

Akademia Morska w Szczecinie bierze udział w ważnych europejskich projektach, takich jak EUROATOM czy BALTIC MASTER – projekt, który w ubiegłym roku przez Komisję Europejską został wyróżniony, jako najlepszy projekt morski Unii.



Akademia Marynarki Wojennej w Gdyni

Krótką historia:

W 1922 roku miało miejsce powołanie Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej z siedzibą w Toruniu. W 1928 roku po przekształceniu szkoły przyjęła nazwę Szkoła Podchorążych Marynki Wojennej. W 1938 roku szkołę przeniesiono z Torunia do Bydgoszczy. W 1939 roku reaktywowano szkołę w Wielkiej Brytanii w bazie morskiej Devonport na ORP Gdynia. W 1946 roku powołano Oficerską Szkołę Marynarki Wojennej z siedzibą w Gdyni. W 1955 roku po przekształceniu szkoły przyjęła nazwę Wyższa Szkoła Marynarki Wojennej. W 1987 roku Szkoła otrzymała pełne prawa akademickie. Obecnie nosi nazwę Akademia Marynarki Wojennej z siedzibą w Gdyni.

Działalność dydaktyczno – naukowa

Akademia Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte kształci studentów wojсковych i cywilnych oraz kadry marynarskie. Rektorem-Komendantem AMW jest kontradmirał dr inż. Czesław Dyrzc.

Uczelnia znajduje się w Gdyni, tuż obok największego portu wojennego Marynarki Wojennej RP. Obiekty uczelniane tworzą zwarty kampus – wszystkie zajęcia odbywają się w położonych blisko siebie budynkach. Studenci nie muszą więc pokonywać zbyt dużych odległości.

Strukturę uczelni stanowią: Wydział Nawigacji i Uzbrojenia Okrętowego, Wydział Mechaniczno-Elektryczny, Wydział Dowodzenia i Operacji Morskich oraz Wydział Nauk Humanistycznych i Społecznych, a także trzy jednostki międzywydziałowe: Studium Języków Obcych, Studium Ogólnomorskie i Studium Ogólnowojskowe. Studenci wojskowi kształcą się na dwóch kierunkach: nawigacji oraz mechanice i budowie maszyn. Studenci cywili mają z kolei do wyboru: nawigację, informatykę, oceanotechnikę, mechanikę i budowę maszyn, automatykę i robotykę, mechatronikę, bezpieczeństwo narodowe, bezpieczeństwo wewnętrzne, stosunki międzynarodowe, pedagogikę oraz historię. W Akademii Marynarki Wojennej można również poszerzać swoją wiedzę na czternastu kierunkach studiów podplomowych: zarządzaniu kryzysowym, zarządzaniu logistyką, zastosowaniu systemów nawigacyjnych w gospodarce i administracji publicznej, hydrografii, inżynierii systemów – komputerowe wspomaganie bezpieczeństwa, systemach informacji przestrzennej, bezpieczeństwo morskich granic państwa, edukacji dla bezpieczeństwa, przygotowaniu pedagogicznym, ochronie danych osobowych i informacji niejawnych w stosunkach międzynarodowych, marketingu politycznym, pedagogice opiekuńczo-wychowawczej, zamówieniach publicznych oraz użyciu siły na morzu w prawie międzynarodowym. W Ośrodku Szkoleniowym AMW uczelnia organizuje kursy zgodnie z konwencją STCW 78/95, w tym kursy kwalifikacyjne i specjalistyczne zatwierdzone przez IMO.

W roku akademickim 2010/2011 Akademia Marynarki Wojennej przekształciła ponad 8000 studentów, kursantów, oficerów. W październiku 2011 roku naukę rozpoczęło w niej ponad 1700 nowych studentów, a obecnie uczelnia kształci na I i II stopniu studiów ponad 4500 studentów. W murach AMW studenci i kursanci zdobywają nie tylko wiedzę, ale i umiejętności praktyczne, uczelnia jest bowiem wyposażona w szereg symulatorów wiernie

oddających rzeczywistość morską. Do dyspozycji studentów są m.in. symulatory GMDSS, nawigacji, siłowni okrętowych, broni podwodnej i artylerii. Najnowocześniejszym i jednocześnie ciągle rozbudowywanym jest symulator mostka nawigacyjnego. Bazę dydaktyczną doskonale uzupełniają nowoczesne multimedialne sale wykładowe, hala sportowa i biblioteka. Uczelnia ma własne wydawnictwo, służbę zdrowia i Akademicki Ośrodek Szkoleniowy w mieście Czernica.

Akademia Marynarki Wojennej stanowi zaplecze naukowo-badawcze morskiego rodzaju sił zbrojnych. Jej działalność naukowo-badawcza jest ściśle związana z potrzebami MW RP oraz procesem technicznej modernizacji okrętów, uzbrojenia i sprzętu. Szeroki profil badań prowadzonych w ostatnim okresie sprawia, że uzyskiwane rezultaty, mające często uniwersalny i unikalny charakter, znajdują swoje zastosowanie w gospodarce morskiej, przemyśle i ochronie środowiska. Uczelnia ma ugruntowaną w kraju i Europie pozycję ośrodka badawczo-naukowego. Sukcesami międzynarodowymi mogą pochwalić się podchorążowie, którzy regularnie reprezentują uczelnię na konferencjach i w zawodach sportowych we Francji, Turcji i Włoszech. Są aktualnymi mistrzami świata wojskowych akademickich szkół morskich w konkurencji wielobój morski. Zawody co roku organizowane są przez Turecką Akademię Marynarki Wojennej. Studenci swoje żeglarskie umiejętności zdobywają podczas rejsów na żaglowcu ORP „Iskra”.

Misją Akademii Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte jest tworzenie warunków zapewniających bezpieczeństwo Rzeczypospolitej Polskiej na morzu poprzez: szerzenie wszechstronnej wiedzy, prowadzenie badań naukowych, kształcenie i wychowanie podchorążych i studentów cywilnych, a także doskonalenie żołnierzy zawodowych oraz pracowników administracji i gospodarki morskiej.

Źródła:

Opracowano na podstawie materiałów informacyjnych: AMW Gdynia, AM Gdynia, AM Szczecin.

Elżbieta Marszałek

Zbiór wybranych fragmentów artykułów i wywiadów zamieszczonych w magazynie „Nadmorski Przegląd Gospodarczy”

Od kilkunastu lat ukazuje się magazyn „Nadmorski Przegląd Gospodarczy” BIP Szczecin - Gdynia - Gdańsk - Elbląg, w interesujący sposób poruszający problematykę gospodarki morskiej. W naszym biuletynie Ster 1/2012 zamieszczamy fragmenty wybranych materiałów.

Redaktor naczelna „Nadmorskiego Przeglądu Gospodarczego” Janina Piotrowska w słowie wstępnym cytuje fragmenty wywiadu, jakiego udzielił dla magazynu Jerzy Buzek – przewodniczący Parlamentu Europejskiego.

„Nie ma przyszłości Europy bez konkurencyjnej, sprawdzonej gospodarki. To od niej zależy finansowanie opieki zdrowotnej czy służb chroniących nasze bezpieczeństwo. Tyłko konkurencyjna gospodarka może zapewnić wzrost gospodarczy i tworzenie miejsc pracy, co jest dla ludzi najważniejsze.”

Procesy zmian zmierzające do poprawy konkurencyjności gospodarczej w naszym

Przedruk fragmentów artykułu dr inż. Leszka Piotrowskiego „Innowacje w polskim przemyśle okrętowym”

Kryzys, który objął polski przemysł okrętowy trudny był do zaakceptowania, wywołując społeczną falę niezadowolenia i zawodu. Budziły się jednak w społeczeństwie nadzieje, że może coś w tej branży się zmieni (w „Sterze” nie pojawiła się artykuły na ten temat – woleliśmy milczeć z powodu tej dramatycznej sytuacji). Warto więc dziś zauważyć i odnotować pozytywne zmiany, jakie występują w niektórych obszarach stoczniowego przemysłu nie tylko w Europie, ale i w Polsce. Niezmiernie interesujące informacje przedstawił pan dr inż. Leszek Piotrowski w swoim artykule „Innowacje w polskim przemyśle okrętowym” zamieszczonym w „Nadmorskim Przeglądzie Gospodarczym „BIP nr 1 (109) 2012. Oto fragmenty artykułu:

„Przemiany na światowym rynku okrętowym stały się przyczyną olbrzymich trudności europejskiego przemysłu okrętowego. Dzisiaj Europa nie może konkurować w produkcji statków transportowych ze stoczniami azjatyckimi, które oferują znacznie niższe ceny. Kontenerowce, masowce czy zbiornikowce są teraz zamawiane i budowane w stoczniach dalekowschodnich. W tej sytuacji europejskie przedsiębiorstwa przemysłu okrętowego musiały zweryfikować swoje strategie. Robią to w różny sposób, jedne wyznaczają nowe kierunki działalności, inne szukają swojej niszy, niektóre zaś trwają niezachwianie w starym systemie wytwarzania.

Przekształcenia nie ominęły polskiego przemysłu okrętowego, wysoko plasowanego na czołowych pozycjach w Europie zaledwie kilka lat temu.”

Upadły dwie z trzech największych stoczni w Polsce: Stocznia Gdynia S.A. i Stocznia Szczecińska Nowa.

„Mimo radykalnej zmiany sytuacji rynkowej polski przemysł okrętowy nadal stanowi istotny sektor okrętownictwa w Europie. Tworzą go stocznie budujące i remontujące statki, biura projektowo – konstrukcyjne, ośrodki naukowo-badawcze, wydziały okrętowe uczelni w Gdańsku i Szczecinie oraz firmy usługowe i zakłady kooperacyjne dostarczające wyposażenie okrętowe. O tym, że polskie okrętownictwo potrafi dostosować się do zmieniającej się gwałtownie koniunktury, świadczy fakt, że ponad 90 procent produkcji naszego przemysłu okrętowego przeznaczane jest na eksport. Pozycja polskiego przemysłu okrętowego ma swoje źródło przede wszystkim w wysokiej i systematycznie rozwijanej innowacyjności produkcyjnej i procesowej. Funkcjonujące w dzisiejszych realiach stocznie produkcyjne i remontowe o różnym potencjale to te, które postawiły na odkrycie nowych rynków oraz zastosowanie nowoczesnego zarządzania w tych firmach, wprowadzanie nowych produktów i wdrożenie nowych technologii. Największymi obecnie są: Stocznia Gdańsk S.A. i Gdańska Stocznia Remontowa S.A. ze Stoczną Północną S.A. w Gdańsku [...]

Polskie stocznie zajmują się budową statków i statków częściowo wyposażonych, montażem elementów kadłubów i nadbudówek oraz różnych konstrukcji stalowych i aluminiowych, remontami i przebudowami. Specjalizują się w budowie statków skomplikowanych technicznie, jakimi są statki offshore do obsługi podmorskich pól ropy naftowej i gazu, wielkie konstrukcje stalowe, promy pasażersko – samochodowe i komunikacyjne, statki rybackie czy jachty, jak i tego typu jednostki, które armatorzy, z uwagi na reżymy jakościowe, wolą zamawiać w Europie.”

nadmorskim regionie, dają się wyraźnie zauważyć. Odradza się przemysł okrętowy, pomimo że upadły dwie największe stocznie. Port w Gdańsku był do niedawna głównie portem przeladunków masowych węgla i paliw płynnych, obecnie staje się również ważnym portem przeladunku drobnicy, przyjmującym oceaniczne kontenerowce. Przeladunki, tego obecnie uniwersalnego portu, wzrastają z każdym rokiem.

W portach Szczecin-Świnoujście realizowany jest ważny program inwestycyjny związany z budową portu LNG do przeladunku gazu skroplonego, a także terminali kontenerowych. Stale modernizowane są nabrzeża portu Gdynia, posiadającego największy terminal kohtenerowy w Polsce. Port Gdynia nadal utrzymuje czołową pozycję w przeladunkach drobnicy.

Janina Piotrowska w artykule zatytułowanym „Na styku nauki i biznesu” przedstawia fragmenty wywiadu, jakiego udzieliła magazynowi prof. Czesława Christowa z Akademii Morskiej w Szczecinie, Kierownik Zakładu Organizacji i Zarządzania. Wybrane cytaty:

„eksperci wskazują, że we współczesnych czasach działalność badawczo-rozwojowa i wdrażania innowacji są głównymi czynnikami rozwoju światowej gospodarki. Żyjemy w czasach, w których największą wartość ma informacja”.

„Skorelowanie działań na styku nauki i biznesu jest kluczowe dla podnoszenia konkurencyjności gospodarki”.

„Jednym ze strategicznych celów polskiej polityki morskiej jest wspieranie badań naukowych i wdrożeń zwiększających konkurencyjność gospodarki morskiej. Rolę tę spełniają interdyscyplinarne zespoły badawcze złożone z naukowców i praktyków. Jednym z nich jest zespół kierowany przez prof. Czesławę Christową [...] ukierunkowany na badania praktycznych zastosowań umożliwiających przedsiębiorcom i decydującym instytucjonalnym wdrożenie najlepszych praktyk, metod i systemów zarządzania, adekwatnych do konkretnych warunków. Wypracowanie ich wymaga szeregu analiz, prac badawczych, których przedsięwzięciem jest racji bieżącej działalności nie są w stanie wykonywać nie dysponując odpowiednim potencjałem badawczym i środkami finansowanymi. W pracach zespołu udział bierze liczne grono naukowców z wielu ośrodków naukowych: Polskiej Akademii Nauk, szkoły Głównej Handlowej w Warszawie, Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie oraz Uniwersytetu Szczecińskiego. Zespół kierowany przez prof. Czesławę Christową od lat prowadzi badania naukowe na rzecz rozwoju gospodarki morskiej.” Są to między innymi:

- 1) „Badania i modelowanie systemów zarządzania procesami eksploatacyjnymi i usługowymi w polskich portach morskich o podstawowym znaczeniu dla gospodarki morskiej”.
- 2) „Badanie i modelowanie zintegrowanego galeziowo systemu transportowego w regionie zachodniopomorskim ze szczególnym uwzględnieniem Śródkowo-europejskiego Korytarza Transportowego Północ – Południe CETC ROUTE 65 ”.

Wyniki badań zespołu są upubliczniane w formie monografii Prof. Czesława Christowa podkreśla, że „[...] upublicznienie wyników badań nadaje naszej zespołowej pracy badawczej konkretny wymiar praktyczny [...] Problem jest jednak w tym, by decydenci potrafili z opracowań tych korzystać.”

Gospodarka morska Polski i świata w liczbach

Polska gospodarka morska

Światowy kryzys gospodarczy, jak podają dane statystyczne, w niewielkim stopniu, ale dotknął gospodarkę Polski, w tym także przeladunki w morskich portach. Roczne przeladunki w morskich portach, wynoszące w 2008 r. 48,8 mln ton rocznie, zmniejszyły się do 45 mln ton rocznie¹. Pomimo tego ogólnego spadku tendencję wzrostową wykazał port Gdańsk, którego przeladunki wynoszące w 2008 r. 17,1 mln ton wzrosły do 18,7 mln ton w 2009 r. W porcie gdańskim odnotowano wzrost przeladunków drobnicy z 2,4 mln t (2008 r.) do 2,9 mln t (2009 r.), na co niewątpliwie miał wpływ oddany do eksploatacji najnowocześniejszy na Bałtyku terminal kontenerowy (DCT Gdańsk).

Wzrostowi uległy także przeladunki węgla z 1 mln t (2008 r.) do 2,8 mln t (2009 r.), co daje portowi Gdańsk pierwszą pozycję w Polsce. Port gdański nadal utrzymuje najwyższą pozycję w przeladunkach ropy naftowej i produktów z ropy – 9,7 mln t (2008 r.) - 9,3 mln t (2009 r.). Zlokalizowany w Porcie Północnym NAFTOPORT świętuje swoje 20-sto lecie. Liga Morska i Rzeczna składa z tej okazji gratulacje i życzenia sukcesów na dalsze lata „I tak trzymać” (gen. Zaruski).

Drugą pozycję w przeladunkach w polskich portach morskich zajmuje Gdynia. Z przeladunkami w 2008 r. – 12,8 mln t i w 2009 r. – 11,3 mln t. Port Gdynia, pomimo spadku przeladunku drobnicy z 6,7 mln t (2008 r.) do 4,7 mln t (2009 r.), nadal zajmuje czołową pozycję w Polsce. Ponadto pierwszą pozycję w przeladunkach produktów rolniczych (1,8 mln t).

Porty morskie ujścia rzeki Odry - Szczecin, Świnoujście i Police odnotowały w 2009 r. 14,7 mln t (2008 r. 16,5 mln t). Port Świnoujście, obsługując bazę promową z jej główną linią Świnoujście – Ystad, zajmuje pierwszą pozycję wśród portów polskich w ładunkach ro-ro (roll on – roll off) i drugą pozycję w przeladunkach drobnicy 3,5 mln t oraz węgla 2,0 mln t.

Przeladunek w porcie Szczecin spadł z wielkości 7,7 mln t (2008 r.) do 6,9 mln t w 2009 r. Port nadal jednak utrzymuje wysoką, bo drugą po Gdyni, pozycję w przeladunkach produktów rolniczych wynoszącą w 2008 r. – 1,1 mln t, a w 2009 r. 1,5 mln t. Wielkość ładunków tranzytowych przeladowywanych w polskich portach zmalała z 10,5 mln t w 2008 r. do 8,2 mln t w 2009 r., w tym 5,1 mln t ropy naftowej przeladowano w porcie Gdańsk (Port Północny). Drugą pozycję po porcie gdańskim zajmuje port Szczecin z wielkością tranzytową 1,5 mln t i port Świnoujście - 1,4 mln t. Wśród wszystkich ładunków przeladowywanych w polskich portach morskich najwyższą pozycję zajmują ładunki masowe 32 mln t (w tym ropa naftowa 11,2 mln t oraz węgiel i koks - 8,1 mln t), a drugą pozycję drobnica - 13,0 mln t.

Największy promowy ruch pasażerski w Polsce, obejmujący ponad 65 % wszystkich wyjazdów i 63 % wszystkich przyjazdów, odbywa się na linii Świnoujście – Ystad. W 2009 r. wyjazdy i przyjazdy objęły 640,6 tys. pasażerów.

Morska flota transportowa w Polsce utrzymuje od lat podobną liczbę, tj. około 120

1. Wielkość przeladunków zgodnie z obowiązującymi w UE zasadami nie dotyczy przewozu bunkrów tj. paliw dla statków oraz przeladunków wewnętrznych.

Na potwierdzenie dokonujących się zmian autor pokazuje kilka przykładów:

- 1) Stocznia Gdańska z niemiecką firmą T. Krupp i Mostostalem Chojnice buduje dwie wyrotnice wagonowe do przeladunku węgla dla odbiorcy w Brazylii i zwałowarki dla holenderskiego terminalu, buduje także wieże wiatrowe;
- 2) Energomontaż Północ Gdynia właściciel suchego doku po stoczni Gdynia będzie montował morskie farmy wiatrowe i konstrukcje dla sektora wydobycia ropy i gazu;
- 3) Stocznia Remontowa Shipbuilding w Gdańsku buduje statki zaopatrzeniowe zapewniające komunikację między platformą a portem. Statki do holowania platform, promy pasażersko-samoходowe napędzane gazem;
- 4) Stocznia Remontowa Gryfia w Szczecinie buduje lodolamacze rzeczne na zamówienie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Szczecinie, w przyjętej strategii planuje oferować usługi dla górnictwa morskiego i energetyki morskiej;
- 5) Stocznia Crist w Gdyni buduje trawlerzy – statki rybackie, platformy do stawiania wież wiatrowych na morzu, pontony transportowe, statki hydrotechniczne do obsługi farm wiatrowych;
- 6) Stocznia Makrum S.A. w Szczecinie urządzenia chwytakowe, zbiorniki, urządzenia stabilizujące ruch statków.

„Przeгляд programów produkcyjnych krajowej branży okrętowej dostarcza dowodów, że polskie okrętownictwo potrafi dostosować się do zmieniającej się gwałtownie koniunktury i do zapotrzebowania na określone typy jednostek pływających. Potrafi wypracować ofertę statków najbardziej jakościowo i technologicznie złożonych, których produkcja w azjatyckich stoczniach jest nieoptymalna. Doświadczona kadra inżynierska oraz zaplecze technologiczne pozwalają sprostać najbardziej nowoczesnym i niecodziennym zamówieniom dla odbiorców z różnych stron świata i minimalizować ryzyko wdrażania nowatorskich projektów jednostek, rozwiązań konstrukcyjnych i technicznych oraz technologii produkcji. Polskie okrętownictwo wykazało się dużą elastycznością w szybkiej reakcji na sytuację rynkową i znalazło inne rozwiązania oraz nisze rynkowe.”

Te wiadomości tchną optymizmem i pozwalają wierzyć, że polski przemysł okrętowy naprawdę się odradza i ma szansę na tworzenie miejsc pracy dla polskich stoczniovców i młodzieży kształcącej się w szkołach przygotowujących do pracy w branży okrętownictwa polskiego. Polski przemysł okrętowy powoli odzyskuje swoją dawną znaczącą pozycję. Generał Mariusz Zaruski powiedziałby „i tak trzymać”.

Źródło:
Opracowano na podstawie wybranych fragmentów artykułów i wywiadów zamieszczonych w magazynie „Nadmorski Przegląd Gospodarczy” nr 6 (108) 2011 i nr 1 (109) 2012

Gospodarka morska w liczbach

Przeladunki w morskich portach handlowych w Polsce wg grupy ładunków w mln t w 2008 r. – 2009 r.*)

Tablica 1

Porty	Rok 2008	Rok 2009
Ogółem	48,8	45,0
Masowe razem	33,7	32,0
masowe ciekłe	13,7	12,8
w tym:		
ropa naftowa i produkty z ropy	11,5	11,2
masowe suche	20,0	19,2
w tym:		
węgiel i koks	7,2	8,1
Drobnica	15,1	13,0
w tym:		
kontenery duże	5,6	5,0
ładunki toczone	5,7	4,8
pozostałe	3,8	3,2

*) Dane dotyczą ładunków przewiezionych statkami o pojemności brutto (GT) 100 i więcej, i nie są porównywalne z danymi opublikowanymi w poprzednich edycjach Rocznika Statystycznego GUS. Dane nie obejmują przewozu bunkru (tj. paliwa dla statków) oraz przeladunków wewnętrznych.

Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej GUS, US w Szczecinie 2010

Obroty ładunków w polskich portach morskich w mln ton

Tablica 2

Wyszczególnienie	2005	2006	2007	2008	2009
Gdańsk	22,5	22,1	20,0	17,1	18,8
Gdynia	11,1	12,3	14,9	12,9	11,4
Szczecin	8,3	8,2	8,0	7,8	7,0
Świnoujście	10,5	8,4	7,4	8,8	7,0
Police	2,3	2,1	2,1	2,2	0,8
Ogółem	54,7	53,1	52,4	48,8	45,0

Źródło: 1. Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej GUS, US w Szczecinie 2010

2. Żegluga morska i porty morskie w 2009 r., Urząd Statystyczny w Szczecinie

Uwaga! Dane statystyczne zostały wyliczone przez GUS wg jednolitych zasad przyjętych w krajach UE, stąd różnią się od wielkości podawanych w poprzednich rocznikach.

statków, które stanowią głównie masowce (66 statków). Największy polski armator PZM eksploatuje 75 statków.

Łowce ryb morskich w Polsce wykazały wyraźny wzrost ze 123,9 tys. t w 2008 r. do 212,1 tys. t w 2009 r. Łowce ryb słodkowodnych utrzymują się na podobnym poziomie, tj. 53,2 tys. t (2009 r.). Razem łowce ryb i słodkowodne wyniosły w 2009 r. 265,3 tys. t (2008 r. 175,7 tys. t). Nadal wśród poławianych ryb dominowały szproty - 84,6 tys. t i śledziowate - 22,5 tys. t. Łowce ryb morskich odbywają się nadal głównie na Bałtyku - 131 tys. t w 2009 r., jednak z powrotem wzrasta również liczba poławianych ryb na łowiskach dalekomorskich (z 25,6 tys. t w 2007 r. do 80,7 tys. t w 2009 r.). Analizując dane statystyczne zamieszczone w Roczniku Gospodarki Morskiej 2010 r. warto odnotować fakt zmniejszenia się ilości zrzucanych przez polskie rzeki do Morza Bałtyckiego metali ciężkich. W 2009 r. zmniejszeniu uległy odpływy: cynku, miedzi, ołowiu, niklu i rtęci. Niestety nadal utrzymują się duże zrzucone do Morza Bałtyckiego związki azotu i fosforu.

Przeładunek Międzynarodowy

Obroty ładunków w portach morskich krajów Unii Europejskiej w 2008 r. prezentuje tablica nr 8 Porty o największych przeladunkach to:

1. Rotterdam 384,2 mln t - Holandia,
2. Antwerpia 171,2 mln t - Belgia,
3. Hamburg 118,9 mln t - Niemcy.

Największe potęgi światowe pod względem ilości posiadanej floty handlowej (wg przynależności właściciela w 2008 r.) to:

- Japonia - 3720 statków
- Niemcy - 3 522 statków
- Chiny - 3 499 statków
- Grecja - 3 064 statków
- Rosja - 2 076 statków
- Norwegia - 2 027 statków
- USA - 1 783 statków

Najmłodsze statki - 9-letnie - posiadają Japonia i Niemcy.

Najstarsze statki - powyżej 20 lat - Rosja i Chiny.

Największą grupę statków w światowej flocie (2008 r.) tworzyły statki drobnicowe - ponad 17 tys. statków. Coraz większą grupę stanowią zbiornikowce (ropowce) - ponad 7 tys. statków. Zmalały światowe połowy morskie ryb z 91,1 mln t w 2007 r. do 79,1 mln t w 2008 r. Pomimo tego nadal najwyższe pozycje w połowach zajmują Chiny - 12,5 mln t.

Poza tym:

- Peru - 7,3 mln t
- Indonezja - 4,6 mln t
- USA - 4,3 mln t
- Japonia - 4,2 mln t
- Chile - 3,5 mln t

Światowa produkcja statków handlowych wzrasta każdego roku. W 2006 r. wyniosła 2 447 statków, w 2007 r. 2 782 statków, w 2008 r. 3 242 statków. Największą liczbę statków w 2008 r. zbudowały Chiny - 861 statków, Japonia - 562 statki, Republika Korei - 520 statków.

Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej GUS, US Szczecin 2010

Porty	Ogółem	Razem Masowe	razem	w tym: ropę i produkty z ropy	razem	Masowe suche				Drobnica	razem	w tym: ładunki toro	razem	w tym: kontenery duże	razem	
						ropę i produkty z ropy	węgiel i koks	ruda i żłom	produkty rolnicze							
Police	802,0	45 079,4	18 757,8	15 845,4	9 992,7	9 380,3	5 852,7	2 870,5	105,0	1 122,0	2912,4	1873,1	335,9	4809,7	5092,8	-
Gdańsk	11 361,0	11 193,2	18 757,8	15 845,4	9 992,7	9 380,3	5 852,7	2 870,5	105,0	1 122,0	2912,4	1873,1	335,9	4809,7	5092,8	-
Gdynia	6 991,6	12 797,1	11 361,0	6 583,7	1 186,6	715,2	5 397,1	1 795,4	89,4	1 813,7	4777,3	2726,7	1348,3	4809,7	5092,8	1,3
Szczecin	7 038,2	19 209,3	6 991,6	5 225,4	736,5	237,3	4 488,9	1 421,0	291,8	1 553,0	1766,2	492,0	1,3	4809,7	5092,8	1,0
Świnoujście	7 038,2	8 145,0	7 038,2	3 489,9	856,7	840,8	2 633,2	2 037,5	365,0	56,1	3548,3	3124,2	-	4809,7	5092,8	-
Police	802,0	8 145,0	7 038,2	3 489,9	856,7	840,8	2 633,2	2 037,5	365,0	56,1	3548,3	3124,2	-	4809,7	5092,8	-

Tablica 3

Opracowanie własne
Źródło: 1. Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej, GUS, US Szczecin 2010 r.

Obroty ładunków w polskich portach morskich wg grup ładunków w 2008 r. (w tys. ton)

Tablica 4

Lata	Ogółem	w tym:				
		Ropa naftowa i produkty z ropy	Węgiel i koks	Ruda i żłom	Produkty rolne	Drobnica
Gdańsk	17 072,5	9 790,2	1 044,1	170,6	868,6	2 427,1
Gdynia	12 859,6	822,3	1 349,7	108,0	1 392,6	6 748,6
Szczecin	7 787,2	281,2	1 324,9	471,6	1 142,9	2 291,3
Świnoujście	8 843,1	628,1	3 455,9	805,1	5,3	3 653,6
Police*)	2 158,8*	45,8	23,7	40,0	24,4	6,8

*) Przeladunki w Policach to głównie fosforyty.

Źródło: Opracowano na podstawie danych zawartych w Roczniku Statystycznym Gospodarki Morskiej, GUS 2009 r.

Przeladunki w polskich morskich portach wg grup ładunków (w tys. ton) 2005-2009

Lata	Ogółem*)	w tym:				
		Ropa naftowa i produkty z ropy	Węgiel i koks	Produkty rolne	Drobnica	
2005	54 700,0	11 515,3	13 432,2	4 362,4	14 136,7	
2006	53 100,0	13 645,2	9 348,9	4 049,4	14 624,5	
2007	52 400,0	12 768,7	6 205,9	4 013,7	16 355,2	
2008	48 800,0	11 567,5	7 204,1	3 444,4	15 168,0	
2009	45 000,0	11 193,2	8 145,0	4 568,7	13 073,0	

Tablica 5

Objaśnienie znaków:

*) - wielkości w zaokrągleniu;

„w tym” - oznacza, że nie podaje się wszystkich składników sumy

Źródło: Opracowano na podstawie danych zawartych w Roczniku Statystycznym Gospodarki Morskiej, GUS 2009 r. i 2010 r.

Przegląd międzynarodowy

Obroty ładunkowe w portach morskich krajów Unii Europejskiej w 2008 r.

Tablica 8

Lp.	Port	Kraj	Obroty w mln t
1	Rotterdam ¹⁾	Holandia	384,2
2	Antwerpia	Belgia	171,2
3	Hamburg	Niemcy	118,9
4	Marsylia	Francja	92,5
5	Hawr	Francja	75,6
6	Amsterdam	Holandia	74,3
7	Grimsby	Wielka Brytania	65,2
8	Algeciras	Hiszpania	61,8
9	Londyn	Wielka Brytania	52,9
10	Dunkierka	Francja	50,4

Opracowanie własne

Źródło: Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej GUS, US w Szczecinie 2010

1) Port w Rotterdamie należy do trzech największych portów świata (obok Singapuru i Szanghaju)

Światowa flota w 2008 r.

Tablica 9

Lp.	Wyszczególnienie	Liczba statków	Pojemność brutto (GT) w tys.	Średni wiek
1	Gazowce	1 455	41 044	13
2	Chemikaliowce	4 212	42 901	12
3	Zbiornikowce (ropowce)	7 059	195 358	17
4	Masowce	6 306	216 749	15
5	Drobnicowce	17 002	56 434	24
6	Kontenerowce	4 641	139 563	10
7	Statki pasażerskie	3 035	1 499	24
8	Statki wycieczkowe	506	14 406	22

Opracowanie własne

Źródło: 1. Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej GUS, US w Szczecinie 2010 r.

Międzynarodowe przewozy pasażerów promami w Polsce w 2009 r.^{a)}

Tablica 6

Ogółem	640.661	W tym w relacji Świnoujście-Ystad	
		Liczba pasażerów	Procentowy udział
Wyjazdy z Polski	327.835	213.019	65 %
Przyjazdy do Polski	312.826	197.908	63 %

a) bez kierowców przewożonych na promach – stąd znaczna różnica w wielkości przewozów w stosunku do liczb podanych w poprzednich rocznikach

Źródło: 1. Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej, GUS, US Szczecin 2010 r.

Połowry ryb morskich i ślodkowodnych w Polsce w latach 2006 - 2009 (w tys. ton)

Tablica 7

Lata	2006	2007	2009
Ogółem	179,5	185,2	265,3
Połowry ryb morskich i bezkręgowców w tym:	125,0	133,4	212,1
dalekomorskie	20,7	25,6	80,7
bałtyckie	104,9	107,8	131,4
Połowry ryb ślodkowodnych	53,9	51,8	53,2

Źródło: 1. Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej, GUS, US Szczecin 2010 r.

Światowa produkcja statków handlowych w 2008 r.

Tablica 11

Lp.	Kraj budowy	Liczba statków	Pojemność brutto (GT) w tys.	Procent światowej produkcji pojemności brutto (GT)
	Ogółem w tym:	3 242	67 690	
1	Chiny	861	13 956	20,6
2	Japonia	562	18 656	27,5
3	Republika Korei	520	26 379	38,9
4	Malezja	183		
5	Turcja	132	710	1,0
6	Stany Zjednoczone	109	165	0,2
7	Indonezja	101	153	0,2
8	Niemcy	70	1 350	2,0
9	Wietnam	69	235	0,3
10	Hiszpania	64	210	0,3

Opracowanie własne

Źródło: 1. Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej GUS, US Szczecin 2010 r.

Morska flota handlowa wg przynależności do właścicieli w 2008 r.

Tablica 10

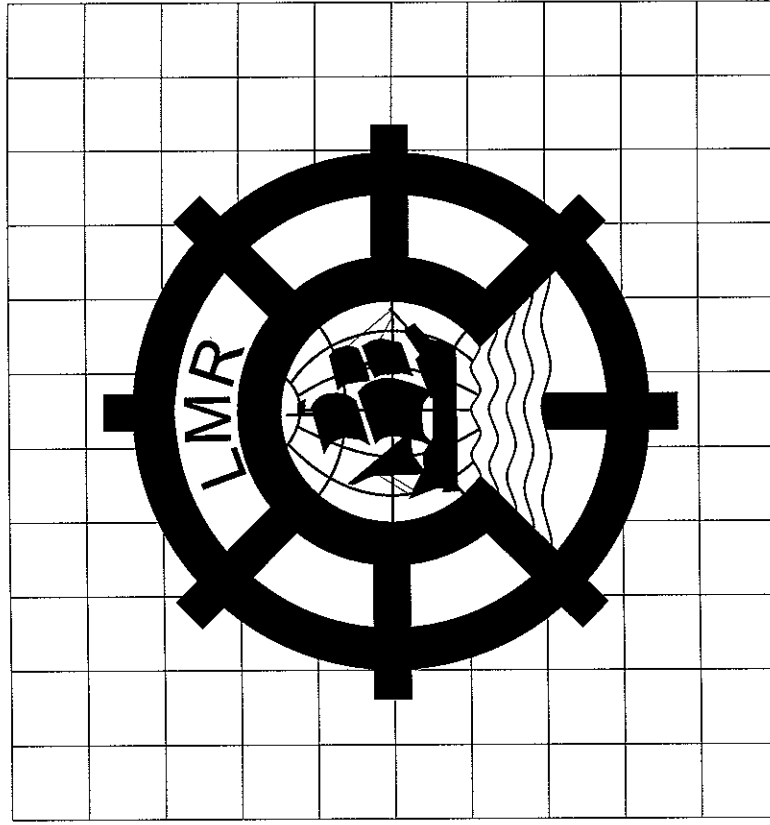
Lp.	Państwo	Liczba statków	Pojemność brutto (GT) w tys.	Średni wiek statku
1	Japonia	3720	120 555	9
2	Niemcy	3522	76 461	9
3	Chiny	3499	59 366	20
4	Grecja	3064	100 996	16
5	Rosja	2073	13 796	24
6	Norwegia	2027	35 090	14
7	USA	1783	37 339	18
8	Republika Korei	1235	29 167	16
9	Turcja	1163	9 967	18
10	Wielka Brytania	1018	26 460	14

Opracowanie własne

Źródło: 1. Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej GUS, US 2010 r.

LIGA MORSKA I RZEČNA

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



ISBN 978-83-60765-18-0

„Ster” 1/2012
Wydawnictwo: Wyższa Szkoła Ekonomiczno-Turystyczna
w Szczecinie
al. 3 Maja 1a, 70-214 Szczecin, e-mail: rektorat@wset.pl
Rok 2012