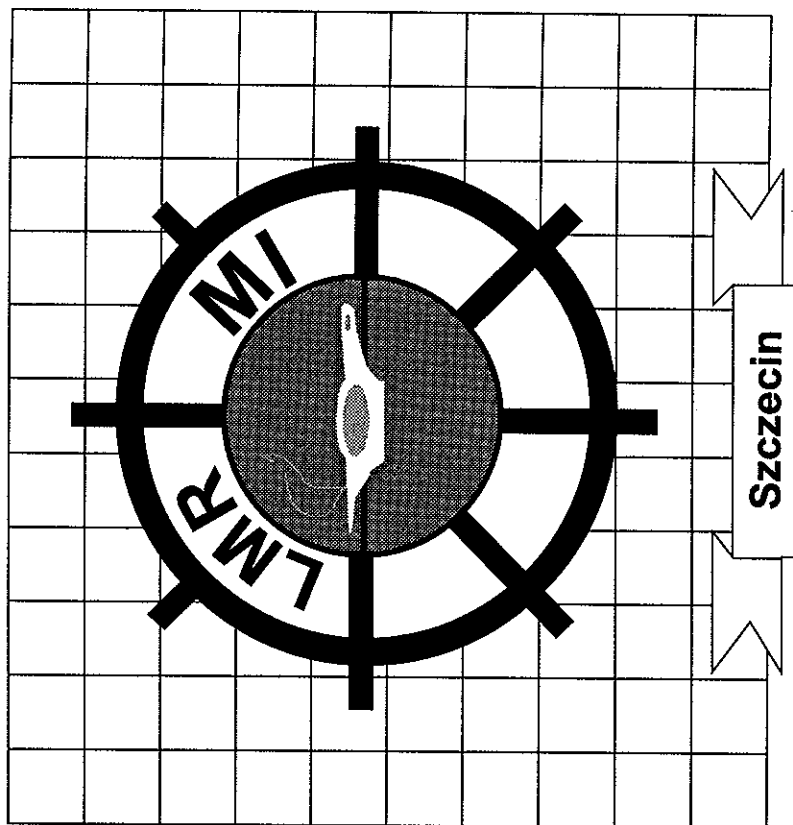


ster

Numer 1/2005

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



Szczecin

**Biblioteczka Olimpiady Nautologicznej
SZCZECIN**

ster

Biuletyn Informacyjny
Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Rzeźnej



Biblioteczka Olimpiady Nautologicznej
SZCZECIN

Zespół Redakcyjny:

E. Marszałek, D. Duda, W. Pater, A. Walczak, Z. Kowalewski,
J. Pleskacz, K. Szymańska, M. Maćkowiak, M. Majewska,
D. Wochna

Korekta:

M. Kuncewicz

Opracowanie techniczne:

J. Pleskacz, D. Wochna

Wydawca:

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

Wydawnictwo:

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

Druk:

Drukarnia „ARTDECO”
70-035 Szczecin, al. Kolumba 88 c
tel. (091) 434-01-44
fax (091) 434-01-24
e-mail: druk@artdeco.com.pl

Nakład: 1000 egz.

ISBN 83-920692-8-5

Pod patronatem Polskiego Towarzystwa Nautologicznego

Sfinansowano ze środków Ministerstwa Infrastruktury

BIBLIOTECKA OLIMPIADY NAUTOLOGICZNEJ

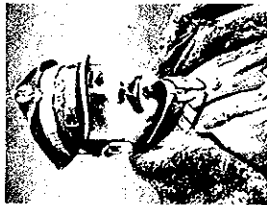
ZESZYT NR 17

Wydanie specjalne dla uczestników konkursu
„Modzież na Morzu”

S T E R 1/2005

SPIS TREŚCI:

1. Walter Pater
Generał broni Józef Haller
skrót bibliografii zamieszczonej w książce
„Sylwetki współwórców Polski morskiej” LM Gdańsk 1996 r. ...str. 5
2. Eizbieta Marszałek
Polskie porty morskie, ich specjalizacja w przeładunkachstr. 8
3. Monika Majewska
Eizbieta Marszałek
Morze Bałtyckiestr. 11
- geografia, gospodarka, ekologia
- ćwiczenia i zadania
4. Eizbieta Marszałek
Geograficzne i statystyczne dane o morzach i portach
krajów Unii Europejskiej.....str. 26
- ćwiczenia i zadania
5. Daniel Duda
Zbigniew Kowalewski
Pierścień Hallera
fragmenty tekstów zamieszczonych w książce
„Pierścień Hallera” LM Gdańsk, Puck, Gdynia 1998 r.str. 37



Generał broni Józef Haller
(1873 - 1960)

Józef Władysław Haller de Hallenburg urodził się 13 sierpnia 1873 roku w rodzinnym majątku Jurczyce pod Krakowem. Był synem Henryka, dyrektora Towarzystwa Kredytowego i Olgi z domu Treter.

Pobierał nauki w gimnazjum we Lwowie i w wojskowych szkołach w Koszycach i Hranicach. Studiował także w Akademii Wojskowej w Wiedniu.

W latach 1894-1911 pełnił służbę w armii austro-węgierskiej, podczas której awansowany został do stopnia kapitana artylerii.

Po zakończeniu służby wojskowej zaangażował się w pracę Towarzystwa Kółek Rolniczych. Jego działalność niepodległościowa, którą prowadził na terenie Lwowa zaowocowała powstaniem Drużyn Sokolich, ich członkowie weszli później w skład organizowanych podczas I Wojny Światowej Legionów Polskich.

Józef Haller został członkiem utworzonej przez Józefa Piłsudskiego Rady Pułkowników. W lipcu 1916 r. J. Haller objął dowództwo II brygady Legionów, która dzięki swojej waleczności uzyskała miano „żelaznej brygady”.

W maju 1918 r. powierzone zostało mu do czasu zwolnienia Józefa Piłsudskiego z więzienia, dowództwo wojsk polskich.

4 października 1918 roku, po podporządkowaniu armii polskiej we Francji zwierzchnictwu KNP, generał Józef Haller został mianowany naczelnym wodzem Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie i w Rosji. 21 kwietnia 1919 roku we Francji na czele swojej polskiej armii, tak zwanej „Błękitnej Armii” (przeszło 66 tys. żołnierzy), przybył do kraju wraz z jej pierwszym transportem. W 1919 r. J. Haller uzyskał stopień generała broni.

Od października 1919 roku do marca 1920 roku był dowódcą Frontu Pomorskiego, który od 17 stycznia do 20 lutego 1920 roku obejmował, przyznaną Polsce na mocy traktatu

wersalskiego, część Pomorza i wybrzeża Bałtyku. **10 lutego 1920 roku w Pucku generał broni Józef Haller dokonał aktu symbolicznych zaślubin Polski z Morzem.** Następnego dnia odbył się krótki rejs kutrem rybackim po Zatoce Puckiej.

22 stycznia 1920 roku Józef Haller został przewodniczącym Tymczasowej Kapituły Orderu Virtuti Militari.

W czasie bitwy warszawskiej, od 31 lipca do 16 sierpnia 1920 roku dowodził Frontem Północno-Wschodnim (poprzednio Front Litewsko-Białoruski), a następnie Frontem Północnym, koncentrując się w zasadzie na sprawach dotyczących morale żołnierzy oraz społeczeństwa cywilnego.

W okresie międzywojennym piastował ważne funkcje wojskowe i społeczne. Był członkiem Ścisłej Rady wojennej oraz piastował stanowisko generalnego inspektora artylerii.

Od lipca 1920 roku Józef Haller był prezesem Polskiego Czerwonego Krzyża oraz od lutego 1923 roku przewodniczącym Naczelnej Rady Harcerskiej, zjednoczonego harcerstwa, które przyjęło nazwę Związek Harcerstwa Polskiego.

Gen. J. Haller nie poparł marszałka Piłsudskiego w jego zamachu majowym w 1926 r. W lipcu tego roku został zwolniony z czynnej służby wojskowej i przeniesiony w stan spoczynku. Wolny czas wypełniał mu liczne funkcje społeczne m.in. praca w Związku Hallerczyków i Akcji Katolickiej a także w Radzie Narodowej Stronnictwa Pracy.

Generał często przebywał też na Wybrzeżu w swojej siedzibie letniej zwanej Hallerówka (obecnie dzielnica Władysławowo). Dzisiaj w domu, w którym mieszkał powstało muzeum poświęcone jego pamięci, zwane potocznie „Hallerówką”.

11 września 1939 roku przekroczył granicę polsko-rumuńską i 20 września udał się do Paryża. Od 30 września 1939 roku do 1943 roku był ministrem bez teki w rządzie emigracyjnym generała Władysława Sikorskiego. 29 grudnia 1939 roku został wydelegowany do Stanów Zjednoczonych z misją pozyskania Polonii. Po II wojnie Światowej Józef Haller osiedlił się w Londynie. W ostatnich latach swojego życia napisał pamiętniki, opublikowane po jego śmierci. Zmarł 4 czerwca 1960 roku w Londynie. Pochowany został na cmentarzu w Gunnesbury. 23 kwietnia 1993 roku jego prochą sprowadzono do kraju i z honorami wojskowymi pochowano na Cmentarzu Rakowieckim w Krakowie.

Za swoje zasługi gen. J. Haller odznaczony był m.in. Orderem Orła Białego, Orderem Virtuti Militari 5 klasy i czterokrotnie Krzyżem Walecznych oraz francuską Legią Honorową.

W 1998 we Władysławowie niedaleko posiadłości „Hallerówka” w hołdzie jego pamięci stanął pomnik Generała Broni Józefa Hallera.

Fragment wystąpienia gen. J. Hallera podczas uroczystości Zaślubin Polski z Morzem w dniu 10 lutego 1920 r.:

”Oto dziś dzień czci i chwali! Jest on dniem wolności, bo rozpostarł skrzydła Orzeł Biały nie tylko nad ziemią polskimi, ale i nad morzem polskimi. Naród czuje, że już go nie dusi hydra, która dotychczas okręcała mu szyję i piersi. Teraz wolne przed nami światy i wolne kraje. Żeglarz polski będzie mógł dzisiaj wszędzie dotrzeć pod znakiem Białego Orła, cały świat mu stoi otworem”.

Skrót bibliografii „Generał broni Józef Haller (1873-1960)” zamieszczony w książce Waltera Patera „Sylwetki współwódców Polski morskiej”, Liga Morska, Gdańsk 1996 r.

DATY ZAŚLUBIN POLSKI Z MORZEM

Zaślubiny Polski z Morzem dotyczą trzech ważnych wydarzeń i dat:

1. Rok 1000 w Kołobrzegu

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

2. 10.II.1920 rok w Pucku

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

3. 18.III.1945 rok w Kołobrzegu

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

Liga Morska i Rzeczna w swoim programie edukacyjnym podkreśla znaczenie historyczne wszystkich wymienionych wydarzeń i dat. Za swoje święto przyjęła datę **10.II.1920 r.** Data ta jest bliska dacie urodzin samej Ligi Morskiej i Rzecznej.

POLSKIE PORTY MORSKIE I ICH SPECJALIZACJA W PRZEŁADUNKACH

Analizując liczby prezentujące zarówno ilość jak i strukturę przeładowywanych towarów w polskich portach w latach 1996-2002, możemy stwierdzić, że nie uległy one większym zmianom, choć wykazywały tendencję spadkową, np. przeładunek w 1999 r. wynoszący 49,6 mln ton zmniejszył się w 2002 r. do 48,9 mln ton.

W 2002 r. w Porcie Gdańskim wielkość przeładunków wynosiła około 17,4 mln ton, (w 1999 r. 18,72 mln ton.), w Porcie Gdynia - 9,9 mln ton, (w 1999 - 7,7 mln ton). Natomiast w portach Szczecin i Świnoujście - 21,8 mln ton (w 1999 r. 22,7 mln ton). Pozostałe małe porty morskie jak Darłowo, Usika, Elbląg, Sępólna, Władysławowo miały przeładunek w wielkościach śladowych. Nieco większe przeładunki występowały w porcie Kotłobrzeg - 135 tys. ton.

Przyczyną braku wzrostu obrotów w większości polskich portów należy upatrywać głównie w:

- niezadawalającej infrastrukturze transportowej łączącej porty z zapleczem lądowym,
- słabej kondycji niektórych polskich armatorów żeglugowych (np. PLO),
- utraconych przez polskich przewoźników gestii transportowych,
- brakiem centrum logistycznego zarządzającego transportem i portami.

W obrotach ładunków (biorąc pod uwagę dane z 2002 r.) dominują towary masowe, w tym węgiel i koks - 16,7 mln ton, ropa naftowa i przetwory - 7,0 mln ton, inne masowe - 7,7 mln ton. Zauważamy wyraźne zmniejszenie się w stosunku do 1996 r. przeładunku rudy, siarki i fosforytów. Rudy z 3,6 mln ton do 1,7 mln ton, siarki z 1,1 mln ton do 0,6 mln ton w 2002 r., fosforytów z 1,9 mln ton do 1,5 mln ton w 2002 r. Ładunki masowe stanowią 72,7% ogólnych obrotów w polskich portach morskich. Coraz większego znaczenia nabiera przeładunek drobnicy, której w 2002 r. przeładowano ponad 13,3 mln ton, w tym 2,2 mln ton w kontenerach.

PORT GDAŃSKI

Port Gdański zgodnie z obraną specjalizacją przeładowuje głównie:

- ropę naftową - 5,9 mln ton - co stanowi ponad 84% przeładunków w portach polskich,
- węgiel kamienny 7,0 mln ton - co daje Gdańskowi pierwszą pozycję.

- siarkę 0,6 mln ton - co stanowi 100% przeładunków w portach polskich,
- drobnicę - 1,9 mln ton.

Port Gdański posiada specjalistyczne nabrzeże do przeładunku siarki, a w Porcie Północnym - terminal paliwowy i węglowy.

PORT GDYNIA

Port Gdynia przeładowuje głównie drobnicę - 4,9 mln ton, co stanowi 37% przeładunków w polskich portach, z tego prawie 40% w kontenerach.

Port Gdynia, jako jedyny w Polsce, posiada specjalistyczny Terminal Kontenerowy. Stąd z ogólnej liczby 2,2 mln ton ładunku przewożonego w kontenerach - 1,9 mln ton przeładowuje się w Gdyni.

Pobudowana niedawno nowoczesna Bałtycka Baza Masowa przeznaczona do składowania i przeładunków płynnych i sypkich produktów chemicznych przyczyniła się do zwiększenia obrotów w porcie. Terminal pracuje na potrzeby zakładów azotowych w Puławach, Włodawku, Kędzierzynie i Tamowie, a także na potrzeby tranzytowe Rosji i Czech.

Ponadto w porcie gdyńskim znana na świecie firma Westway Terminal Company pobudowała kolejny terminal Westway Terminal Poland dla przeładunku i przechowywania między innymi produktów rolnych jak: olej roślinny, tłuszcze i płynne produkty chemiczne.

ZESPÓŁ MORSKICH PORTÓW SZCZECIN - ŚWINOUJŚCIE

W skład Zarządu Morskich Portów ujścia Odry wchodzi:

- Port Szczeciński z obrotami około 9,5 mln ton,
- Port Świnoujście z obrotami około 10,1 mln ton,
- Port Police z obrotami około 2,2 mln ton,

i inne, mniejsze jak np. Sępólna z obrotami 14 tys. ton rocznie. Razem przeładunki w Zespole Morskich Portów ujścia Odry wynoszą rocznie 21,8 mln ton.

Porty Zespołu Szczecin-Świnoujście przeładowują głównie ładunki masowe, w tym:

- węgiel w ilości - 7,8 mln ton - co stanowi ponad 46% przeładunków w polskich portach,
- rudy żelaza - 1,6 mln ton - co stanowi ponad 94% przeładunków w polskich portach,
- zboże - 1,0 mln ton - co stanowi 45% przeładunków w polskich portach. (Szczecin z przeładunkami prawie 0,9 mln ton zajmuje pierwszą pozycję).

Prezentowane dane statystyczne dotyczą 2002 r.

Port w Policach, stanowiący własność Kombinatu Chemicznego Police, przeladunku głównie fosforu – 1,1 mln ton, co stanowi ponad 73% ogólnych przeladunków w polskich portach (pierwsza pozycja wśród portów).

Od kilku lat w portach Zespołu Portów Szczecin-Świnoujście pojawiły się nowe ładunki, tj. ropa i pochodne. Powstałe niedawno przedsiębiorstwa Porta Petrol, wchodzące w skład Holdingu Stoczni Szczecińskiej, zapowiadają kolejny wzrost przeladunków ropy.

Przeladunek drobnicy w Zespole Portów Szczecin-Świnoujście wynosi rocznie około 4 mln ton. Modernizacja nabrzeża czeskiego w Szczecinie pozwoliła na uruchomienie przeladunku drobnicy w kontenerach. W 2002 r. obsłużono tu ponad 186 tys. ton ładunków skonteneryzowanych. W 2000 r. zostały pobudowane 3 terminale – smoły i kruszarni wapienia w Szczecinie oraz terminal paliw w Świnoujściu.

W planach rozwoju portu przewiduje się budowę nowoczesnego Terminalu Kontenerowego na niezagospodarowanym jeszcze Ostrowie Grabowskim. Największy w Porcie Szczecińskim w stosunku do pozostałych portów w Polsce przeladunek zboża wynoszący obecnie 870 tys. ton był możliwy dzięki modernizacji Elewatora Zbożowego „Ewa”. Zespół Portów Szczecin-Świnoujście coraz bardziej odczuwa konkurencję portów niemieckich, szczególnie Hamburga i szybko rozbudowującego się Rostoku.

Kolejnym, ważnym czynnikiem rozwoju polskich portów jest utworzenie na ich terenie stref wolnocelowych, które mają duży wpływ na zwiększenie ruchu statków w portach, a tym samym na ich dochód. Niemalże znaczenie mają także ładunki tranzytowe. Wynosiły one w 1993 r. około 4,8 mln ton, a obecnie m. in. dzięki tranzytowi ropy naftowej przez port w Gdańsku wzrosły w 2002 r. do 6,0 mln ton. W szczecińskim zespole tranzyt od lat utrzymuje się na poziomie około 3 mln ton.

Od 1998 r. głównym towarem tranzytowym jest rosyjska ropa transportowana rurociągiem do Portu Północnego i przeladowywana na morskie zbiornikowce. Znaczącą pozycję w transzycie od lat zajmuje drobnica, której rocznie przeladunkuje się około 2-3 mln ton. Największe przeladunki drobnicy tranzytowej odnotowuje się w Zespole Portów Szczecin-Świnoujście. Obroty te stanowią ponad 87% ogólnych przeladunków tranzytowych drobnicy w Polsce. Poza Rosją znaczące przewozy tranzytowe w przewozie paliw wykazują Czechy, Niemcy, Słowacja, Węgry.

*mgr Monika Majewska
dr Elżbieta Marszałek*

MORZE BALTYCKIE – 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 Bełt, Duży Bełt 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 Bełt - długość 120 km, głębokość toru 58-12 m,

Cieśnina Mały Bełt - 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, WSIP, 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 Wficki Bełt.

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 łącznie Bałtyk ze szlakami żegludowymi 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, Ventispiis, Gdańsk, Szczecin, Kopenhaga czy Rostok).

Obroty ładunkowe w największych portach Bałtyku w latach 2000-2001

Lp.	Port	2000		2001		Państwo
		w mln t.		w mln t.		
1.	Ventspils	34,7	37,9	33,5	32,0	Łotwa
2.	Göteborg	33,2	33,5	32,0	22,0	Szwecja
3.	Tallin	29,2	32,0	22,0	20,1	Estonia
4.	Zespół portów Szczecin-Swinoujście	22,4	22,0	20,1	-	Polska
5.	St. Petersburg	18,6	20,1	-	17,9	Rosja
6.	Broffjorden	19,3	-	17,9	17,2	Szwecja
7.	Gdańsk	16,7	17,9	17,2	17,0	Polska
8.	Kłajpeda	19,3	17,2	17,0	17,0	Litwa
9.	Rostok	18,6	17,0	17,0	15,7	Niemcy
10.	Lubeka	17,9	17,0	15,7	14,8	Niemcy
11.	Fredencja	-	15,7	14,8	-	Dania
12.	Ryga	13,3	14,8	-	-	Łotwa

Porty Bałtyku o największych przeladunkach drobnicy w 2001 r.

1. Helsinki - 8,6 mln t (2000 r.)
2. Tallin - 7,4 mln t
3. Ryga - 6,1 mln t
4. Kłajpeda - 6,5 mln t

Porty Bałtyku o największych przeladunkach w kontenerach^{*)} w 2000 r.

1. Helsinki - 376 tys. TEU - Finlandia
2. Aarhus - 359 tys. TEU - Dania
3. Gdynia - 219 tys. TEU - Polska (2001 r.)
4. Kotka - 192 tys. TEU - Finlandia

Porty Bałtyku o największych przeladunkach masowych ciekłych w tym ropy naftowej w 2001 r.

1. Ventspils - 27,2 mln t - Łotwa
2. Tallin - 20,9 mln t - Estonia
3. Kłajpeda - 6,3 mln t - Litwa

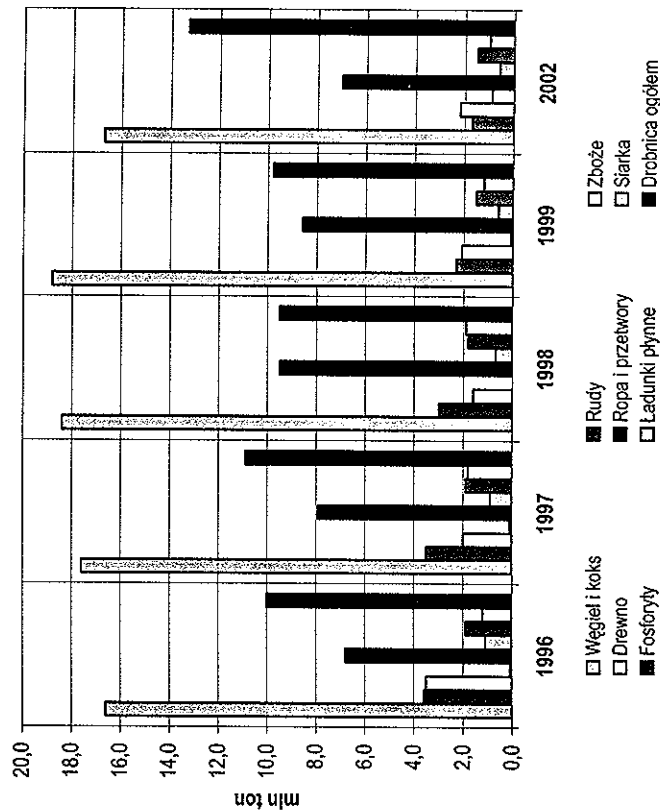
Dane statystyczne pochodzą z różnych źródeł, stąd czasem trudne do porównania szczegóły.

Źródło: Porty morskie i żegluga morska w Polsce w latach 1999-2001, GUS, Szczecin, 2002

^{*)} TEU (ang. twenty-foot equivalent unit) – jednostka standardowa odpowiadająca pojemności 20-stopowego kontenera ISO.

OBROTY ŁADUNKOWE W POLSKICH PORTACH MORSKICH wg relacji przeladunkowych i grup ładunkowych w mln ton

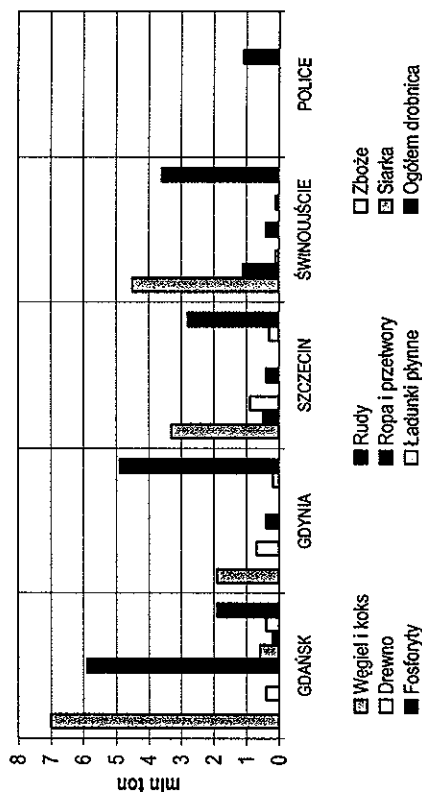
Lata	Ogółem					Inne masowe					Drobnica	
	Węgiel i koks	Rudy	Zboże	Drewno	Ropa i przetwory	Ogółem	Siarka	Fosforyty	Ładunki płynne	Ogółem	W kontenerach	
1996	48,9	16,6	3,6	3,5	0,1	6,8	8,3	1,1	1,9	1,2	10,0	1,6
1997	50,9	17,6	3,5	2,0	0,1	7,9	8,9	0,9	1,9	1,8	10,9	1,8
1998	50,9	18,4	3,0	1,6	0,0	9,5	8,9	0,7	1,8	1,9	9,5	2,1
1999	49,6	18,8	2,3	2,1	0,1	8,6	7,8	0,6	1,5	1,2	9,8	2,0
2002	48,9	16,7	1,7	2,2	0,9	7,0	7,7	0,6	1,5	1,0	13,3	2,2



Źródło: „Transport – wyniki działalności w 2002 r.” - Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2003

OBROTY ŁADUNKOWE W WAŻNIEJSZYCH POLSKICH PORTACH MORSKICH
wg relacji przeładunkowych i grup ładunkowych
w 2002 roku w mln ton

Port	Ogółem	Węgiel i koks	Rudy	Złoże	Drewno	Inne masowe				Drobnica		
						Ropa i przetwory	Ogółem	Siatka	Fosfory	Ładunki płynne	Ogółem	W kontenerach
GDAŃSK	17,4	7,0	0	0,4	-	5,9	2,2	0,6	0,2	0,4	1,9	0,1
GDYNIA	9,3	1,9	0	0,7	0	0,4	1,3	-	-	0,2	4,9	1,9
SZCZECIN	9,5	3,3	0,5	0,9	0	0,4	1,6	-	-	0,3	2,8	0,1
ŚWINOUJŚCIE	10,1	4,5	1,1	0,1	0	0,4	0,4	-	0,1	-	3,6	-
POLICE	2,2	0	0	0	-	-	2,1	0	1,1	0	-	-

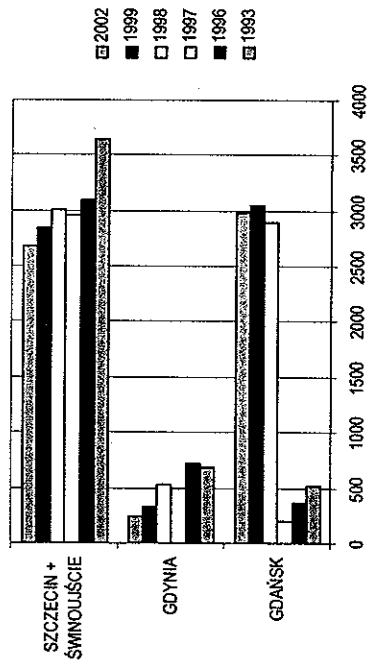


Źródło: „Transport – wyniki działalności w 2002 r.” - Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2003

PRZEŁADUNEK ŁADUNKÓW TRANZYTOWYCH W POLSKICH PORTACH MORSKICH
W LATACH 1993-2002 W TYS. TON¹

PORTY	LATA	1993	1996	1997	1998	1999	2002
OGÓLEM		4 856,60	4 183,90	3 655,80	6 430,30	6 221,30	6 019,00
GDAŃSK		522	371,4	208	2 889,40	3 043,90	2 984,80
GDYNIA		692	719,1	491,6	529,3	334,1	235,2
SZCZECIN + ŚWINOUJŚCIE		3 642,60	3 093,40	2 956,20	3 011,60	2 843,30	2 673,30

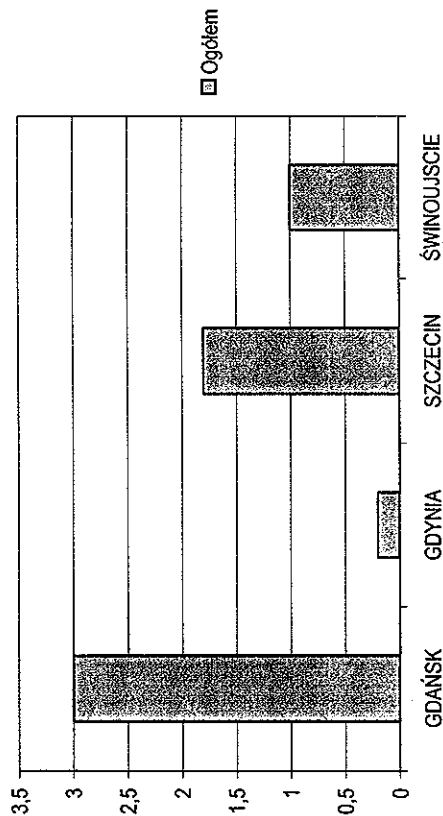
¹ wielkości przybliżone



Źródło: „Transport – wyniki działalności w 2002 r.” - Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2003

PRZELADUNEK ŁADUNKÓW TRANZYTOWYCH W POLSKICH PORTACH MORSKICH
W 2002 r. W TYS. TON

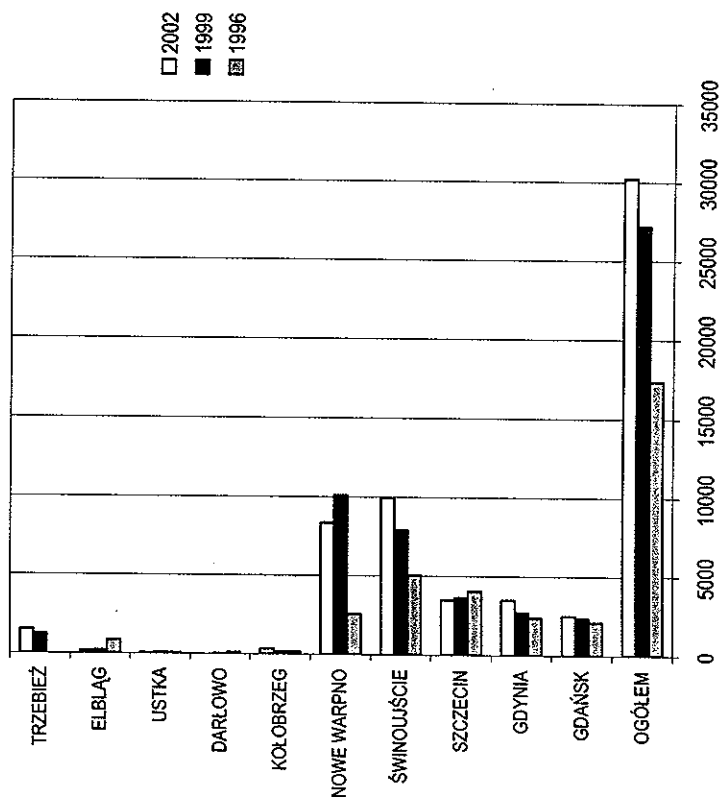
	GDAŃSK	GDYNIA	SZCZECIN	ŚWINOUSKIE	OGÓŁEM
Ogółem	3,0	0,2	1,8	1,0	6,0
Węgiel i koks	-	-	0,1	-	0,1
Rudy	-	-	0,2	-	0,2
Zboże	-	-	0,1	-	0,1
Drewno	-	-	0	-	0
Ropa i przetwory	2,8	-	-	-	2,8
Inne zasoby	0,1	-	0,2	0,1	0,4
Drobnica	0,1	0,2	1,2	0,9	2,4



Źródło: „Transport – wyniki działalności w 2002 r.” - Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2003

MIĘDZYNARODOWY RUCH STATKÓW TRANSPORTOWYCH W POLSKICH
PORTACH MORSKICH

LATA	LICZBA STATKÓW WCHODZĄCYCH		
	1996	1999	2002
OGÓŁEM	17365	27197	30212
GDAŃSK	2091	2356	2506
GDYNIA	2386	2711	3483
SZCZECIN	4034	3625	3493
ŚWINOUSKIE	5036	7903	9950
NOWE WARPNO	2592	10105	8357
KOŁOBRZEG	175	174	353
DARŁOWO	105	29	11
USTKA	68	90	43
ELBLĄG	878	204	178
TRZEBIEŻ	-	1212	1508



Źródło: „Transport – wyniki działalności w 2002 r.” - Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2003

Ważną rolę odgrywa port Göteborg nad cieśniną Kattegat ponieważ umożliwia dużym statkom, które ze względu na duże zanieczyszczenie 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. W połowie lat 90-tych obroty towarowe handlu zagranicznego na Bałtyku osiągnęły wielkość 1050 mln. t.

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 Nowa, 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 Morza Bałtyckiego 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 źródłem Morza Bałtyckiego jest niestety 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 wprowadzane do morza, jednak nadmierna ich ilość powoduje powstanie na jego dnie obszarów bezżyciowych, w których zanika życie organizmów. Takie obszary bezżyciowe obserwujemy w rejonie Głębi Bornholmskiej, Gotlandzkiej i Gdańskiej. Zdaniem naukowców około 10% powierzchni Morza Bałtyckiego stanowią pustynie wodne.

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 dostarcycielem 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 truciela Morza Bałtyckiego jest Polska (dane z lat 90-tych). 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 budowano 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 i 1999

Lp.	Rzeka	ładunek roczny w tys. t	
		1994	1999
Ogółem, w tym:		247,0	206,8
1. Wisła		131,1	110,33
2. Odra		99,4	81,9
3. Parsęta		2,8	2,6
4. Ina		2,7	2,7
5. Rega		2,6	2,6
6. Pasłęka		1,8	2,1

Odpyw metali ciężkich z rzek do Morza Bałtyckiego w latach 1994-1999

a) Cynk

Lp.	Rzeka	ładunek roczny w tys. t	
		1994	1999
Ogółem, w tym:			
1.	Wisła	986,5	652,1
2.	Odra	457,3	466,2
3.	Pasłęka	442,2	134,4
4.	Rega	49,3	13,3
5.	Parsęta	7,5	4,4
6.	Ina	7,3	2,5
7.	Ślupia	7,1	4,6
8.	Łeba	4,5	10,5
		3,1	9,6

b) Miedź

Lp.	Rzeka	ładunek roczny w tys. t	
		1994	1999
Ogółem, w tym:			
1.	Wisła	168,1	192,7
2.	Odra	75,4	133,5
3.	Parsęta	77,1	47,2
		6,3	1,4

c) Ołów

Lp.	Rzeka	ładunek roczny w tys. t	
		1994	1999
Ogółem, w tym:			
1.	Wisła	189,7	59,6
2.	Odra	90,4	17,0
3.	Pasłęka	48,2	23,3
4.	Parsęta	27,5	14,9
		15,7	1,1

d) Nikiel

Lp.	Rzeka	ładunek roczny w tys. t	
		1994	1999
Ogółem, w tym:			
1.	Wisła	125,0	111,0
2.	Odra	66,8	58,1
3.	Pasłęka	56,0	39,9
4.	Parsęta	0,7	7,7
		-	1,1

e) Rteć

Lp.	Rzeka	ładunek roczny w tys. t	
		1994	1999
Ogółem, w tym:			
1.	Wisła	6,4	102,6
2.	Odra	4,86	99,7
3.	Parsęta	-	0
		0,5	1,2

Opracowanie własne

Źródło: Porty morskie i żegluga morska w Polsce w latach 1999-2001, GUS, Szczecin, 2002

Po przedstawieniu informacji geograficznych, gospodarczych i ekologicznych o Morzu Bałtyckim, proponujemy kilka ćwiczeń i zadań do rozwiązania.

ZADANIA Z ZAKRESU WIEDZY O MORZU BALTICKIM

Zadanie 1

Na podstawie informacji zawartych np. w atlasie i roczniku statystycznym wymień kolejno państwa nadbałtyckie, podając liczbę ludności i ich stolice. Które z państw nadbałtyckich są największe, a które najmniejsze?

Zadanie 2

Poniżej przedstawione są nazwy zatok morskich. Które z nich nie są zatokami Morza Bałtyckiego?

1. Zatoka Biskajska
2. Zatoka Botnicka
3. Zatoka Ryska
4. Zatoka Lwia
5. Zatoka Fińska
6. Zatoka Meklemburska.

Zadanie 3

Odszukaj na mapie wymienione poniżej porty. Ustal nad jakimi leżą rzekami? St. Petersburg, Kołobrzeg, Ustka, Ryga, Oulu, Kaliningrad, Szczecin.

Zadanie 4

Na jakich wyspach Morza Bałtyckiego znajdują się wymienione miasta: Kopenhaga, Visby, Sassnitz, Odensee, Ronne, Świnoujście, Międzyzdroje

Zadanie 5

1. Malmö leży nad
2. Nogat wpada do
3. Niemen wpada do
4. Wyspa Sarema leży na pn od
5. Wyspę Olandię od stałego lądu oddziela

Dopasuj podane poniżej nazwy geograficzne do niedokończonych zdań.

1. Cieśnina Kalmarska
2. Cieśnina Sund
3. Zalew Wiślany
4. Zalew Kurowski
5. Zatoka Ryska

Zadanie 6

1. Jaki kanał łączy dorzecze Wisły i Odry?

Odp.

2. Poprzez jaki kanał Odra łączy port w Szczecinie z Górnym Śląskiem?

Odp.

3. Jaki kanał łączy Morze Bałtyckie z Morzem Północnym?

Odp.

Zadanie 7

Które z wymienionych miast nie leżą nad Wisłą?

Płock, Puławy, Głogów, Świecie, Włocławek, Koszalin, Gołynia, Brzeg Dolny, Sandomierz.

ODPOWIEDZI

Zadanie 1

Lp.	Państwo	Liczba ludności w mln osób	Stolica
1.	Dania	5,34	Kopenhaga
2.	Niemcy	82	Berlin
3.	Polska	38,6	Warszawa
4.	Rosja (Kaliningrad)	-	-
5.	Litwa	3,7	Wilno
6.	Łotwa	2,4	Ryga
7.	Estonia	2,4	Talin
8.	Rosja	247,7	Moskwa
9.	Finlandia	5,1	Helsinki
10.	Szwecja	8,8	Sztokholm

Źródło: Porty morskie i żegluga morska w Polsce w latach 1999-2001, GUS, Szczecin, 2002

Jeśli korzystałeś z innego źródła informacji to Twoje dane statystyczne mogą być nieco różniące się.

Jak widać z zaprezentowanych liczb państwa bałtyckie o największej liczbie ludności to: Rosja, Niemcy, Polska. Państwa o najmniejszej liczbie ludności to: Estonia, Łotwa, Litwa.

Zadanie 2

Odpowiedź prawidłowa, jeżeli wymienione zostały: Zatoka Biskajska, Zatoka Lwia.

Zadanie 3

Prawidłowa odpowiedź:

Lp.	Port	Rzeka, nad którą leży
1.	St. Petersburg	Newa
2.	Kołobrzeg	Paręta
3.	Ustka	Ślupia
4.	Ryga	Dźwina
5.	Oulu	Oulu
6.	Kaliningrad	Pregoła
7.	Szczecin	Odra

Rzeki wpadające do morza zawsze były „wzłącznym” miejscem na lokalizację portów.

Zadanie 4

Lp.	Miasto	Wyspa
1.	Kopenhaga	Zelandia
2.	Visby	Gotlandia
3.	Sassnitz	Rugia
4.	Odense	Fionia
5.	Ronne	Bornholm
6.	Świnoujście	Uznam, Wolin
7.	Międzyzdroje	Wolin

Zadanie 5

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

Zadanie 6

1. Kanał Bydgoski
2. Kanał Gliwicki
3. Kanał Kiloński

Zadanie 7

Miasta, które nie leżą nad Wisłą to: Głogów, Kostrzyn, Gdynia, Brzeg Dolny.

Mamy nadzieję, że zadania nie były trudne, życzymy dalszego zapалу w zdobywaniu wiedzy o morzu i powodzenia w Konkursie „Młodzież na Morzu” i Olimpiadzie Nautologicznej.

GEOGRAFICZNE I STATYSTYCZNE DANE O MORZACH I PORTACH KRAJÓW UNII EUROPEJSKIEJ

Europa o powierzchni 10,5 mln km² jest najbardziej rozczłonkowanym kontynentem świata. Na trzon lądowy przypada 70%, na półwyspy aż 23% i wyspy 7% powierzchni kontynentu. Linia brzegowa Europy (bez wysp) wynosi 37,2 tys. km długości. Dla porównania – trzykrotnie większy kontynent afrykański ma zaledwie 30,5 km tys. długości linii brzegowej.

Największą wyspą Europy jest Wielka Brytania.

Z pnia Europy wychodzą liczne półwyspy. Na północy to między innymi Półwysep Skandynawski oraz Kolcki i nieco niżej Półwysep Jutlandzki. Półwyspy te otaczają morza: Morze Barentsa Półwysep Skandynawski i Kolcki, Morze Białe Półwysep Kolcki, Morze Norweskie Półwysep Skandynawski, Morze Północne Półwysep Skandynawski i Jutlandzki, Morze Bałtyckie Półwysep Jutlandzki i Skandynawski. Najbardziej rozczłonkowana jest południowa część Europy w obszarze Morza Śródziemnego.

Z trzonu lądowego odgałęzają się aż trzy duże półwyspy. Są to:

- Półwysep Iberyjski (Pirenejski), który oblewają od zachodu wody Oceanu Atlantyckiego a na południu od Afryki oddziela go Cieśnina Gibraltarska.
- Półwysep Apeniński, który otoczony jest morzami: Liguryjskim, Tyreńskim, Adriatyckim i Jońskim.
- Półwysep Bałkański, który oblewają M. Adriatyckie, M. Jońskie, M. Egejskie, M. Marmara i M. Czarne.

Do mórz o największej powierzchni należą: Morze Arktyczne (4,4 mln km²) i Morze Śródziemne (2,5 mln km²). Największą średnią głębokość posiadają morza: M. Norweskie (1735 m), M. Jońskie (2083 m). Stosunkowo dużą średnią głębokość ma również Morze Śródziemne (1438 m).

Do płytkich mórz należą szelfowe Morze Północne (87 m średnia głębokość) i Morze Bałtyckie (52 m średnia głębokość).

Wśród najdłuższych rzek przepływających przez kraje Unii Europejskiej są rzeka Dunaj o długości 2850 km, która wpada do Morza Czarnego, Ren 1360 km (wpada do

M. Północnego), Łaba 1165 km (wpada do M. Północnego) i Wisła 1047 km (wpada do M. Bałtyckiego).

Większość europejskich portów morskich zlokalizowanych jest nad rzekami. Są to między innymi: Rotterdam nad Renem, Hamburg nad Łabą, Brema nad Wezerą, Londyn nad Tamizą, Lizbona nad Tagiem.

Porty Europy o największych obrotach ładunkowych w 1998 r. w mln ton

Lp.	Port	Kraj	Wielkość obrotów w mln ton
1.	Rotterdam	Holandia	306,8
2.	Antwerpia	Belgia	119,7
3.	Marsylia	Francja	93,4
4.	Hamburg	Niemcy	76,2
5.	Le Havre	Francja	66,4
6.	Londyn	Wielka Brytania	56,3
7.	Amsterdam (Zespół Portowy)	Holandia	55,7
8.	Tees-Hartlepool	Wielka Brytania	51,4
9.	Grimbsby i Immingham	Wielka Brytania	48,3
10.	Triest	Włochy	47,2
11.	San Sebastian	Hiszpania	45,0
12.	Genua	Włochy	44,8
13.	Forth Port	Wielka Brytania	44,4
14.	Wilhelmshaven	Niemcy	43,8
15.	Algeciras-La Linea	Hiszpania	42,1

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rocznika Statystycznego Gospodarki Morskiej Warszawa-Szczecin, GUS 2000

Wśród największych pod względem obrotów ładunkowych portów Europy znajduje się holenderski Port Rotterdam, który z obrotami 306 mln t zajmuje drugą pozycję wśród portów świata, natomiast pod względem przeładunków masowych wynoszących 226,1 mln t (1998 r.) zajmuje pozycję pierwszą.

Obok Rotterdamu ważnym portem Holandii jest Zespół Portowy Amsterdam, którego obroty sięgają prawie 56 mln t.

Najważniejszym i największym portem Belgii jest port Antwerpia, w którym w 1998 r. przeładowano około 120 mln t ładunków. Antwerpia jest drugim, co do wielkości przeładunków portem Europy.

Trzecią pozycję w Europie zajmuje port Marsylia we Francji. gdzie przeładowuje się ponad 90 mln t ładunków rocznie. Równie ważnym portem Francji jest port Le Havre z przeładunkami ponad 66 mln t rocznie (1998 r.).

W czółowce portów europejskich znajdują się porty niemieckie, tj. Hamburg 76,2 mln t, Wilhelmshaven (43,8 mln t).

Wyspiarskie państwo, jakim jest Wielka Brytania reprezentowane jest wśród 15 największych portów Europy przez 4 porty, są to: Londyn z przeładunkiem ponad 56 mln t, Grimsby i Immingham (48,3 mln t), Forth Port (44,4 mln t) i Tees-Hartlepool (51 mln t).

Wśród największych portów Europy znajdują się także włoskie Triest i Genua oraz hiszpańskie San Sebastian i Algeciras-La Linea.

Porty Europy o największych obrotach kontenerów w 1998 r. w mln t.

Lp.	Port	Kraj	Obroty kontenerów w mln ton
1.	Rotterdam	Holandia	59,5
2.	Hamburg	Niemcy	36,6
3.	Antwerpia	Belgia	35,3
4.	Felixtowe	Wielka Brytania	23,4
5.	Algeciras-La Linea	Hiszpania	18,6
6.	Zespół Portowy Bremen	Niemcy	18,2
7.	Dublin	Irlandia	13,2
8.	Le Havre	Francja	12,1
9.	Genua	Włochy	12,1
10.	Barcelona	Hiszpania	10,0
11.	Walencja	Hiszpania	10,9

Źródło: Opracowanie własne na podstawie Rocznika Statystycznego Gospodarki Morskiej Warszawa-Szczecin, GUS 2000

Przeładunki i przewozy towarów w kontenerach wykazują stały wzrost, gdyż jest to dla drobnicy najbardziej bezpieczna i ekonomiczna forma transportu.

W czółowce europejskich portów pod względem obrotów kontenerowych znajdowały się w 1998 r. Rotterdam (59,5 mln t), Hamburg (36,6 mln t) i Antwerpia (35,3 mln t).

Dla porównania największy port świata Singapur przeładował w tym czasie 160 mln t).

Porty przeładowujące kontenery posiadają specjalistyczne nabrzeża zwane Terminalami Kontenerowymi. Wyposażone są w sprzęt do szybkiego załadunku oraz wyładunku,

skomputeryzowany system dystrybucji kontenerów, duże place składowe i powiązania komunikacyjne z zapleczem lądowym (drogowe, kolejowe i śródlądowe).

Poliskim portem, który specjalizuje się w przeładunkach kontenerów jest port w Gdyni, gdzie przeładowano w 1998 r. około 2,0 mln t.

Miara wielkości i znaczenia portów jest także ruch statków wchodzących do portów. Największy ruch statków wchodzących do europejskich portów odnotowano w 1998 r. w Rotterdamie 25 tys. statków, w Antwerpii 16 tys., w Hamburgu 11,5 tys., w Le Havre 7,2 tys.

Jak widać wśród największych portów Europy na czoło pod każdym względem wysuwa się Rotterdam. Jest on od lat jednym z największych portów świata (drugi po Singapurze), największym portem świata pod względem przeładunków masowych i największym portem naftowym Europy. Pełni również ważną funkcję portu tranzytowego dla Niemiec, Szwajcarii i Austrii. Położenie Rotterdamu w ujściu Renu powiązanego licznymi odnogami i kanałami z bogatym zapleczem przemysłowym państw europejskich szczególnie Niemiec (Zagłębie Rury) czyni go ważnym portem na szlaku europejskich dróg śródlądowych.

Tablica 1

Wybrane morza Europy					
Nazwa	Położenie	Pow. (w tys. km ²)	Głębokość śr. (w m)	Ważniejsze zatoki (lub morza podrzędne)	Ważniejsze wyspy
Morze Arktyczne	Ocean Atlantycki	4 470	1 225	M. Karские, M. Barentsa, M. Białe, M. Grenlandzkie	Spitsbergen, Ziemia Francuska, Józefa, Nowa Ziemia
Morze Norweskie	Ocean Atlantycki	1 340	1 735	Sognefjord, Trondheimsfjord, Vestfjord	Lofoty, W. Niedzwiedzia, Jan Mayen, W. Owce, Szezlandy
Morze Północne (wraz z cieśn. Skagerrak)	Ocean Atlantycki	565	87	Zat. Helgolandzka, Oslofjord	Szezlandy, Orkady, W. Fryzyskie, Helgoland
Morze Bałtyckie (wraz z Kattegatem i Cieśn. Duńskimi)	Ocean Atlantycki	415	52	Zat. Botnicka, Zat. Fińska, Zat. Ryska, Zat. Gdanska, Zat. Pomorska, Zat. Meklemburska, Zat. Kolońska, Zat. Hanó	W. Alandzkie, Hiurma, Sarema, Gollandia, Holandia, Bornholm, Wolin, Uznam, W. Duńskie (Zelandia, Fonia Lolland i in.)
Zatoka Biskajska	Ocean Atlantycki	200	1 510	Zyronda	-
Morze Śródziemne (bez Morza Czarnego, Marmara i Azowskiego)	Ocean Atlantycki	2 505	1 438	M. Balearskie, Zat. Lwia, M. Liguryjskie, M. Tyrreńskie, M. Jońskie, M. Adriatyckie, M. Egejskie	Baleary (Majorka, Minorka, Ibiza, Formentera), Korsyka, Sardynia, Sycylia, Malta, Milos, W. Jońskie, Kreta, Sparydy (Rodos), W. Liparyjskie, Stromboli
Morze Liguryjskie	Morze Śródziemne	15	1 200	Zat. Genueńska	-
Morze Tyrreńskie	Morze Śródziemne	214	1 519	Zat. Neapolitańska, Zat. Salerno	Kapri, Elba
Morze Jońskie	Morze Śródziemne	169	2 083	-	W. Jońskie, Itaka
Morze Adriatyckie	Morze Śródziemne	144	250	Zat. Wenecka	-
Morze Egejskie	Morze Śródziemne	191	377	M. Trackie, M. Kreteńskie	Sparydy Ph., Samotraka, Cyklady, Limnos
Morze Marmara	Ocean Atlantycki	12	250	-	-
Morze Czarne	Ocean Atlantycki	422	1 315	-	-
Morze Azowskie	Ocean Atlantycki	39	13	-	-

Źródło: „Encyklopedia Geograficzna Świata V – Europa”, Kraków 1996

Tablica 2

Wybrane półwyspy Europy					
Nazwa	Pow. (w km ²)	Położenie	Otoczające morza	Państwo	
Koński ¹⁾	120 000	Europa Pn.	M. Białe, M. Barentsa	Rosja	
Skandynawski ¹⁾	800 000	Europa Pn.	M. Barentsa, M. Norweskie, M. Północne, M. Bałtyckie	Norwegia, Szwecja, Finlandia	
Jutlandzki	39 000	Europa Pn.	M. Północne, M. Bałtyckie	Dania, Niemcy	
Normandzki (Cotenin)	2 000	Europa Zach.	Kanał La Manche	Francja	
Bretajski	24 000	Europa Zach.	Kanał La Manche, otwarty Ocean Atlantycki, Zat. Biskajska	Francja	
Kornwalijski	15 000	Wielka Brytania	Kanał La Manche, otwarty Ocean Atlantycki, Kanał Bristolski	Wielka Brytania	
Iberyjski (Pirenejski)	580 000	Europa Pd.-Zach.	Zat. Biskajska, otwarty Ocean Atlantycki, M. Alboran, M. Śródziemne (basen zach.)	Hiszpania, Portugalia, Gibraltar	
Apeniński	149 000	Europa Pd.	M. Balearskie, M. Liguryjskie, M. Tyrreńskie, M. Jońskie, M. Adriatyckie	Włochy, San Marino, Watykan	
Balkański	500 000	Europa Pd.-Wsch.	M. Adriatyckie, M. Jońskie, M. Śródziemne (basen wsch.)	Słowenia, Włochy, Chorwacja, Bośnia i Hercegowina, Jugosławia, Macedonia, Albania, Grecja, Turcja, Bułgaria, Rumunia	
Istria ²⁾	4 000	Europa Pd.-Wsch.	M. Adriatyckie	Chorwacja, Słowenia	
Peloponez ²⁾	22 500	Europa Pd.-Wsch.	M. Jońskie, M. Śródziemne (basen wsch.), M. Egejskie	Grecja	
Ciałycki ³⁾	4 000	Europa Pd.-Wsch.	M. Egejskie	Grecja	
Krym	25 000	Europa Wsch.	M. Czarne, M. Azowskie	Ukraina	

¹⁾ wchodzi w obręb Pw. Północno-wschodniego, ²⁾ wchodzi w obręb Pw. Balkańskiego

Źródło: „Encyklopedia Geograficzna Świata V – Europa”, Kraków 1996

Tablica 3

Ważniejsze cieśniny Europy						
Nazwa	Akweny, które cieśnina łączy	Łączy, które cieśnina łączy	Pow. (w km ²)	Głębokość maks. (w m)	Długość (w km)	Szerokość (w km)
Skagerrak	M. Północne-M. Bałtyckie	Pw. Jutlandzki-Pw. Skandynawski	31 900	725	225	60-155
Kattegat	M. Północne-M. Bałtyckie	Pw. Jutlandzki-Pw. Skandynawski	26 900	124	270	60-160
Sund	M. Północne-M. Bałtyckie	Zelandia-Pw. Skandynawski	2 300	50	102	3,5-49
Wielki Belt	M. Północne-M. Bałtyckie	Zelandia-Fonia	4 100	71	115	11-78
Maly Belt	M. Północne-M. Bałtyckie	Fonia-Pw. Jutlandzki	2 900	81	125	0,5-41
Kanał Północny	M. Handzkie-Ocean Atlantycki/M. Sztockie	Wielka Brytania-Irlandia	590 ¹⁾	272	170	20-40
Gibraltarska	Ocean Atlantycki-M. Śródziemne	Pw. Iberyjski-Afryka Pn.	2 300	956	59	14-44
Bosfor	M. Marmara-M. Czarne	Pw. Bałkański-Pw. Azja Mniejsza	60	102	30	0,7-3,8

Źródło: „Encyklopedia Geograficzna Świata V – Europa”, Kraków 1996

Nazwa	Większe rzeki Europy (bez Rosji)			Zlewiska (dorzecze)
	Długość (w km)	Państwa, przez które przepływa	Większe miasta położone na rzece	
Dunaj	2 850	Niemcy, Austria, Słowacja, Węgry, Chorwacja, Jugosławia, Rumunia, Bułgaria, Ukraina	Wiedeń, Bratysława, Budapeszt, Belgrad	M. Czarne
Ren	1 380	Szwajcaria, Lichtenstein, Austria, Niemcy, Francja, Holandia	Bazylen, Strasburg, Wiesbaden, Bonn, Kolonia, Düsseldorf, Duisburg, Rotterdam	M. Północne
Łaba	1 165	Czechy, Niemcy	Hradec, Kralow, Drezno, Magdeburg, Hamburg	M. Północne
Wisła	1 047	Polska	Kraków, Warszawa, Bydgoszcz, Gdańsk	M. Bałtyckie (Zat. Gdańska)
Dźwina	1 020	Rosja, Białoruś, Łotwa	Witebsk, Ryga	M. Bałtyckie (Zat. Ryska)
Loara	1 012	Francja	Orlean, Nantes	Zat. Biskajska
Tag	1 010	Hiszpania, Portugalia	Toledo, Lizbona	Ocean Atlantycki
Duero	938	Hiszpania, Portugalia	Porto	Ocean Atlantycki
Nieran	936	Białoruś, Litwa, Rosja	Grodno, Kowno	M. Bałtyckie
Ebro	929	Hiszpania	Saragossa	M. Śródziemne
Moza	925	Francja, Belgia, Holandia	Liège, Maasticht	M. Północne
Odra	854	Czechy, Polska, Niemcy	Ostrowa, Wrocław, Frankfurt n/Odra, Szczecin	M. Bałtyckie (Zat. Pomorska)
Rodan	812	Szwajcaria, Francja	Genewa, Lyon, Awinion	M. Śródziemne
Warta	808	Polska	Częstochowa, Poznań	Odra
Sekwana	776	Francja	Paryż, Rouen	Kanał La Manche
Drawa	720	Włochy, Austria, Słowenia, Chorwacja, Węgry	Maribor, Osijek	Dunaj
Gwadalquivir	680	Hiszpania	Kordowa, Sewilla	Ocean Atlantycki
Pad	652	Włochy	Turyń, Piacenza	M. Adriatyckie
Garonna	650	Hiszpania, Francja	Tuluza, Bordeaux	Zat. Biskajska
Mozela	505	Francja, Luksemburg, Niemcy	Lancy, Metz, Trewir, Koblenca	Ren
Marica	472	Bułgaria, Grecja, Turcja	Plowdiw	M. Egejskie
Wezera	440	Niemcy	Brema	M. Północne
Tamiza	405	Wielka Brytania	Oxford, Londyn	M. Północne
Weltawa	403	Czechy	Praga	Łaba
Tyber	393	Włochy	Perugia, Rzym	M. Tyreńskie

Źródło: Encyklopedia Geograficzna Świata V – Europa, Kraków 1996

PRZYKŁADOWE ZADANIA Z ZAKRESU WIEDZY O MORZACH I PORTACH
PAŃSTW UNII EUROPEJSKIEJ

Zadanie 1

Poniżej przedstawione są nazwy wysp. Które z nich nie są wyspami Morza Śródziemnego?

- a) Zelandia
- b) Korsyka
- c) Sarema
- d) Majorka
- e) Elba
- f) Sardynia

Zadanie 2

Które z wymienionych portów nie leżą nad Morzem Północnym?

- a) Rotterdam
- b) Sewilla
- c) Brema
- d) Lizbona
- e) Porto
- f) Hamburg

Zadanie 3

Nad jakimi rzekami leżą porty:

- a) Gdańsk
- b) Sewilla
- c) Porto
- d) Bordeaux
- e) Londyn
- f) Lizbona

Zadanie 4

Które wyspy nie leżą nad Morzem Egejskim?

- a) Ełba
- b) Rodos
- c) Limnos
- d) Majorjka
- e) Cyklady
- f) Sporady

Zadanie 5

Które morze nie opływa Półwyspu Apenińskiego?

- a) Liguryjskie
- b) Adriatyckie
- c) Egejskie
- d) Jońskie
- e) Tyrreńskie

Zadanie 6

Dopasuj wielkość obrotów ładunkowych do wskazanych portów.

- a) Genua
- b) Rotterdam
- c) Hamburg
- d) Gdańsk
- e) Göteborg

- 1) 306,8 min t,
- 2) 76,2 min t,
- 3) 44,8 min t,
- 4) 33,2 min t,
- 5) 20,6 min t

Zadanie 7

Dopasuj zaprezentowane średnie głębokości do odpowiedniego morza.

- a) Morze Północne
- b) Morze Śródziemne

- c) Morze Jońskie
- d) Morze Bałtyckie

- 1) 2083 m,
- 2) 1438 m,
- 3) 87 m,
- 4) 52 m

Zadanie 8

Jaka cieśnina łączy Wyspę Zelandię z wyspą Fionią?

Zadanie 9

Jaka cieśnina łączy Półwysep Iberyjski z Afryką Północną?

Zadanie 10

Port Rotterdam zajmuje pierwszą pozycję na świecie pod względem przeładunków Dokończ zdanie wybierając prawidłową odpowiedź.

- a) kontenerów
- b) towarów masowych
- c) zboża

ODPOWIEDZI

Zadanie 1

- a) Zelandia, c) Sarema

Zadanie 2

- b) Sewilla, d) Lizbona, e) 33,2 Porto

Zadanie 3

- a) Gdańsk - Wisła
b) Sewilla - Gwadalkiwir
c) Porto - Duero
d) Bordeaux - Garonna
e) Londyn - Tamiza
f) Lizbona - Tag

Zadanie 4

- a) Elba, d) Majorka

Zadanie 5

- c) Egejskie

Zadanie 6

- a) Genua - 3
b) Rotterdam - 1
c) Hamburg - 2
d) Gdańsk - 5
e) Göteborg - 4

Zadanie 7

- a) M. Pócnocne - 3
b) M. Śródziemne - 2
c) M. Jońskie - 1
d) M. Bałtyckie - 4

Zadanie 8

Wielki Belt

Zadanie 9

Gibraltar

Zadanie 10

- a) towarów masowych

Jestem przekonana, że zadania
nie były trudne.

Życzę zapalu do dalszej nauki

i powodzenia w zmaganiach konkursowych.

Daniel Duda
Zbigniew Kowalewski

PIERŚCIEN HALLERA

Siedemdziesiątą piątą rocznicę odzyskania Polskiego Morza Liga Morska postanowiła uczcić w szczególnie godny sposób – ustanowiła w dniu 10 lutego swoje święto – a dla upamiętnienia tej wielkiej Rocznicy w dziejach Rzeczypospolitej ustanowiła też najwyższe wyróżnienie honorowe stowarzyszenia: Pierścień Hallera.

Pierścień Hallera urasta do rangi jednego z najwyższych wyróżnień honorowych Polski morskiej, nobilitującego, uznanego przez całą społeczność morską Rzeczypospolitej.

Pierwsze egzemplarze tego wyróżnienia nadano i wręczono 10 lutego 1995 r. w Pucku z okazji pierwszego **ŚWIĘTA LIGI MORSKIEJ**, podczas wielkiego zgromadzenia społeczeństwa Ziemi Puckiej, dla uczczenia siedemdziesiątej piątej rocznicy aktu „zaślubin Polski z morzem”. Delegacja władz naczelnych Ligi Morskiej z tej okazji wręczyła Pierścien Hallera – numer pierścienia 001 - prezydentowi Rzeczypospolitej Lechowi Wałęsie. Prosiła również o przyjęcie tego honorowego wyróżnienia:

- Prymasa Polski kardynała Józefa Glempa – jako wotum od wszystkich ludzi dobrej woli w Ojczyźnie do skarbcza klasztoru oo. Paulinów na Jasnej Górze (numer pierścienia 002)
- Dowódcę Marynarki Wojennej RP, wiceadmirała Romułada A. Wagę – w hołdzie dla całej Marynarki Wojennej RP (numer pierścienia 003)
- Burmistrza Pucka, Janusza Łęgowskiego – w hołdzie dla miasta i całej Ziemi Puckiej (numer pierścienia 004)
- Dyrektora Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku doc. dr hab. Andrzeja Zbierskiego – dla wszystkich Obywateli Narodu Polskiego (numer pierścienia 005)

Fragmety książki Daniela Dudy, Zbigniewa Kowalewskiego „Pierścień Hallera” Liga Morska, Gdańsk, Puck, Gdynia 1998 r.

Kapituła uhonorowała Pierścieniem Hallera Ojca Świętego Jana Pawła II nadając pierścieniowi Mickiewiczowski numer „czterdzieści i cztery”.

Uroczyste wręczenie Ojcu Świętemu Papieżowi Janowi Pawłowi II Pierścienia Hallera
najwyższego odznaczenia Ligi Morskiej i Rzecznej

W dniu 12 listopada 2004 roku podczas pielgrzymki do Rzymu rektorów polskich uczelni technicznych dr Elżbieta Marszałek Rektor Wyższej Szkoły Ekonomiczno-Turystycznej w Szczecinie i jednocześnie Wiceprezes Ligi Morskiej i Rzecznej wręczyła Papieżowi Janowi Pawłowi II przyznany przez Kapitułę Pierścien Hallera, najwyższe odznaczenie Ligi Morskiej i Rzecznej. Pierścien znajdował się w srebrno-bursztynowej szkatule, natomiast akt jego nadania zawierał kopię dokumentu zaślubin Polski z Morzem z dnia 10 lutego 1920 roku podpisanego przez generała J. Hallera, admirała K. Porębskiego i Prezydenta RP S. Wojciechowskiego. Pani Marszałek zwróciła się do Ojca Świętego w imieniu Prezesa Ligi Morskiej i Rzecznej Bronisława Komorowskiego oraz prof. Daniela Dudy, przewodniczącego Kapituły: "Proszę przyjąć to najwyższe odznaczenie Ligi Morskiej i Rzecznej. Mamy wielką nadzieję, że Wasza Świątobliwość przyjmie nasz dar z życzliwością, zechce pamiętać o nas w modlitwie i przekazać nam Swe błogosławieństwo. Na pierścieniu wygrawerowany jest numer 44, bo **jesteście dla nas Ojcie Mickiewiczowskim „a imię jego będzie czterdzieści i cztery”**.

Papież kładąc rękę na pierścieniu wyraził swoje wzruszenie, powiedział: **Proszę wszystkim podziękować i pozdrowić**".

Watykan 12.11.2004 r.



zest. 1.10.1918

LIGA MORSKA I RZECZNA

ZARZĄD GŁÓWNY

80-828 Gdańsk, Długi Targ 11, tel. (0958) 301-32-71, fax 301-40-27

*Jego Świątobliwość
Ojciec Święty
Jan Paweł II*

„Teraz wolne przed nami swiaty i wolne kraje. Żeglarze polski będzie mogli dzisiaj dotrzeć wszędzie pod znakiem Dłatego Orła...”

Także słown wypowiedział generał Józef Haller dokonując w 1920 roku uroczystych zaślubin Polski z Bałtykiem. Ojciec Święty dziś w imieniu wszystkich, którzy Kochają Polskę morze, docieramy do Jego Świątobliwości, aby z ogromną czcią i nadością podarować Ojcu najwyższe odznaczenie Ligi Morskiej i Rzecznej – „Pierścieni Hallera”.

Zarząd Główny Ligi Morskiej i Rzecznej i Kapituła „Pierścienia Hallera” prosząc Ojca o przyjęcie odznaczenia, chciałaby w ten sposób okazać swą wdzięczność za miłość Jego Świątobliwości do Morskiej Polski.

Ojciec Święty, mamy wielką nadzieję, że Wasza Świątobliwość przyjmie nasz dar z życzliwością, zechce pamiętać o nas w modlitwie i przekazać nam Swe błogosławieństwo.

*W imieniu Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Rzecznej
i Kapituły „Pierścienia Hallera”*

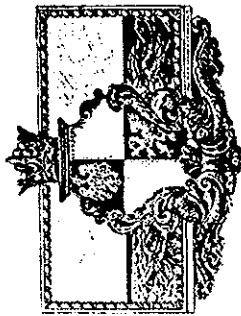
Prezes L.M.R.

Prezes na Sejm RP

Bronisław Komorowski



„Ojciec Święty Kapituła nadała pierścieniowi numer 44, bo jesteś dla nas Mickiewiczowskim „...a imię jego będzie czterdzieści i cztery...”. Papięz gestem pobożenia ręki na pierścieniu wyraża swoje wzruszenie.



W imieniu
 NACZELNIKA MARYNARZY
MORZA POLSKIEGO
 gen. bryg. Andrzej Duda

Andrzej Duda
 gen. bryg. Andrzej Duda

Pierścień Hallera
 najwyższe odznaczenie Ligi Morskiej i Rzecznej

**Umitowanemu Ojcu Świętemu
 Papięzowi Janowi Pawłowi II**

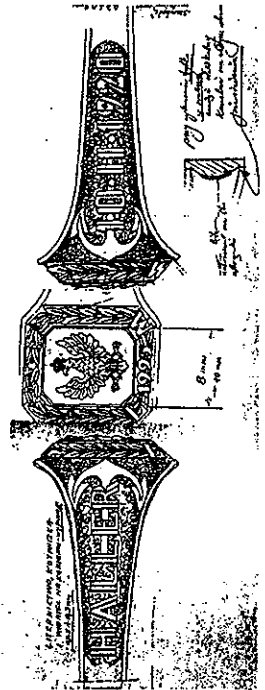
naszemu rodakowi,
 z którego jesteśmy dumni
 w pobrząkowaniu za wszelkie szere,
 mifość do Polski i Baltyku
 i jej przakazywane dzieciom i młodriży

Propozycja: Marek
 Dymowski i Lech
 gen. bryg. Andrzej Duda

Wzrost: 170 cm
 Waga: 70 kg
 Ciężar: 70 kg
 Ciężar: 70 kg

Rzeczpospolita Polska 2004

Akt nadania Papięzowi Janowi Pawłowi II Pierścienia Hallera



Projekt Pierścienia Hallera

