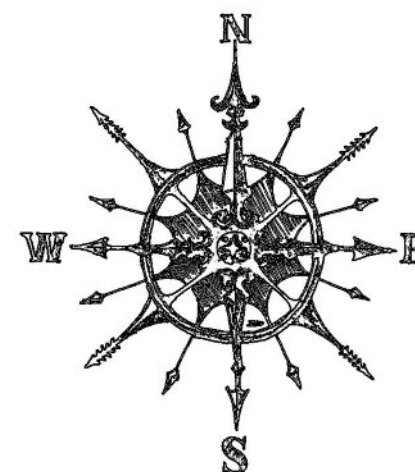


*ELEMENTARZ
ŻEGLUGI*

ZBIGNIEW DĄBROWSKI

ELEMENTARZ

ŻEGLUGI



Zbigniew Dąbrowski

ELEMENTARZ ŻEGLUGI

skład, łamanie, zebranie i opracowanie
oraz wykonanie ilustracji -
autor

Źródła czerpania ilustracji były tak rozmaite, że nie sposób
wszystkich tu wymienić

(kalendarze, reklamy, prospekty, foldery, pisma,
plakaty, pocztówki, akcydensy, internet itp),
ale na pewno korzystałem z prac następujących autorów:

Orazio Kurti
Pavol Pevny
Eugeniusz Koczorowski
Janusz Uklejewski

Tych czterech autorów jestem pewien,
pozostałych nie znam z nazwiska.

wydano
nakładem własnym

druk i oprawa:
DRONA sp. z o.o.
drona@onet.pl

www.krypologia.pl

Och żesz Ty, Czytelniku jeden!

Masz oto w rękach książkę, która – jak sama nazwa wskazuje – wprowadza w pewne arkana, ale nie ma ambicji encyklopedycznych. Starałem się raczej zebrać ogólne kompendium wiedzy łączącej się z zagadnieniami żeglugi i morza, bo według mnie takiej właśnie książki brakowało wśród wydawnictw marynistycznych.

Wydano całe mnóstwo książek, opisujących określony wycinek wiedzy o żegludze, np. konstrukcję kadłuba czy rybołówstwo. Nie spotkałem natomiast książki traktującej o całokształcie tej wiedzy, terminach i nazwach, z którymi można się spotkać przy okazji podróży morskich.

Oczywiście, jak to w elementarzu, tematy są potraktowane hasłowo i raczej sygnalnie, a jeżeli ktoś chciałby wgryźć się mocniej w któreś z zagadnień – powinien sięgnąć do bardziej specjalistycznych źródeł. Ten elementarz ma co najwyżej naprowadzić na drzwi, w które należy kopnąć.

Szczególnie powierzchownie potraktowałem tematykę wojskową, nadmieniając jedynie hasłowo o rodzajach uzbrojenia morskiego. Wynika to z obszerności tej gałęzi wiedzy morskiej, zróżnicowania i stopnia specjalizacji, ale przede wszystkim chyba z mojego pacyfizmu.

Pominać tematu nie sposób, ale nie chciałem się nad nim rozwodzić, stąd dla spraw wojskowych utworzyłem osobny rozdział, choć wśród haseł dotyczących wiedzy ogólnej o żegludze można znaleźć kilka pozornie czysto wojskowych. Wynika to z uwarunkowań historycznych; należy pamiętać, że przez kilkadziesiąt lat (XV - XIX w.) oceany i morza były bardzo niespokojne z powodu piractwa i kaperstwa. Dlatego ogromna większość statków niosła jakieś uzbrojenie dla samoobrony, a często na czas wyprawy dostawały eskortę okrętów.

Podobnie ma się rzecz w odniesieniu do rybołówstwa – temat jest zbyt obszerny i specjalistyczny, aby go wyczerpać w tak ogólnie ujmującym zagadnieniu elementarzu.

Również na temat żeglugi "błotno-szuwarowej" wydano już tyle książek, że nie było sensu zbytnio rozwijać tego wycinka wiedzy. Jedne z tych książek były lepsze, inne gorsze, ale ogólnie wyszło ich naprawdę mnóstwo i jest w czym przebierać. I nie moją jest misją wyzwierżanie się i pastwienie nad autorami niektórych gniotów. Sami Czytelnicy wszak decydują, co jest uwagi godnym.

Natomiast sprawy nawigacji i w ogóle nautyki są tak poważne i złożone, że celowo nie rozwinąłem ich tutaj, aby komuś nie przyszło do głowy opierać się na tych wiadomościach podczas uprawiania żeglugi. To zbyt duża odpowiedzialność i ludzie uczą się tego całymi latami, a ja co najwyżej mogę wskazać, któredy iść w poszukiwaniu wyczerpującej odpowiedzi.

Zatem starałem się raczej skupić na tym, co łączy wszystkie jednostki pływające, miast na tym co je różni.

Czyli krótko mówiąc – co każdy szanciarz wiedzieć powinien (żeby chociaż rozumieć, o czym śpiewa).

Stąd zresztą wziął się pomysł całego opracowania – czasami włosy mi się jeżyły, kiedy słuchałem różnych – za przeproszeniem – szanciarzy, przekręconych nazw i terminów, czy choćby podstawowego pojmowania rzeczy. Książka oczywiście jest skierowana do ludzi, którzy wiedzą choćby ogólnie, gdzie statek ma dziób i do czego jest kotwica.

Dlatego często spotkasz, Czytelniku, pozorną niekonsekwencję w zastosowaniu odsyłaczy, np. raz będzie "=>ster", a kiedy indziej "ster" bez odsyłacza; otóż odsyłacz jest umieszczony przy wyrazie, który może wnieść coś do objaśnienia akurat omawianego tematu. Jeżeli zatem omawiamy – powiedzmy konstrukcję kilu, to nie będziemy się zajmować sterem, choć mają ze sobą pewien związek poprzez stewę. Byłoby straszne zamieszanie. Poza tym w jednym objaśnieniu odsyłacz pojawia się tylko raz – kiedy wskazany wyraz występuje po raz pierwszy. To logiczne, nie?

Zamykając całość i oddając do druku miałem bardzo duży niedosyt i natrętne wyrzuty, że tak wiele zagadnień jeszcze należało wymienić, opisać i rozszerzyć, ale im bardziej wgryzałem się w poszczególne tematy - tym więcej pojawiało się nowych tropów i w taki sposób

nigdy bym tej książki nie skończył. Tu muszę przyznać rację Stefanowi Żeromskiemu, że "nauka jest jak niezmiernie morze - im więcej jej pijesz, tym bardziej jesteś spragniony".

To faktycznie niekończąca się podróż po różnych zakamarkach światowej myśli żeglugowej i wystarczy ich do późnej starości, kiedy będę mógł zająć się tylko tym...

Weźmy na przykład takie związki między statkami battela i dau, ich wzajemne przenikanie i uzupełnianie, a co za tym idzie związki między Morzem Śródziemnym i Oceanem Indyjskim, gdzie dodatkowo wpływy na konstrukcje miały też statki i łodzie prau, a zbiegały się te różne drogi w rejonach Półwyspu Arabskiego, gdzie występowały i występują do dziś najbardziej pomieszane typy statków. Trzebaby się tam wybrać i objechać konsekwentnie cały region, aby zbadać to wnikliwiej i dostarczyć pełnych, rzetelnych danych. Ale to zadanie na całe lata.

Może kiedyś, na emeryturze :)

I jeszcze jedna istotna uwaga: nie opierajcie nigdy swojej wiedzy o żegludze na filmach i tym podobnych głupotach! Choćby to był kanał edukacyjny!

Pomijając już niedouczone lektorów przekręcających nazwy, to tłumacze powinni się zająć raczej uprawą ogródka! Noż po prostu androny takie, że łeb urywa!

Ponad wszelką wątpliwość morze i statki widzieli najwyżej w telewizji.

Pozostaje jeszcze index; umieściłem go na początku, a nie na końcu, jak to zwykle czynią autorzy, ponieważ wiem z wieloletniego doświadczenia, że tak jest zwyczajnie wygodniej - można nawet cały czas trzymać lewy palec jako zakładkę.

No to teraz życzę dobrej zabawy z przedzieraniem się przez opisy.

AHA! Ważna rzecz – książka nie jest nieprzemakalna!

Miała taka być, ale wtedy byłaby zbyt droga:)

Pozdrawiam – yoho!



WSTĘP	5
1 INDEX	9
2 STATEK	
2.1 KLASYFIKACJA I HISTORIA	27
2.2 KONSTRUKCJA	73
2.3 WYPOSAŻENIE	
2.3.1 KOTWICE, KABESTANY, ŻURAWIKI	105
2.3.2 MECHANIZMY NAPĘDOWE I STEROWE	115
2.3.3 ŁODZIE POKŁADOWE I SPRZĘT RATUNKOWY	125
2.4 OMASZTOWANIE I TAKIELUNEK	133
2.5 OŻAGLOWANIE	173
3 NAUTYKA	
3.1 NAWIGACJA I SZLAKI WODNE	183
3.2 PORTY I STOCZNIE	211
4 JEDNOSTKI SPECJALIZOWANE	225
5 OKRĘTY I WYPOSAŻENIE BOJOWE	255

abordaż 255
 abisal 183
 abra 32
 acatia 32
 acht-, aft- 73, 133
 achterluk 73
 achtkanty 133
 aflaston 73
 afrakta 32
 afterdeck 73
 afterkasztel 73
 afterpik 73
 afterstewa 73
 afterszttag 133
 airboat 225
 aksjometr 183
 akwalung 125
 akwaplan 32
 akwen 183
 aldis 183
 alfabet Morse'a 183
 alfabet semaforowy 183
 alidada 184
 ambrazura 255
 amfibia 225
 amfidromia 184
 amortyzator kołysania 75
 anaputblok 133
 anemometr 184
 anker 105
 ankier 125
 apostis 75
 apsel 173
 aqualung 125
 aquaplan 32
 arabskie ożaglowanie 173
 arcasse 75
 arcasse bims 766
 ARCHIMEDES 32
 arkebuz 255
 armator 184
 artemon 133
 astrokompas 184
 astrolabium 185

A

awanport 211
 awizo 255
 awningdeck 76

B

BACO 225
 baghala 32
 bagier 225
 bajbot 32
 bajdak 32
 bajdarka 32, 125
 bak 76
 bakan 185
 bakburta 76, 185
 bakista 76
 baks 76
 bakszttag (lina) 133
 bakszttag (kurs) 185
 bakszttag (wiatr) 185
 balast 76
 balista 255
 balonfok 173
 balonkliwer 173
 balsa (drewno) 32
 balsa (łódź) 32
 baltimorski kliper 33
 bandera 185
 banderfał 133
 bangka 33
 bank 76, 133, 185
 bank (kołkownica) 133
 bank (wiosłowy) 76
 bant 173
 barbeta 255
 barchetta 33
 barchout 76
 bark 33
 barka (starożytna) 33
 barka (obecnie) 33, 225
 barka systemowa 226
 barkas (szalupa) 125
 barkas (rybacki) 226
 barkas (pomocniczy) 33
 barkentyna 34
 barkowiec 226
 barograf 185

Podpowiedzi do korzystania z elementarza:

- xxx – synonim, pod którym należy szukać szerszego objaśnienia;
 xxx – *synonim*, spotykana alternatywnie nazwa;
 => – odsyłacz do rozszerzonych objaśnień pokrewnych haseł;
 000 – **strona**, na której można znaleźć ilustrację z interesującym nas elementem;

34, 125
185
34
211
34

B

c

dhow 38
 DICKMANN AREND 257
 diera 257
 dingi (ket) 38
 dingi (tratwa) 125
 dirkfał 140
 dłubanka 38
 dobijanie 212
 doger 38
 dok 212
 dok portowy 213
 dokowiec 230
 doni 39
 dozorowiec 257
 draga (bagier) 231
 draga (sieć) 231
 drajrep 140
 drajwer 174
 drakkar 39
 drapacz 107
 DREADNOUGHT 258
 drenaż 78
 drewno skutnicze 78
 drobnicowiec 39
 dromon 39
 drumhed 107
 dryf 189
 dryfkotwa 189
 dryfter 231
 dryfująca sieć 231
 dryfu kąt 189
 drzewce 140
 dubas 39
 dugi 78
 DUILIO 258
 dulki 125
 dumbas 39
 dungija 39
 dusza liny 140
 DWT 39
 dwukońcowy prom 231
 dyby 140
 dyferentowanie 231
 dysza Korta 115
 dziadek 189
 działło 258
 działomiar 259
 dzielność morska 189
 dziesiątka 125
 dziewiąta fala 189

dziobak 140
 dziobnica 78
 dziobówka 79
 dzwon 189
 dzwon nurkowy 231
 dżekas 39
 dżonka 40
 dźwigar 259
 dźwigowiec 232

E

echosonda 189
 egipski statek 40
 ejektor 79
 ekranoplan 232
 elektromotorowiec 115
 elewator 213
 erens-baksztagi 140
 erozja kawitacyjna 115
 eskadra 259
 ezelhoft 140

F

faleń 140
 falkonet 259
 falochron (budowla) 213
 falochron (pokładowy) 79
 falrep 80
 falstarnpost 80
 falstem 80
 falszburta 80
 falszkil 80
 falszreja 141
 falsztopenanty 141
 falszwantry 141
 fał 141
 fałblok 141
 fałblok łaciński 141
 fał-knecht 80
 farwater 189
 faszenpis 80
 feder 141

feluka (kaperska) 40
 feluka (starożytna) 41
 fenicki statek 41
 fertoing 107, 190
 fiord 190
 Fishermana sztaksel 174
 fiszbelka 107
 fisza 142
 fiszers 142
 fisztalia 107
 fit 190
 flagi sygnałowe 190
 flaglinka 142
 flagowy 41
 flagsztok 142
 flara 190
 flauta 190
 fleuta 41
 flibustierzy 41
 flisak 41
 flor 80
 flortymbers 80
 flota 41
 flotylla 42
 flugarka 126
 fluita 42
 fog-horn 190
 fok- 142, 174
 fokstens 174
 fonar 190
 forkasztel 81
 for- 80, 142, 174
 fordeck 81
 fordewind 190
 forduna 142
 forkasztel 81
 forlossztag 142
 forpik 81
 forstewa 81
 forsztag 142
 fotyczna strefa 190
 fracht 42
 frachtowiec 42
 Frahma amortyzator 81
 frajbiter 42
 FRANCE 42
 fregata (pełnorejowiec) 42, 260
 fregata (okręt) 260
 fregata (dawna) 260
 fulldeck vessel 81

F

furta 81
 furta działowa 260
 fusta 260
 futoks 81

G

gafel 142
 gaja 143
 gajasa 42
 gala flagowa 190
 galar 43
 galeas (galera) 261
 galeas (Europa pn.) 43
 galeon 43, 261
 galeota 262
 galera 44, 262
 galion 81
 gałka 191
 gang 83
 garda 143
 garda-fał 143
 gardel 144
 gazowiec 232
 gejtawy 143
 gejtawblok 144
 genaker 174
 genua 174
 ghanija 44
 gig 45, 126
 gik 144
 girokompas 191
 glisser 45
 główki 214
 głuchy 144
 gondola 45
 gontowe poszycie 83
 gorda 144
 gordel 144
 gording (ogólnie) 144
 gording (żaglowy) 144
 GREAT EASTERN 45
 grecki ogień 263
 grep 83
 greting (kratka) 83
 greting (drabinka) 83
 grępio 144

G

grodzie 83
grog 191
grot- 83, 144, 175
grotluk 83
grumot 145
grzęzy 233
GTR 115
guari 145
gunwale 83
gwizdek bosmański 191

H

hakburta 84
hakownica 263
halfwind 191
hals (kurs) 191
hals (lina) 145
halsklamp 145
halsowanie 191
hamak 84
hamulec hydrodynamiczny 115
handreling 84
handszpak 107
hansa 45
hap 46
haspisy 84
haubica 263
heling 214
helmport 84, 115
hisowanie 107
hiw 107
HMS 46
hobolo 46
hojer 233
holk 46
hol 145
holownik 233
huari 145
huker 46
hulk 46, 233
hycowanie 107
hydrobus 233
hydrofon 191
hydrograf 233
hydroplan 233
hydrooskop 191

I

igła sieciowa 233
iluminator 84
impavesata 263
indiameny 46
interceptor 191

J

jabłko 145
jacht (dawny) 47
jacht (rekreacyjny) 47
jachtowy port 214
jaksztag 145
jakubka 126
jal (sportowy) 47
jal (szalupa) 47, 126
jalik 47, 126
jangada 47
jard 191
jarzmo 145
jaskółka 84
jeger 175
JERMAK 47
jeziorowiec 48
jol 48
jolka 48
jufers 145
jumper 233
jumpsaling 145
jumpsztag 145
junga 191
jut 84
juzing 145

K

kabel 191
kabelgat 84

kabeltow 146
kabestan 107
kablowiec 234
kabotaż 191
kadłub 84
kajak 48
kalfartowanie 191
kalla 48
kalwy 146
kambuz 84
kamizelka ratunkowa 126
kanadyjka 48
kanał 192
kanat 146
kanifas 146
kanona 263
kanonierka 263
kanu 48
kapa 84
kaperstwo 49
kapitanat portu 214
kapitańskie kary 193
kapok (kamizelka) 127
kapok (włókno) 127
kapsuła ratunkowa 127
karaka 49
karawela 49
karawelowe poszycie 84
karlings 85
karnisze galiona 85
karronada 263
kartauna 263
karuzela 214
kasztel 85
kaszyca 193
katamaran 234
katapulta 264
katbelka 108
kattalia 108
kausza 146
kawitacyjna erozja 115
kazamata 264
kecz 50
keja 214
keł 50
kil (stępka) 85
kil (płetwa) 85
kilbloki 214
kilson 85
kilwater 193

kingston 85
kiosk 234, 264
kip (uszko) 146
kip (rowek) 146
kipbank 108, 146
Kitchena ster 115
kitesurfing 50
kitoboj 234
klamra 147
klams 85
klang 193
klar 193
kleszczka 234
klewant 175
klinkierowe poszycie 85
kliper 50
klipry baltimorskie 51
kliwer 175
kloc 147
kluza (przewłoka) 85
kluza (nozdrze) 85
kłajdunek 147
knaga 147
knara 51
knecht 86, 108, 215
knewdihed 86
knop 147
knot 193
kodentowy węzeł 234
kod sygnałowy 194
koferdam 86
kogga 51
koja 86
kokpit 86
koldersztok 116
kolubryna 264
kolumna masztu 147
kolumnowe wanty 147
kołkownica 147
koło łopatowe 116
koło ratunkowe 127
koło sterowe 116
kołowanie 194
kołowiec 52
kombinezon ratunkowy 127
komelblok 148
komiega 52
komin 116
komings 86
komodor 264

kompas morski	194	kubryk	194
kontenerowiec	234	kufrowiec	235
kontrfał	148	kuk	194
kontrfors (falszburtowy)	86	kurs	194
kontrfors (łańcuchowy)	108	kurs wobec wiatru	194
kontroler	215	kursograf	195
kontrszot	148	kutel	235
kontrsztaba	86	kuter (żaglowiec)	53
kontrtorpedowiec	264	kuter (szalupa)	128
kontrtymbers	86	kuter (rybacki)	235
konwojowiec	264	kuter rakietowy	265
korab	52	kuter torpedowy	265
korale	148	kwadrant (nawigacyjny)	195
kordelas	264	kwadrant (sterowy)	117
korkociąg	264	kwaterdeck	86
korsarstwo	52		
korweta (żaglowiec)	52		
korweta (okręt)	264		
Korta dysza	116		
korzeń	148		
kosmograficzny statek	234		
kosz	86		
kotbelka	108		
kotia	52		
kotki	148		
kotwica	108		
kotwicowisko	194		
kotwicy zawożenie	110		
kozły sieciowe	235		
krag-sztag	148		
krajer (XVI w)	53		
krajer (XIX w)	53		
krambol	110		
krawat	148		
krażownik	265		
kreba	235		
krejer	53		
krejsmaszt	148		
krengels	148		
krenowanie	235		
kreska kursowa	194		
krętlik (łańcucha)	110		
krętlik (bosmański)	194		
krętlikowy blok	148		
kronszejn	86		
królewskie reje	148		
kruk	265		
krypa	53		
krzeselko bosmańskie	194		
krzyżulec	110		

K

L

lakatoi	53
laminarny opływ	86
langskip	53
LASH	235
laszt	236
latacz	175
latająca łódź	236
latająca łódź podwodna	236
latarnia morska	195
latarniowiec	195, 237
laweta	215, 266
lawirowanie	195
lawiza	86, 195
ledung	54
lejtak	54
lejter	148
lewarowiec	237
liburna	266
lichter	54
lik	176
liklina	149
likszpara	149
limberboard	86
limbus	196
lina bateryjna	266
linia wodna	87
liniowa taktyka	266
liniowiec (cywilny)	54
liniowiec (okręt)	266

L

liny	149	łódź latająca	239
lisel	176	łódź podwodna	239
liselindihed	87	łukowanie	197
liselreja	149	łyżka ładownicza	267
liselspiert	149	łyżwa	55
liselwany	149		
litoral	196		
livarda	176		
locja (nauka)	196		
locja (książka)	196		
locman	196		
lodołamacz	238		
log	196		
loksodroma	196		
longsaling	149		
longtakielblok	149		
lontownica	266		
lopar	149		
lossztag	149		
lotniskowiec	266		
lugier (żaglowiec)	54		
lugier (rybacki)	239		
lugrotrawler	239		
luk	87		
luk rewizyjny	87		
luminescencja morza	197		
luwers	176		
luzowanie	197		
LWÓW	54		

t

łacińskie ożaglowanie	176	łódź latająca	239
łaciński statek	54	łódź podwodna	239
ładownia	87	łukowanie	197
ładowność	54	łyżka ładownicza	267
łamacz fal	215	łyżwa	55
łańcuchy	110, 149		
łapacze	54		
łapki	149		
łapy	111		
łaszt	55		
łaty	176		
ławka bosmańska	197		
łopot	197		
łowczy	239		
łódź	55, 128		

M

mahone	55
majtek	197
malacja	197
malowanie	55
manewrowość	197
manila	149
manipulacyjny magazyn	215
mankiet	117, 128
manteltalia	149
Marconi	176
marina	215
marki	197
marlinka	150
marlowanie	150
mars	150
marsreja	150
marsaszpringperty	151
marszpik	197
martingik	151
martinsztag	151
martwa fala	197
martwa kotwica	111, 198
martwa woda	198
martwy kąt	198
masowiec	56
maszoperia	56
maszt	151
maszynka kotwiczna	111
maszynownia	117
matelot	267
matnia	240
mayang	56
mayday	198
Mercator	198
mesa	87
middledeck	87
midszypman	198
miecz	87
międzypokład	87

N

międzypokładzie	87	navicello	57
mila morską	198	nawa	57
mina morską	267	nawarra	117
minlina	267	nawietrzna	199
miški	152	nawiewnik	88
mitraleza	267	nawigacja	199
MKS	198	nawigacyjne znaki	199
mocnica	87	nawigacyjny kabel	199
mocnik	87	nedhedsy	88
moło	215	nef	57
monera	56, 267	NELSON HORATIO	268
MONITOR	267	nelsońskie malowanie	268
Morse'a alfabet	198	newelwuds	88
mostek kapitański	198	nietoperz	199
mostowy żuraw	216	niezatapialność	200
motorowiec	56	nirał	152
motowiazanie	152	niszczyciel	268
motyl (żagiel)	176	nok	152
motyl (2)	198	nokiel-tymbers	88
moździerz	268	nok-gording	153
MS	56	noktalia	153
MT	56	nośność	58
MV	56	NRT	58
mtepi	56	NS	58
munsel	176		
myszkowanie	199		
myśliwski	240		

N

nabieżnik	199	obło	88
nabrzeże	216	obłożenie	216
nadbrzeżne prawo	199	OBO	240
nadbudowa	87	obrotnica	216
nadbudówka	87	obuch	153
nadburcie	88	ochmistrz	200
nagiel	152	ochrona katodowa	88
nagielbank	152	ochrona protektorowa	88
nagielbiteng	152	ochronnopokładowiec	88
nagłownica	152	oczko	153
najtawa bukszprytu	152	odbijacz	216
najtawa kotwiczna	152	odbojnica	216
naktuz	199	oddawanie	111, 200
namiar	199	odlichtowanie	200
nao	57	ognie greckie	269
nautofon	199	ogon	153
nautyka	199	okładka	153
		okno śruby	88
		oko (pomost)	88
		oko (wachta)	200

okręt	269	pelzaki, pelzacze	155
olejowiec	240	pentekontera	270
olinowanie	153	pentera	270
omasztowanie	154	penterhak	111
omotka	155	pentersztery	111
oneraria	58	penra	89
opaska	155	perta	155
operdeck	88	pertulina	111
opętnik	88	peryskop	242, 270
organki	269	pędnik	117
orlog	269	Pierre de la Rochelle	59
orlop	89	pierscień cumowniczy	217
orlopdeck-galeria	89	piesek	111
ORP	270	pięta	156
ortodroma	200	pik	156
ostroga lodowa	89, 117	pikfał	156
osuch	200	pikflortymbers	89
owijk	200	pikszuk	89
owręż	89	pilers	89
ożaglowanie	176	pilot	200

P

pachoł	217	pilotowiec	201
paduakan	58	pinas	59
paduna	155	pinka	59
pagaj	58, 117, 128	pióro	117
pal cumowniczy	217	piroga	59
panamax	58	pirs	217
pancernik	270	piwo	201
parowiec	58	planszer	89
partners	89	platforma wiertnicza	242
pasat	200	platformowiec półzanurzany	242
pasażerski	58	Pleugera ster	117
pasażersko-towarowy	58	Plimsolla znak	89
pas powietrzny	89	platy nośne	89, 243
pas ratunkowy	128	plawa	201
patamar	59	plawiki	243
patrowiec	270	plawnica	243
pawęż	89	plywalność	90
pazury	111	pochwa	178
PCC	240	pocztowiec	60
pchacz	240	podklams	90
pelagial	200	podpertki	156
pełnopokładowiec	89	poduszka	217
pełnorejowiec	155	poduszka kluzowa	111
pełny wiatr	200	poduszka kotwiczna	111
		poduszka masztu	156
		poduszka szalupowa	128
		poduszkowiec	243
		podwieź siodła	156
		podwodny okręt	270
		pogłębiarka	243

pojemność	60	przedporcie	219
pokład	90	przelotka	156
pokład cieniowy	92	przemienne waterlinie	94
pokład galionowy	92	przyciąganie	219
pokład główny	92	przystań	219
pokład grodziowy	92	psia dziura	156
pokład mocny	92	psia wachta	201
pokład szanćowy	92	puszkarz	272
pokład szczelny	92	puting	156
pokładnik	92	putingswantbugiel	156
pokładowa łódź	128	putingswanty	156
pokładówka	92	pychówka	61, 128
polacca	60		
polarnik	244		
poler	217		
policyjny	244, 271		
policzki	156		
pomiarowiec	244		
pomost dowodzenia	271		
pomost nawigacyjny	201		
pompowy maszt	93		
pompy	93		
ponton (stalowy)	244		
ponton (pływak)	244		
ponton (gumowy)	60, 128		
popowka	271		
poprzeczny	178		
port (otwór)	93, 271		
port (przystań)	218		
portalowy	219		
posterunek lodowy	244		
poszukiwawczy	245		
poszycie	93		
pościgowe działa	272		
powietrzny pas	94		
pożarnik	245		
półbarkas	128		
półbims	94		
półkartauna	272		
półkluza	94		
półkowopokładowiec	94		
pół-poduszkowiec	245		
prau, proa	61		
PREUSSEN	61		
projektor	201		
prom	245		
prom portowy	245		
prosiak	111		
pryz	272		
przechyłowa stępka	94		

Q

R

quaterdeck	94
radar	201
radelko	202
radioboja	202
radiogoniometr	202
radiokompas	202
radiolatarnia	202
raisingquaterdeck vessel	95
raks	156
raksbastard	156
raksbugiel	156
raksklamp	157
raksklocki	157
rakslinki	157
ranga okrętu	272
raster	95
ratowniczy	245
reda	219
redan	95, 246
refbant	178
reflinka	178
ref-maszynka	157
refowanie	178
refrejzing	178
refuler	246
refy	178

refzamek z klewantem	179	rufówka	97
regiele	95	rumb	203
reja	157	rumpel	117
rejestr statków	202	ruski statek	61
rejka	157	rustow	112
rejowiec	158	rybacki statek	247
rekin	246	rym	159
reling	95	rysunek teoretyczny	97
reling hamakowy	95	rzutka	203
relingowe działka	274	rzymskie poszycie	97
remizka	179		
rener	111		
repetytor	202		
retman	202		
rewant	159		
rewolwerowe działko	274		
rezenkil	95		
rezenlinia	96		
riders	96		
riu	159		
rogi	179		
rolgat	159		
rolfok	179		
rolka	159		
rolls	112		
rolsztat	159		
ro-rowiec	246		
rostry	96, 129		
rotor Flettnera	117		
rotorowiec	61		
roundship	61		
ROV	247		
rower wodny	61		
rozkładacz	247		
rozpoznawczy kod	202		
rozprze (drzewce)	159		
rozprze (wantputensów)	159		
rożec	159		
rożek radarowy	202		
rożek salingu	159		
róg mgłowy	203		
róg prochowy	274		
róża kompasowa	203		
róża wiatrów	203		
rudel, ruder	117		
ruderpis	117		
ruderpost	96		
rudowęglowiec	247		
rudowiec	247		
rufa	96		

sadze	247
saeta	274
sakolewa	61
saling (jarzmo)	160
saling (rozpórka)	160
sambuk	62
samochodowiec	248
samoster	117
sampan	62
SANTISSIMA TRINIDAD	274
SAVANNAH (parowiec)	62
SAVANNAH (jądrowiec)	62
sążeń	203
schodnia	97
SEA-BEE	248
segarsy	160
seiszkentel	160
seitalia	160
sejner	248
sejsza	203
sejzing	161
sekstans	204
sektor	118
SELANDIA	62
semafor (alfabet)	204
semafor (urządzenie)	204
semi-hovercraft	248
sercówka	161
shaddeck vessel	97
shasha	62
shelterdeck vessel	97
siarkowiec	248
side-wall	248
sieci rybackie	248

sieć zaporowa	274	springarda	275
siekańce	274	squirt-kajak	64
silnik przyczepny	118	SS	64
silnik stacjonarny	118	standers	97
siłownia	118	standers-indihed	97
siodło	161	starnpost	97
sizal	161	starnson	97
skajlajt	97	starntymbers	97
skala pogodowa	204	stateczność	204
skampowieja	274	stateczność kursowa	204
skapho	62	statek	64
skeid	62	statek-dok	249
skif	62, 129	stawa	204
skiper	204	stawiacz min	275
skośne ożaglowanie	179	stelinga	205
skośnik	179	stem	98
skośnorejowiec	161	stempel	275
skośny	161	stemson	98
skrajnik	97	sten-	162
skrót	174	stenga	162
skrótowa naszywka	174	stengafel	162
skrzydełkowe koło	118	stenwanty	162
skrzyńka bosmańska	204	sten-wintrep	162
skul (łódka)	63, 129	steps	98, 162
skul (wiosło)	119, 129	ster- (prefix)	162
skuter nurkowy	63	ster (rudder)	119
skuter wodny	63	ster aktywny	119
slablinka	161	sterburta	98, 205
slajd	63	ster łaciński	120
sling	220, 249	stermaszt	162
slip (trawlera)	249	ster nawarski	120
slip (w porcie)	220	sterownica	120
slup	63	sterowność	205
słoneczko	161	sterowy mechanizm	120
słowiańska łódź	63	sterówka	205
snekkar	63	sterport	98, 120
sniga	63	ster strumieniowy	120
snow (bryg)	64	stertymbers	98
snow (lina)	161	stewa	98
snowsel	174	steward	205
snowtalia	161	stęпка	98
SOLAS	129	stęпка przeciwprzechyłowa	98
sonda	204	stocznia	220
SOS	204	stoker	120
SOVEREIGN OF THE SEAS	274	stopa	205
spangout	97	stopanker	112
spardeck (pokładówka)	97	stoper	112
spardeck (pokład)	97	stopłata	180
spardekowiec	97	stopnie morskie	205
speronara	64	strażak	249
spinaker	179	stringer	98
spinakerbom	161	stropik	162
spirketing	97	strug	65
spirt	162	strugowy pędnik	121

stryczek	163	szotrigng	164
S/TS	65	szpant	99
studnia	98	szpigat	99
studniowiec	98	szpigelburg	99
suchy dok	221	szpigeltransza	99
sudwestka	205	szpil	112
suezmax	65	szpilgat	112
supportus	98, 112	szpindel	112, 164
surfing	65	szpir	164
suw-klapa	98	szpitalnik	250
suwnica bramowa	221	szplajs	164
swajka	205	szpona	164
sygnały	205	szprajsgafel	164
sygnały mgłowe	205	szpring	164
syrena przeciwmgielna	206	szprujt	164
szadź	206	szpunt	99
szafot	99	szpuntowe poszycie	99
szalanda (bagrowa)	249	sztafok	180
szalanda (żaglowiec)	65	sztag- (prefix)	165
szalupa	129	sztag (lina)	165
szalupbelka	112	sztaganaputblok	166
szanghajowanie	65	sztagblok	166
szanta	65	sztagkarnak	166
szasowanie	275	sztag-krag	166
szczeka	163	sztagtalia	166
szczudłowiec	121, 250	sztaksel	180
szczytówka	206	sztapler	221
szebeka	65	sztaplowanie	222
szek	99	sztauer	222
szekla	163	sztauowanie	222
szelf	206	sztil	206
szersztok	99	sztok	166
szip	99	sztorch	206
szitik	66	sztorman	207
szkafut	99	sztormiak	207
szkental	163	sztormlina	166, 207
szkiery	206	sztormowanie	207
szkimuszgar	206	sztormpaduny	166
szklanka	206	sztormszpigat	99
szkot	163	sztormtrajsel	180
szkuner	66	sztormtrap	99
szkunerbark	66	sztormwanty	166
szkunerbryg	66	sztormżagiel	180
szkuta (1)	66	sztrand	207
szkuta (2)	66	sztrandowanie	207
szkutnictwo	99	sztuk	99
szkwał	206	szturlina	121
szlag	163	szturwał	121
szlagtow	163	szytk	112
szlamownik	250	szuan	67
szlanga	275	szwaber	207
szlic	163	szwert	99
sznika	67	szyper	99, 207
szot	163	szyrstrek	100
szotblok	164		

S

ścigacz	275
ściągaacz	166
ślizgacz (łódź)	67, 250
ślizgacz (lina)	166
śluza wyrównawcza	207
śmigłowcowiec	275
śmigłowy pędnik	121
średniówka	100
śródlądowa żegluga	67
śródookręcie	100
śruba napędowa	121
śrubkowanie	67, 130
śrubowiec	67
śrubowy talrep	166
śryż	208
światła nawigacyjne	208
światła okrętowe	208
świetlik	100

T

tabernakiel (maszcik)	167
tabernakiel (pokładówka)	100
tainui	67
takielblok	167
takielunek	167
talia	167
talia działowa	275
talrep	167
tambor	100
tamborowa łódź	130
tanie bandery	208
tankowiec	67, 250
tarcza cumowa	222
targan	208
tarida	67
tartana	67
taxi wodne	68
telegraf maszynowy	122
tender	68, 276
tent	100

teoretyczne linie	100
THOMAS W. LAWSON	68
thoni	68
tonaż	68
top	168
topblok	168
topenanta	168
topowy żagiel	180
topsel	180
toptransza	100
toptymbers	100
torosy	208
torowy szyk	276
torpeda	276
torpedowiec	276
tor wodny	208
totoras	68
towarowiec	68
tow-boat	251
trabaccolo	68
trajsel	181
trajselmaszt	169
trał (sieć)	251
trał (minowy)	276
trałowiec	276
tramp	69
tramping	69
tramwaj wodny	251
transponder	130, 209
transportowiec	276
transza	100
trap	100, 222
tratwa ratunkowa	131
tratwa pneumatyczna	131
trawers (kierunek)	209
trawers (ścianka)	101
trawersata (kurs)	209
trawler	251
trawler-przetwórnia	251
trekandina	69
trent	113
trep	101
TRIAL	69
triera	277
trimaran	251
trirema	277
trum	101
trumreja	169
trumsel	181
trumstenga	169

T

trunkdeck	251
trymer	222
trymlina	181
trymowanie ładunku	222
trymowanie jachtu	209
trzeciak	181
T/SS	69
tug-boat	251
tuka	251
tumbas	69
tuńczykowiec	252
TURBINIA	69
turbinowiec	122
turbinowy napęd	122
turbulentny opływ	101
turretdeck	101
TURTLE	277
tyfon	209
tylnokołowiec	69, 123
tymbers	101

U

u-boat	277
układacz	252
umiak	69
unos	113
usciere	69
usjer	69
USS	277
uszko	169
utlegar	169
utlegarbaksztag	169
utlegarsztag	169
uzbrojenie (żaglowca)	169
uzbrojenie (okrętu)	277

V

vaporetto	252
VICTORY	277
vindaskip	69
VSP	123, 252

W

wachta	209
wanta	169
wantklocek	170
wantputens	170
waterbaksztag	170
waterwuling	170
waterwulingblok	171
waterlinia	101
watersaling	171
watersztag	171
water-taxi	252
waterwejs	101
wąsy	171
wąsy bukszpnytu	171
wciagarka	113
welbot	131
weldeck	101
werpowanie	113, 209
werpy	113
węglowiec	252
węzeł	209
węzeł kodentowy	252
węzły marynarskie	171, 209
wiblinki	171
wielka komora	101
wielokadłubowiec	101
wielorybnik	252
wieżowopokładowiec	101
wimpel	209
winda	113
windjamer	69
windsurfing	70
wintransza	101
wiolina	171
wiosło	123, 132
wiosłowiec	70
wirnik skrzydełkowy	124
właz	101
włok	253
wodnica	101
wodnosamolot	253
wodolot	253
wodowanie (statku)	222
wodowanie (amfibii)	253

W

wodza	171	zastrzał	172
wolna burta	101	zasysanie	210
wonton	254	zaszplajnować	172
worst	171	zawietrzna	210
wręga	101	zawożenie kotwicy	113
wręgi zwrotne	102	zawór denny	103
wręgi galionowe	102	zbieraczka portowa	224
wrężnica	102	zbiornikowiec	254
wrona (żagiel)	181	zderzeniowa komora	103
wrona (galery)	278	zejman	210
wspomagający statek	254	zejściówka	103
wuling	171	zespół okrętów	278
wybieranie	113, 172, 181, 210	ześlizg	114
wychwył	113	zębata belka	172
wycior	278	zęza	103
wyczesanka	172	zład (szkielet)	103
WYOMING	70	zład (rysunek)	104
wyporność	102	złożone drzewce	172
wypornościowy kadłub	102	znak ładunkowy	104
wypór dynamiczny	102	znos	210
wysokojutowiec	102	zodiak	132
wyspa	103	zrębica	104
wystrzał	172	zudwestka	210
wytyk (takielunkowy)	172	zwiadowniczy	279
wytyk (szalupowy)	132, 278	zwrot	210
wytyk cumowniczy	223	zwrotność	210
wytykowe żagle	181		
wzdłużnica	103		
wzdłużnik	103		
wziąć kotwicę na fisz	113		
wziąć kotwicę na kat	113		
wziąć żagiel na gejtawy	172		

Y

yahtra 70

Z

zabezpieczenia antykorozyjne 103
zahim 70
zamek 103
zaokrętować się 210
zapas pływalności 103
zaruka 70

Z

żagiel	181
żaglina	182
żaglomistrz	70
żaglowiec	70
żaglowiosłowiec	72
żaglówka	72
żak	254
żebro	104
żebrowe ożaglowanie	182
żeglarskie stopnie	210
żeglowność (akwenu)	210
żeglowność (statku)	210
żeglugowe znaki	210
żmijka	172
żurawik	114
żuraw pływający	254
żuraw portowy	224
żyrokompas	210



Z powodu nadzwyczajnej mnogości lokalnie występujących odmian i niezliczonych wariantów w ramach każdej z nich, wprost niepodobna zaprowadzić katalogowy orynek swoistej "genealogii" w konstrukcji statków.

O ile można z dość dużą dokładnością wywieść kolejność ewolucyjnych postępów w ich budowie, to umiejscowienie przemian w przestrzeni historycznej jest zadaniem karkołomnym - już to ze względu na nieścisłość, niezgodność, czy wręcz brak danych, już to uwarunkowań środowiskowych, gdyż podobnego typu statki budowano z innych materiałów, dostępnych akurat w danym regionie. Czy wreszcie z powodu konwergencji śród kulturowej - np. nilowe łodzie z wiązek trzciny i łodzie trzcinowe "totoras" z Ameryki Pd., dłubanki z Amazonii i pirogi z Malajów itd...

Przecież są tylko poszlaki i wskazówki, jednak nie można z całą pewnością wskazać, kto pierwszy świadomie wykonał łódź, kto wymyślił wiosło jako takie, ani też kto oswoił i okiełznał wiatr. Stało się to prawdopodobnie niezależnie od siebie w różnych stronach świata, przy czym w każdej z nich na swój specyficzny sposób. I zaczęli ludkowie się przemieszczać coraz dalej i dalej, a im dalej docierali, tym więcej napotykali innych wzorów i nowych rozwiązań, wpływających na siebie wzajemnie.

I kiedy już ruszyła lawina rozwoju - przyspieszała nieustannie. Aż zrobiło się takie lawinisko, że weź się tu, bracie, połap!

W całym tym mętliku pogoni za innowacjami na całej przestrzeni dziejów było zaledwie kilka wyraźniej zaznaczonych kamieni milowych, otwierających swoiste rozdziały. Ale tylko dwa szczególne pośród nich, stosunkowo niedawne, to istne obeliski - żaden wszak upadek cesarstwa, czy całej cywilizacji nie spowodował w żegludze takiej rewolucji, jak opatentowanie w roku 1784 silnika parowego!

Druga równie istotna cezura dziejowa to II Wojna Światowa. A właściwie obie wojny światowe. Przyniosły bowiem tak niebывały awans technologiczny i sprawiły takie przemiany w światopoglądzie ludzkości, że żaglowce niemalże "nagle" stały się przeżytkiem w nowych, w miarę spokojnych czasach.

Bo przecie aż do czasów nowożytnych, czyli mniej więcej XIX wieku, bez przerwy toczyły się jakieś wojny i wojenki, o zasięgu mniejszym lub większym, a w związku z tym trudno było rozróżnić statki stricte handlowe od okrętów wojennych, gdyż bywały nimi wymiennie. Były zatem galeony handlowe niosące całkiem poważne uzbrojenie, choćby z obawy przed piratami, ale z kolei okręty również bywały często używane do czysto cywilnych zadań transportowych.

Nie ułatwiają też zadania wiecznotrwałe spory pomiędzy specjalistami z różnych stron świata na temat pierwszeństwa w dziejach.

A rozwój statków w różnych regionach świata przebiegał w sposób tak pogmatwany i wzajemnie poprzerpatany, że często zwyczajnie nie da się określić precyzyjnie "co, skąd i kiedy?"

Weźmy na przykład ster zawiasowy: do Europy Pn. dotarł ok. XIII wieku i pojawił się najpierw na jednostkach fryzjskich. Przywieziono tę ideę z Morza Śródziemnego dzięki Wyprawom Krzyżowym. Podobnie zresztą, jak inne modyfikacje kształtu stępki, czy ożaglowania. Natomiast na Morze Śródziemne trafiła - choć nie wiadomo dokładnie, kiedy - przez Morze Czerwone i Ocean Indyjski z Chin, które najprawdopodobniej były jej prawdziwą kolebką. Lecz tutaj też nie ma zgodności, według bowiem niektórych specjalistów to w północnej Europie ster zawiasowy pojawił się najpierw, a dopiero stąd powędrował, wraz z krzyżowcami, na Morze Śródziemne. Czy zatem trafił tutaj przez Jedwabny Szlak? A może egzystował gdzieś na południu, ale był uznawany za nieprzydatny i dopiero krzyżowcy go tam wypatrzyli, aby przywieźć na północ Europy? A może po raz kolejny podobna idea narodziła się niezależnie w Chinach i w Europie? Albo w Persji, leżącej pomiędzy dwoma różnymi światami Azji i Śródziemnia? Wiadomo dziś, że chińskie dżonki już przed naszą erą miały ster zawiasowy i szczelne grodzie. Te z kolei były chińskim pomysłem na usztywnienie kadłuba pozbawionego stępki.

Idące dalej, ale i nieco w bok w rozwoju, dżonki japońskie były budowane według wzorów chińskich, jednak pod bardzo silnymi wpływami z Malajów i Polinezji.

Podobnie zagadkowa i kręta jest historia takielunku; nie wiadomo kiedy i gdzie wynaleziono sztagi, czy wanty. Wiadomo jednak, że były w użyciu jeszcze przed naszą erą.

A topenanty? Wiele wskazuje na to, że najpierw stosowano je na Morzu Śródziemnym, choć wcale nie tam najpopularniejszym typem ożaglowania było poprzeczne...

Być może przyłożyli się do tego Rzymianie, których ekspansja dotarła do północnych rubieży Europy pozwoliła zadzierzgnąć stamtąd inspiracji?

Tymczasem jednak, nim to rozwikłamy, aby sprawy nieco uprościć, nie roniąc przy tym niczego z umocowania merytorycznego, proponuję nasuwający się wstępny podział na dwie odrębne kolebki myśli żeglugowej - basen śródziemnomorski i basen pacyficzny. Przy czym w basenie śródziemnomorskim należy wyodrębnić dwa niezależne kręgi kulturowe - arabski i europejski.

Pierwszy z nich, arabski, jest powiązany przez sąsiedztwo z Oceanem Indyjskim, czyli - również przez kolejne sąsiedztwo - z Oceaną i Pacyfikiem, zatem także z Amerykami.

Natomiast europejski, jakkolwiek w miarę spójny kontynentalnie - zawsze podzielić należy na strefy wpływów północną i południową. Odmienne warunki żeglugowe w obu strefach stanowiły zawsze o odmienności toku rozwoju i myśli konstrukcyjnej.

Warto tu także zauważyć, że rozwój w regionach pacyficznych nie przebiegał tak burzliwie, jak w europejsko-śródziemnomorskim. Zadowalano się tam sprawdzonymi, starszymi i prostszymi rozwiązaniami, nieznacznie je modyfikując lub adaptując obce wzory do szczególnych warunków danego regionu. Nie śledzono przy tym historii tego rozwoju, przez co trudno teraz ustalić choćby przedział czasowy czy pochodzenie.

Od kiedy, na przykład, buduje się łodzie "proa"? Każdy tambylec odpowie - "od zawsze".

Albo inny przykład: od kiedy przestano budować łodzie "tainui"? Jeszcze niedawno (do XIX w.) były widywane często, a teraz wcale... Podobnie, jak zanzibarski "mtepi"...

Mimo tych wszystkich komplikatorów spróbowałem jakoś uporządkować cały ten bigos i powstał w ten sposób wykres-kronika-tabelko-grafik :)

Oczywiście ujęte są w nim tylko typy kluczowe, o największym znaczeniu dla rozwoju lub najbardziej rozpowszechnione i uniwersalne. Prócz nich pominąłem całe krocie innych typów i odmian, lokalnie eksploatowanych w rozmaitych regionach.

Pewną część z nich wzmiankuję indywidualnie, w miarę możliwości, wśród innych opisów, ale i tu jest spore zamieszanie, spowodowane przez różnice językowe, a wraz z nimi - przekłamanie w nazwach.

Całkiem inaczej wszak zapisze tę samą nazwę Francuz czy Hiszpan, inaczej Anglosas, a jeszcze inaczej Słowianin. I podążanie takim szlakiem, śladami nazwy - nader często prowadzi na prawdziwe manowce:) Oto przykład: znalazłem onegdaj w pewnym opracowaniu definicję typu statku: "Achelandia - starożytny żaglowiosłowiec, brak dzisiaj dokładniejszych danych na jego temat". I jako synonimy - dwie nazwy: "pamfil" i "czerepach", ze wskazaniem także na pokrewny "selandia". No i zacząłem drażnić. A dokąd zaprowadziły mnie dociekania?

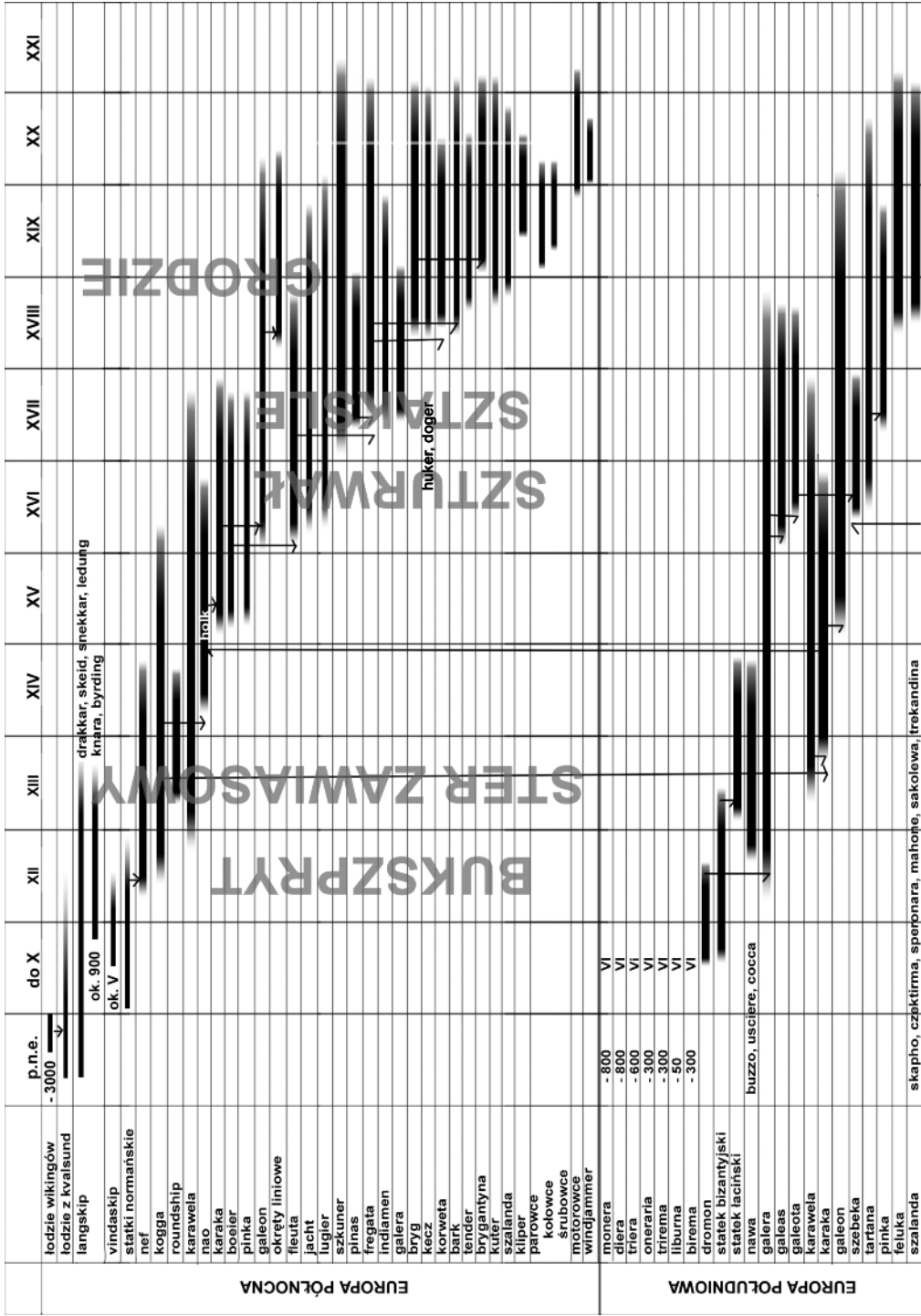
Otóż nigdy nie było takiego statku, a zamieszanie wzięło się z fonetycznego tłumaczenia i zapisania obcej nazwy. Podobnie brzmiące greckie słowo "*chelandion*" oznaczało "płaski statek", czyli coś w rodzaju barki. "Pamfil" to zrusycyzowane brzmienie nazwy starożytnej krainy Panfilia (dzisiejsza Anatolia w Turcji), zatem "*chelandion panfilion*" to greckie określenie bizantyjskiego statku z regionu Panfilia. Typ jest znany w późniejszej zmodyfikowanej wersji, nazywanej "statek łaciński". Pod ich wpływem wyewoluowały *szalandy*, wraz z jedną z odmian lokalnych - turecką "*czektirmą*". To być może miał być ten źle przetłumaczony (ach, te Wańki!) lub źle powtórzony "czerepach"? Sprawdziłem jeszcze ostatni trop - "selandia". I owszem, był rzeczywiście taki statek. A nawet było ich wiele. Tylko, że to była nazwa własna jednostki, a nie typ! Selandia wszak to największa z wysp duńskich, a jeden ze statków o takim imieniu zastąpił jako pierwszy motorowiec oceaniczny. Skojarzony mylnie z *szalandą* przez podobnie brzmiącą nazwę. Do dziś pływające *szalandy* trochę przypominają te dawne wyglądem, za to bardziej przeznaczeniem określonym w greckiej nazwie, są to bowiem barki - np. angielskie *wherry* używane na Tamizie do transportu piasku, czy barki samowyladowcze, towarzyszące pogłębiarkom tak, jak wywrotki koparkom. Swoją drogą - północnoeuropejskie szalandy bywały często nazywane "pinkami", a to kolejny zwód i przyczynek do kolejnych pomyłek. I tak w kółko...

I kto dzisiaj wie, ilu ludzi i w ilu opracowaniach na świecie powieliło ten błędny łamaniec pojęciowy? Brr!

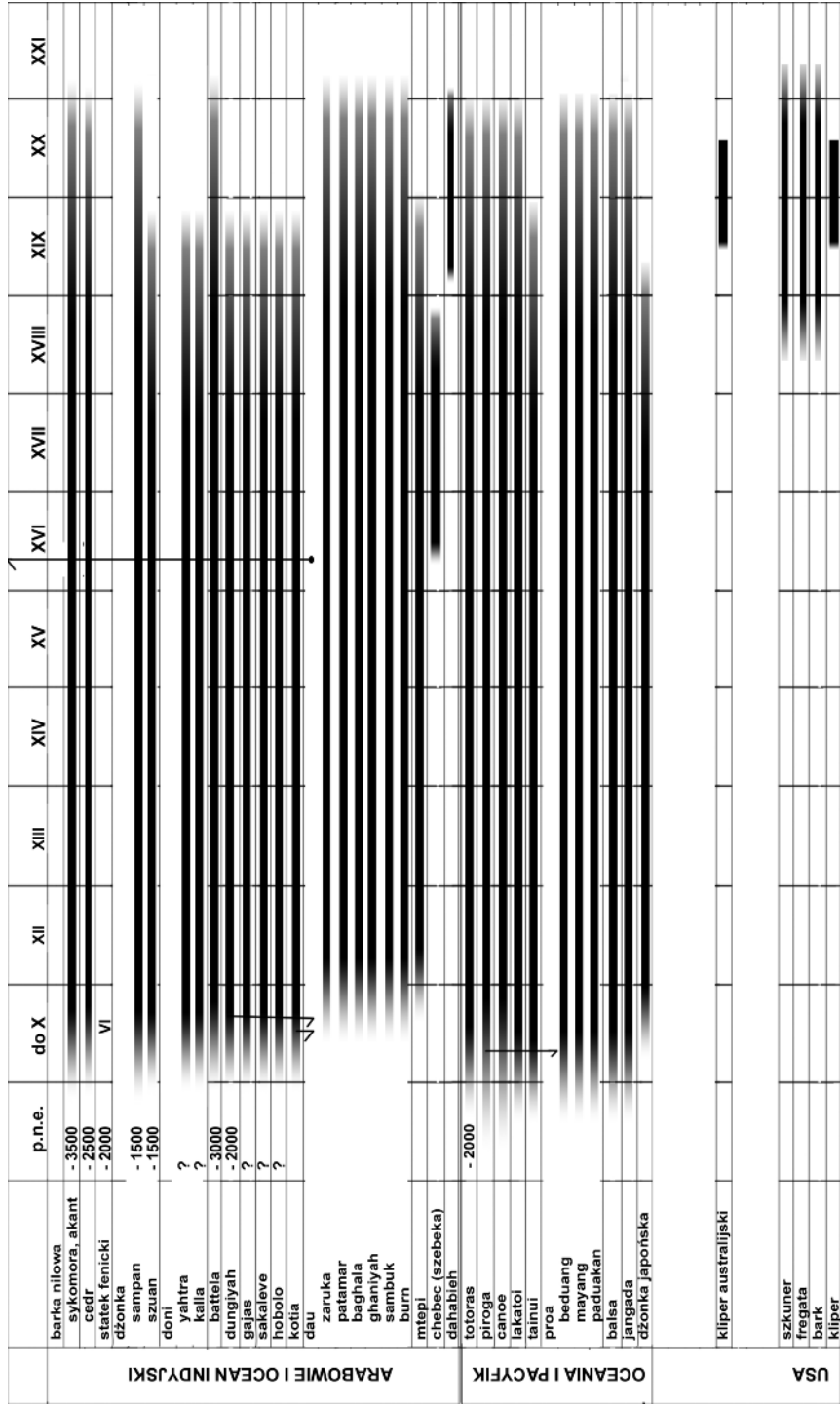
Takich pułapek jest znacznie więcej i czają się wszędzie. Cały świat na przykład mówi, że turyści po Nilu pływają *felukami*, co jest oczywistą bzdurą, bo te łodzie to *dahabije*, a z *feluką* nie mają wiele wspólnego. Albo takie statki z Kuwejtu i jego okolic - przemieszane konstrukcyjnie, pod wyraźnymi wpływami zarówno arabskimi, jak i malajskimi, o nazwach wymawianych różnie w zależności od regionu... A z kajakami i ich pochodnymi jest już taki zamęt, że ciężko opowiedzieć! Na przykład *skify* są nazywane *kajakami*, choć mają ze sobą tyle akurat wspólnego, że też pływają...

Z kolei niektóre typy statków mają tyle wariantów, że właściwie zasługują na całe osobne opracowanie - na przykład przesławne arabskie *dau*.

Moja próba zaprowadzenia jakiegoś porządku i szyku niechaj będzie traktowana jako wstępny szkic do obrazu dziejów żeglugi. Jeżeli natomiast ktoś z czytelników miałby koncepcję, jak to przedstawić bardziej przejrzysto - gorąco zapraszam do korespondencji i dyskusji.



* wykres dla Europy Pd. jest skrócony, ponieważ na końcu pokrywa się z wykresem dla Europy Pn. i nie było sensu powtarzać tej części;
* w przypadku USA - wykres obejmuje tylko amerykańskie statki; wszystkie wcześniejsze konstrukcje pochodzą z Europy;
* kilpy australijskie były budowane w większości na zamówienie w USA, a obsługiwały "wehianą" linię australijską i stąd nazwa;
* przenośnik w wykreście w XX w. dla Europy Pn. oznacza II Wojnę Światową;



2.1 HISTORIA I KLASYFIKACJA

abra

– duże łodzie używane do dzisiaj w rejonach Półwyspu Arabskiego, służące do codziennego transportu podobnie, jak w Wenecji =>barachetta; ich mniejsze odmiany to *albaqrra* i *alhourri*;



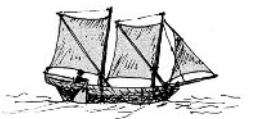
albaqrra



transport ludzi na wyspę Bahrajn



alhourri



acatia

acatia

– długi i smukły statek pomocniczy, powstały równoległe z =>szalandą, poprzednik =>taridy; 1-2-masztowy, z żaglami czworokątnymi zwanymi „acato” (stąd nazwa);

afrakta

– starożytny =>wiosłowiec grecki; brak bliższych danych dotyczących wielkości, przeznaczenia itd;

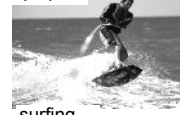
akwaplan

– *aquaplan*;

aquaplan

– deska do pływania ślizgowego na powierzchni wody:
- za motorówką to narciarstwo wodne,
- na grzbiecie fali to surfing,
- dzięki wiatrowi na desce z żaglem to windsurfing,
- za latawcem, rodzajem lotni czy może miękkiego skrzydła to kitesurfing;

aquaplan



surfing



windsurfing



kite-surfing

ARCHIMEDES

– pierwszy na świecie statek ze =>śrubą napędową, angielski, zwodowany w 1839 r;

**baghala**

– jedna z największych odmian egzotycznego arabskiego żaglowca =>dau, dwu- lub trzymasztowy, ożaglowanie =>arabskie, nośność nawet do 400 t., z charakterystycznie podwyższonym =>jutem i =>pawężowym zwieńczeniem rufy;

**bajbot**

– *bączek*;

bajdak

– dość duża łódź rzeczna żaglowo-wiosłowa, używana dawniej na terenach Ukrainy i Białorusi, 1-masztowa, z żaglem =>rozprzonym, płaskodenna, bezpokładowa;

bajdarka

– mała łódka wiosłowa używana do drobnych prac w pobliżu burty lub do szybkiej komunikacji w porcie; jest jakby najmniejszą odmianą szalupy, ponieważ wiosłarz siedzi w niej tyłem do kierunku ruchu, a wiosła są oparte na burtach, jednak kadłub może mieć skorupowy lub z lekkim szkieletem - takim, jak =>kajak; pokrewna =>bączkowi;

balsa (1)

– gatunek drewna o wyjątkowo dużej =>pływalności (większej nawet od korka) i zupełnie nie nasiąkającego wodą; również nazwa łodzi z tego drewna, np. słynna tratwa Kon-Tiki Thora Heyerdahla, dzięki której udowodnił on, że na wiele stuleci przed Kolumbem ludzie mogli przepływać oceany;



Kon-Tiki

balsa (2)

– typ dawnej tratwy z wybrzeży Peru, budowanej z całych pni drzewa balsa, z wielkim żaglem =>rejoowym na dwunożnym maszcie; podobne tratwy do dziś buduje się w Brazylii i nazywają się =>jangada;



HISTORIA I KLASYFIKACJA

2.1

baltimorski kliper

– *kliper baltimorski*; statki tak nazywane nie były właściwie klipami według dzisiejszej klasyfikacji, lecz szybkimi statkami pocztowymi, kursującymi między USA i starym kontynentem; przeważnie były to =>szkurnery, =>kecze i im podobne jednostki, a nazwa kliper, która zaczęła się od nich - przyłgnęła później do większych statków towarowych;

**bangka**

– typ egzotycznej łodzi z Malajów i okolic, wiosłowej lub - dzisiaj częściej - motorowej, obecnie używanej głównie do wożenia turystów; bezpokładowa, smukła, przykryta =>tentem dla ochrony przed słońcem;



bangka



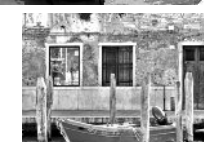
bangka z tentem

barchetta

– łódź wenecka do wszelkich prac użytkowych i transportu, swego rodzaju pojazd dostawczy w mieście, gdzie gondole są dorożkami dla turystów;



barchetta

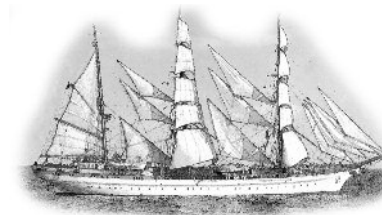


barchetta

bark

– typ dużego =>żaglowca: =>rejowiec, 3-5 masztów, =>fok i =>groty mają =>ożaglenie =>rejoye, a =>stermaszt – =>skośne; powstał w XIX w. z =>fregaty przez uproszczenie ożaglenia stermasztu oraz podział =>marsli i =>bramsli, co ulżyło w ich obsłudze; było to istotne w konkurencji z =>parowcami, bo statek, aby był rentowny, powinien mieć szybkość =>klipra, ale większą ładowność i mniejszą załogę; dzięki zastosowaniu wind parowych do obsługi żagli liczba załogi zmalała o połowę, przy czym nie obsługiwano wszystkich masztów jednocześnie, lecz kolejno; =>kadłub (szkielet i poszycie) oraz =>takielunek były

stalowe, co poprawiało wytrzymałość i zmniejszało masę statku; największe barki (=>windjamery) budowano na przełomie XIX i XX w., a niektóre z nich pływały służbowo jeszcze w latach 50. XX w.; część tych olbrzymów niestety zatonała lub poszła na złom, ale ocalałe służą do dziś jako =>hulki szkolne lub muzealne, natomiast ostatnie pływające - to dwa, przekazane ZSRR w ramach kontrybucji po II wojnie, 4-masztowe barki: „Siedow” (zwodowany w 1921 r. jako fiński „Magdalene Vinnen” dla linii chilijskiej, później pływający jako niemiecki „Kommodore Johansen” na linii australijskiej), oraz „Kruzenshtern” (pierwotnie „Padua” niemieckiego armatora F. Laeisha z serii „Flying P Lines”); największym w historii barkiem był 5-masztowy =>„France” zwodowany w 1911 r.; inne pływające dziś barki 3-masztowe, np. „Towariszcz”, „Gorch Fock”, „Sagres”, „Eagle” - zostały zbudowane w XX w. już jako jednostki szkolne;

**barka (1)**

– płaskodenny statek transportowy, głównie =>śródlądowy, z napędem (obecnie – tylko motorowym, dawniej również parowym, żaglowym, wiosłowym) bądź bez napędu – =>holowany lub pchany;

**barka (2)**

– dawny =>wiosłowiec używany w starożytnym Egipcie do żeglugi na Nilu;

**barkas (3)**

– mały stateczek pomocniczy, używany do prac gospodarczych w =>portach;



HISTORIA I KLASYFIKACJA

barkentyna

– *szkunerbark*; powstała przez uproszczenie ożaglenia =>barku w celu zredukowania liczności koniecznej załogi; =>rejowiec, 3 do 5 masztów, tylko =>fok ma ożaglenie =>rejowe, a pozostałe maszty – =>skośne;

**baryłka**

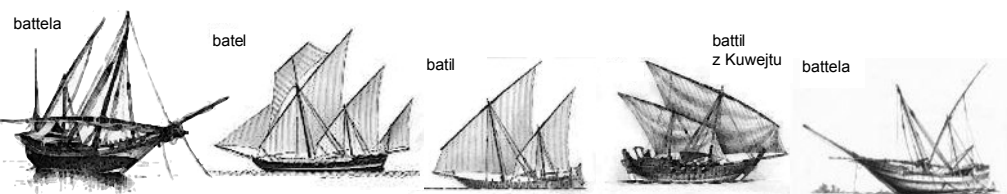
– miara objętości ładunków płynnych – dawniej ok. 70 l (24 garnce); dziś: 1 bbl ~159 l = 42 galony amer. (ok. 3,8 l) używana w przemyśle naftowym; 1 Imp. bbl ~164 l = 36 galonów bryt. (ok. 4,6 l) używana w handlu piwem; baryłką również bywa nazywany =>ankierek na słodką wodę o pojemności 50-150 l;

bat

– popularny niegdyś typ łodzi pomocniczej, wiosłowo-żaglowej, o solidnej budowie, przystosowanej do pływania w =>szkierach; dość duża (do 12 =>łasztów), używana do rozładunku =>szkūt i =>konię; używana również dziś do wożenia piasku;

**battela**

– typ egzotycznych żaglowców z zachodnich rejonów Oceanu Indyjskiego, budowanych od wczesnych wieków naszej ery; dwa lub trzy pochylone w przód maszty z ożaglowaniem =>arabskim i =>kliwer; w budowie wyraźnie można dostrzec cechy arabskiego =>dau, choć właściwie są odmianą hinduskich =>doni; w niektórych krajach z okolic Morza Arabskiego używane do dziś;

**bączek**

– *bajbot*; mała, płaskodenna łódka wiosłowa, z ławeczką dla wioslarza i dulkami dla wiosła, o kadłubie skorupowym, często plastikowa; czasem tak bywa również nazywany =>ket;

125

beczka

– dawna miara objętości (=>pojemności): gdańska dla towarów sypkich (np. zboże) ok. 130 l, dla płynnych (np. wino) ok. 270 l; dawniej również podstawowa miara pojemności statku – beczka żyta 1000 kg, angielska 1016 kg, amerykańska 907 kg (=>tonaż);

beduang

– podtyp egzotycznych łodzi =>prau z Jawy i okolic;

**berlinger**

– mały żaglowiec z XV-XVI w., o nośności do 200 t, używany jako =>wielorybiczny, =>kaperski, a także wojenny;

berlinka

– dawna barka rzeczna bez własnego napędu lub z 1 żaglem rejowym;

**betonowiec**

– statek o kadłubie skorupowym, wykonanym z betonu zbrojonego stalowymi siatkami lub strunami; betonowce zaczęto budować pod koniec I Wojny Światowej głównie z powodu braku stali i innych przyczyn ekonomicznych – łatwości budowy i napraw, odporności na korozję, niskiego kosztu itd.; taka technologia jest stosowana do dziś, ale nadaje się tylko do budowy mniejszych jednostek (do 12 m), np. =>barek, =>jachtów, =>kutrów rybackich;

HISTORIA I KLASYFIKACJA

bezpokładowiec

– mały statek lub łódź o kadłubie otwartym, pozbawionym pokrycia pokładem, w którym chodzi się „po dnie” kadłuba;

**biała żegluga**

– statki spacerowe i rekreacyjne;

biancella

– zwana również „*balansellą*”; typ niewielkiej łodzi śródziemnomorskiej: 1 maszt, ożaglowanie =>łacińskie i trójkątny =>sztafok;

**billander (statek)**

– odmiana =>brygu; nazwa pochodzi od =>rejkowego =>bezan-żagla =>arabskiego;

**bizantyjski statek**

– poprzednik statków =>łacińskich; nazwa odnosząca się do większości typów i rodzajów statków, budowanych w oparciu o wzory rzymskie, zanim nieco je znormalizowano jako statek =>łaciński i podzielono na „małe” i „wielkie”;

bocznokołowiec

– =>parowiec, którego =>pędnikiem są =>koła łopátowe umieszczone na burtach;

**boeier**

– *bojer*, *bojort*; mały statek pomocniczy, podobny do =>jachtu, popularny w XVII w.; początkowo 1-masztowy, z =>grotem =>rozprzowym i =>fokiem na =>forsztagu; później 2-masztowy: grot =>rejowy, nad nim =>marsel, dodatkowy =>bezanmaszt =>łaciński i =>blind-żagiel;

**bojer**

– *ślizg lodowy*; sportowy pojazd na trzech ostrych płozach, przypominających łyżwy; siły napędowej dostarcza żagiel rozpięty na maszcie, obsługiwany podobnie, jak na małej łodzi, choć osiągane prędkości znacznie przekraczają te osiągalne na wodzie;

**bovo**

– mały stateczek popularyzowany na Morzu Śródziemnym, 2-masztowy, ożaglowanie =>łacińskie, nad =>buzsprytem =>sztafok;

**BRT**

– *Brutto Register Tonnage*; jednostka umowna określająca =>pojemność statku (100 ft³ = 2,83 m³);

bryg

– 2-masztowy żaglowiec =>pełnorejowy; powstał w XVIII w. jako zmniejszona wersja =>korwety z odjętym =>bezan-masztem; bezanżagiel został przeniesiony na =>grotmaszt, za to nie było grotżagla (miał go tylko =>snow) i pozostał tylko =>marsel; istniała też odmiana zwana =>billander, od =>arabskiego bezana; początkowo brygi były okrętami pomocniczymi, łącznikowymi i eskortowymi. jednak szybko doceniono ich szybkość i zwrotność, dzięki czemu rozposzechniły się również wersje handlowe; na wojennych brygach czasem stosowano grotżagiel, którego nie było na handlowych;

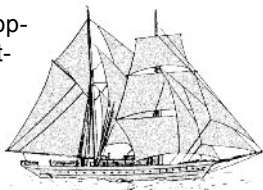
**brygantyna (rejowiec)**

– *szkunerbryg*; =>rejowiec; powstała z =>brygu przez uproszczenie =>takielażu =>grotmasztu w celu zmniejszenia liczności koniecznej załogi; =>fokmaszt ma ożaglowanie =>rejowe, a =>grotmaszt =>skośne; w XVIII i XIX w. brygantynami nazywano również =>brygi; istnieją też statki



HISTORIA I KLASYFIKACJA

z żaglami =>pop-rzeczniemi na grot-maszcie (brygantyny marslowe, bramslowe), które różniły się od =>szkunerów tym, że na fokmaszcie niosły komplet żagli poprzecznych, bez skośnych;

**bukaniery**

– określenie piratów z Morza Karaibskiego i zachodniego Atlantyku; podczas wojny amerykańsko-brytyjskiej, a później secesyjnej (XVII - XVIII w.) robotnicy zajmujący się suszeniem mięsa na słońcu (stąd ich nazwa) wpadli na pomysł zarobienia na wojnie i zaczęli napadać na statki;

bulkcarrier

– (z ang. – sypko-nośnik) stosowana w systematyce nazwa =>masowca; =>tankowiec to też bulkcarrier, ale do ładunków płynnych;

**burchiello**

– duża i ciężka =>szalupa, używana do transportu na rzekach i kanałach, a także obwożenia turystów; często nakryta =>tentem, dla ochrony przed słońcem i deszczem;

**burłak**

– (z ros.) człowiek zajmujący się holowaniem =>barek na rzekach (Dnieprze, Donie, Woldze), idąc brzegiem i ciągnąc linę holowniczą; u nas takich ludzi zwano holownikami;

burn

– jedna z najpopularniejszych odmian egzotycznego arabskiego żaglowca =>dau, 2-masztowy, ożaglowanie arabskie, z =>bukuszprytem i =>sztaksem;

**buzzo**

– jedna z odmian średniowiecznej =>nawy;

byk

– łódź rzeczna, używana w XV-XVIII w.; spławiano nią najczęściej sól do Gdańska i tam sprzedawano ją na drewno, gdyż słaba budowa nie pozwalała jej wrócić w górę Wisły;

byrding

– mniejsza odmiana handlowa *langskipa*;

canoe

– *kanu*; mała i lekka łódka wiosłowa, wywodząca się od kajaka Eskimosów i Indian; poszycie ze skóry zwierzęcej lub kory drzew; cała idea tej łódki jest równie stara, jak ludzkość; pierwotnie wykonywana z wydrążonego pnia drzewa, a z czasem zaczęto budować składane łódki, lżejsze i dające się łatwiej transportować drogą lądową, co miało wielkie znaczenie dla ludów nomadycznych; szkielec sporządzano z tyczek i sprężystych żerdzi powiązanych łykiem roślinnym, a następnie obciągano



skórami zwierzęcymi lub płacami specjalnie spreparowanej kory drzewnej, zależnie od dostępności materiału; w rejonach podbiegunowych, gdzie trudno było o drewno - szkielec budowano z kości wielorybów lub z fiszbinów i wiązano ścięgna zwierzęcymi, a powlekano np. foczą skórą (tak do dzisiaj Inuici budują swoje =>umiaki); canoe jest bardzo blisko spokrewniona z =>kajakiem i właściwie różni się głównie tym, że kadłub ma całkowicie otwarty, a kajak częściowo zabudowany z góry dla ochrony przed bryzgami wody; pośrednia forma używana na górskich potokach to =>kanadyjka; wiosłarz siedzi zawsze przodem do kierunku ruchu i operuje bez podparcia =>wiosłem dwuręcznym, jedno- lub dwupiórowym;

HISTORIA I KLASYFIKACJA

canotto

– najmniejsza odmiana =>gondoli o ostrym, smukłym kadłubie, 1-2 osobowa;



również mała łódka =>pokładowa używana do rozjazdów w porcie;

capecize

– statki o rozmiarach większych, niżeli dopuszczalne do żeglugi przez Kanał Sueski, przez co muszą opływać Afrykę wokół Przylądka Dobrej Nadziei i stąd ich nazwa - "przyładkowy rozmiar";

chąśnicy

– dawne określenie korsarzy działających na Bałtyku;

CLERMONT

– pierwszy =>parowiec świata w oficjalnej służbie, amerykański =>kołowiec, zwodowany w 1807 roku; pływał po rzece Hudson;

**cocca**

– jedna z odmian średniowiecznej =>nawy;

cywil

– potoczne określenie jednostki pływającej w służbie cywilnej;

czajka

– niemal legendarne łódzie kozackie, pływające zarówno po rzekach, jak i wypuszczające się na Morze Czarne; budowa podobna do innych łodzi rzecznych tamtych czasów (=>lejtak, =>szkuta), ale wyróżniały się smukłością i zwinnością; prawdopodobnie jednak ich zalety urastały w ustach bajerzy,

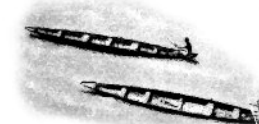
choć znani z brawury kozacy mogli na nich dokonywać faktycznie niezwykłych czynów;

czektirma

– jedna z tureckich odmian =>szalandy śródziemnomorskiej, 1-masztowa, duży główny żagiel =>rozprzowy i dodatkowo =>sztaksle przed masztem, poszycie gładkie, =>karawelowe;

czółno

– jedna z najstarszych form łodzi wiosłowych, budowana chętnie do dziś; najczęściej płaskodenna, bez szkieletu kadłuba (skorupowa);

**dahabija**

– typ pasażerskiej żaglowej =>barki pływającej po Nilu, powstały ok. 1820 r. w związku z „egiptomania” i wzmożonym napływem turystów; 1-2-masztowa, ogromny główny żagiel =>łaciński i mały =>gaflowy =>bezan dla ułatwienia manewrów, wspomaganie wiosłami w razie potrzeby, daszek osłaniający pasażerów przed słońcem;

**DAR POMORZA**

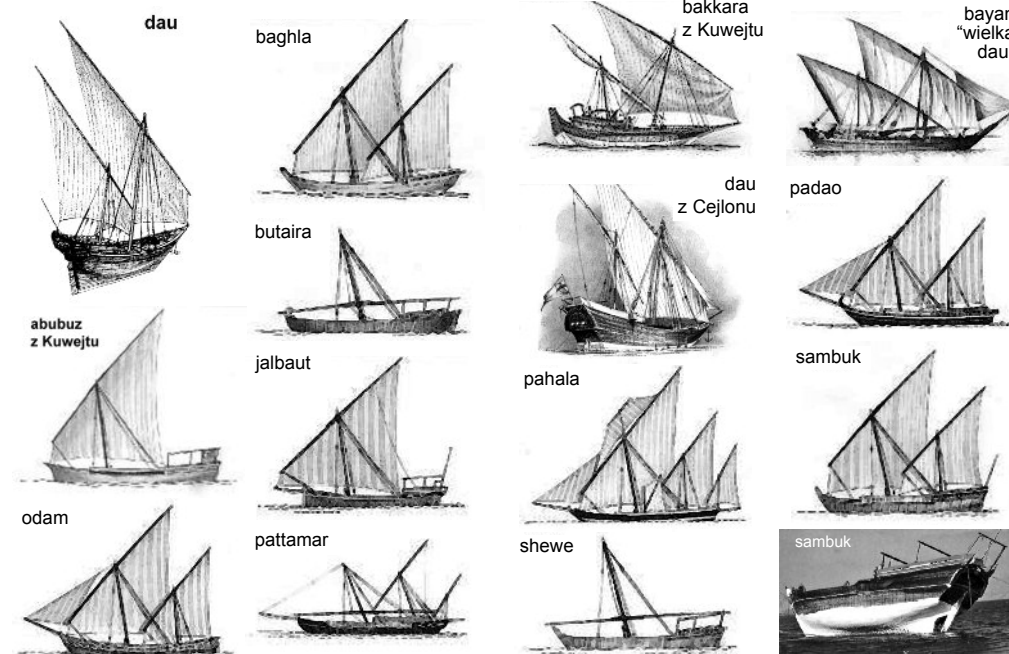
– polski żaglowiec szkolny, 3-masztowa klasyczna =>fregata; jeden z ostatnich autentycznych weteranów z epoki świetności żaglowców; zwodowany w 1909 r. w Hamburgu, jako niemiecki statek szkolny *Prinzess Eitel Friedrich*, po I Wojnie Światowej przekazany francuzom w ramach kontrybucji wojennych zmienił nazwę na *Colbert*; w 1929 r. zakupiony ze składek społecznych przez komitet "Pomorze" dla Szkoły Morskiej w Tczewie, gdzie zastąpił wysłużony =>Lwów; od 1930 roku służył przez 50 lat i zdobył wiele cennych nagród, medali, pucharów itp; od 1983 r. zacumowany w Gdyni jako muzeum,



a w służbie zastąpiła go w 1981 r. nowa fregata szkolna Dar Młodzieży, zbudowana w Gdańsku;

dau

– *dhow*; słynne z szybkości arabskie statki o ożaglowaniu =>rejkowym, powstałe pod bardzo silnym wpływem =>dungij z Oceanu Indyjskiego; istnieje wiele odmian i podtypów (np. *patamar*, *baghala*, *ghanija*, *sambuk*, *burn*) różniących się liczbą masztów, wielkością, kształtem rufy i innymi drobiazgami, a cechą wspólną wszystkich jest długa, mocno pochylona =>dziobnica, ożaglowanie =>arabskie na pochylonych w przód masztach i kropłowaty przekrój kadłuba na =>linii wodnej;



dhow

– *dau*;

dingi (ket)

– popularny niegdyś typ małej łodzi pomocniczej z 1 żaglem; =>ket;



dłubanka

– łódź wyrzeźbiona z jednego pnia drzewa, bez spojeń, poszycia itd; zob. =>piroga, =>canoe, =>czółno;

doger

– holenderska wersja =>kecza z XVIII w.;

detta badam



zaruk



shamal



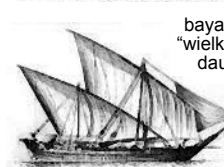
zaima



bakkara z Kuwejtu



bayan 'wielka dau'



dau z Ceylonu



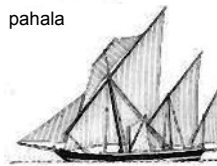
padao



sambuk



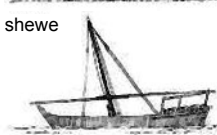
pahala



sambuk



shewe



doni

– typ egzotycznych żaglowców z regionu Oceanu Indyjskiego, występujący w licznych odmianach: mniejsze =>*yahtra* i większe =>*kalla*;



drakkar

– *drakon*; największy typ *langskipa* Wikingów z V-XI w.; =>żaglowiosłowiec, 1 maszt z żaglem =>poprzecznym, kadłub otwarty, =>bezpokładowy, smukły, z =>poszyciem gontowym; długość do 40 m, do 34 par wiosła; na takich łodziach Wikingowie pływali po groźnych wodach północy i docierali np. do Islandii lub Grenlandii, które skolonizowali; nazwa pochodzi od =>galionów wyobrażających głowy smoków; mniejsza wersja takiej łodzi nazywała się =>snekkar – od galionu z głową węża;



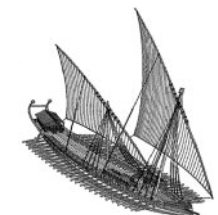
drobnicowiec

– statek przeznaczony do transportu rozmaitego ładunku – beł, skrzyń, beczek, worów itp; najczęściej wyposażony w obszerną chłodnię, cza-sem ma też wzmocnione dno, jeżeli jest przewidziany do transportu ciężkich maszyn, konstrukcji itp; pojemność drobnicowców wyrażana jest w „belach” umownych (=>sling) lub =>beczkach;



dromon

– *dromona*; starożytny okręt bizantyjski, wzorowany na rzymskich, wywodzący się głównie od =>liburny; miał 2 maszty z ożagleniem =>lacińskim (później także 3) i 2 rzędy wiosła, długość 30-50 m, szerokość 6-7 m, 50-80 wiosła z =>dulkami (nie na =>banku), załoga 100-300 osób;



dziobnica była zakończona taranem, a uzbrojenie to katapulty, =>balisty, miotacze =>„ogni greckich” oraz łucznicy; charakterystyczne zwieńczenie =>stewy rufowej wysokimi zagiętymi iglicami; następcami dromonów w rozwoju żegluga były =>galery;

dubas

– *dumbas*, *tumbas*; statek rzeczny z XVI-XVIII w.; mniejszy od =>szkuty; miał 1 maszt z 1 =>reją i pionowo ściętą =>rufę; często niósł na pokładzie szalę, służący właścicielowi za mieszkanie - taki „pływający dom”;



dungija

– staroperski statek z wysokim =>jutem i charakterystyczną długą, ukośną =>dziobnicą, 1-2 masztowy z ożagleniem =>arabskim na pochylonych w przód masztach; pierwotnie =>bezpokładowy, z drewna palmowego, o kropłowatym przekroju kadłuba na =>linii wodnej; ok. XIII w. pojawiły się dungije z pokładem i =>wręgami, ich długość dochodziła do 20 m, a szerokość ok. 6 m; dungije pływały głównie w rejonie Oceanu Indyjskiego i Morza Czerwonego, a wywodzą się prawdopodobnie od =>kotii; wywarły silny wpływ na słynne arabskie =>dau;



DWT

– Dead Weight Tonnage; umowna jednostka określająca =>nośność statku, wyrażana w tonach metrycznych (1000 kg) lub angielskich (2240 lb - 1016 kg);

dżekas

– 3-masztowy =>szkuner marslowy;



dżonka

– azjatycki typ statków żaglowych, budowanych niemal bez zmian od ponad 2000 lat, z żaglami z maty bambusowej, usztywnionymi poprzecznymi listwami; drewniana, o pękatym, płaskodennym kadłubie bez =>kilu rozszerzającym się ku =>rufie, podzielonym wieloma =>grodziami wodoszczelnymi, ze =>sterem zawiasowym; występuje w dwu podstawowych odmianach: mały =>sampan i duży morski =>szuan;



sampan

szuan



oczywiście można wyodrębnić więcej odmian w różnych regionach, ale różnice w konstrukcji są nieznaczne, a dotyczą np. kształtu rufy czy żagli (na północy Chin używa się żagli prostokątnych, a na południu wachlarzowatych); w nadzwyczaj ciekawy sposób rozmieszczono na dalekomorskich dżonkach maszty: dwa potężne =>grotmaszty są ustawione w osi symetrii wzdłużnej, natomiast niskie maszty tylne i =>fokmaszt są przesunięte do lewej burty, ponieważ w regionie występują wiatry monsunowe zawsze od rufy lub od lewej strony; dzięki takiemu nietypowemu rozwiązaniu żagle nie zabierają sobie wzajemnie wiatru; dżonki budowano również w Japonii w oparciu o podobne założenia konstrukcyjne, jednak prócz żagli z maty stosowano też bawełniane, a =>reja była zawieszona na maszcie symetrycznie, ponadto grotmaszt



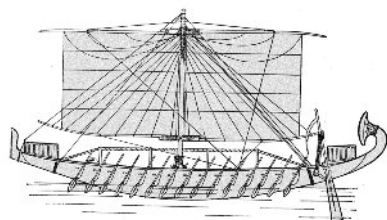
z głównym żaglem był przesunięty na rufę; dzisiaj codzienną pracę dżonek wykonują ich motorowe wersje;

dżonka
motorowa
na Jangcy**egipski statek**

– od mniej więcej 3500 r. p.n.e. budowano w Egipcie trzcinowe =>barki do żeglugi po Nilu i z czasem je udoskonalano, aż ok. 2500 r. p.n.e. budowano już coś, co można nazwać



statkiem, choć wciąż prymitywnym; z drewna sykomorowego lub akantowego budowano płaskie barki bez szkieletu kadłuba, a sztywność uzyskiwano przez opasanie końców kadłuba liną stężającą i prowadzenie jej górą wzdłuż całego kadłuba na kilku podpórkach; statki te nie miały pokładu, a jedynie ławki dla wioślarzy, składany maszt w formie litery A, a na nim podnoszono prostokątny poprzeczny żagiel rozpięty pomiędzy dwiema rejami na dole i na górze; późniejsze statki od ok. 1500 r. p.n.e. budowane na zamówienie przez Fenicjan z bali cedrowych, nadawały się już do żeglugi pełnomorskiej,



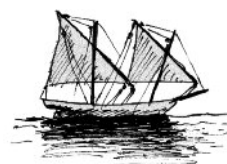
a nie tylko rzecznej i dopływno na nich nawet do Indii; mimo zastosowania szkieletu kadłuba - zachowano jednak początkowo linę stężającą nad pokładem; charakterystyczna dla statków egipskich była wielka ozdoba =>tylnicy w kształcie kwiatu lotosu;

feluka (kaperska)

– niewielki żaglowiec, 2-masztowiec =>łaciński lub =>rozprzowy, zbliżony wyglądem do =>szebeki i stanowiący jej mniejszą odmianę; chętnie używany przez =>kaprów z powodu swojej szybkości i zwrotności, a także małego zanurzenia (ok. 1 m); na niektórych okrętach =>liniowych z XVII-XVIII w. używano feluk jako łodzi pokładowych do rajdów rozpoznawczych;

**feluka (starożytna)**

– typ łodzi rozpowszechniony szczególnie w Egipcie, służącej do żeglugi po Nilu i przybrzeżnej; 1-2-masztowa, ożaglenie =>arabskie;

**fenicki statek**

– idea konstrukcyjna wczesnych statków fenickich była zbliżona do statków egipskich, jednak nie stosowano liny stężącej dla usztywnienia, ponieważ kadłuby budowano z mocniejszych bali cedrowych, niedostępnych dla Egipcjan; 1-masztowe, z wielkim poprzecznym żaglem rozpiętym między dwiema rejami, bezpokładowe; kiedy ok. 1200 r.p.n.e. wynaleziono stępkę i żebroowanie kadłuba - statki stały się większe i solidniejsze, a dopływano na nich nawet na Wyspy Kanaryjskie i na Bałtyk; wyprawy do Brytanii czy Indii odbywały się regularnie i nie były już niczym niezwykłym;

**flagowy**

– określenie reprezentacyjnego statku floty cywilnej lub =>okrętu, na którym przebywa dowódca grupy taktycznej;

fleuta

– *fluīta*; typ statku z XVII - XVIII w.; 3-masztowy: 2 maszty =>rejowe po dwa żagle oraz =>stermaszt z =>marslem i żaglem =>łacińskim, =>blindżagiel pod =>bukszprytem; w późniejszym okresie przybył również =>bramsel nad =>foku i =>grocie oraz =>blindstenga na bukuszprycie; charakterystyczna dla fleuty była zaokrąglona, „obła” =>rufa, różniąca się diametralnie od stosowanych w tamtym okresie ruf skrzyniowych =>arcasse; o niezbyt wysokich =>kasztelach i gruszkowatym przekroju poprzecznym kadłuba, stosunku długości do szerokości 4,5:1; różniła się od innych statków swej epoki wyższymi masztami o innym nachyleniu; była uważana za najbardziej ekonomiczny statek tamtych

czasów i rozprzestrzeniła się na całą Europę, a nawet kraje śródziemnomorskie; pochodziła prawdopodobnie od holenderskich przybrzeżnych =>boeierów, zachowując nawet w początkach podobną konstrukcję dziobu bez =>galiona, ale otrzymała inne ożaglowanie, bardziej łączące ją z =>galeonem czy =>karaką; budowana według ścisłych założeń =>teoretycznych, obliczeń i dokładnych rysunków w odróżnieniu od innych jednostek, budowanych ciągle w oparciu o doświadczenia na modelach; pękaty kształt kadłuba i wąski pokład miały też uzasadnienie ekonomiczne, ponieważ w tamtych czasach opłaty portowe naliczono od powierzchni pokładu, natomiast małe zanurzenie przy dużej nośności było wymuszone przez płytkie porty holenderskie; fleuty były pierwszymi statkami, na których zaczęto używać nowego mechanizmu =>sterowego z kołem =>szturwałowym, choć początkowo miały tradycyjny ster z =>rumplem i =>kolder-sztokiem; jej nazwa pochodzi od skojarzenia z fletem, dzięki niezwykłej na tamte czasy smukłości kadłuba;

**flibustierzy**

– korsarze wspierani przez Anglię i Francję, działający w XVII-XVIII w. u wybrzeży Ameryki Pd. i Antyli, a zwalczający głównie żeglugę hiszpańską;

flisak

– wioślarz;

flota

– ogół jednostek jednego państwa lub jednej kategorii, np. polska flota bałtycka lub flota handlowa;

2.1 HISTORIA I KLASYFIKACJA

flotylla

– duża grupa statków, najczęściej małych;

fluita

– *fleuta*;

fracht

– opłata za transport morski pobierana przez =>armatora;

frachtowiec

– ogólna nazwa statków handlowych, które zarabiają na swoje utrzymanie przewozem towarów;

frajbiter

– rozbójnicy działający na Bałtyku w XVI-XVII w., czasem mający patenty =>kaperskie, a czasem zwykli piraci i rabusie;

FRANCE

– największy w historii =>bark; zwodowany w 1911 r., 5-masztowy, o =>pojemności 5633 BRT i =>nośności 8000 t; był jednym z =>windjamerów;

**fregata (pełnorejowiec)**

– =>pełnorejowiec 3-5-masztowy, budowany w XVI-XX w., a sporadycznie także obecnie; w XVI w. były to małe, 3-masztowe stateczki; w XVIII w. powstały we Francji właściwe fregaty, szybkie i silnie uzbrojone, jako bardziej operatywne od cięższych i wolniejszych =>liniowców; niemal całkowicie zredukowano okazałe =>kasztel, a działa rozmieszczono na 3 pokładach; na 3 masztach niosły po 3-4 żagle rejowe, prócz tego =>bezan =>łaciński (później =>gaflowy) oraz 1-2 =>blindżagle (później =>kliwery); służyła głównie do ochrony liniowców, eskortowania transportowców, dobijania uszkodzonych okrętów wroga, a także niesienia pomocy sprzymierzeńcom; najpierw rozpowszechniła się w Europie, a pod koniec XVIII w. dotarła także do USA; jedna z pierwszych - „Constitution” z 1797 r. - do dziś służy we flocie wojennej USA i jest najstarszym czynnym słuźbowo =>okrętem świata; ma smukły kadłub z bardzo twardego drewna białego dębu i ożaglowanie klasyczne - po 4 żagle rejowe na 3 masztach, sztaksle i kliwery, bezan gaflowy; fregaty wojenne były protoplastami późniejszych =>krążowników;

niła się w Europie, a pod koniec XVIII w. dotarła także do USA; jedna z pierwszych - „Constitution” z 1797 r. - do dziś służy we flocie wojennej USA i jest najstarszym czynnym słuźbowo =>okrętem świata; ma smukły kadłub z bardzo twardego drewna białego dębu i ożaglowanie klasyczne - po 4 żagle rejowe na 3 masztach, sztaksle i kliwery, bezan gaflowy; fregaty wojenne były protoplastami późniejszych =>krążowników;



BOUNTY -
fregata handlowa

równocześnie z wojennymi rozwojowi podlegały również fregaty handlowe, różniące się od wcześniejszych statków smuklejszym kadłubem, niosące oczywiście również lekkie uzbrojenie; na przełomie XIX - XX w. pływały ogromne 4-masztowe fregaty do ładunków masowych, zwane =>„windjamerami” o stalowych kadłubach i =>takielunku, z windami parowymi do obsługi żagli, których miały po 5 na maszcie; największa i zarazem jedyna 5-masztowa fregata w historii to =>„Preussen”; w XIX w. zaczęto stosować wspomaganie napędu maszyną parową, a następnie opancerzenie kadłuba; dawne fregaty niosły do 60 dział; dziś fregaty w służbie cywilnej pełnią rolę statków szkolnych;

gajasa

– barka nilowa budowana od tysięcy lat do dziś w niemal niezmiennym sposobie, bez =>wrgę, z drewna sykomorowego lub akantowego, z charakterystycznym =>sterem o bardzo długiej płetwie, dwoma niskimi,



HISTORIA I KLASYFIKACJA

2.1

nachylonymi w tył masztami z żaglami łacińskimi na bardzo długich =>rejkach (sporo dłuższych od całego kadłuba); kadłub płaskodenny, otwarty, =>bezpokładowy, szeroki, o małym zanurzeniu i niskich burtach oraz wysokiej, niemal pionowej =>forstewie;

**galar**

– wiosłowy statek rzeczny z XVIII w. o niemal prostokątnym kadłubie, lekko rozszerzonym ku rufie, z dziobem i rufą lekko uniesionymi ku górze; podobnie jak =>byk - nie mógł płynąć w górę rzeki, dlatego też po dopłynięciu do Gdańska był sprzedawany na opał;

**galeas (północnoeuropejski)**

– dwumasztowy nieduży statek typu =>kecz, dwa żagle =>gaflowe, dodatkowy =>rejowy na =>grotmaszcie, =>sztafok i dwa =>kliwery;

**galeon**

– powstał na południu Europy jako rozwojowa wersja hiszpańskiej =>karak, pierwotnie jako dalekomorski statek handlowy przystosowany jednak do noszenia uzbrojenia i działania jako bojowy, a jego powstanie wynikało z konieczności wzmożenia komunikacji z zamorskimi koloniami; był szybszy i smuklejszy od karaki, miał wyższe maszty



ze =>stengami i niósł więcej, ale mniejszych i łatwiejszych w obsłudze żagli (po 3 na jednym maszcie); wyporność średnio 1000 t, dł. 40 m, szer. 10 m, zanurzenie ok. 5 m, typowy dla galeonu pokładzik =>galionowy; 3-masztowy, w czym 2 maszty =>rejowe i =>bezan =>łaciński, =>blindżagiel; ponieważ przewoził dużo pasażerów (osadników, wojska, misjonarzy itp) zaczęto

rozbudowywać =>kasztel z kabinami (=>afterkastel miał nawet 7 pięter pokładów); nieco później przybyła =>blindstenga i =>bonaventurmaszt; =>korsarskie odmiany galeonów były nieco mniejsze, ale szybsze i zwrotniejsze, niosły mniej dział, ale za to cięższych, ponadto ich załogi były sprawniejsze, bo nie pochodziły od =>łapaczy; z czasem zaczęto wprowadzać specjalizowane galeony handlowe i wojenne, ponieważ na handlowych działa zabierały zbyt dużo cennej przestrzeni i znacznie obciążały statek, zmniejszając jego =>ładowość użyteczną, natomiast na wojennych cała konstrukcja była podporządkowana sprawności bojowej, była solidniejsza, a działa zajmowały wszystkie pokłady i nadbudówki; do końca XVI w. galeon rozprzestrzenił się na całą Europę i przez długi czas stanowił podstawowy typ we wszystkich liczących się flotach; również =>Hansa zaczęła budować własne galeony, zamiast uzbrajać doraźnie =>koggi i =>holki; niektóre z nich były bardzo wielkie i wysokie, z bardzo rozbudowanymi kasztelami (np. „Adler von Lubeck” miał =>grotmaszt wysokości 62,1 m przy dł. pokładu 49 m); w połowie XVII w. zaczęto wprowadzać taktykę =>liniową bitew morskich, a za pierwszy okręt liniowy historycy uznają angielski „Sovereign of the Seas” zwodowany w 1637 r., będący zarazem najpiękniej w historii ozdobionym okrętem, aż do wprowadzenia pod koniec XVII w. przepisu admiralicji, zakazującego nadmiernego ozdabiania z przyczyn pożarowych; okręt więc stracił swoją pyszność, ale - jak na ironię - przypadkowy pożar zniszczył go doszczętnie w 1696 r.; w innych krajach nie rezygnowano z bogactwa ozdób, uznając je za reprezentację potęgi mocarstwa, jednak często kapitanowie po wyjściu w morze kazali rzeźby usuwać i wyrzucać za burtę, jako zbędny balast; ok. połowy XVII w. zniknął z galeonów bonaventurmaszt, za to pojawiły się =>bombramsle i =>blindstengi, a na tylnym maszcie prócz łacińskiego bezana stosowano też =>marsel



2.1 HISTORIA I KLASYFIKACJA

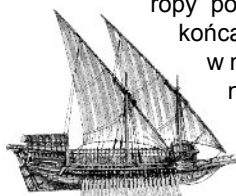
i =>bramsel; w tym czasie pojawiła się również mniejsza wersja galeonu - *pinas*; największym galeonem w historii był hiszpański „Santissima Trinidad” z 1778 r., który nosił 130 dział; ostatnie galeony z przełomu wieków XVIII i XIX już nie miały blindzagli i blindstengi, tylko dziobowe =>sztaksle nad długim =>bukuszprytem oraz =>gaflowy bezan;

zwodowanymi jako ostatnie galeonami były dwa francuskie okręty: „Valmy” z 1847 r. (il. obok) i „Bretagne” z 1855 r.;

**galera**

– przez wiele wieków podstawowy typ okrętu, najpierw =>wiosłowca, później =>żaglo-wiosłowca; używana już od ok. 1000 r., powstała najprawdopodobniej z =>dromona, ponieważ początkowo jej rufę wieńczyły identyczne iglice; przetrwała bez radykalnych zmian konstrukcyjnych aż do XIX w., a nieznacznym modyfikacjom podlegały głównie detale, jak np. rozbudowa =>kaszteli na =>jucie czy sposób rozmieszczenia =>flisaków (wiosła najpierw były grupowane po trzy obok siebie, dopiero później nad sobą); pierwotnie wyposażone w wiosła sterowe, a od czasów Wypraw Krzyżowych w =>ster zawiasowy; do końca XII w. galery miały jeden maszt =>łaciński, dopiero w XIII w. zaczęto stosować 2 maszty z ogromnymi żaglami, na =>rejkach niemal równych długością całemu kadłubowi; żagle były jednak traktowane tylko jako wspomaganie, a główny napęd stanowiły wiosła, wyprowadzone przez uproszczony =>bank - belkę zwaną =>apostis; w czasie walk żagle zwijano, a opuszczone reyki mocowano do pokładu; głównym orężem galery był taran dziobowy, aż do czasu pojawienia się dział; z czasem powstawały rozwojowe wersje galery: =>fusta, =>galeota (półgalera), =>saeta (lekka fregata), =>fregata, =>brigantino (ćwierćgalera), =>galeas; średniowieczne galery miały smukły i niski kadłub (o stosunku długości do szerokości 6:1 i zanurzeniu ok. 2m), wydłużony dziób jako pozostałość po taranie, 2-3 maszty

łacińskie, do 26 par wioseł, a przy każdym z nich do 5 flisaków siedzących za sobą lub obok siebie na skośnych ławkach; bardzo istotne było nadawanie zgodnego rytmu wszystkim wiosłarzom, aby wiosła się nie krzyżowały i nie zderzały, stąd też na każdej galerze był specjalny człowiek walący rytmicznie w bęben lub grający na jakimś instrumencie o donośnym głosie; z czasem budowano coraz większe galery (w XVII w. nawet 57 m), ich kadłub był coraz smuklejszy (9:1), a coraz dłuższe wiosła obsługiwało nawet do 8 ludzi; oprócz rozbudowy coraz obficiej zdobionych =>afterkasteli dla oficerów - pojawiły się też w XVII w. dziobowe nadbudówki artyleryjskie, zwane *bateriami*; galery przeniknęły w XVII w. również do Europy północnej i stanowiły do końca XVIII w. znaczącą siłę w niektórych flotach, głównie Rosyjskiej i Szwedzkiej;



zależnie od wielkości miały od 1 do 3 masztów z żaglami łacińskimi, wielkie galery osiągały dł. 50 m, szer. 9 m, na każdej burcie do 38 wioseł, a załoga wraz z wiosłarzami liczyła do 500 osób; dzięki napędowi wiosłowemu przydawały się często do holowania większych żaglowców; znaczenie galer zaczęło słabnąć z początkiem XVIII w., a do ostatnich należały okręty francuskie z czasów panowania Ludwika XIV, państwa papieskiego oraz kawalerów maltańskich; pozostałe zostały rozbite i służyły jako =>hulki więzienne; największa w historii bitwa galer odbyła się w 1571 r. pod Lepanto, gdzie starły się galery tureckie (ok. 250) ze sprzymierzonymi siłami (zwycięskimi) południowej Europy (ok. 210); kara zesłania na galery była stosowana we Francji jeszcze w XIX w.;

ghanija

– jedna z odmian arabskiego żaglowca =>dau, 2-masztowa, ożaglenie =>arabskie, =>gaflowy =>bezan, =>nośność do 200 t;

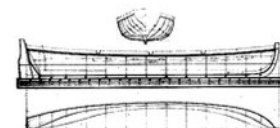


HISTORIA I KLASYFIKACJA

2.1

gig

– *jal*; łódź okrętowa podobna do =>welbota, ale z rufą =>pawężową, 4-8 wiosłarzy siedzących pojedynczo (na przemian przy lewym i prawym wiosle); dość popularna w marynarce brytyjskiej, w XVIII w. dała początek sportom wiosłarskim, kiedy to załogi okrętów rywalizowały między sobą w wyścigach łodzi, co było częścią szkolenia wojskowego i zarazem rozrywką dla marynarzy; z czasem przekształcana do potrzeb



wyścigów traciła coraz bardziej swoje cechy użytkowe, na rzecz smukłości i szybkości, aż do zredukowania kadłuba do tak smukłej i niskiej, niestabilnej postaci, jakiej używa się dziś w wyścigach sportowych; wiosła z braku burt do podparcia są wyniesione na boki dzięki =>kronsztajnom; ławki dla wiosłarzy często są zastąpione przesuwym siodelkiem - =>ślajdem; podobną ewolucję przeszły też inne łodzie pokładowe - =>skif;



podobnych łodzi używają też marynarki innych krajów, choć nazywają je inaczej, np. =>jal i jego mniejsza wersja =>jalik, a mniejsza wersja giga to *giczka*;

glisser

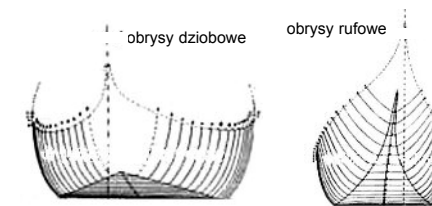
– *ślizgacz* (z niem.);

gondola

– słynna wenecka łódź o asymetrycznym przekroju poprzecznym *k a d ł u b a*, z uniesionymi wysoko =>stewami i charakterystycznym grzebieniem na =>dziobnicy, z kabiną przykrytą tkaniną, napędzana jednym wiosłem =>pychowym, umieszczonym na rufie;



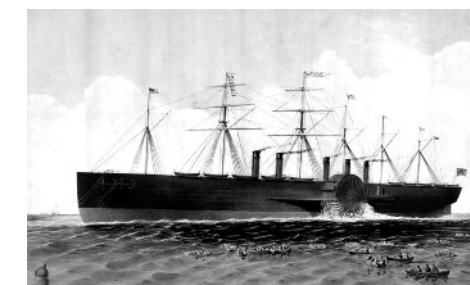
asymetryczny przekrój kadłuba równoważy operowanie wiosłem wciąż na jednej burcie, aby łódź nie skręcała;



dzisiaj gondole są atrakcją lokalną do obwożenia turystów, ale do niedawna, w nieco skromniejszych wariantach, były normalnym środkiem komunikacji w mieście; obecnie ich role gospodarcze pełnią motorówki i skromne, szare wersje =>barchetta i =>canotto;

**GREAT EASTERN**

– pierwszy „żelazny olbrzym”, czyli duży statek o konstrukcji całkowicie żelaznej, zwodowany w 1853 r. w Anglii; długość 211 m, =>wyporność 27 400 t, maszyny o mocy 8000 KM, napędzany 2 =>kołami łożatowymi na burtach i =>śrubą na rufie, zabierał 4000 pasażerów; na nim po raz pierwszy w Europie zastosowano =>grodzie wodoszczelne;

**Hansa**

– porozumienie miast portowych Europy północnej zapoczątkowane przez Hamburg i Lubeke w XIII w., a z czasem przystępowały do niego także inne; porozumienie miało na celu ochronę interesów handlowych

HISTORIA I KLASYFIKACJA

przed feudalami, konkurencją zagraniczną oraz piratami; statki hanzeatyckie (=>nefy, =>koggi, =>holki) przewoziły głównie ładunki =>masowe, dlatego miały charakterystyczne pękate kadłuby; Hansa działała do początku XVII w., kiedy to jej wpływy zostały przyćmione przez transoceaniczne floty holenderskie i angielskie (w 1600 r. powstała Kompania Wschodnioindyjska);

hap

– niewielka łódź pomocnicza, w XVII w. dosyć popularna, np. we flocie szwedzkiej; 1-masztowa, z =>bukszprytem, główny żagiel =>rozprzowy, 2 =>sztaksle przed masztem; używana głównie jako transportowiec, szczególnie przydatna w =>szkierach;

**HMS**

– Her Majesty Ship (Okręt Jej Wysokości) lub His Majesty Ship (Okręt Jego Wysokości), zależnie od akuratu panującego władcy Anglii;

hobolo

– prymitywna tratwa etiopska, używana na jeziorze Abbaya;

holk

– XV-wieczna wersja rozwojowa =>koggi, jednak z pewnymi cechami przejętymi od południowej =>karak, dla której stanowił północny odpowiednik, aż do zastąpienia przez =>galeon w XVI w.; 3-masztowy, różnił się od karaki głównie ożaglowaniem, miał bowiem po 1 żaglu =>rejowym na dwu przednich masztach, ale =>bezan - podobnie - =>łaciński; wymiana wzorców zoczyła tu przedziwne koło za sprawą krucjat, ponieważ koggą z XIII w. była podstawą stworzenia większej karaki, a ta z kolei stała się poniekąd wzorem do konstrukcji holków; oprócz rozbudowania =>kaszteli przejął od karak także =>poszycie karawelowe, odpowiedniej-



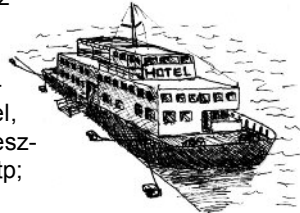
sze dla dużych statków, ponieważ gontowe nie zapewniało wystarczającej szczelności; jednak zmiana poszycia wymagała wzmocnienia szkieletu, co rozwiązano przez zastosowanie zewnętrznych belek wzmacniających i udało się w ten sposób osiągnąć =>nośność nawet do 900 t; jak wszystkie statki tamtych czasów holki niosły uzbrojenie na górnym pokładzie;

huker

– bałtycka wersja =>kecza z XVIII w.;

hulk

– wycofany z żeglugi stary statek, pozabawiony urządzeń żeglugowych, przeznaczony na hotel, restaurację, mieszkanie, warsztat itp.;

**indiameny**

– powstały w XVIII w. jako specjalne statki do komunikacji z Indiami, gdzie mieli swoje kolonie Holend-

rzy, Anglicy i Francuzi; opracowane na bazie XVII-wiecznych =>galeonów i =>pinasów, były jednak znacznie większe, choć ożaglowanie miały podobne; tylko Anglicy dla zwiększenia osiągnięć zastosowali większą liczbę żagli przez dodanie =>fok- i =>grotbombramsli, =>sterbramsli, =>liseli i =>sztaksli, oraz zastąpili =>blindżagiel =>kliwerami; ponadto dla polepszenia własności żeglugowych znacznie zredukowano =>kasztel (dziobowy całkowicie) i wyrównano linię burtową kadłuba; w połowie XIX w. największe trójpokładowe indiameny osiągały =>nośność 1500 t przy dł. 65 m i szer. 16 m; oczywiście niosły na górnym pokładzie uzbrojenie, ale - ciekawostka - dla zmylenia przeciwnika malowano na kadłubie =>porty działowe niższych pokładów;

HISTORIA I KLASYFIKACJA

indiameny wycofano z mórz wraz z pojawieniem się =>kliprów, przewyższających je pod każdym względem;

**jacht (dawny)**

– (od hol. „yaght” - czyli „szybki”, czy też „gonitwa, pościg”) mały holenderski statek pomocniczy; pierwotnie nazywano tak małe rejowe =>pinasy, a w XVII w. zaczęto tak nazywać wszystkie mniejsze jednostki 1-2-masztowe z ożaglowaniem =>gaflowym lub =>rozprzowym; wreszcie powstał właściwy „jacht holenderski” o ciekawym mieszanym ożaglowaniu na jednym maszcie: główny żagiel gaflowy, nad nim rejowy marsel, fok przed masztem i sztaksel nad bukszprytem; cechowała go zwinność i szybkość; za burtą zwykle miał owalny miecz opuszczany do wody przy złej pogodzie; w Anglii jako jego rozwojowa wersja powstał =>kuter;

**jacht (rekreacyjny)**

– obecnie tak nazywa się łódzie sportowe (regatowe) i rekreacyjne (krążownicze), najczęściej 1-2-masztowe, a w zależności od ożaglowania dzieli się je na typy: =>keć, =>slup, =>kuter, =>kecz, =>jol, =>szkuner; rzadko spotyka się jachty o ożaglowaniu =>rejowym, a najczęściej są to typy =>skośne - =>bermudzkie i =>gaflowe; w zależności od sposobu stabilizacji rozróżnia się jachty =>mieczowe lub balastowe (potocznie - kilowe); ostatnio popularne stały się jachty wielokadłubowe - =>katamarany i =>trimarany;



Łódzie sportowe dzieli się na klasy, np:

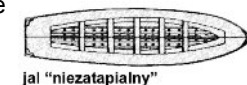
Finn to keć mieczowy, Latający Holender, Snajp i Lightning to slupy mieczowe, a Star, Dragon, 5,5 R, Endavour - slupy balastowe; istnieją też klasy tzw. popularne (owe słynne „fajby z tektury”) - jak Kadet, Słonka, Pirat, Mak, Optymist, Omega itd.;

jal (1)

– smukła łódź sportowa o ostrym obrysie dziobu i rufy, z =>kronsztejnami dla podparcia wiosel (zob. =>skif);

**jal (2)**

– *gig*; =>szalupa mniejsza od =>półbarkasa, o smukłym dziobie i zwężonej rufie;



jal „niezatapialny”

jalik

– *giczka*, mniejsza wersja *giga*; lekka, wąska szalupa do rozwożenia kapitana i oficerów w porcie, a także używana jako spacerowa;



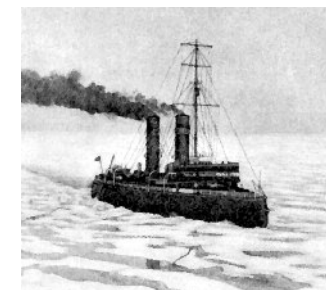
jalik (gig)

jangada

– tratwa z drewna =>balsa, budowana i używana do dziś w Brazylii; jedna z najstarszych konstrukcji żaglowych świata;

**JERMAK**

– najstynniejszy bodaj lodolamacz świata, zwodowany w 1899 r. w Anglii na zamówienie rosyjskiego admirała Makarowa; długość 96,6 m, szerokość 21,6 m, wyporność 8130 t, moc maszyn 9390 KM; wślawił się wieloma akcjami ratowniczymi na morzach arktycznych oraz rekordem swobodnego pływania w lodach - w 1938 r. osiągnął 83° 06' szer. pn.;



jeziorowiec

– statek morski dostosowany wymiarami i zanurzeniem do wpływania na Wielkie Jeziora w Ameryce Pn., bądź przeznaczony tylko do żeglugi po tych =>akwenach;



słynny jeziorowiec Edmund Fitzgerald, który zatonął w czasie sztormu na Wielkich Jeziorach

jol

– typ niewielkiej łodzi żaglowej, 2-masztowej =>skośnorejowej, z =>bezanmasztem przesuniętym daleko do tyłu, za urządzenia sterowe, a jego =>takielunek jest mocowany do =>wyrzutu za rufą;

**jolka**

– potoczna nazwa niedużych łodzi =>mieczowych, czasem określanych żartobliwie „jolka-wywrotka”;

kajak

– składana lub sztywna łódka 1-12-osobowa, o rodowodzie podobnym, a niewykluczone też, że wspólnym z =>canoe; wywodzi się od prymitywnych =>dłubanek, z czasem rozwijająca się w wersję składaną, szkieletową; równolegle podlegały rozwojowi obie wersje kadłuba, tzn. skorupowa i szkieletowa, a w miarę rozwoju ulepszano technologię i materiały, aż do lekkich szkieletów z rurek aluminiowych i poszycia z gumowanej tkaniny lub tworzyw sztucznych; zaczęto też budować kajaki rekreacyjne o sztywnej konstrukcji ze sklejki, wyposażone w ster zawieszony na tylnym spojeniu kadłuba (stępkę w kajaku nie ma), połączony cięgnami ze sterownicą umieszczoną pod stopami wiosłarza;



warianty sportowe kajaków są smuklejsze, z poszyciem z gładzonego forniru cedrowego lub coraz częściej z tworzyw sztucznych i znacznie odbiegają formą od swoich wzorów użytkowych, ale łączy je cecha wspólna - wiosłarze siedzą w nich lub kłęczą zwróceniem twarzy w kierunku ruchu i posługują się wiosłem dwuręcznym, jedno- lub dwupiórowym, bez podparcia na burtach - lekkie wyścigowy =>skul, =>kanadyjka do spływów górskimi



potokami i odmianą zwaną „squirr-kajak”, ponieważ wiosłarz jest przewiązany w pasie specjalnym fartuchem uszczelniającym, zabezpieczającym przed bryzgam wzburzonej wody; łódzie sportowe podobne do kajaków, w których wiosłarze siedzą tyłem do kierunku ruchu i obsługują wiosła jednopiórowe oparte na =>dulkach, powstały przez modyfikację szalup (=>skif, =>gig, =>jal), mające na celu zwiększenie prędkości kosztem innych cech użytkowych, istotnych w szalupach, jak np. stabilność czy ładowność; potocznie przyjęło się mylnie nazewnictwo dokładnie odwrotne do właściwego i tak, np. skify są nazywane kajakami, za to skule kanadyjkami lub gigami, ale - choć ogólnie przyjęte - takie nazewnictwo jest bzdurą! Wiosłarz kajaka zawsze jest skierowany przodem do kierunku jazdy! (zob. =>bajdarka, =>umiak, =>kanadyjka, =>skul);

**kalla**

– większa odmiana egzotycznego, starohinduskiego żaglowca =>doni;

kanadyjka

– często spotykana nazwa łódek sportowych pochodzących od =>kajaka - =>skula do wyścigów i =>squirr-kajaka do spływów górskich;

kanu

– canoe;

kaperstwo

– korsarstwo; piractwo morskie pod prawną ochroną gubernatora lub króla, mające na celu utrudnienie życia niechcianej konkurencji lub wrogom, ograbianie ich i odstraszanie od wybrzeży czy nawet całego akwenu; patent kaperski otrzymywany od mocodawcy (króla, gubernatora) określał dokładnie, na które jednostki wolno napadać i jak należy dzielić łupy (przeważnie mocodawca otrzymywał 10%); kaperstwo zostało zakazane na międzynarodowym kongresie w Rzymie dopiero w 1856 r.;

karaka

– karaka; powstała w XV w. w Portugalii, w oparciu o hiszpański statek =>nao, jako typowy transportowiec do komunikacji z koloniami zamorskimi; miała dość wysoki, 2-pokładowy kadłub z wysokim =>kasztelem dziobowym o rzucie trójkąta, wystającym daleko przed =>dziobnicę i kilkupiętrowym kasztelem rufowym, mieszczącym prócz kabin również działą; na głównym maszcie - =>grot i =>marsel, na fokmaszcie - =>fok,



=>bezan =>łaciński, =>blindżagiel; niektóre późniejsze karaki (np. „Sao Gabriel” Vasco da Gamy lub „Victoria” Magellana) miały marsel również na fokmaszcie, a ich nośność osiągała do 800 t; były to pierwsze prawdziwie oceaniczne statki, pozwalające na dalekie wyprawy; „Santa Maria” Kolumba była właśnie karaką; ok. połowy XV w. karaki trafiły także do stoczni północnej Europy, a to za sprawą ogromnego wrażenia, jakie wywarła na tutejszych szkodnikach ogromna =>„Pierre de la Rochelle”; początkowo maszty były jednocześnie z pojedynczymi żaglami =>rejewymi, bezan łaciński, a =>bukszpryt bez blindżagla służył tylko

do napinania =>takielunku i zawieszenia =>werpy; ogólnie pozostawały pod silnym wpływem =>koggi i =>holka, ale =>poszycie miały już karawelowe, wzmocnione zewnętrznymi wręgami; kasztele uległy dalszej rozbudowie, szczególnie forkasztel, a dodatkowo podwyższał je szkieletowy daszek chroniący przed niepogodą; swoistą innowacją było zastosowanie =>furty ładunkowej na rufie, co znacznie usprawniało przeładunek; największa karaka w historii należała do kawalerów maltańskich, uważanych za najznamienitszych żeglarzy regionu śródziemnomorskiego; miała opancerzony kadłub oraz 8 pokładów, a na nich nawet młyny, kuźnie i tyle miejsca na wszelkie zapasy, że mogła żeglować pół roku bez zawijania do portów; na fok- i grotmaszcie miała po 3 żagle rejoye, dalsze 2 na blindrei i =>blindstendze, ponadto dwa łacińskie na bezan- i =>bonaventurmaszcie; na pokładzie miała =>galere z 15 parami wioseł i taką samą na =>holu;

karawela

– (od portug. „carvalho” - dębina) powstała w Portugalii na początku XV w. na wzór arabskiego =>dau, z przeznaczeniem do dalekich wypraw odkrywczych; nieduży (do 25 m długości), raczej smukły, szybki i zwrotny statek o gładkim =>poszyciu stykowym (od niego nazwanym karawelowym), wzmocnionym dodatkowymi zewnętrznymi =>wręgami, z bardzo długim =>kasztelem rufowym sięgającym nawet połowy długości kadłuba, z trzema masztami =>łacińskimi, z których główny ustawiono pośrodku długości otwartego pokładu, a dwa mniejsze z tyłu, bliżej rufy; początkowo nie stosowano =>bukszprytu, a =>ster był zawiasowy; takie dość nietypowe dla Europy statki zwane „karawelami łacińskimi” posłużyły Portugalczykom do eksploracji zachodnich wybrzeży



2.1 HISTORIA I KLASYFIKACJA

Afryki; późniejsze karawele zwane „rejo-
wymi” miały już typowy układ masztów i bukszpryt, zatem: niższy =>fokmaszt niósł 1 żagiel =>rejowy, główny maszt niósł =>grot i =>marsel, a =>bezan pozostał łaciński, następnie dodano jeszcze =>bonaventuramaszt łaciński oraz =>blindżagiel; dopiero na takich statkach można było odbywać oceaniczne wyprawy;

w połowie XV w. również Holendrzy zaczęli budować statki z poszyciem karawelowym, wzorowane na portugalskich „karawelach rejoywych”, ale już w XVI w. zaczęto

im dodawać pewne cechy =>galeonów: =>pokład galionowy, smuklejszy kadłub (4,5:1), bukszpryt wsparty o =>szek i nie przechodzący przez kasztel, ponadto miały więcej dział i większe zanurzenie, zniknął bonaventur, a pozostałe maszty miały =>stengi i niosły marsle; wiele takich jednostek zostało dobrojonych i wcielonych do służby wojennej; konstrukcja pozwalała na dalekie rejsy odkrywcze dzięki możliwości zabrania dużych zapasów, ponadto mogła żeglować ostro na wiatr, a przedtem =>pasaty utrudniały żeglarzom powrót do Europy;

kecz

– niewielki żaglowiec 2-masztowy o ozagleniu =>skośnym (przeważnie =>gaflowym), zwany „półtoramasztowcem”, ponieważ jego ustawiony przed urządzeniem sterowym =>bezanmaszt jest znacznie niższy od =>grotmasztu; k l a s y c z n e kecze z XVIII w.



nie przypominały wcale dzisiejszych, ponieważ na obu masztach prócz żagli =>gaflowych niosły też żagle =>rejowe: na =>grotmaszcie =>marsel i =>bramsel, a na bezanie marsel oraz wielkie =>kliwery nad bardzo

długim =>bukszprytem; powstały przez odjęcie =>fokmasztu w celu zwolnienia =>baku dla ciężkich moździerzy (podobnie, jak =>bombardy); bałtycka wersja kecza zwana *huker* niosła na grotmaszcie dolny żagiel, za to nie miała na bezanie żagli rejowych, natomiast holenderska wersja *doger* nie miała na grotmaszcie żagla gaflowego, a tylko rejowe;

**ket**

– *dingi*; mała łódź o 1 maszcie przesuniętym daleko do przodu i 1 żaglu – =>gaflowym, =>bermudzkim, =>Marconi, =>huari, =>łacińskim, =>arabskim, =>lugrowym; łódka sportowej klasy olimpijskiej „Finn” to właśnie ket;

**kitesurfing**

– rodzaj sportowej zabawy, polegającej na swobodnym pływaniu na lekkiej desce (=>aquaplan) za spadochronolotniolatawcem, od którego uwięź trzyma się w rękach;

kliper

– nazwa wywodzi się z angielskiego slangu, a jej źródłostów stanowi wyrażenie „*to clip*” – *przelecieć, przebiec*; szczytowe osiągnięcie w konstrukcji =>żaglowców; smukłe, bardzo szybkie statki, konkurujące nawet z =>parowcami, budowane do końca XIX w.;

3-4 maszty =>pełnorejowe, z dzielonymi =>marslami i =>bramslami; używane do transportu cennych ładunków z dalekich krajów, najczęściej herbaty, jedwabiu, korzeni itp., dzięki względnie uspokojeniu sytuacji międzynarodowej nie musiały już taszczyć uzbrojenia, które zabierało cenną przestrzeń ładunkową; =>kil i =>wręgi żelazne, =>poszycie drewniane, część podwodna pokryta arkuszami blachy miedzianej, =>kolumny masztów żelazne, =>takielunek stały – stalowy; budowano również klipyry całkowicie żelazne, jednak marszandzi twierdzili, że psuły

HISTORIA I KLASYFIKACJA 2.1

smak i aromat herbaty, dlatego najpopularniejsze były konstrukcje „kompozytowe” – drewniano-żelazne; pierwsze klipyry powstały w USA, a ich wzorcem był „Rainbow” zwodowany w 1843 r. według ścisłych założeń teoretycznych i obliczeń J.W. Griffiths’a, jednego z czołowych konstruktorów w historii; kadłuby klipyrów miały proporcje 5:1 (nawet 6:1) i =>laminarny opływ, a na 3 lub 4 masztach bardzo liczne =>pełnorejowe ozaglowanie podstawowe (do 8 żagli z =>munsalem) i dodatkowe =>lisele; dla zmniejszenia oporu powietrza zlikwidowano =>nadbudówki, pozostawiając tylko =>pokładówki; w czasach kalifornijskiej „gorączki złota” (od 1848 r.) zaczęto budować tzw. „klipyry kalifornijskie”, pływające na liczącej 14 000 mil trasie z Nowego Jorku do San Francisco, wokół przylądka Horn; w 1851 r. Anglicy zaczęli również budować swoje, nieco mniejsze klipyry według wzorów amerykańskich,



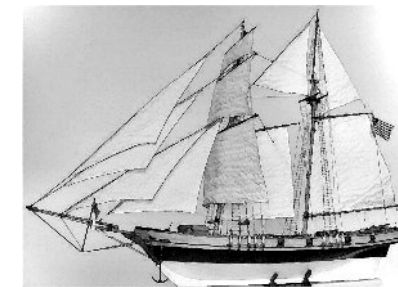
CUTTY SARK

przeznaczone do komunikacji z Azją, zwane „herbacianymi”, a pierwszym z nich był „Challenger” o nośności ok. 1000 t; statki te współzawodniczyły między sobą o pierwszeństwo na liniach herbacianych (ok. 14 000 mil), ponieważ pierwszy dostawca herbaty z Chin w danym roku otrzymywał premią cenę za tonę; trasę z Fuzhou do Londynu pokonywano w 99 dni; o palmę pierwszeństwa walczyły głównie dwa najszybsze statki: „Thermopylae” i „Cutty Sark”; w roku 1851 gorączka złota ogarnęła także Australię i zaczęto na zamówienie brytyjskich =>armatorów budować w USA „klipyry australijskie”; najszybszym z nich był „Lightning” o długości 85 m, szerokości 13,4 m, zanurzeniu 7 m i nośności 2084 t, z 50-metrowym =>grotmasz-

tem, pokonujący trasę z prędkością średnią 18,2 =>węzła, a chwilową dochodzącą do 21 węzłów; jego rywal „James Baines” pokonał trasę Liverpool-Melbourne w rekordowym czasie 63 dni; na tym „wełnianym” szlaku klipyry utrzymywały się najdłużej, ponieważ Kanał Sueski nie miał dla tej trasy (Europa - Przylądek Dobrej Nadziei - Australia - Przylądek Horn - Europa) zbytniego znaczenia, a klipyry korzystały ze stałych zachodnich wiatrów; pływały tam do końca XIX w. także przebudowane klipyry herbaciane (Cutty Sark, James Baine, Lightning); najsłynniejszy kliper świata to angielski „Cutty Sark”, pływający w latach 1869 – 1922; do spadku znaczenia klipyrów (prócz doskonalenia parowców) walenie przyczyniło się otwarcie w 1869 r. Kanału Sueskiego i skrócenie drogi do Azji;

klipyry baltimorskie

– właściwie nie były klipyrami według dzisiejszej systematyki, lecz smukłymi, szybkimi statkami pocztowymi rozmaitych typów (=>szkunery, =>brygi, =>brygantyny)



budowanymi w Baltimore od początku XIX w. i kursującymi między USA a Europą; z powodu swoich zalet zyskały też uznanie u handlarzy niewolników oraz opium; ich cechą wspólną były nachylone do tyłu maszty na wzór francuskich =>lugrów;

knara

– handlowa odmiana *langskipa*;

kogga

– powstała na początku XII w. równolegle z =>nefem i stanowiła jakby jego wzbogaconą wersję, szybko jednak (w XIII w.) wiosło sterowe zastąpiono sterem zawiasowym; różniła się od innych statków swej

2.1 HISTORIA I KLASYFIKACJA

epoki prostymi =>stewami, ukośnymi do =>kilu; miała szkielet z drewna jesionowego, pokład oparty na =>bimsach wystających z dębowego =>poszycia gontowego, kadłub krótki i szeroki (3:1), płaskodenna, o dość dużym zanurzeniu, podobnie do nefu miała pomosty na dziobie i rufie, ale rufowy już zamieniono na prymitywny =>kasztel z pomieszczeniami mieszkalnymi; początkowo miała w =>śródkręciu 1 maszt



z dużym żaglem =>rejowym, a wystający z =>forstewy =>bukszpryt służył do napinania =>sztagu podwyższonego masztu i mocowania lin żagla; statek o takiej konstrukcji nie nadawał się

do =>halsowania, toteż często musiał zakotwiczyć czekać na odpowiedni wiatr; w XIV w. była podstawowym typem statku na wszystkich morzach Europy północnej (w całej strefie wpływów =>Hansy) i - jak wszystkie inne statki - była przystosowana do noszenia uzbrojenia, ponieważ Hansa nie posiadała wówczas specjalnej floty wojennej; w XV w. przybył (według wzorów z południa) =>fokmaszt rejowy i =>bezan =>łaciński, a cały statek uległ powiększeniu do ponad 30 m długości, 8 m szerokości, zanurzeniu do 3,5 m i nośności do 300 t, pojawił się =>forkasztel, a =>afterkasztel przedłużono aż do śródokręcia; bukszpryt nie stanowił już przedłużenia forstewy, lecz był zaczepowany pod pokładem i przechodził przez kasztel; w wyniku rozwoju oraz przez czerpanie wzorów z innych statków, w XV w. z koggi powstał =>holk;

kołowiec

- statek napędzany =>kołem (kołami) łopatomym; =>bocznokołowiec lub =>tylno-kołowiec;

**komiega**

- płaskodenna, czworoboczna łódź rzeczna z XVI-XIX w. służąca do transportu soli i zboża, dość duża - do 20 łasztów;

**korab**

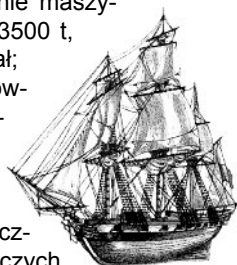
- starosłowiańskie określenie każdego statku;

korsarstwo

- kaperstwo;

korweta (żaglowiec)

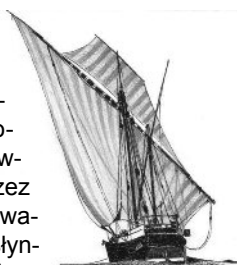
- nieduży żaglowiec z XVII-XIX w., pełnorejowiec 3-masztowy o bogatym ożaglowaniu (do 5 żagli na 1 maszcie), była właściwie pomniejszoną =>fregatą o lżejszej konstrukcji i uzbrojeniu, a dzięki temu była szybsza i zwrotniejsza, wyporność 400 - 600 t, a w drugiej połowie XIX w., kiedy zaczęto stosować wspomaganie maszynami parowymi - do 3500 t, nosiła ok. 20 - 30 dział; jako okręt służyła głównie do rajdów rozpoznawczych i łącznikowych, jednak najbardziej zasłużyła się w historii z powodu licznych wypraw odkrywczych i kartograficznych;



początkowo jednomasztowa, do 200 t, używana do rajdów rozpoznawczych i łączności na odległych szlakach żeglugowych;

kotia

- bardzo dawny rozpowszechniony typ statku o arabsko-azjatyckim rodowodem, mocno spokrewniony z =>dungiją, przez wielu specjalistów uważany za protoplastę słynnych statków =>dau, mający także ogromny wpływ na hinduskie =>doni; wiele wskazuje na to, że jest lokalnie budowany do dziś;



HISTORIA I KLASYFIKACJA 2.1

krajer (XVI w)

- żaglowiec z XV-XVI w.; 1-masztowy =>skosnorejowiec, nieduży (do 100 =>łasztów);

krajer (XIX w)

- żaglowiec z XVIII-XIX w.; 3 jednocześnie maszty, ożaglenie =>lugrowe; używany na Bałtyku i dość popularny w XVIII w.;

krejer

- często mylony z =>krajerem żaglowiec z XVI-XVII w.; 3-masztowy: 2 maszty =>rejowe, =>stermaszt =>łaciński, =>blindżagiel; raczej niewielki, pełnił głównie funkcje transportowca;

**krypa**

- barka rzeczna lub portowa do przewożenia piaski, żwiru lub innych materiałów budowlanych; płaskodenna, czworoboczna, ale o zwężonych dziobie i rufie, dla ułatwienia manewrowania w ciasnych miejscach i portach;

kuter (żaglowiec)

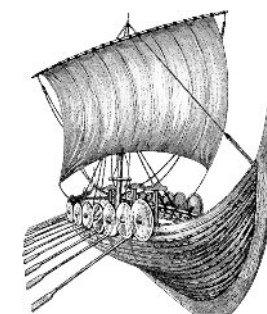
- (od ang. „cutter” - czyli „przecinak”) angielski, XVIII-wieczny mały statek 1-masztowy, ożaglenie =>skośne - =>gaflowy =>grot, =>topsel, =>sztafok, =>kliwer, =>latacz; wersja rozwojowa holenderskiego =>jachtu; zamiast =>fokmasztu miał długi =>bukszpryt z 3 =>sztakslami, mógł też mieć ogromny główny żagiel gaflowy i 1 lub 2 żagle =>rejowe; dzięki swej szybkości i zwrotności chętnie używany zarówno przez przemysłowców, jak i celników; jak wszystkie jednostki tamtych czasów nosił uzbrojenie (ok. 20 dział); mniejszy i słabiej uzbrojony, ale podobnie ożaglowany był =>tender;

**lakatoi**

- egzotyczny typ =>trimaranu rozpowszechniony i używany do dziś na wyspach Oceanii;

langskip

- (starogerm. - *długi statek*); słynne łodzie Wikingów rozwijające się w znanym dziś kształcie od ok. V w., mające swój rozkwit w VIII-XI w.; smukłe (stosunek długości do szerokości 7:1), płaskodenne, =>bezpokładowe, otwarte, o ostrym dziobie i rufie identycznego kształtu, co ułatwiało przybijanie do brzegów, pozwalało na osiąganie znacznych prędkości (do 15 =>węzłów!) i pływanie w obu kierunkach bez zawracania; burtą dość niską, aby nie utrudniać wiosłowania, duży =>rejowy żagiel na składanym maszcie, podnoszonym dopiero na otwartym morzu; z wojennych langskipów wyodrębnia się kilka odmian: największy to *drakkar* (nazwa pochodzi od głowy smoka zdobiącej =>stewę), zabierający 40-80 =>flisaków i tyle samo wojowników, nieco mniejszy *skeid* i *snekkar* (ten z kolei ma nazwę od ozdoby w formie głowy węża) z najwyższą 40 flisakami, a najmniejszy to *ledung*;



szkielet i klinierowe =>poszycie z drewna dębowego, zszywanego włóknami z korzeni świerkowych, wiosło =>sterowe (zawsze na prawej burcie - stąd do dziś nazywamy ją =>sterburta); charakterystyczne dla langskipów były zawieszone na burtach okrągłe tarcze wojowników, osłaniające wiosłarzy; handlowe i kolonizacyjne odmiany langskipów to większa, pełnomorska *knara* i przybrzeżny *byrding*, z kilkoma wiosłami tylko do użytku w portach, również duży =>poprzeczny żagiel, szerokie i krótkie, otwarte kadłuby z drewna sosnowego; znaleziona przez

archeologów pod Roskilde knara miała długość 16,5 m i szerokość 4,6 m;

w oparciu o konstrukcje Wikingów powstały później =>vindaskipy;



ledung

– najmniejsza odmiana wojenna *langskipa*;

lejtak

– łódź rybacka typowa dla środkowego biegu Wisły, długości 5-8 m, czasem z żaglem rozprzowym, ale głównie =>pychowa;



lichter

– *lichtuga*; specjalna =>barka do odciażania statków w celu krótkotrwałego zmniejszenia zanurzenia, np. gdy osiadły na mieliźnie lub muszą przejść przez płytki =>akwen; przeładowuje się wówczas na krótko część ładunku na barkę; =>barki systemowe spełniają podobną funkcję, ale nie w trybie nagłej potrzeby, lecz rozmyślnie i nawet są nazywane po angielsku *lighter*;

liniowiec (cywilny)

– statek odbywający regularne rejsy na stałej trasie, pasażerski lub handlowy, najczęściej =>masowiec;



lugier (żaglowiec)

– 2-3-masztowy =>skośnorejowiec, o ożagleniu tzw. =>lugrowym – główne żagle czworokątne na rejce lugrowej, nad nimi =>topsle (=>wrona),



na =>forsztaku =>sztafok, =>bezanmaszt znacznie niższy, z rejką;

LWÓW

– pierwszy polski statek szkolny; zwodowany w 1868 r. jako angielska 3-masztowa fregata *Chinsura* dla linii indyjsko-australijskiej;



w 1915 r. trafił do Holandii, gdzie służył jako *Lucco*, później *Nest*; w 1920 został zakupiony dla Szkoły Morskiej w Tczewie i przebudowany na =>bark szkolny; przecierał szlaki morskie dla polskiej żeglugi i jako pierwszy polski statek przekroczył równik; służył do 1930 r., kiedy to zastąpiła go fregata =>Dar Pomorza;

łaciński statek

– starożytny bizantyjski statek handlowy; rozróżniano „wielkie” i „małe” statki łacińskie; „wielki” miał ok. 25 m długości, 7 m szerokości, 2 pokłady, 2 maszty z =>topbłokiem - przedni podobny do =>artemona i drugi pośrodku długości pokładu, oba z żaglami =>łacińskimi na bardzo długich =>rejках złożonych z dwu części; ponieważ żagle dobrze spełniały swoją rolę - zrezygnowano z wiosła do napędu, co pozwoliło znacznie zredukować załogę i pozostawiono tylko 2 wiosła =>sterowe; „mały” statek łaciński miał 1 pokład i 1 maszt z żaglem łacińskim pośrodku długości statku;

ładowność

– *NRT*, zob. =>pojemność; największy ciężar użyteczny, jaki może zabrać statek, nie wliczając paliwa, wody pitnej, zapasów prowiantu, bagaży załogi i innych rzeczy, za których przewóz nie pobiera się =>frachtu;

łapacze

– niektóre mocarstwa morskie, jak np. Wielka Brytania, z powodu dużych apetytów kolonialnych potrzebowały licznej floty,

a ponieważ umieralność wśród załóg w dawnych czasach była dość duża - także wciąż nowych ludzi do załóg; trudno jednak było znaleźć wystarczająco wielu chętnych do tak ciężkiej służby, w związku z tym formowano patrole żołnierzy marynarki, którzy penetrowali nocami dzielnice podejrzanych tawern i burdeli, wylapujące pijaków, włóczęgów, opryszków, a także niekiedy - przez przypadek - zwykłych ludzi, którzy mieli pecha tam zbłądzić, aby wcielić ich siłą do służby marynarki; niektórzy z tych nieszczęśników robili nawet później karierę w marynarce, jeśli przetrwali najcięższy pierwszy okres i awansowali, jednak większość spotykała śmierć z głodu, wyczerpania, w bójkach, potyczkach z tubylcami w dalekich krainach, bądź z piratami i korsarzami innych mocarstw; taki proceder bywał nazywany „szanghajowaniem”;

łaszt

– dawna miara =>pojemności statków; dziś można ją określić tylko w przybliżeniu, ponieważ towary o podobnej objętości mogą mieć zupełnie różną masę; orientacyjnie przyjęto, że wynosił ok. 2 t;

łódź

– mała jednostka pływająca, wiosłowa, żaglowa, motorowa, żaglowo-wiosłowa lub żaglowo-motorowa, o różnym przeznaczeniu – rekreacyjnym, transportowym, ratowniczym, wielorybniczym itp; często stanowi część wyposażenia statku i wówczas jest oznaczana =>flugarka;

łyżwa

– dawny typ łodzi żaglowo-wiosłowej, głównie rzecznej i zalewowej, używanej do transportu towarów;



mahone

– jedna z tureckich odmian =>szalandy śródziemnomorskiej, 1-masztowa, główny żagiel =>łaciński i dodatkowo =>sztaksle przed masztem;

malowanie

– już od starożytności malowano kadłuby statków dla zabezpieczenia przed szkodnikami, gniciem itp., ozdabiając je oczywiście przy okazji, czasem przesadnie czy wręcz pstrokatą; kolorystyka głównie była uzależniona od stosowanych preparatów zabezpieczających, stąd też większość statków miała część nadwodną w kolorze miodowo-brązowym, z powodu zastosowania mieszaniny oleju terpentynowego i wosku, a część podwodną i omasztowanie – ciemnobrązowe, z powodu nasycenia smołą; kiedy wynaleziono specjalną farbę ochronną w kolorze białoszarym (mieszanina siarki, soli, bieliel ołowiowych, terpentyny i rybiego kłajstru) – pojawiły się statki z białą częścią podwodną; =>furty działowe malowano od wewnątrz na czerwono lub – rzadziej – na czarno; polskie jednostki dawnych czasów odróżniały się od pozostałych umiarkowanym zdobnictwem, ograniczającym się jedynie do geometrycznych wzorów na =>kasztelach, najczęściej w kolorach białym, czerwonym, niebieskim, zielonym i żółtym; inne okręty były najczęściej upstrzone licznymi malunkami, przedstawiającymi np. barierki lub łuki z filarami, płaskorzeźbami, rzeźbami heraldycznymi, herbami, pozłoceniami, galeryjkami itp., zaś szczególnie rufy były przeładowane dekoracjami (=>arcasse); w późniejszych czasach, wraz z wynalezieniem innych farb, pojawiły się malowania na inne kolory, np. na czarno, co nadawało statkowi dostojny i smukły wygląd; pod koniec XVIII w. angielski admirał Nelson wprowadził malowanie okrętów w żółto-czarne poziome pasy, a następnie żółty kolor zmieniono na biały; w XIX w. zaczęto malować część podwodną na zielono lub czerwono i tak też maluje się ją do dziś; maszty początkowo miały kolor podobny do kadłuba, później zaczęto malować je na białą, na =>kliptach były zawsze czarne, natomiast na współczesnych żaglowcach najczęściej są białe; =>reje głównie miały kolor masztów i białe =>noki, ale na =>okrętach również całe reje bywały (szczególnie w USA) malowane na czerwono;



obecnie malowanie zależy w dużej mierze od przeznaczenia jednostki, np. statki do żeglugi =>polarnej są malowane na kolor pomarańczowy dla lepszego kontrastu z białymi polami lodowymi, także =>tankowce i =>chemikaliowce bywają malowane na ostrzegawczy pomarańczowy kolor, =>siarkowce na żółto, a =>pożarnicze przeważnie na czerwono; kadłuby innych statków handlowych przeważnie są szare lub czarne, natomiast pasażerskich – przeważnie białe;



również żaglowce często są malowane na białe ze względów estetycznych, choć bywają też inne malowania, zależne od życzenia armatora, i tak np. "Kruzensztern" jest pomalowany w charakterystyczne nelsonskie pasy, natomiast "Humboldt" - cały jest zielony włącznie z żaglami; na części podwodnej często dwoma kolorami zaznacza się tzw. strefę =>przemiennych waterlinii, gdzie np. część denna do próżnej waterlinii jest zielona, a pas do waterlinii ładunkowej – czerwony;

=>okręty najczęściej są szare lub w specjalnym kamuflażu, dostosowanym do rejonu działania; niewielkie stateczki rekreacyjne i komunikacyjne maluje się zwykle na białą (stąd nazwa „żegluga biała”), a małe łodzie są malowane już całkiem dowolnie, według upodobań właściciela; wszystkie malowania mają wspólną jedną zasadniczą cechę – mają chronić przed korozją i innymi uszkodzeniami;

masowiec

– statek przeznaczony do transportu jednorodnego ładunku sypkiego lub płynnego; =>pojemność =>bulkcarrier dla ładunków sypkich określa się umownie w „ziarnie”, natomiast =>tankowca - w =>baryłkach;



maszoperia

– spółka rybaków kaszubskich, zawiązana dla podziału kosztów drogiego wyposażenia - sieci, wędek, łodzi - jakiego wymaga poławianie np. węgorzy czy łososi;

mayang

– podtyp egzotycznych statków =>prau z Jawy i okolic;



monera

– pierwsze okręty budowane przez Fenicjan już w II tysiącleciu p.n.e.; miały 1 rząd wioseł; dopiero później pojawiły się =>diery; w zależności od ogólnej liczby wioseł nazywano je bikonterami (20), triakonterami (30), quadrikonterami (40), pentekonterami (50);

motorowiec

– MS, *motorship*; statek napędzany przez silnik spalinowy;

MS

– *motorship*, *motorowiec*, ale z określeniem przeznaczenia do ładunków sypkich lub pasażerskiego;

MT

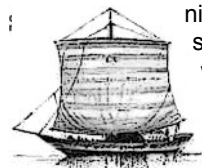
– motor tanker (=>tankowiec) lub motor =>trawler;

MV

– motor vessel, czyli motorowiec z naciskiem na cywilny typ służby;

mtepi

– egzotyczny typ afrykańskiego żaglowca pod wyraźnym wpływem arabskich =>dau, ale zaadaptowany do lokalnych możliwości materiałowych, a także umiejętności szutników; stępkę, stewy i poszycie wykonywano z drewna palmy kokosowej, a zszywano włóknami palmowymi przez otwórki wskroś belek, dzięki czemu włókna były widoczne na zewnątrz kadłuba; wobec braku wręg kadłub usztywniano poprzecznymi belkami między burtami; bezpokładowy, z daszkiem ze słomy osłaniającym ładunek



przed słońcem; 1-masztowy, z prostokątnym poprzecznym żaglem z maty palmowej, ster zawiasowy;



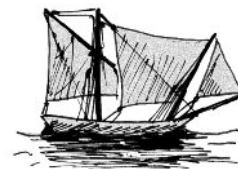
nao

– hiszpański transportowiec z XIV w., pod wyraźnym wpływem =>koggi; 2-masztowy, =>groń =>rejowy, =>bezan =>łaciński, kadłub krótki i szeroki, z wysokimi =>kasztelami; geneza nazwy spokrewniona z =>nefem i =>nawą, wywodzi się od łacińskiego słowa „navis”, oznaczającego statek;



navicello

– mały stateczek żaglowy, 2-masztowy z ożagleniem =>skośnym, z charakterystycznym mocno nachylonym do przodu =>formasztem, umieszczonym tuż nad =>dziobnicą i dziwnym żaglem mocowanym rogami do =>grotmasztu;



nawa

– od łacińskiego „navis” (*statek*), archaiczna nazwa wszystkich jednostek pływających, niezależnie od wielkości i przeznaczenia; często tak mylnie nazywany jest =>nef; początkowo budowane głównie przez republiki kupieckie - Wenecję i Genuę, szerokie i pękate statki o dużej =>nośności, zdolne pomieścić duże ilości towarów i pasażerów, o dużym zanurzeniu (do 6 m), wysokich =>kasztelach i co najmniej 3 pokładach; długość ok. 30 m, szerokość do 12 m, nośność do 500 t; początkowo miały ożaglowanie =>łacińskie, a później - jako lepsze dla dużych statków - =>rejowe, wiosła

=>sterowe zastąpiono sterem zawiasowym, konstrukcja kadłuba była wzmacniana poprzeczną belką w części dziobowej oraz zewnętrznymi =>wręgami i =>stringerami na poszyciu; rozróżniano kilka zasadniczych typów nawy: =>buzzo z grotmasztem rejowym i tylnym masztem z żaglem łacińskim, *usciera* (=>*usjer*) z rufową =>furtą ładunkową, przeznaczony specjalnie do przewozu koni (do 200 sztuk), =>*cocca* o 1 maszcie łacińskim w XIV w., rozbudowana w XVI w. do 4 masztów;



nef

– pojawił się na północnym wybrzeżu Francji w XII w., kiedy w południowej Europie zaczęto budować =>nawy i prawdopodobnie geneza nazwy jest taka sama (od łac. *navis* - statek); Wyprawy Krzyżowe spowodowały wzmożony ruch transportowy między północą i południem Europy, co pociągnęło za sobą potrzebę skonstruowania nowych typów statków, a jednocześnie umożliwiło wymianę doświadczeń szutników; wzory północne w nefie były widoczne w konstrukcji kadłuba podobnej do =>knary, ale z wyższą burtą, jak w statkach normañskich, na co pozwoliła m.in. rezygnacja z napędu wiosłowego; pozostało tylko wiosło =>sterowe na prawej burcie; z południowych statków zaczerpnięto natomiast =>bukszpryt i =>bocianie gniazdo na szczycie masztu, a także zastosowanie żagla =>łacińskiego jako alternatywnego dla =>rejowego; pokład był oparty na =>bimsach, których końce wystawały za gontowe =>poszycie burt; na przełomie XII i XIII w. pojawiły się (na wzór śródziemnomorski) pomosty bojowe na dziobie i rufie o wyglądzie blanków na murach obronnych (stanowiły one prawdopodobnie pierwszy krok w kierunku budowania



2.1 HISTORIA I KLASYFIKACJA

=>kaszteli); z południa przybył też drugi mniejszy maszt na dziobie, ożaglowany podobnie do głównego (rejowy lub łaciński); choć nef był w zasadzie statkiem handlowym, jednak był dostosowany do uzbrojenia i zmiany w =>okręt; Anglicy budowali na wzór nefu swoje =>roundshipy;

nośność

– DWT (*Dead Weight Tonnage*); całkowita zdolność noszenia obciążenia - ładunku, paliwa, zapasów, bagaży itd., czyli masa brutto całego statku w stanie służbowym (gotowego do wyjścia); w czasach starożytnych nośność podawano w umownych „amforach”, przy czym amfora grecka miała 19,4 l pojemności, natomiast rzymska - 26,2 l, a wzięwszy pod uwagę zróżnicowanie masy właściwej różnych towarów o takiej samej objętości - łatwo sobie wyobrazić mętlak z przeliczaniem;

NRT

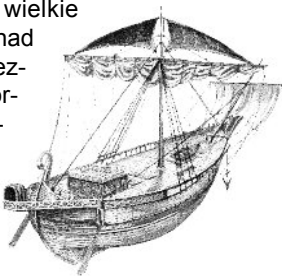
– Netto Register Tonnage; umowna jednostka =>ładowności statku określająca, jaka część całkowitej =>pojemności może być wykorzystana użytecznie w zależności od rodzaju ładunku, po odliczeniu paliwa, zapasów, bagaży itp;

NS

– *Nuclear Ship*; jednostka z =>siłownią jądrową;

oneraria

– rzymski statek handlowy z II stulecia p.n.e., o głębokim i obłym kadłubie, długość ok. 20 m, szerokość ok. 6 m, zanurzenie ok. 3 m, przeciętna =>nośność ok. 150 t, choć zdarzały się również wielkie statki o nośności ponad 1000 t, głównie przeznaczone do transportu zboża; na głównym maszcie miały duży żagiel =>rejowy i trójkątny dwudzielny =>topowy, a na =>artemonie - mniejszy rejowy; do =>takielunku tych statków na stałe weszły =>topenanty i =>wanty;

**paduakan**

– podtyp egzotycznych łodzi =>prau z Jawy, Celebes i okolic;

pagaj

– (z ros.) krótkie wiosło jednopiórowe (=>skul);

panamax

– statek o rozmiarach „na styk” pozwalających żeglować przez Kanał Panamski, czyli jego szerokość nie przekracza 32 m, długość 294 m, a zanurzenie 12 m;

**parowiec**

– statek, którego czynnikiem napędowym jest wrząca para wodna, wytwarzana w kotłach, a silnik parowy napędza =>koła łopatuowe lub =>śrubę napędową (ew. śruby);

pasażerski

– jednostka przeznaczona tylko do przewozu ludzi i ich bagażu, wyposażona w szereg urządzeń zapewniających pasażerom wygodę i komfort, np. =>pokłady spacerowe (tzw. słoneczne), baseny, restauracje, kluby, a nawet korty tenisowe;

**pasażersko-towarowy**

– obecnie - statek zabierający prócz ładunku użytkowego więcej, niż 12 pasażerów; podział na statki typowo pasażerskie

2.1

HISTORIA I KLASYFIKACJA

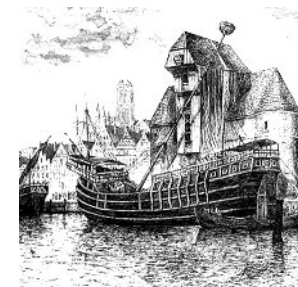
i typowo towarowe wprowadzono w Anglii w 1894 r., a to głównie dla celów bardziej efektywnego wykorzystania towarowców, które wcześniej łączyły obie funkcje, natomiast wygoda pasażerów początkowo miała znaczenie drugorzędne; jednak szybko podróże morskie stały się popularne, głównie z powodów ekonomicznych i nastąpił rozkwit „pasażerów”; towarowce zaczęto różnicować konstrukcyjnie zgodnie z przeznaczeniem i tak z czasem powstał podział na =>masowce i =>drobnicowce, a później także jednostki specjalizowane, jak np. =>węglowce czy =>tankowce;

patamar

– jedna z odmian słynnych arabskich statków =>dau;

**Pierre de la Rochelle**

– historyczna =>karaka, z którą łączy się ciekawa historia: w 1462 r. przyplłynęła do Gdańska z ładunkiem, ale u celu drogi została poważnie uszkodzona przez piorun;



karaka
Pierre de la
Rochelle
w Gdańsku
w trakcie
remontu -
do stawiania
masztu używano
zawsze
gdańskiego
żurawia;

kilkuletni remont był tak kosztowny, że właściciel nie był w stanie zań zapłacić; w związku z czym statek przeszedł na własność Miasta Gdańska, został przebudowany na =>okręt =>Hansy i otrzymał nową nazwę - „Piotr z Gdańska”; była to ogromna jednostka na ówczesne warunki bałtyckie: 52 m długości, 12 m szerokości, ponad 5 m zanurzenia i nośność 1000 t;

pinas

– *pinasa*; okręt z XVI-XVIII w., często mylony z =>pinką; nazwa pochodzi od łacińskiej nazwy drewna sosnowego (*pinia*), z którego był budowany; był jakby zmniejszoną wersją =>galeonu, stosunkowo szybki dzięki nie-

wielkim rozmiarom i dużej powierzchni żagli, a jego założonym przeznaczeniem było eskortowanie najpowszechniej wówczas używanych handlowych =>fluit; zyskał dobre opinie u żeglarzy i znajdował zastosowanie także we flotach handlowych, a z czasem zaczęto budować duże, oceaniczne wersje; w niektórych państwach, głównie skandynawskich, pinasy stanowiły „trzon” flot wojennych;

**pinka**

– rozwojowa wersja =>szebeki powstała pod koniec XVIII w., o nieco wyższym dziobie i bardziej „zwartym” kadłubie, ale identycznym ożaglowaniu, tzn. =>łacińskim na wszystkich trzech masztach oraz - na niektórych - podobnym nawisie rufowym (inne miały rufę =>pawężową); w XIX w. pojawiły się też pinki z żaglami =>rejowymi na dwóch pierwszych masztach, ale zdarzały się też kombinacje, w których żagle łacińskie (skuteczniejsze w żeglowaniu pod wiatr) wraz z =>rejkami były złożone na pokładzie i gotowe do zamiany z żaglami rejowymi; czasem, przez pomylenie typów głównych, tak nazywano też północne =>sza-landy;

**piroga**

– *dłubanka*, *prau*; jedna z pierwszych w historii człowieczeństwa świadomie wykonana łódź, przed którą używano do pływania tylko pni drzew; przetrwała bez znaczących zmian do naszych czasów, jeszcze w przedhistorycznych epokach udoskonalona tylko przez dodanie pływaka bocznego, poprawiającego stabilność i nieodzownego w regionie Polinezji, gdzie został wynaleziony;

2.1 HISTORIA I KLASYFIKACJA

tamtejsi żeglarze musieli często =>halsować, a ich wąskie łodzie były zbyt wywrotne, wymyślili zatem boczny pływak, który z czasem przekształcił się w drugi kadłub i tak powstał =>katamaran;



dość niezwykle są także żagle tamtego regionu o charakterystycznym kształcie, rozpięte między widłami dwóch zakrzywionych łukowato tyczek (takie ożaglowanie nazywa się „szczypcę kraba”);

pocztowiec

– niewielki szybki stateczek, którego najważniejszymi cechami są szybkość i dzielność morską, zazwyczaj zabierający również niewielką liczbę pasażerów; rodzaj „morskiego ekspresu”;

**pojemność**

– *BRT*, *NRT*; pojemność =>masowców określa się umownie w „ziarnie” lub =>tankowców - w =>baryłkach, a =>drobnicowców - w „belach”; zob. =>sling;

polacca

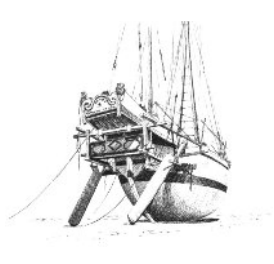
– jedna z rozwojowych wersji =>szebeki, powstała przez skrzyżowanie jej z =>fregatą lub - jak dowodzą inni specjaliści - powstała z =>galeoty skrzyżowanej z =>ghaniją, miała bowiem cechy wszystkich wymienionych typów; 3-masztowa, przedni maszt podobny do =>artemona z żaglem =>łacińskim, główny z dwoma-trzema żaglami =>popręcznymi, a tylny maszt nachylony do tyłu z żaglem łacińskim; nazwa wzięta się od greckiego *polys* (wiele, liczny), ponieważ łączyła cechy wielu typów, a nie miała nic wspólnego z Polską;

**ponton (gumowy)**

– nadmuchiwana gumowa łódka, czasem częściowo usztywniana szkieletem, jedno- lub wielokomorowa, rekreacyjna lub ratunkowa; jest bardzo lekka i zajmuje mało miejsca przed nadmuchaniem;

**prau**

– ogólna nazwa statków z regionu Polinezji, Malajów, całej Oceanii i rozprzestrzenionych po wybrzeżach Oceanu Indyjskiego, budowanych w podobny sposób od czasów przedhistorycznych; występują w bardzo wielu odmianach (*beduang*, *mayang*, *paduakan*) jako wiosłowo-żaglowe, żaglowe, z jednym pływakiem bocznym lub z dwoma, ale także i bez, z wiosłem sterowym, jedno- lub dwumasztowe, o ożaglowaniu =>skośnym, specyficznym dla tego regionu tzw. „szczypcę kraba”, podobnym nieco do =>łacińskiego i =>lugrowego, lub na rozwidlonych masztach; dość zróżnicowane co do wielkości;



HISTORIA I KLASYFIKACJA 2.1

PREUSSEN

– jeden z ostatnich wielkich żaglowców świata, zwanych =>„windjamarami”; zwodowany w Hamburgu w 1902 r., stalowa, jedyna w historii 5-masztowa =>fregata, długość 132 m, szerokość 16,5 m, powierzchnia żagli 5560 m² (48 żagli, z czego 30 =>rejowych w 6 kondygnacjach), wyso-



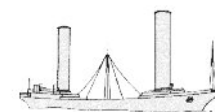
kość =>grotmasztu od pokładu - 57 m, szerokość =>grotrei - 31,2 m, =>wyporność 11000 t, =>nośność 8000 t, prędkość 17 węzłów; dzięki podzieleniu =>marsli i =>bramsli oraz zastosowaniu wind parowych do obsługi żagli, a także wspomagania =>steru - wymagał o połowę mniejszej załogi niż =>kliper;

pychowka

– mała łódź poruszana =>wiosłem pychowym przez odpychanie od dna, brzegu lub – gdy brakuje gruntu – przez wiosłowanie pychowe (prowadzenie wiosła wzdłuż burty i silne zakontrowanie pod koniec ruchu, aby łódź nie skręciła);

rotorowiec

– statek, w którym zastąpiono żagle =>rotorami; nie spełnił oczekiwań konstruktorów i nigdy nie wyszedł ze stadium eksperymentów;

**roundship**

– wzorowana na =>nefie brytyjska wersja statku handlowego z XIII w., który również mógł być szybko i łatwo uzbrajany; był bardziej pękaty i miał dość znacznie wyższe burty, co przy niewielkim zanurzeniu nie pozwalało mu na dalekomorskie rejsy; podobnie, jak nef miał wysokie =>stewy, na =>śródkręciu jeden maszt z żaglem =>rejowym, pomosty na dziobie i rufie,

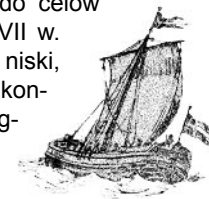
=>bocianie gniazdo, =>bukszpryt i =>poszycie gontowe, natomiast nowinką było zastosowanie =>steru zawiasowego zamiast wiosła sterowego; przez niektórych był nazywany =>koggą angielską; ogólnie rzecz biorąc był bodaj najsłabszym typem statku w swojej epoce;

**rower wodny**

– pojazd rekreacyjny, najczęściej w postaci =>katamaranu na dwu pływakach połączonych pomostem z ławeczką, ze śrubą napędową poruszaną siłą mięśni za pośrednictwem pedałów i przekładni; do napędu może również służyć prostszy pędnik z kołem łopatkowym osadzonym wprost na wykorbionej osi pedałów, a zamiast budowy pływakowej może mieć plastikowy kadłub skrupowy (jak =>bączek) z miejscem na zabudowanie pędnika, osłoniętym obudową dla zabezpieczenia przed bryzgami wody;

**ruski statek**

– mała łódź używana do celów pomocniczych w XVI-XVII w. we flotach bałtyckich; niski, płytki kadłub o solidnej konstrukcji, 1 maszt z 1 żaglem poprzecznym;

**sakolewa**

– jedna z greckich odmian =>szalandy śródziemnomorskiej, 2-masztowa, duży główny żagiel =>rozprzowy, nad nim =>marsel, przed masztem =>sztaksle, natomiast na tylnym maszcie żagiel =>łaciński; czasem rozpinano również =>topsel;



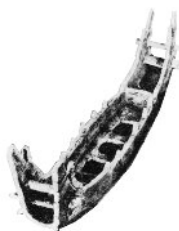
HISTORIA I KLASYFIKACJA

sambuk

– jedna z mniejszych i popularniejszych odmian egzotycznego arabskiego żaglowca => dau, o nośności do 80 t, 1-2 masztowa z ożagleniem => arabskim;

**sampan**

– mała => dżonka, bardzo rozpowszechniona w całej Azji, rzeczna lub przybrzeżna, drewniana, wiosłowa lub żaglowa, z żaglami z maty bambusowej bądź trzinowej, obecnie coraz częściej motorowa; zazwyczaj służy właścicielowi za mieszkanie, tworząc niekiedy całe dzielnice na wodzie (np. w Hongkongu);

**SAVANNAH (1)**

– pierwszy => parowiec, który przepłynął Atlantyk; miało to miejsce w 1819 r., a przejście z Nowego Jorku do Liverpool zajęło 24 dni; właściwie napęd parowy był wspomaganym dla rzeczywistego napędu żaglowego i tylko część dystansu została



pokonana dzięki niemu;

SAVANNAH (2)

– pierwszy handlowy statek z napędem jądrowym; zwodowany 1959; pierwszym statkiem jądrowym w służbie cywilnej był lodołamacz „Lenin” zwodowany w 1957 r.;

**SELANDIA**

– pierwszy oceaniczny motorowiec, duński, zwodowany w 1912 r.; zabierał 26 pasażerów w nadzwyczajnie luksusowych apartamentach;

**shasha**

– mała prymitywna łódka z okolic Półwyspu Arabskiego, o lekkiej konstrukcji z trzciny;

**skapho**

– jedna z greckich odmian => szalandy śródziemnomorskiej, 1-masztowa, duży główny żagiel => rozprzowy, przed masztem => sztaksle, poszycie => gontowe;

skeid

– średniej wielkości odmiana wojenna langskipa;

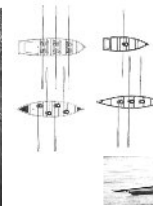
skif

– smukła łódź wyścigowa, powstała przez usportowienie łodzi użytkowej, używanej na niektórych okrętach jako łódź => pokładowa, mogącej nieść pomocniczy żagiel na składanym maszcie; stopniowo ulegała podobnym przemianom, jak => gig i stawała się coraz smuklejsza,



HISTORIA I KLASYFIKACJA

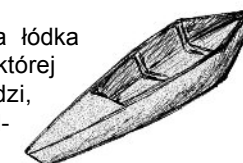
kosztem cech użytkowych (niewywrótności, ładowności itp), a kadłub wreszcie zredukowano do formy właściwie listewki nośnej, natomiast dla oparcia wiosła - z braku burt - dobudowano specjalne => kronsztęjny; wiosłarze siedzą tyłem do kierunku ruchu, a ławki często są zastąpione przez przesuwne siedziska, => slajdy, dzięki czemu dodatkową siłą do wiosłowania można wycisnąć również z pracy nóg;



występują w wariantach od 1-osobowego do 8-osobowego, ze sternikiem lub bez, wiosłarze obsługują po jednym wiosle lub po dwa, ale siedzą zawsze za sobą;

skul (łódka)

– mała, 1-osobowa łódka półwyscigowa, w której wiosłarz nie siedzi, lecz kłęczy na jednym kolanie; nazwa pochodzi od angielskiego słowa *sculling* oznaczającego odpychanie wiosłem; rodowodem spokrewniona z => kajakiem i => canoe;

**skuter nurkowy**

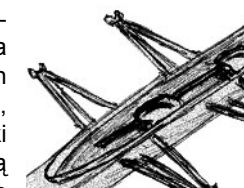
– osobisty pędnik dla nurków, w postaci silnika elektrycznego obudowanego wraz z akumulatorami i otulowaną śrubą napędową; sterowanie odbywa się przez skrócenie całego aparatu trzymanego przez nurka za manetki, służące jednocześnie do regulacji obrotów silnika;

**skuter wodny**

– jednoosobowy rekreacyjny szybki pojazd z pędnikiem => strugowodnym; w dennej części ukształtowany odpowiednio, aby stawał jak najmniejszy opór wodzie, z którą jednak nie może tracić kontaktu, aby nie przerywać pracy pędnika, potrzebującego do działania stałego przepływu strumienia wody;

**slajd**

– ruchome, przesuwne siedzisko dla wiosłarza na łodziach sportowych (=> gig, => jał, => skif), dzięki któremu dodatkową siłą do wiosłowania można wycisnąć także z pracy mięśni nóg;

**slup**

– mały 1-masztowy statek, => grot => gaflowy, => lugrowy, => łaciński lub => bermudzki, => sztafok na => forsztagu (również => rolsztagu); jedna z najpopularniejszych wersji jachtów turystycznych i łodzi rekreacyjnych;



pierwotnie, w XVIII w. słupem nazywano mały trzymasztowy, rejowy => okręcik, podobny do korwety, niosący 16-18 dział;

słowiańska łódź

– vindaskip;

snekkar

– typ langskipa Wikingów mniejszy od => drakkara;

sniga

– sznika;

2.1 HISTORIA I KLASYFIKACJA

snow (bryg)

– odmiana =>brygu; miał 2 maszty =>pełnorejowe, ale do tylnej części =>grot=>marsa miał przymocowaną =>stęgę lub linę zastępującą =>bezanmaszt, na której podnoszono wielki żagiel gaflowy – snowsel;

**speronara**

– jedna z maltańskich odmian =>szalandy śródziemnomorskiej, 1-masztowa, duży główny żagiel =>rozprzowy, przed masztem =>sztaksle;



spotkałem się też z wersją 3-masztową, z ożaglowaniem =>łacińskim i sztakslem nad =>bukuszprytem, którą nazywano - według mnie błędnie - speronara (il.), ponieważ była to =>szebeka;

squirt-kajak

– górski =>kajak jednoosobowy, obecnie najczęściej z tworzywa sztucznego, z fartuchem uszczelniającym przed bryzgami wody, który opina wiosłarza w pasie, jak spódniczka – stąd nazwa; rozwojowa wersja przejściowa między kajakiem i =>canoe;

**SS**

– *steam ship*; *parowiec*;

statek

– wodny środek transportu, składający się z =>kadłuba, =>pokładu i =>nadbudówek; zgodnie z obecną klasyfikacją statki dzieli się według:

- rodzaju napędu na: *wiosłowce*, *żaglowce*, *parowce*, *motorowce*, *elektromotorowce*, *turbinowce*, *jądrowce*;
- rodzaju pędnika na: *wiosłowce*, *żaglowce*, *kołowce* (*bocznokołowce* i *tylnokołowce*), *śrubowce* oraz z pędnikiem specjalnym – *strugowym*, *śmigłowym*, *skrzydełkowym*;
- przeznaczenia na: wojenne (*okręty*) oraz cywilne, wśród których wyróżnia się statki

towarowe, pasażerskie i towarowo-pasażerskie (jeśli zabierają więcej niż 12 pasażerów); •zasięgu pływania na: dalekomorskie, morskie, przybrzeżne, zalewowe, rzeczne, śródlądowe;

•rodzaju ładunku na: *masowce* (*nasypowce*), *drobnicowce*, *zbiornikowce* (*tankowce*), *specjalizowane*;

•regularności rejsów na *liniowce* i *trampowce*; •typu kadłuba na jednokadłubowce i wielokadłubowce (*katamarany* i *trimarany*);

•bezpokładowe i pokładowe (kryte);

•konstrukcji kadłuba na: *pełnopokładowce*, *ochronnopokładowce*, *szanćowopokładowce*, *półkowopokładowce*, *cieniowopokładowce*, *wysokojutowce*, *studniowce*, *wieżowopokładowce*, *kufrowce*;

•typu pokładu głównego na *pełnopokładowce* i *ochronnopokładowce*;

•sposobu niesienia kadłuba na: wypornościowe, podwodne, niesione wyporem dynamicznym (*poduszkowce*, *wodoloty*, *ekranoplany*, *ślizgacze*);

•rodzaju nadbudówek na: trójwyspowce, dwuwyspowce, jednowyspowce;

•bez napędu własnego – *barki*, *debarkadery*, *lichtugi*, *szalandy*, *pontony*, *hulki* itp;

•rybackie, a wśród nich wyróżnia się statki łowcze (*kutry*, *trawlerzy*, *lugry* itp), *bazy-przetwórnice*, *wielorybnicze*;

•specjalne – *promy*, *holowniki*, *lodołamacze*, *latarniowce*, *kablowce*, *szkolne*, *pilotowce*, *hydrograficzne*, *pogłębiarki* itp;

•wśród żaglowych wyróżnia się też żaglowo-motorowe (jeśli silnik pozwala osiągnąć prędkość powyżej 7 =>węzłów) oraz żaglowe z silnikiem wspomagającym (do manewrów, nie pozwalającym rozwijać powyżej 7 węzłów);



HISTORIA I KLASYFIKACJA 2.1

strug

– *struss*; niewielki stateczek pomocniczy, chętnie używany w XVII w; 1-masztowy z żaglem =>poprzecznym, z =>bukuszprytem i =>blindżaglem, rufą lekko uniesioną i płasko ściętą;

**S/TS**

– *Sail Training Ship* - Żaglowiec Szkolny;

suezmax

– statek o rozmiarach "na styk" pozwalających żeglować przez Kanał Sueski, czyli jego szerokość nie przekracza 70 m, długość 500 m, a zanurzenie 21,3 m; większe jednostki to tzw. =>capecize;

surfing

– sport wodny polegający na ślizganiu się po grzbietach pędzących fal na specjalnej desce (=>aquaplan);

szalanda (żaglowiec)

– statek towarowy powstały w XVIII w., popularny zarówno na północy Europy, jak i w basenie Morza Śródziemnego; statki północne różniły się głównie posiadaniem owalnych =>mieczy burtowych, które

opuszczano do wody w czasie niepogody, natomiast cechą wspólną szaland był duży główny żagiel =>rozprzowy; bezpokładowe, płaskodenne, o małym zanurzeniu i niskiej burcie, czasem podwyższonej osłoną płócienną dla ochrony przed bryzgami wody; z powodu swojej prostoty budowy i obsługi chętnie używane przez rybaków, do rzeczynego i przybrzeżnego transportu; przeważnie jednomasztowe, oprócz żagla rozprzowego niosące =>sztaksle nad =>bukuszprytem, a większa odmiana - dwumasztowa grecka *sakolewa* - miała na pochylonym w przód maszcie głównym wielki żagiel rozprzowy, prócz niego żagiel =>rejowy (=>marsel) i =>sztakfok, nad bukuszprytem duży sztaksel, a na bezanmaszcie



- żagiel łaciński; angielskie odmiany barek typu szalandy nazywały się *wherry*, *keel*, *lillyboy*, tureckie to =>*czek-tirmy* i =>*mahone*, greckie - =>*skapho* i =>sakolewa, a maltańskie - =>*speronara*;

**szanghajowanie**

– proceder uprawiany w Anglii w XVI-XVIII w. przez =>łapaczy, polegający na porywaniu ludzi z łądu i przymusowym wcielaniu do załóg okrętów Floty Królewskiej;

szanta

– pieśń pracy śpiewana od dawnych czasów dla nadania rytmu przy wspólnym wysiłku, np. stawianiu żagli, =>hisowaniu itp; bywają pieśni stosowne do wykonywania różnych operacji, czyli na długie i krótkie pociągnięcia – =>szotowe, =>fałowe" itp; na dawnych =>wiosłowcach (np. =>galerach) pomagała równo wiosłować, aby wiosła się nie krzyżowały, jednak częściej do nadawania rytmu służyły bębny lub inne głośnie instrumenty;

szebeka

– (od arabs. *chebec*, co znaczy biec, gnać); dawny niewielki =>żaglowiosłowiec, o budowie pod wyraźnym wpływem =>dau; 3-masztowy (2 maszty =>łacińskie i =>bezan =>gaflowy lub także łaciński, czasem nad =>bukuszprytem podnoszono duży =>sztaksel) z silnie nachylonym w przód =>fok-masztem i lekko nachylonym w tył bezan-masztem, z charakterystycznie wystającym nawisem rufowym; długość ok. 40 m, szerokość ok. 7,5 m, zanurzenie ok. 2,5 m, 30-40 wiosel, uzbrojenie - do 30 dział różnego =>działomiaru; zwrotni szybki, przez co zyskał dużą popularność wśród piratów i =>kap-rów; na Morzu Śródziemnym używany czynnie jeszcze w XIX w;



2.1 HISTORIA I KLASYFIKACJA

szitlik

– rzeczny statek czy raczej duża łódź, używana w rejonie Syberii; nazwa pochodzi od kadłuba z bali zszywanego tykiem jałowcowym; podobna do innych łodzi śródlądowych – płaskodenna, bezpokładowa, ze składanym masztem i jednym żaglem;

**szkuner**

– statek o ożaglowaniu =>skośnym (=>gaflowym, =>bermudzim lub mieszanym), od 2 do 6 masztów, zwrotny i bardzo ceniony z powodu swoich własności żeglugowych, bardzo rozpowszechniony na całym świecie; nazwa pochodzi od angielskiego słowa „scooning”, co oznacza „puszczanie kaczek”; wywodzi się od XVII-wiecznego =>jachtu holenderskiego i =>lugra francuskiego; w XVIII w. również Amerykanie dostrzegli jego zalety i zaczęto budować szkunery w USA, doskonaląc przy tym całą konstrukcję (=>klipry baltimorskie);



początkowo małe 2-masztowe stateczki przybrzeżne z czasem rozwijane do wersji oceanicznych, bo dzięki nielicznej załodze i swej szybkości były bardzo rentowne, pomimo małej ładowności; miały smukły kadłub i wysokie, nachylone do tyłu maszty ze =>stengami, ożaglowanie =>gaflowe z =>topslami, =>kliwery nad bardzo długim =>bukszprytem; później zaczęto też dodawać żagle =>poprzeczne, przez co powstało wiele kombinowanych wersji szkunerów 2-masztowych:

klasyczne (gaflowe, bermudzkie, sztukasłowe), brygowe – marslowy (bez topsli, na obu masztach =>marsel i =>bramsel), marslowo-topslowy (na =>fokmaszcie marsel i bramsel, na =>grotmaszcie topsel),

bramslowy (na obu masztach bramsel), bramslowo-topslowy (na fokmaszcie bramsel, na grotmaszcie topsel), bramslowo-marslowy (na fokmaszcie marsel i bramsel, na grotmaszcie tylko bramsel); szkunery rzadko były używane jako okręty; od początku XIX w. podlegały – szczególnie w USA – dalszemu rozwojowi, bo były cenione z powodu prostoty obsługi i rozbudowywano je stopniowo, aż do kolosalnych rozmiarów 7-masztowego =>windjamera => „Thomas W. Lawson” z 1902 r., który jednak miał ponoć bardzo kiepskie właściwości żeglugowe i w końcu rozbił się na skałach;



słynny 5-masztowy szkuner
CARROLL A. DEERING –
jedna z ofiar Trójkąta
Bermudzkiego

szkunerbark

– barkentyna;

szkunerbryg

– brygantyna;

szkuta (1)

– szeroki, bezpokładowy statek transportowy, głównie rzeczny, 1-masztowy =>żagłowiosłowiec z żaglem =>poprzecznym; miał wysoko wywinięty dziób i płasko ściętą rufę, na której znajdowała się tzw. buda i trep (pomost sternika); 16-20 wiosł; małe szkuty nazywano półszkutami;



ostatnia zarejestrowana szkuta w Polsce funkcjonowała jeszcze do 1937 roku;

szkuta (2)

– dawny (XIV-XV w.) mały =>okręciak, 1-masztowy z żaglem =>poprzecznym, nośność 80-160 t, załoga do 70 ludzi;



HISTORIA I KLASYFIKACJA 2.1

sznika

– *sniga*; statek bałtycki z XIV-XV w.; 1-2-masztowy, po 2 żagle =>poprzeczne na każdym maszcie, lekki i zwrotny. dlatego też najczęściej używany jako pocztowy, policyjny, wojenny lub =>kaperski; czasem na tylnym maszcie mógł nieść żagiel =>skośny; dzięki małemu zanurzeniu mógł wchodzić w ujścia rzek; pod taką samą nazwą są również znane małe, pękate statki rybackie z Morza Północnego, używane w XVII-XIX w., 2-masztowe, z ożaglowaniem skośnym, o nośności do 200 =>łasztów;

szuan

– dżonka dalekomorska;

ślizgacz (łódź)

– szybka łódź unosząca się na wodzie dzięki sile =>wyporu dynamicznego; ma płaski i szeroki kadłub z =>redanem, dzięki czemu po osiągnięciu wystarczającej prędkości wynurza się niemal całkowicie, dotykając wody tylko punktowo, a zanurzony pozostaje =>pędnik i =>ster;

**śródlądowa żegluga**

– pływanie po =>akwenach wewnątrz lądu (rzekach, jeziorach, kanałach) w celach transportowych, przemysłowych, rekreacyjnych itp; również nazwa statków o takim przeznaczeniu;

**śrubkowanie**

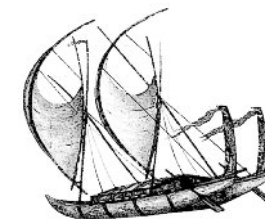
– wiosłowanie na małej łodzi, kiedy, stojąc na rufie, wykonuje się opartym w =>dulce na =>pawęży wiosłem ruchy zakreślające kształt ósemki, co pozwala jednocześnie napędzać i sterować (por. =>pychówka);

śrubowiec

– statek napędzany =>śrubą;

tainui

– =>katamaran z regionu Polinezji, Oceanii, Nowej Zelandii i Nowej Gwinei; podobno już nie spotykany;

**tankowiec**

– duży statek do transportu ładunków =>masowych w stanie płynnym (ropy, paliw itp); klasa największych statków =>handlowych, a wyobrażenie o ich wielkości może dać zestawienie danych jednego z największych na świecie – Globtik London: długość – 373 m, szerokość – 28 m, =>nośność – 476 292 DWT, moc maszyn – 45 000 KM, prędkość z ładunkiem – 15,5 =>węzła, załoga 15-20 ludzi; dla porównania – wysokość Pałacu Kultury w Warszawie to 274 m;



pierwszy na świecie tankowiec zwodowano w 1872 r. w Anglii, miał zbiorniki w formie cystern opartych na wręgach i – co ciekawe – był żaglowcem;

tarida

– dawny mały żaglowiec pomocniczy, 1-masztowy, ożaglenie =>łacińskie, =>stery burtowe; rozpowszechniony na Morzu Śródziemnym;

tartana

– statek śródziemnomorski, wersja rozwojowa =>szebeki z XVI w., raczej mały i szeroki (3,5:1); dość powszechnie używany i występujący w wielu odmianach: włoski, hiszpański, francuski, albański; 1-masztowy

HISTORIA I KLASYFIKACJA

z dwoma żaglami - =>łacińskim głównym i pomocniczym na =>sztagu lub 2-masztowy (przedni maszt silnie nachylony w przód) z ożagleniem łacińskim; w XVIII w. dodano =>bezanmaszt i zlikwidowano przedni, a na =>grosztagu zaczęto rozpinać wielki =>sztaksel; francuzi także dodawali czasem żagiel =>rejoy na grotmaszcie; w niektórych krajach tartany pływają do dziś jako stateczki rybackie;

**taxi wodne**

- niewielkie kilkuosobowe =>promy kursujące w bardzo rozległych portach, stanowiących poważną część miasta; są właściwie normalnym środkiem transportu w portowych miastach, nierzadko szybszym od lądowego;



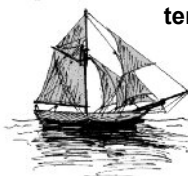
Amsterdam



New York Water-Taxi (oczywiście żółte)



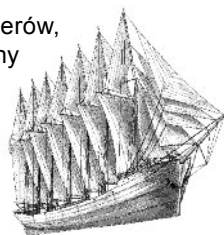
Wenecja

**tender**

- dawniej niewielki okręciak z ożaglowaniem =>kutrowym, o znaczeniu raczej pomocniczym; obecnie - pływający warsztat;

THOMAS W. LAWSON

- jeden z =>windjammerów, stalowy =>szkuner, jedyny w historii 7-masztowiec; wysokość masztów od pokładu - 58 m, =>nośność 8000 t, zanurzenie 8,5 m; rozbił się na skałach i zatonął w 1907 r.;



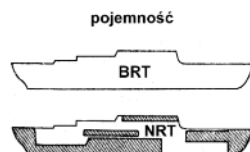
w ciekawy sposób załoga rozwiązała na nim kłopoty z określaniem tak mnogich masztów - nazywano je tak, jak dni tygodnia;

thoni

- odmiana =>bat-teli, zob. =>doni;

**tonaż**

- określenie wielkości jednostki; =>wyporność podaje się w tonach (jest to iloczyn objętości podwodnej części kadłuba i ciężaru właściwego wody morskiej, przyjętego umownie na 1016 kg/m³, natomiast pojemność i nośność - w tonach rejestrowych (=>BRT i =>NRT); w przypadku =>okrętów podaje się tylko wyporność; te najważniejsze charakterystyki statku mają znaczenie przy naliczaniu cel, opłat portowych, ubezpieczeń itp., a trzeba nadmienić, że nie są one ujednolicone i inaczej są naliczane np. za przejście Kanału Sueskiego, a inaczej - Panamskiego;

**totoras**

- łódzie z powiązanych wiązek trzciny, budowane i używane do dziś przez Indian na jeziorze Titicaca;

**towarowiec**

- statek przeznaczony wyłącznie do transportu towarów, nie zabierający pasażerów (tzn. najwyżej 12 osób); istnieją też statki nie zabierające pasażerów w ogóle, np. ze względów bezpieczeństwa lub specyfiki służby;

trabaccolo

- małe stateczki z Morza Śródziemnego, 2-masztowe, ożaglowanie =>lugrowe z =>kliwerami nad bukszprytem;



HISTORIA I KLASYFIKACJA

tramp

- *trampowiec*; statek do żeglugi =>trampin-gowej;

tramping

- żegluga nieregularna, stosownie do potrzeby chwili, bez określonego z góry programu rejsu, czyli odwrotność żeglugi =>liniowej;

trekandina

- jedna z odmian =>szalandy śródziemnomorskiej, podobna do =>sakolewy, ale różniąca się głównym żaglem =>gaflowym;

TRIAL

- pierwszy na świecie statek z =>poszyciem wykonanym całkowicie z blachy; zwodowany w 1787 roku;

T/SS

- Turbine/Steam Ship czyli =>turbinowiec parowy;

**tumbas**

- *dubas*;

TURBINIA

- pierwszy na świecie statek napędzany turbiną parową; moc turbiny 1500 KM, osiągał prędkość 34,5 =>węzła; był właściwie niewielkim kutrem, zwodowany w 1897 roku;

tylnokołowiec

- statek, którego =>pędnikiem jest =>koło łopatowe umieszczone na rufie;

**umiak**

- łódź budowana przez Inuitów, ze szkieletem i poszyciem z dostępnych akurat materiałów, np. z kości wielorybów i foczych skór, chyba, że akurat morze wyrzuci jakieś drewno; rodowód wspólny z =>kajakiem i =>canoe;

usjer

- *usciere*; odmiana =>nawy; dawny bizantyjski =>żaglowiec towarowy, przeznaczony specjalnie do transportu 100-200 koni -

duży, 2-masztowy z ożagleniem =>łacińskim, 2-pokładowy, z =>furtą ładunkową na rufie;

windaskip

- *łódź słowiańska*; statek Słowian bałtyckich (Wenedów) wzorowany na =>langskipach Wikingów, ale mniejszy od nich, o dł. ok. 12-18 m, szer. ok. 3,5 do 5 m; pojawił się w X-XII w., kiedy grabieżcze wyprawy Wikingów już ustały; bezpokładowy, budowany głównie z drewna dębowego, 1-masztowy z dużym żaglem =>poprzecznym;

windjammer

- ogólne określenie wielkich handlowych =>żaglowców wielomasztowych (=>fregat, =>szkunerów, =>barków) z czasów nowożytnych, po zgaśnięciu epoki świetności =>kliprów; zaliczały się do nich np. =>„Preussen” (fregata stalowa, jedyna w historii 5-masztowa), =>„France” (największy w historii bark), =>„Thomas W. Lawson” (jedyny w historii 7-masztowy szkuner), =>„Wyoming” (najdłuższy w historii statek drewniany, mierzący 108 m do galiona); dzięki zastosowaniu wspomaganych parowo maszyn =>stero-wych i wind do podnoszenia żagli, a także podzieleniu =>marsli i =>bramsli - wymagały nielicznej załogi (np. 6-masztowy szkuner „Wyoming” wymagał 12 osób załogi), a stalowe kadłuby, maszty i olinowanie pozwalały na zmniejszenie masy statku; wielkie barki z powodzeniem konkurowały z =>parowcami do 1939 r. na liniach australijskiej i chilijskiej, gdzie brakowało słodkiej wody do kotłów; ostatni z pływających do dziś windjammerów - wielki bark „Padua” (dziś znany jako „Kruzensztern”) pochodzi od hamburskiego =>armatora F. Laeisha, z jego serii statków „Flying P-Lines”;



HISTORIA I KLASYFIKACJA

windsurfing

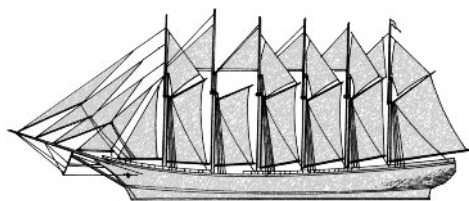
– sport wodny polegający na ślizganiu się po wodzie na specjalnej desce z żaglem, rozpiętym na uchylnie zamocowanym maszcie, z ni to bomem, ni to =>szprajsgaflem, zapewniającym jednocześnie uchwyt dla rąk;

wiosłowiec

– statek o napędzie wyłącznie wiosłowym;

WYOMING

– jeden z =>windjamerów, najdłuższy w historii drewniany statek (108 m między stewami); 6-masztowy =>szkuner o =>pojemności 3730 BRT i =>nośności 5000 t; co ciekawe, wymagał tylko 12 osób załogi (!) dzięki zastosowaniu wind parowych do obsługi żagli i parowego wspomaganie =>steru;

**yahtra**

– odmiana egzotycznego, cejlońskiego żaglowca =>doni z pływakiem bocznym, charakterystycznym dla statków tych wód, 1-masztowy z głównym żaglem =>lugrowym i drugim rozpiętym pod pomocniczym masztem o formie =>rozprza, =>sztakseł nad =>bukszprytem;

zahim

– *zaima*; jedna z regionalnych odmian arabskich statków =>dau;

zaruk

**zaruka**

– *zaruk*; jedna z odmian regionalnych arabskiego statku =>dau;

żaglomistrz

– specjalista odpowiedzialny za stan żagli, ich utrzymanie, naprawy, =>trymowanie itd;

żaglowiec

– statek, którego głównym lub jedynym źródłem napędu są żagle; dzieli się na 2 zasadnicze sposoby:

według typu =>omasztowania i =>ożaglowania:

pełnorejowce – np. fregata, bryg, holk, karaka, kliper, kogga, korweta, nef, pinas;

skośnorejowce – np. jol, kecz, keł, krajer, kuter, lugier, szkuner, szebeka;

rejowce (mieszane) – np. bark, barkentyna, brygantyna, galeon, karawela,

według liczby masztów:

1-masztowce – np. keł, słup, kuter;

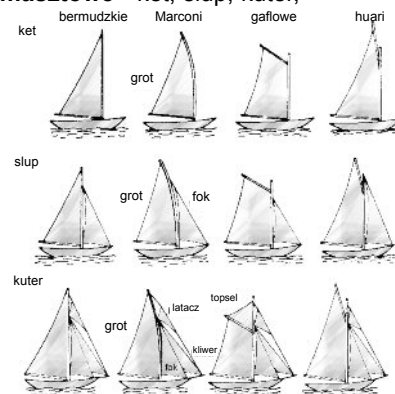
2-masztowce – np. jol, kecz, bryg, szkuner, brygantyna;

3-masztowce – np. fregata, bark, szkuner, barkentyna

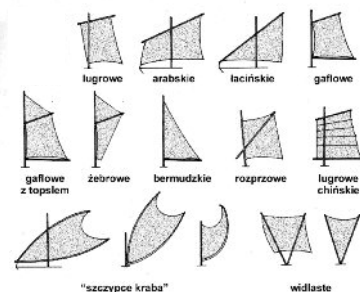
wielomasztowce – np. fregata, bark, szkuner, barkentyna;

jednocześnie według **liczby** masztów i **typu** ożaglowania, przyjmując za podstawowe typy ożaglowania – poprzeczne pełnorejowe i skośne bermudzkie oraz gaffowe:

1-masztowe – keł, słup, kuter,

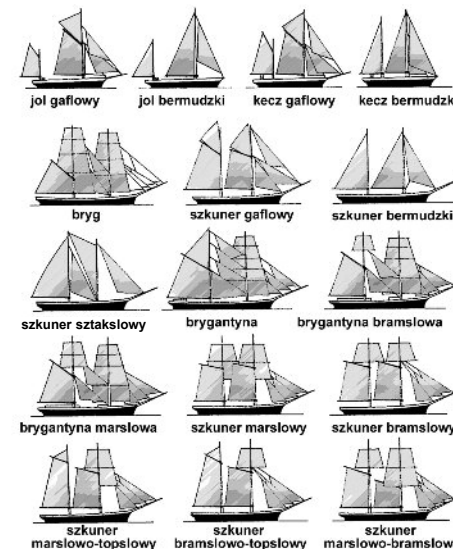


przy czym mogą występować w różnych odmianach ożaglowania skośnego:

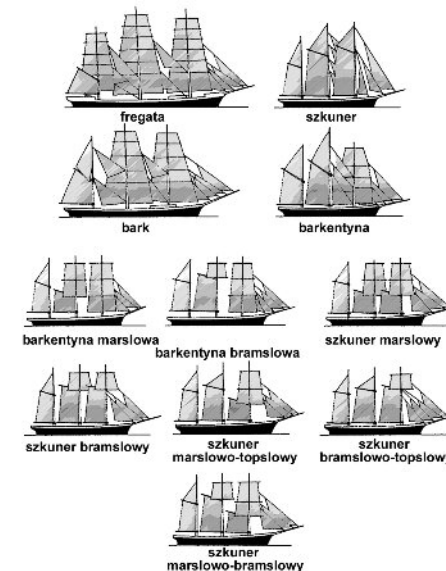


HISTORIA I KLASYFIKACJA

2-masztowe – jol, kecz, szkuner, bryg, kombinacje brygu ze szkunerem;



3-masztowe – szkuner, fregata, bark, barkentyna, kombinacje fregaty ze szkunerem;



wielomasztowe – szkuner, fregata, bark, barkentyna, kombinacje fregaty ze szkunerem;

gdzie bryg i fregata to pełnorejowce, keł, słup, kuter, jol, kecz i szkuner to skośnorejowce, a brygantyna, bark i barkentyna to

rejowce, przy czym bark ma zawsze tylko stermaszt skośny, brygantyna i barkentyna zawsze mają fokmaszt pełnorejowy, a szkuner ma zawsze ożaglowanie skośne, ale występuje w wielu kombinacjach z brygantyną i barkentyną – szkunery bramsłowe, marsłowe, bramsłowo-topsłowe, bramsłowo-marsłowe, marsłowo-topsłowe, marsłowo-marsłowe, nigdy jednak nie ma żagli poprzecznych na stermaszcie; lub mówiąc inaczej:

jeśli za podstawowe 2-masztowce przyjmujemy pełnorejowy bryg i skośnorejowy szkuner, to ich podstawową kombinacją jest brygantyna, która ma fokmaszt pełnorejowy jak bryg, a stermaszt skośny jak szkuner; dalsze kombinacje to warianty szkunera; jeśli za podstawowe 3-masztowce przyjmujemy klasyczną fregatę 3-masztową i szkuner 3-masztowy, to podstawowymi kombinacjami będą bark, który ma tylko stermaszt skośny oraz barkentyna, która ma tylko fokmaszt pełnorejowy; pozostałe kombinacje to warianty barkentyny – jeśli fokmaszt jest pełnorejowy, bądź warianty szkunera, jeśli fokmaszt jest mieszany rejowo-skośny; analogicznie wygląda sytuacja z wielomasztowcami, gdzie za podstawowe przyjmujemy fregatę 4-masztową i szkuner 4-masztowy; większe dotyczą już tylko barków i szkunerów, ponieważ 5-masztowa fregata była w historii tylko jedna (=>Preussen)

obok:
brygantyna
z nietypowym
sztakselem
=>Fishermana



poniżej:
bark 5-masztowy
(=>France)



żaglowiosłowiec

– statek, którego napęd stanowią w równej mierze żagle i wiosła, np. =>galera;



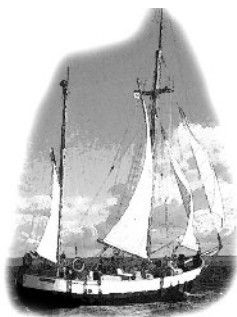
rzymska trirema

żaglówka

– mała łódź żaglowa, 1-2-masztowa, z ożagleniem typu =>slup, =>ket, =>kecz, =>jol, =>kuter, =>szkuner itp;



po lewej: slup bermudzki
po prawej: ket lugrowy
poniżej: jol bermudzki



acht-, aft-

– prefiks nazw dotyczących tylnej części statku lub jego elementów, np. *afterstewa* czy *achtkanty*;

achterluk

– =>luk rufowy, czyli usytuowany najbliżej rufy; na dawnych statkach wyróżniano „forluk”, „grotluk” i właśnie „achterluk”;

aflaston

– *galion*; właściwie tylko jego ozdobna część, tzw. figura galiona, przedstawiająca zazwyczaj patrona jednostki, mityczne stwory lub groźne drapieżniki, które miały na celu spłoszenie przeciwników; 82

afterdeck

– pokład rufowy; na dawnych okrętach rozciągał się od =>grotmasztu do =>hakburty;

afterkasztel

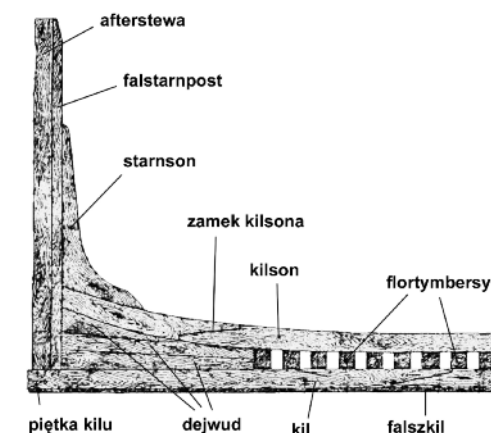
– nadbudowa rufowa, rozciągnięta od burty do burty, nakryta pokładem; zwykle w afterkasztele mieściły się kabiny kapitana, =>szypra i wyższych oficerów oraz tzw. „wielka komora”, czyli =>mesa;

afterpik

– *skrajnik*, *komora zderzeniowa*; przestrzeń między =>stewą rufową i ostatnią =>grodzia wodoszczelną;

afterstewa

– *stewa rufowa*, *tylnica*, *starnpost*; rufowe przedłużenie =>stępki, najczęściej składające się z wielu elementów, jak np. *falszafterstewa*, *dźwigar*, rufowy *dejwud*;

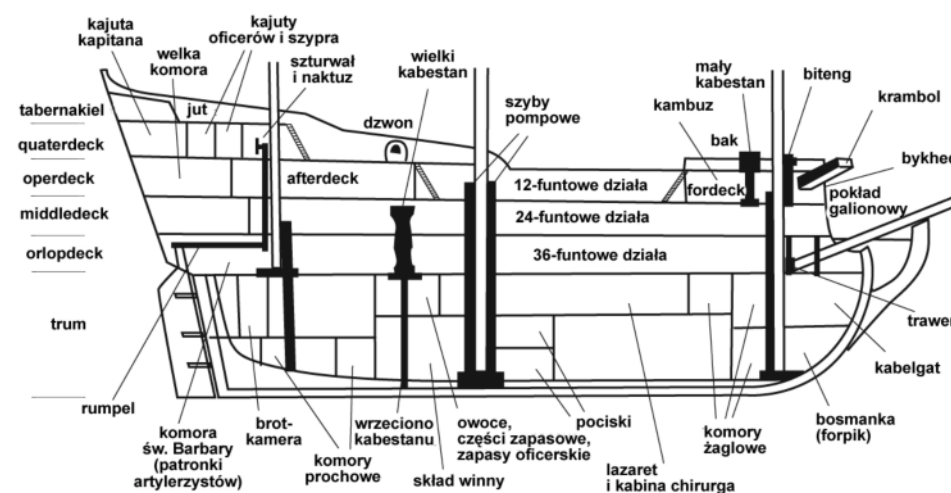


afterkasztel

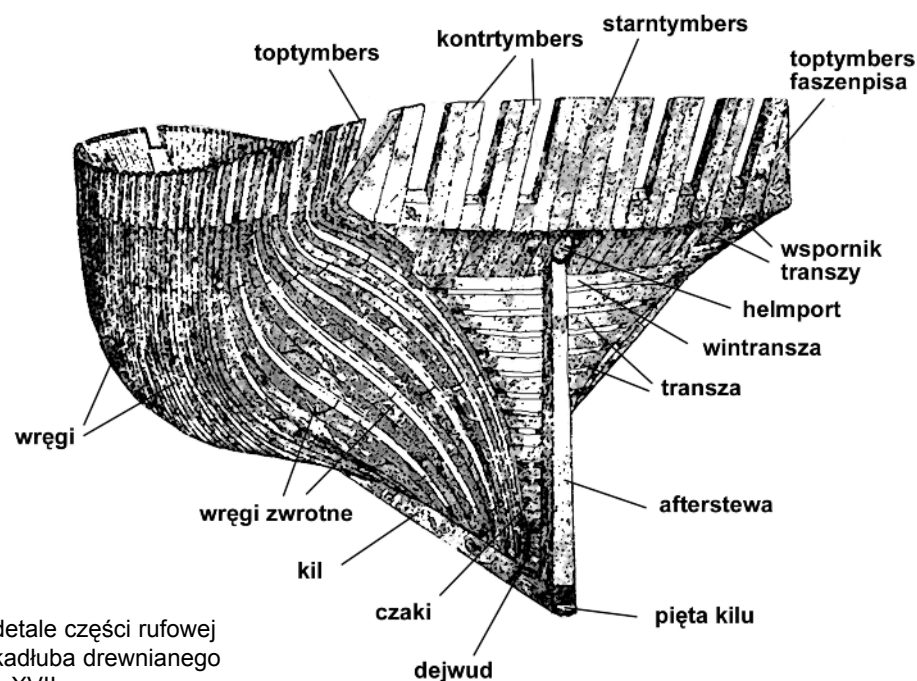
śródkręcie

forkasztel

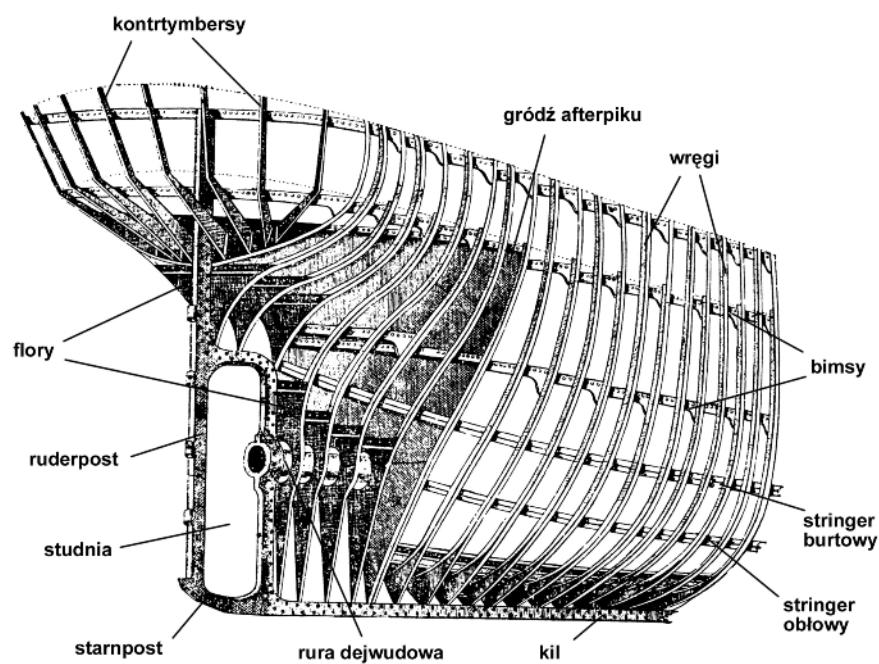
galion



przekrój kadłuba galeonu z XVIII w.

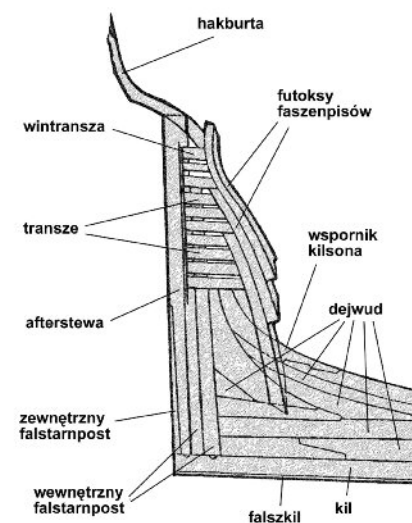


detale części rufowej kadłuba drewnianego z XVII w.

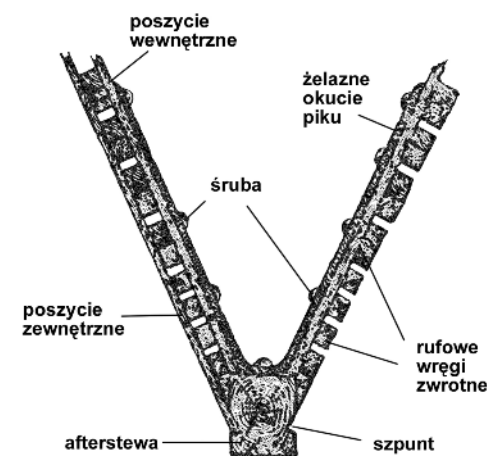


detale części rufowej kadłuba stalowego z XX w.

na śrubowcach afterstewa składa się ze startymbersa (zasadniczej belki) i ruderpostu (belki do zawieszenia steru), a przerwa między nimi nazywana jest =>oknem śruby lub =>studnią;



detale konstrukcji rufy "arcasse"

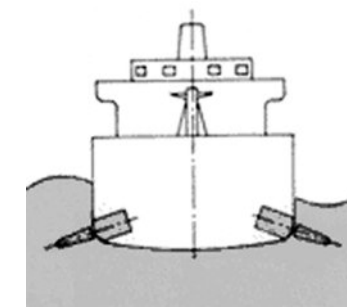


tylnica - rzut z góry

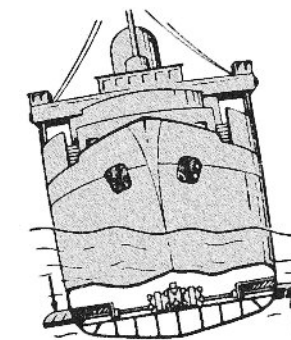
amortyzator kołysania

– urządzenie niwelujące nadmierne kołysanie wokół osi podłużnej statku; dzieli się na bierne i czynne, gdzie najprostszym

z biernych jest =>stępka przeciwperechylowa, innym typem biernym są "cysterny" =>Frahma", czyli połączone zbiorniki balastowe na burtach, pomiędzy którymi przelewa się woda w taki sposób, aby zrównoważyć rozkołysanie; zawory przelewowe mogą być automatyczne bądź sterowane przez komputer; do czynnych zalicza się amortyzator płetwowy w postaci zdalnie sterowanych



i poruszanych mechanicznie płetw w zanurzonej części kadłuba, w strefie =>obłowej; ich wychylenia są sterowane przez komputer lub układ żyroskopowy;



81

apostis

– rodzaj =>parapetu wioślarskiego (=>banku) - długa belka wzdłuż burty, na której opierano wiosła;

arcasse

– (z włos.) typ wysokiej =>rufy na dawnych jednostkach, charakteryzujący się skrzyżniową formą, barwnością i bogactwem ozdób – rzeźb, ozdobnych =>fornarów, galeryjek itp; mimo stosunkowo słabej sztywności przetrwała do połowy XIX w.,

kiedy to powszechnie zaczęto budować rufy obłe, wytrzymałe, wytrzymujące większe obciążenia i zapewniające lepsze wykorzystanie przestrzeni ładunkowej;

arcasse bims

– dawna nazwa =>transz (poprzecznych belek konstrukcyjnych) =>rufy skrzyniowej typu =>arcasse; 74

awningdeck

– pokład cieniowy;

bak

– pokład dziobowy; 73

bakburta

– lewa burta (oznaczona kolorem czerwonym); w czasach, kiedy używano wiosła sterowych do sterowania łodzią - sternik stał na rufie przodem do sterburty (prawej), a lewą burtę miał z tyłu, czyli "back" - stąd nazwa;

bakista

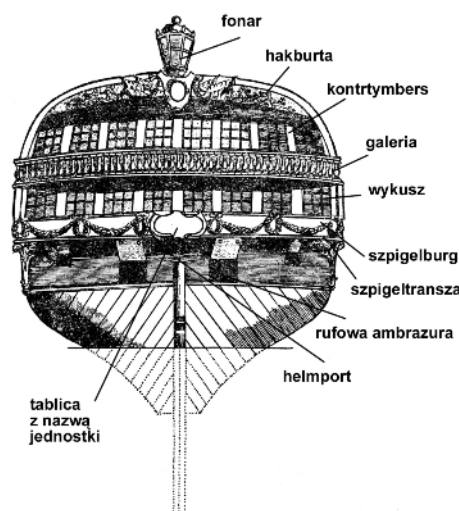
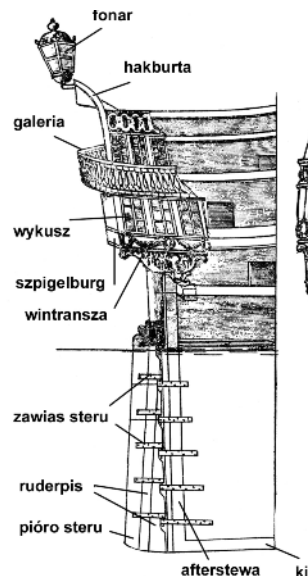
– rodzaj szafeczki lub kuferka na osobiste rzeczy marynarza, umieszczony pod =>koją;

baks

– kolanko; element konstrukcji =>dziobnicy, spajający =>grep z =>kilem; 78

balast

– celowe obciążenie statku, mające poprawić jego =>stateczność; ułożone w części dennej, wzdłuż =>kilu, zwykle obciążniki ołowiane, żeliwne lub z innych ciężkich materiałów, dawniej specjalnie ociosane kawałki skał lub kamienie;



rufa "arcasse" z XVIII w.

bank

– ogólne określenie czegoś długiego i płaskiego, często poprzedzone określeniem funkcji (np. =>nagielbank) lub nazwą miejsca w przypadku nabrzeża (np. Bremer-bank);

bank (wiosłowy)

– parapet wiosłarski; specjalna półka na burcie, np. =>galery, służąca do oparcia =>wiosła; przy wielu rzędach wiosła - tylko górne mieściły się na banku, a pozostałe wychodziły przez otwory w burtach zabezpieczane skózanymi mankietami, aby do wnętrza nie wdierała się woda;

barchout

– mocnica, burnica, szyrstrek; wzmocniona belka drewnianego =>poszycia zewnętrznego (zazwyczaj o 1" grubsza od sąsiednich) w miejscach, gdzie występują duże naprężenia i obciążenia, wzmacniająca też dodatkowo =>szkielet kadłuba; przebiega na poziomach =>pokładów i jest zarazem belką odbojową; 102

batoks

– wzdłużnica;

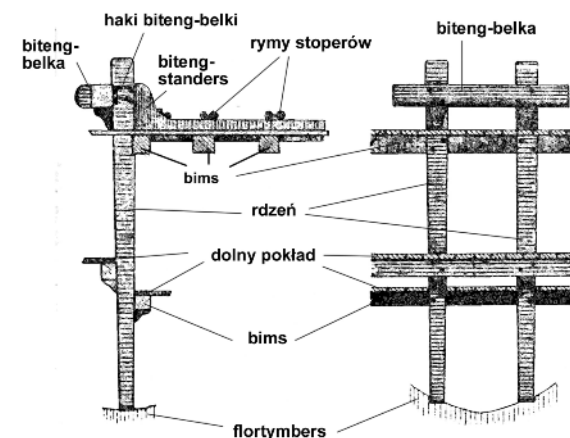
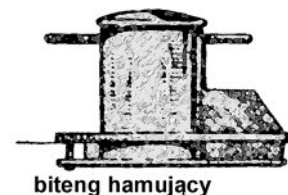
bims

– pokładnik; wspornik o lekko łukowatej formie zamocowany do =>wręgi, na którym

opiera się =>pokład; łącząc przeciwległe =>futoksy usztywnia =>szkielet poprzecznie; bimsy rozmieszcza się co 1-2 m. 102

biteng

– urządzenie do hamowania lub umocowania =>kanatów, łańcuchów kotwicznych lub innych lin; mocno i sztywno zespolony z konstrukcją kadłuba; współczesne bitengi to bębny pionowe z nawiniętym łańcuchem i kołkiem w głowicy zabezpieczającym łańcuch przed zsunięciem; przeważnie ustawiane między =>kabestanem i =>stoperem aby utrzymać łańcuch, kiedy kotwica jest =>oddana; dawne bitengi były bardzo solidną konstrukcją z grubych belek zespolonych z =>kilem, dodatkowo wzmocnionych =>biteng-standersem;



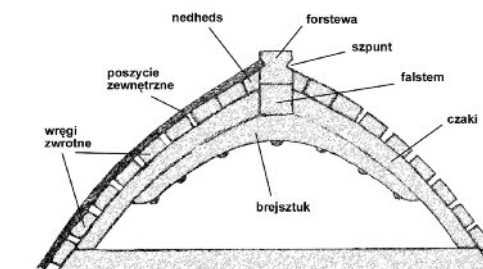
biteng standers

– wspornik na dawnych żaglowcach, mocujący dodatkowo =>biteng płasko do pokładu, poprzecznie do =>bimsów; na nim montowano =>stopery =>kanatów;

brejsztuk

– element łączący i wzmacniający w formie płaskiej półki, spajającej =>forstewę, =>po-

szycie wewnętrzne i =>wręgi oraz inne elementy części dziobowej;



detale części dziobowej z końca XVIII w.

brzytwa

– na dawnych statkach przednie zwiercienie =>forstewy, rozcinające wodę (stąd nazwa); główna część to =>grep, połączony z =>kilem przez =>baks, a górna część to =>szek; 78

bulaj

– okrągłe, otwieralne okienko, uszczelniane przy zamknięciu śrubami;



burta

– boczna część statku, od strefy =>obłowej do szczytowego =>planszera na =>falszburcie lub =>waterwejsu pod =>relingiem; prawa to =>sterburta, a lewa to =>bakburta;

burnica

– mocnica, szyrstrek, barchout;

bykhead

– bulkhead; przednia ścianka =>forkasztela, z otworami dla dział =>pościgowych oraz wyjściem na =>pokład galionowy, czasem ze stepsem =>bukszprytu; dawniej tak nazywano wszystkie ścianki działowe w kaszte-
lach i międzypokładach; 73, 91

cofferdam

– koferdam;

czaki

– krótkie belki wypełniające odstępy między elementami konstrukcyjnymi, np. między =>wręgami i =>afterstewą;

74, 82

deadwood (tylnica)

– *dejwud*;

deadwood (balast)

– czasem spotykane określenie =>balastu;

deck

– pokład (z ang. lub niem.);

decktransza

– belka konstrukcyjna rufy typu =>arcasse, będąca ostatnim =>bimsem dolnego pokładu;

dejwud

– *deadwood*; belka wypełniająca wolną przestrzeń konstrukcyjną, umieszczona nad =>kilem w miejscach, gdzie zaczyna się =>dziobnica i =>tylnica; „rura dejwudowa” w motorowcach to tunel wału =>śruby napędowej przechodzący przez tylnicę; często tak bywa również nazywany =>balast;

75

drenaż

– instalacje =>zęzowe, służące do zbierania w dennej części kadłuba wszelkich ścieków i odprowadzania ich do =>kingstona;

drewno szkutnicze

– w toku wielku stuleci doświadczeni =>szkutnicy zorientowali się doskonale, które gatunki drewna nadają się lepiej do budowy statków, a które słabiej; w kolejności według przydatności są to: guajak, azobe bongosi, dąb, buk, teak, kosipo, mahoń, cedr, jesion, kambala, makore, modrzew, jodła, sosna;

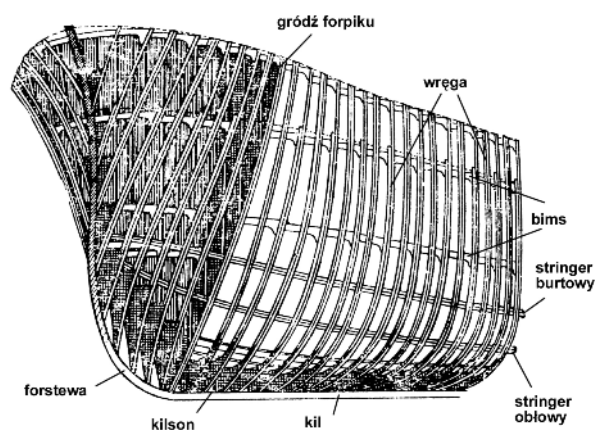
dugi

– wsporniki =>galiona, łączące go sztywno

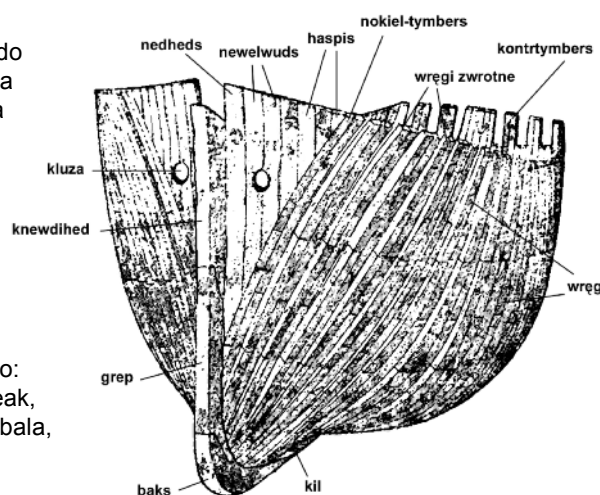
z =>kadłubem; na angielskich żaglowcach pomiędzy dugami znajdowały się =>kluzy kotwiczne;

dziobnica

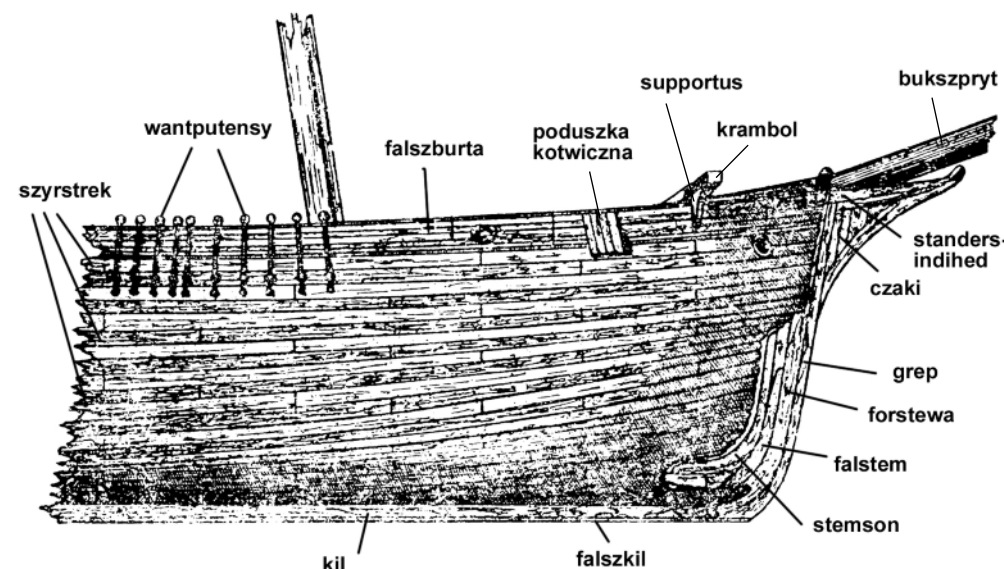
– *stewa dziobowa*, *forstewa*, wiązanie dziobu; przednie przedłużenie =>stępkę, łączące obie =>burty, o kształcie dopasowanym do dziobu; podstawowe typy:
– belkowa
– blachowa (z grubej wyprofilowanej blachy)
– stalowna (odlewana)



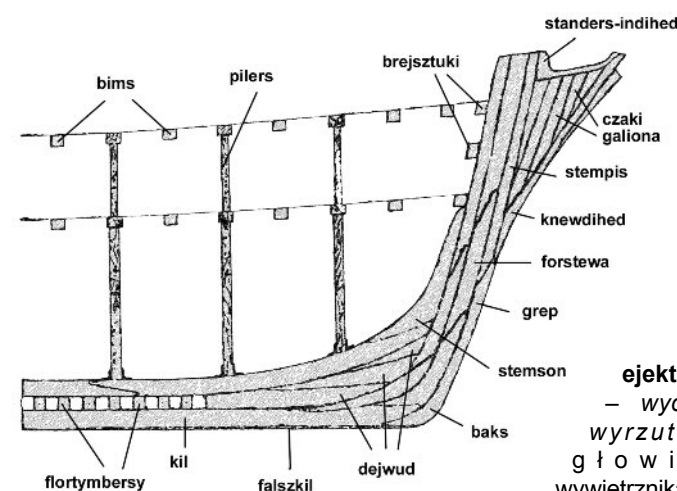
detale części dziobowej kadłuba stalowego



detale części dziobowej kadłuba drewnianego



detale części dziobowej z XIX w.



detale części dziobowej z XIX w.

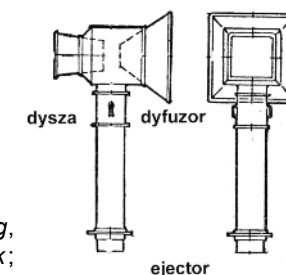
może być bezpośrednim przedłużeniem =>kilu lub przymocowana do niego =>sztukami;

- części dawnej =>forstewy:
- górna część to =>knewdihed (lub =>szek)
- dolna część to =>grep
- element łączący z kilem to =>baks;

dziobówka

– *forkasztel*; nadbudowa dziobowa sięgająca od burty do burty, otwarta lub zamknięta;

73

**ejektor**

– *wyciąg*,
wyrzutnik;
głowica

wywietrznika o specjalnym ukształtowaniu zapobiegającym wpadaniu do szybu pyłów i zanieczyszczeń, a także wymuszającym większy ciąg powietrza w przewodach;

falochron (pokładowy)

– konstrukcja w części dziobowej pokładu głównego w postaci płaskiej listwy prostopadłej do powierzchni pokładu, załamanej w kształcie litery V, mająca rozbijać fale wdzierające się na pokład;

falrep

– lina pełniąca rolę poręczy na =>trapie lub w =>relingu, przewleczona przez oczka w słupkach barierki;

falstarnpost

– *falszasterstwa*; dodatkowa belka wzmacniająca =>afterstewę; 75

falstem

– *falszstewa*; dodatkowa belka wzmacniająca =>stewę; 79

falszburta

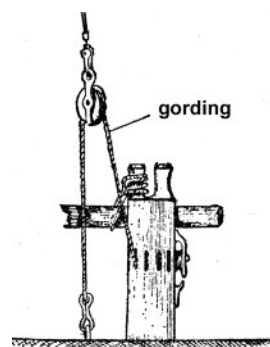
– *gunwale*; część burty pełnej wystająca ponad pokład, nadburcie; 102

falszkił 73, 79

– belka biegnąca wzdłuż =>stęпки i spojona z nią na stałe; zabezpiecza stępkę przed gniciem, uszkodzeniami mechanicznymi itp;

fal-knecht

– używany w XVIII w. solidny =>knecht przy-maszty na niższym pokładzie, do mocowania =>falów, =>szotów i =>gejtaw;



fal-knecht

miał postać =>bitengu z potężną belką poprzeczną, w pionowych kolumnach były =>rolgaty prowadzące, a na szczytach - kołki do okładania =>loparów;

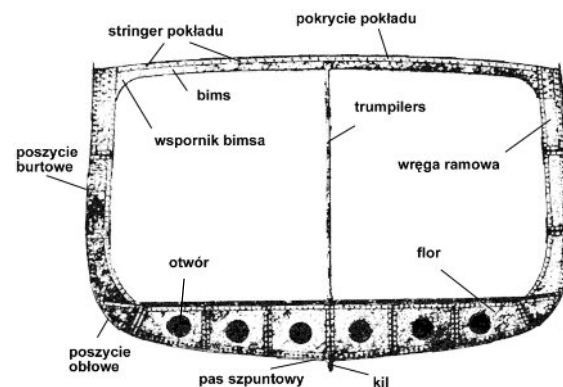
faszenpis

– ostatnia rufowa =>wręga zwrotna; jej szpiczasty =>flortymbers (=>pikszuk) moco-

wano do =>falstarnposta, a =>futoksy – do =>wintransz i =>szpigeltransz (rufa =>ar-casse); 74

flor

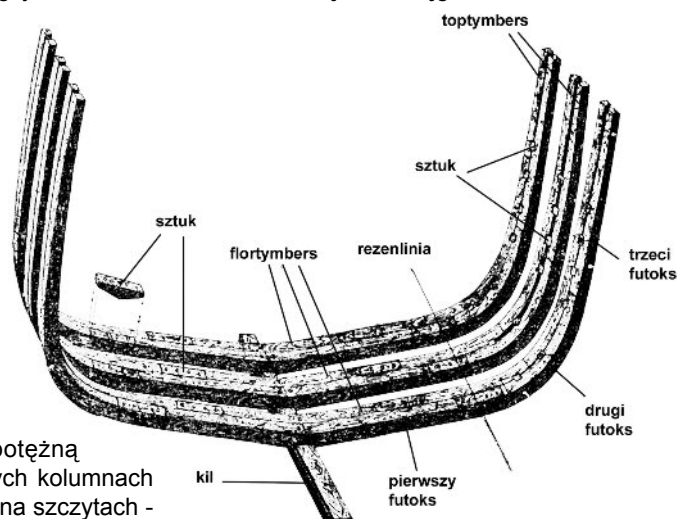
– *próg, dennik*; element składowy =>wręgi stalowej, najczęściej z otworami dla zmniejszenia masy;



detale kadłuba stalowego masowca o wręgach ramowych

flortymbers

– denna część =>wręgi;

**for-**

– prefiks nazw dotyczących dziobu lub fokmasztu, np. forsztag;

fordeck

– *bak*; pokład dziobowy;

forkasztel

– nadbudowa dziobowa, sięgająca od burty do burty, przykryta =>bakiem; 73

forpik

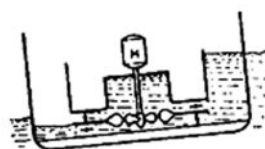
– *skrajnik, komora zderzeniowa*; komora dziobowa między =>forstewą a pierwszą =>grodzią wodoszczelną; na małych jednostkach służy jako schowek podręczny; 98

forstewa

– *dziobnica*;

Frahma amortyzator

– amortyzator kołysania; urządzenie mające niwelować kołysanie statku wokół osi wzdłużnej, ze względu na wygodę pasażerów i bezpieczeństwo ładunku; składa się z umieszczonych na burtach zbiorników balastowych, połączonych ze sobą przewodami z zaworami otwieranymi automatycznie lub sterowanymi przez system żyroskopowy bądź komputer; przelewanie wody między zbiornikami powinno następować z nieznacznym wyprzedzeniem cyklu, dlatego urządzenia sterujące zaworami uwzględniają tę poprawkę; połączenie zbiorników swobodnym przepływem, bez zaworów, doprowadziłoby do sumowania się fal i niechcynego zatonięcia statku;



amortyzator Frahma

fulldeck vessel

– *pełnopokładowiec*;

furta

– wrota w kadłubie (burtowe, dziobowe lub rufowe) służące do przeładunku, umożliwiające przetaczanie dużych ładunków lub wjazd całymi pojazdami; stosowana głównie na =>promach, =>ro-rowcach i okrętach =>desantowych;



furta dziobowa



furta burtowa



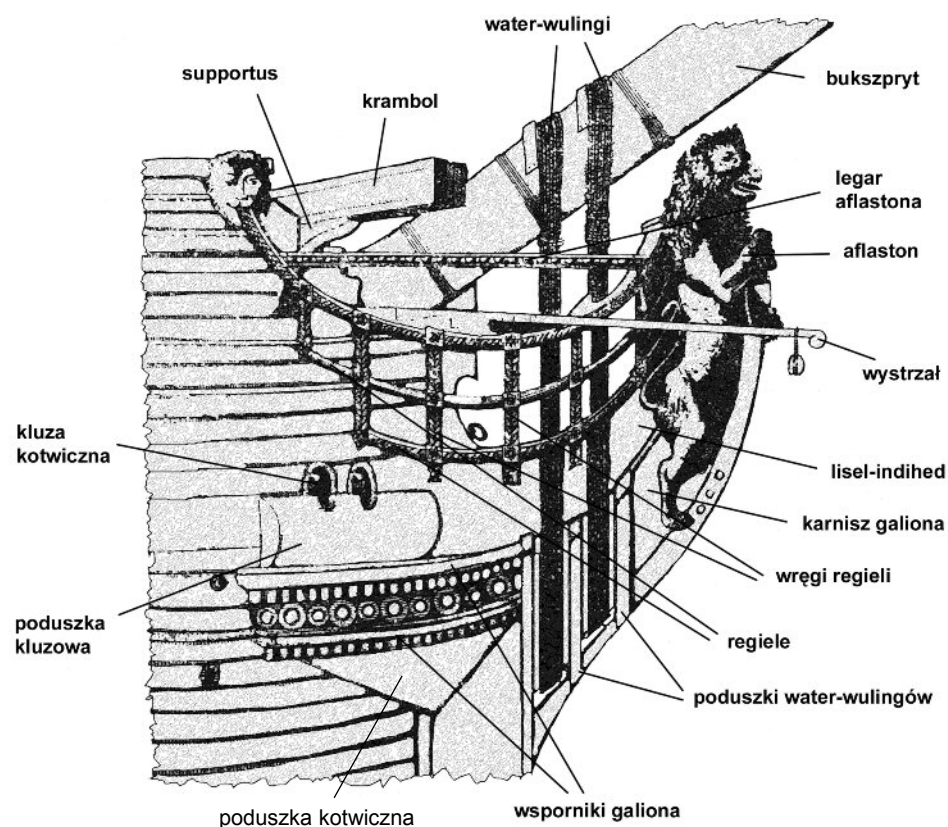
prom z furką rufową

futoks

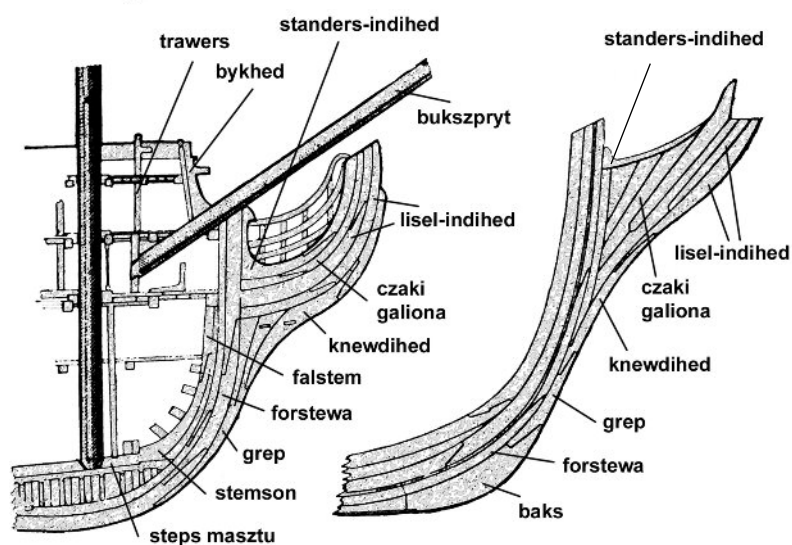
– burtowa część =>wręgi; 80

galion

– dziobowa część =>kadłuba, od =>aflastona do pierwszej =>wręgi;

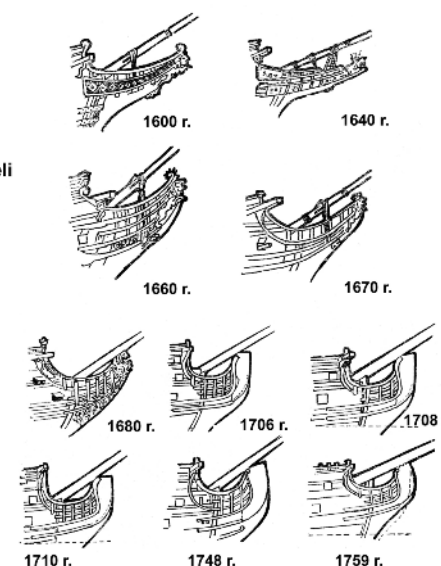
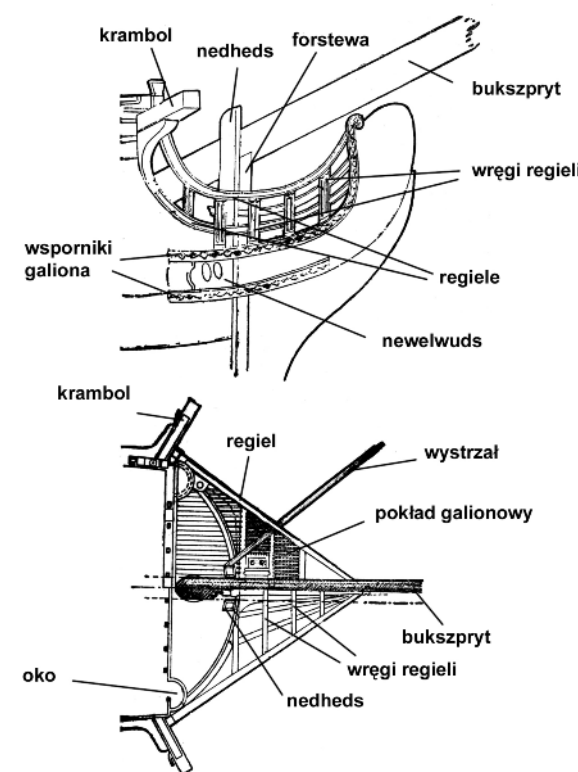


detale galiona z XVIII w.



detale części dziobowej statku z XVII w.

często galionem nazywa się samą figurę zdobiącą => dziobnicę, przedstawiającą patrona jednostki, postacie mityczne lub przerażające stwory;



ewolucja formy galiona w XVII i XVIII w.

greting (drabinka)

– *trap kłamrowy*, rodzaj drabinki na pionowych ścianach nadbudówek, masztach itp; tak również bywają nazywane => handrelingi;

detale galiona typu angielskiego z XVIII w.**grodzie** 84

– przegrody wodoszczelne, dzielące kadłub pod => pokładem szczelnym wzdłużnie i poprzecznie, aby zapewnić większą => niezatapialność; wynalezione już w starożytności przez Chińczyków i stosowane na => dżonkach na wiele stuleci przed zastosowaniem ich w Europie, a było to w 1853 r. na statku => GREAT EASTERN;

gang

– *trap*;

gontowe poszycie 92

– *klinkierowe*; typ => poszycia niewielkich łodzi drewnianych, w którym poszczególne pasy deszczulek zachodzą na siebie krawędziami, tworząc na obrysie kadłuba „schodki”;

grep

– główny element => galionowej części => dziobnicy (=> brzytwy), leżący nad => baksem, pod => szkiem;

greting (kratka)

– kratownica z listew, zabezpieczająca stopy przed wodą zebraną na dnie statku lub łodzi, zapewnia też lepszą przyczepność dla stóp i zapobiega poślizgom na gładkich powierzchniach;

86**grot-**

– prefiks nazw dotyczących najwyższego => masztu (lub masztów), a także skrócona nazwa grotmasztu lub grotzagli;

grotluk

– największy => luk usytuowany w pobliżu => grotmasztu; na dawnych statkach wyróżniano „forluk”, „grotluk” i „achterluk”;

91**gunwale**

– dawne określenie => fałszburty;

hakburta

– *taffarel*; na dawnych statkach – prostopadła do burt, podwyższona =>falszburta na rufie, bogato ozdobiona; 76

hamak

– wykonany z siatki lub prostokątnego kawałka płótna żaglowego z linkami do podwieszenia, zastępuje marynarzom =>koję, dzięki czemu mniej odczuwają kołysanie i zaduch; przywieziony z Karaibów przez dawnych odkrywców, bardzo szybko przyjął się wśród marynarzy, ponieważ prócz niwelowania kołysania miał tę zaletę, że można było go rozwiesić gdziekolwiek, również na otwartym górnym pokładzie między elementami =>takielunku i =>omasztowania;

handreling 86

– rodzaj poręczy czy barierki, umocowanej trwale do nadbudówki, falszburty, drzewca itp; służy do przytrzymania w czasie kołysania;

haspisy

– belki wypełniające między =>newelwudem i =>nokieltymbersem; 78

helmport

– otwór w =>rufie, przez który wyprowadzano na zewnątrz =>ruderpis; 74

iluminator

– okrągłe lub prostokątne, =>głucho zamknięte okienko, służące tylko dla wpuszczenia światła (por. =>skajlajt); 97

jaskółka

– półka na jachcie turystycznym, umieszczona pod sufitem kabiny, aby nie zabierać cennej przestrzeni; może być zamykana lub otwarta, zabezpieczona tylko siatką;

jut

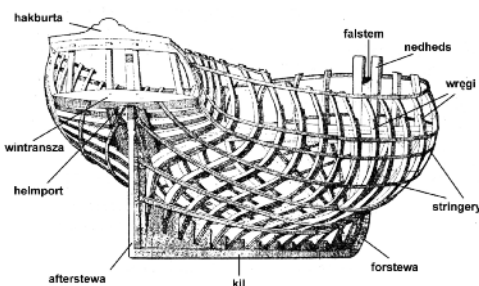
– *afterdeck*; =>pokład rufowy; 73

kabelgat

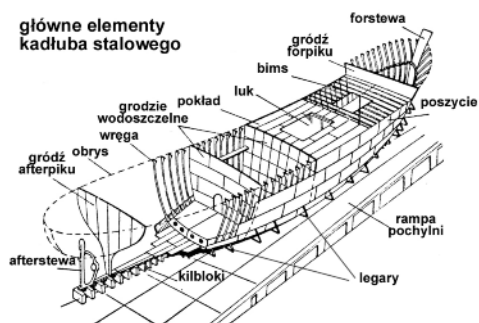
– specjalna komora pod pokładem w części dziobowej lub - dawniej - w śródokręciu, w pobliżu =>kabestanu, mieszcząca =>kanaty lub =>łańcuchy kotwiczne; 91

kadłub

– główna, zasadnicza część statku, zapewniająca mu =>pływalność i stanowiąca jego przestrzeń użytkową; składa się z wiązań konstrukcyjnych tworzących szkielet oraz szczelnego =>poszycia;



może być otwarty od góry (bezpokładowy) lub zamknięty =>pokładem (bądź kilkoma pokładami);



wnętrze kadłuba jest podzielone =>grodziami wodoszczelnymi wzdłużnymi i poprzecznymi, zapewniającymi =>niezatapialność; na dużych jednostkach stosuje się też podwójne dno;

kambuz

– kuchnia okrętowa; 91

kapa

– archaiczna nazwa pokrywy =>luku ładunkowego i =>schodni;

karawelowe poszycie

– *rymskie*; gładki typ =>poszycia, w którym klepki przylegają do siebie ściśle krawędziami; może być zszywane lub zbijane gwoździami; 93

karlings

– listwa podpierająca =>komings i usztywniająca pokład, spojona z =>bimsem „na wpust”; na karlingsach umieszczano =>rymy =>talii działowych; obecnie - boczna listwa okalająca otwór luku =>komingsa (=>zrębny); 87

karnisze galiona

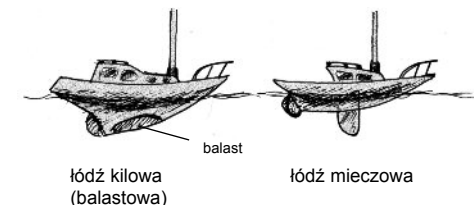
– płaskie płyty konstrukcyjne wypełniające wolną przestrzeń między =>liselindihedami, =>gremem i =>szeikiem; 82

kasztel

– =>nadbudowa dziobowa lub rufowa na dawnych statkach; 73

kil (pletwa)

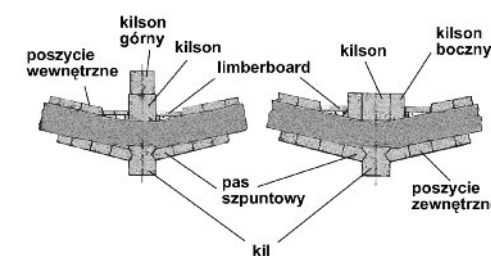
– w obecnych =>jachtach sportowych i turystycznych – pletwowate wydłużenie pionowe podwodnej części kadłuba, obciążone =>balastem, poprawiające =>stateczność i =>sterowność; na łodziach nie posiadających takiej pletwy stosuje się =>miecz;

**kil (stępka)**

– *stępka*; belka wzdłużna na dnie =>kadłuba, nadająca mu podłużną sztywność; „kręgosłup” szkieletu kadłuba; z powodu dużej długości składany z wielu części, spajanych „na =>zamek” lub „na =>sztuk”; wzdłuż drewnianego kilu żłobiono rowek, tzw. =>szpunt, w którym ustalano pierwszy pas desek =>poszycia zewnętrznego; kil drewnianych statków wystawał z kadłuba i zmniejszał dzięki temu kołysanie boczne; w metalowych kadłubach kil jest spojony gładko z kadłubem i dlatego trzeba stosować dodatkowe stępki =>przeciwprzechyłowe w strefie =>obłowej; 84

kilson

– belka wzmacniająca zbliżona rozmiarami



do =>kilu, ułożona wzdłuż niego na =>flortymbersach lub na nim, spojona trwale ze =>stewami; często układano też dodatkowe kilsony boczne lub górny; na kilsonach ustawiano =>steps masztu;

kingston

– *zawór denny*; zawór w dennej sekcji kadłuba, w =>zęcie, pozwalający zarówno pobierać z otoczenia wodę do instalacji, jak i wydaląć poza kadłub ścieki, odpady i zanieczyszczenia; bywa zaopatrzony w młynek odpadów i rozpylacz mieszający ścieki z otoczeniem w trakcie wydalania;

klams

– mocna, pogrubiona belka =>poszycia wewnętrznego umocowana do =>wręg, biegnąca wzdłuż całego kadłuba i służąca za podparcie dla =>bimsów; 102

klinkierowe poszycie

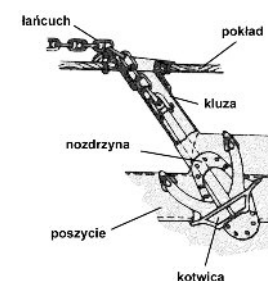
– *gontowe poszycie*; typ =>poszycia, w którym krawędzie klepek zachodzą na siebie; może być zszywane lub zbijane gwoździami; 93

kluza (przewłoka)

– otwór w =>falszburcie do przepuszczania =>cum i =>szpringów;

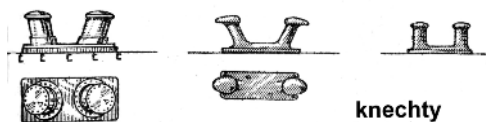
kluza (nozdrze)

– *nozdrzyna*; tunel między pokładem i burta, przez który biegnie =>łańcuch kotwiczny;



knecht

– *pachoł*; niewielki =>biteng na pokładzie do mocowania cieńszych lin; na dawnych żaglowcach stosowano =>fał-knecht pod pokładem;



knechty

knewdihed

– *szek*; nazwa powstała przez uproszczenie angielskiego określenia "knee-of-the-head", czyli "podpora głowicy" lub "kolano głowicy"; szczytowa część =>galionowej części =>dziobnicy (=>brzytwy) usytuowana nad =>gremem;

82

koferdam

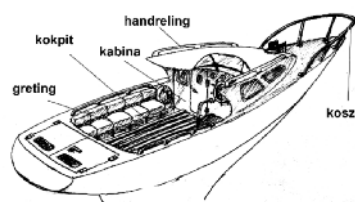
– *cofferdam* - ang. dosłownie przegroda skrzyniowa; spotykana głównie na =>zbiornikowcach szczelna przegroda w postaci pustego przedziału pomiędzy ładowniami a pomieszczeniami mieszkalnymi i maszynowymi; ma za zadanie izolowanie ludzi i maszyn od szkodliwych i niebezpiecznych oparów ładunku;

koja

– marynarskie miejsce do spania, rodzaj łóżka z podwyższonymi ściankami dla zabezpieczenia przed wypadnięciem w czasie kołysania; pod koją zwykle umieszcza się =>bakistę, stwarzając w ten sposób namiastkę "własnego kąta" na statku; koja może być też składana, umocowana zawieszowo do ściany i po rozłożeniu podwieszana na pasach, jednocześnie chroniących przed spadnięciem (coś jak zapasowa kuszетка w starszych wagonach kolejowych);

kokpit

– zagłębienie w pokładzie =>jachtu chroniące załogę przed



zmyciem, wypadnięciem i bryzgami wody; zwykle wyposażony w ławki dla załogi, może być otwarty lub zamknięty kabiną;

komings

– *zrębica*; podwyższona rama okalająca otwór =>łuku, aby zabezpieczyć przed wdzieraniem się pod pokład wody;

kontrfors (relingowy)

– przypora wzmacniająca =>falszburtę lub =>reling;

95

kontrsztaba

– *tylnica*;

kontrtymbers

– pionowa belka konstrukcyjna =>rufy, ustawiana na =>wintranszy; ma kształt litery L;

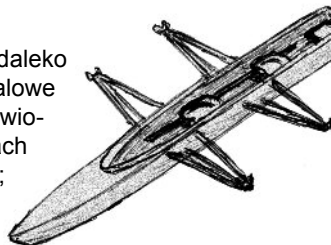
74

kosz

– =>reling dziobowy na niewielkich =>żaglowcach bez =>bukszprytu;

kronsztajn

– wystające daleko za burtę metalowe podpórki dla wioseł w łodziach wyścigowych;

**kwaterdeck**

– *quaterdeck*;

laminarny opływ

– pojęcie z hydrodynamiki oznaczające łagodny i stabilny opływ zanurzonych części kadłuba, z przylegającą strugą, bez zawirowań; przeciwieństwo opływu =>turbulentnego;

ławiza

– *kubryk*, *orlop*;

limberboard

– cienkie wąskie deski umocowane do =>kilsona i =>wręg, przykrywające kanał ściekowy studni pompowej (=>zęzy) i zapewniające przepływ powietrza;

85

linia wodna

– *wodnica*; jedna z linii =>teoretycznych; płaszczyzna przekroju =>kadłuba na linii zanurzenia;

100

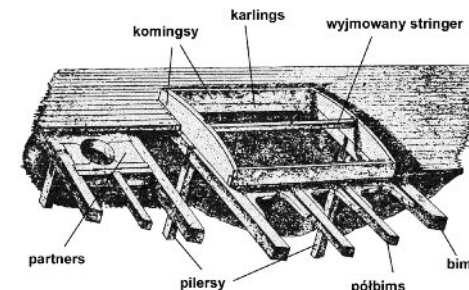
liselindihed

– belki nad =>gremem podtrzymujące =>galion, prawie równoległe do siebie w płaszczyźnie pionowej;

82

luk

– *kapa*; otwór ładunkowy lub komunikacyjny w pokładzie prowadzący do =>ładowni lub =>międzypokładzia; dla zabezpieczenia przed spływaniem wody na niżej położone poziomy kadłuba okolony podwyższoną listwą - *zrębnicą* (komingsem);



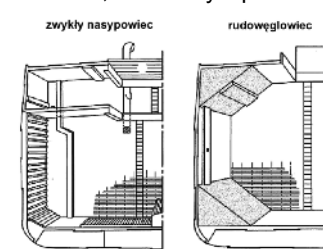
obudowa luku ładunkowego

luk rewizyjny

– szczelnie zaśrubowany otwór, np. w ścianach zbiorników lub =>poszyciu wewnętrznym, umożliwiający wejście w niedostępne zazwyczaj zakamarki, pomiędzy warstwy poszycia itp., w celu dokonania napraw, kontroli stanu ścianek itp.;

ładownia

– *trum*, *hold*; przestrzeń użytkowa statku wewnątrz kadłuba, przeznaczona dla ładunku; może być podzielona jednym lub



kilkoma pokładami, izolowana, chłodzona, klimatyzowana itp, a także masowa –

podzielona pionowymi przegrodami dla zapobieżenia niepożądanemu przemieszczaniu się ładunku wskutek kołysania;

mesa

– pomieszczenie rekreacyjno - stołkowe załogi; dawniej tzw. =>wielka komora służyła tylko oficerom;

73

middledeck

– pokład poniżej =>operdecku, ale nad =>orlopdeckiem;

91

miecz

– płaska płyta opuszczana do wody dla polepszenia stateczności poprzecznej i zmniejszenia =>dryfu;

spotyka się miecze:

85

– boczne, opuszczane z burty;
– sztyletowe, czyli sztybrowe, wysuwane przez specjalny otwór w dnie;
– obrotowe, osadzone na sworzniu stanowiącym oś obrotu, wysuwane przez otwór w dnie;

międzypokład

– *middledeck*; pokład poniżej =>pokładu głównego;

91

międzypokładzie

– przestrzeń pomiędzy =>pokładami;

mocnica

– *barchout*, *szystrek*; pogrubiony pas =>poszycia burtowego, wzmacniający wzdłużną sztywność =>kadłuba;

102

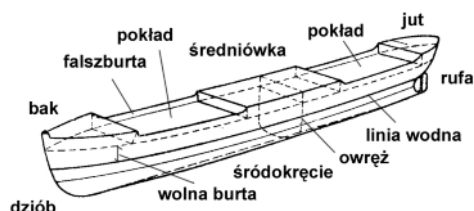
mocnik

– wspornik usztywniający =>wręgi i =>wzdłużnice, łączący elementy konstrukcyjne kadłuba stykające się pod kątem zbliżonym do 90°;

102

nadbudówka i nadbudowa

– nadbudowa to związana z kadłubem konstrukcja sięgająca od burty do burty, ale wystająca ponad burtę tak, jak dawne =>kaszele; nadbudówka to każde zamknięte pomieszczenie na górnym pokładzie statku, inaczej nazywane =>pokładówką;



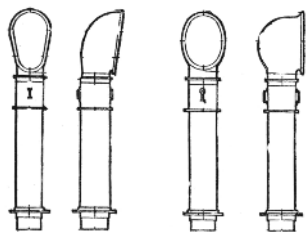
podstawowe typy to: =>dziobówka (=>bak, =>forkasztel), =>rufówka (=>jut, =>after-kasztel) i =>średniówka (=>spardeck); główna nadbudówka na =>okręcie nazywa się wieżą dowodzenia; przeważnie mieszczą się w nich kabiny mieszkalno-socjalne oraz stanowiska dowodzenia statkiem - =>mostek kapitański;

nadburcie

- fałszburta, gunwale;

nawiewnik

- przewód wentylacyjny w formie wystającej nad pokład tuby z głowicą obrotową, nstawianą do wiatru lub w kierunku ruchu, w celu wtłoczenia pod pokład powietrza;



nedhedsy

- dodatkowe belki po bokach =>forstewy wzmacniające wiązanie z =>poszyciem, czasem również były dodatkowym oparciem =>bukuszprytu; bywały nazywane =>wręgami galiona; 83

newelwuds

- dziobowe =>wręgi zwrotne (drewniane) z wyciętymi otworami =>kluz kotwicznych; 78

nokiel-tymbers

- pierwsza od dziobu =>wręga =>zwrotna; 78

obło

- strefa =>kadłuba statku, gdzie część dena przechodzi łagodnym wyobleniem w burte; 80

ochrona katodowa

- rodzaj elektrycznego zabezpieczenia kadłuba przed korozją; na kadłubie w części podwodnej rozmieszcza się płyty stalowe, grafitowe lub aluminiowe i przepuszcza przez nie prąd w taki sposób, aby stanowiły anodę, a sam kadłub - katodę (środowisko wody morskiej jest elektrolitem);

ochrona protektorowa

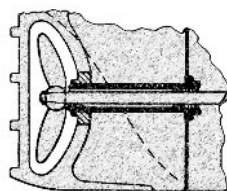
- rodzaj elektrycznego zabezpieczenia kadłuba przed korozją; ogólnie zasada działania podobna do katodowej - protektor to płyta za stopu magnezu lub cynku izolowana od kadłuba, o potencjale elektrycznym bardziej ujemnym niż kadłub, dzięki czemu zostaje zniwelowane korozyjne działanie innych elementów o wyższym potencjale (=>śruby, =>steru);

ochronnopokładowiec

- *shelterdeck vessel*; statek, którego górny =>pokład jest *pokładem głównym*, a leżący poniżej *pokład grodziowy* jest zarazem *pokładem szczelnym*; wówczas pokład główny staje się *pokładem ochronnym*; 90

okno śruby

- *studnia*; szczelina między częściami =>afterstewy - =>starnpostem i =>ruderpostem, w której obraca się =>śruba napędowa;



oko (pomost)

- stanowisko obserwacyjne w części dziobowej, w formie balkonika lub podwyższonej platformki na =>baku; 83

operdeck

- od ang. *upper deck*; górny =>pokład; 91

opętlik

- jarzmo masztu w pokładzie jachtu, uszczelnione płóciennym kołnierzem; odpowiednik =>partnersa na większych statkach;

orlop

- *kubryk*; na dawnych żaglowcach nie było pomieszczeń mieszkalnych dla załogi i każdy spał, gdzie popadło, najczęściej właśnie w =>międzypokładziu, a przy dobrej pogodzie rozwieszano =>hamaki na =>oper-decku, między =>fałszburtami i elementami =>takielunku; 91

orlopedeck-galeria

- wąskie przejście wzdłuż burt, między =>poszyciem i pomieszczeniami, służące do doglądania stanu poszycia i ewentualnych napraw;

ostroga lodowa

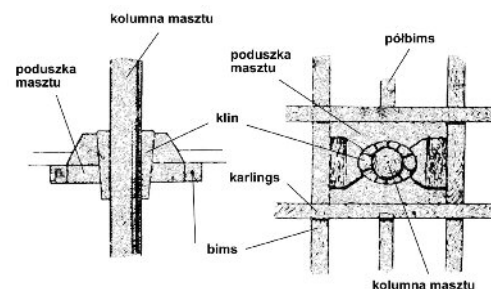
- potężna i solidna belka zespolona z =>afterstewą, osłaniająca śrubę i ster statków =>polarnicznych przed uszkodzeniem w czasie przedzierania przez lód;

owręż

- jedna z linii =>teoretycznych stanowiąca obrys najszerszej =>wręgi; 100

partners

- gniazdo w =>pokładzie, przez które przechodzi =>kolumna masztu;



pas powietrzny

- na dawnych statkach - szczelina w poszyciu wewnętrznym pozwalająca na przepływ powietrza w przestrzeni pomiędzy niższymi pokładami; 102

pawęż

- płaskie zwieńczenie =>rufy, prostopadłe do osi symetrii statku; na małych łodziach na płycie pawęzy można np. zawiesić =>silnik przyczepny, =>samoster itp; 96

pełnopokładowiec

- *full deck vessel*; statek, którego górny =>pokład jest zarazem *głównym, szczelnym i grodziowym*; 90

pentra

- kredens, pomieszczenie przylegające do =>kamby, gdzie przygotowuje się posiłki do podania;

pikflortymbers

- denne element =>wręgi o zaokrąglonym kształcie, stosowany w części rufowej i dziobowej; =>pikstuk; 74

pikstuk

- ostro zakończony, szpiczasty =>flortymbers =>wręgi =>zwrotnej dziobowej lub rufowej;

pillers

- kolumna podpierająca =>bims w połowie długości; 90

planszer

- płaska listwa o gładkich, łagodnych krawędziach, przykrywająca od góry =>fałszburte; 95

Plimsolla znak

- znak ładunkowy;

platy nośne

- element nośny kadłuba statków niesionych siłą =>wyporu dynamicznego, np. wodolotów; ma formę odpowiednio wyprofilowanych skrzydeł umocowanych trwale pod kadłubem lub składanych hydraulicznie przed wejściem na płytsze wody; platy mogą być zwarte lub dzielone, płytkie (jeziorowe,



zalewowe) lub głębokie (pełnomorskie), a wówczas mogą też mieć - dla regulacji zanurzenia - nastawny kąt natarcia, sterowany przez komputer;

242

plywalność

- zdolność statku lub innych przedmiotów (=>kapoków, =>boi, =>pontonów itp) do stabilnego utrzymania się na wodzie z pełnym obciążeniem nominalnym; na wypadek nieprzewidzianego obciążenia, np. przez dostanie się wody do kadłuba, każda jednostka pływająca ma wyliczony tzw. *zapas pływerności* ponad normę nominalną;

=>łodzie podwodne mają tzw. pływerność zerową, tzn. przy pustych zbiornikach balastowych utrzymują się na poziomie powierzchni wody, a po ich napełnieniu - zanurzają się;

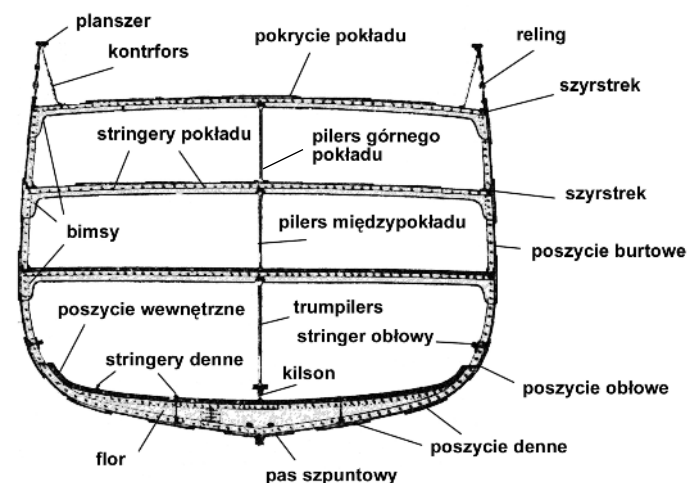
podklams

- mocna belka dodatkowa, grubsza od pozostałych belek =>poszycia wewnętrznego, podpierająca i wzmacniająca =>klams;

102

pokład

- płaski element konstrukcyjny zamykający kadłub od góry lub stanowiący przegrodę poziomą; składa się z pokrycia i wiązań poprzecznych (=>bimsów) oraz wzdłużnych (=>mocnic);



zwykle połąć pokładu opiera się na =>bimsach i =>pilersach lub =>grodziach;

podstawowy podział typów pokładów:

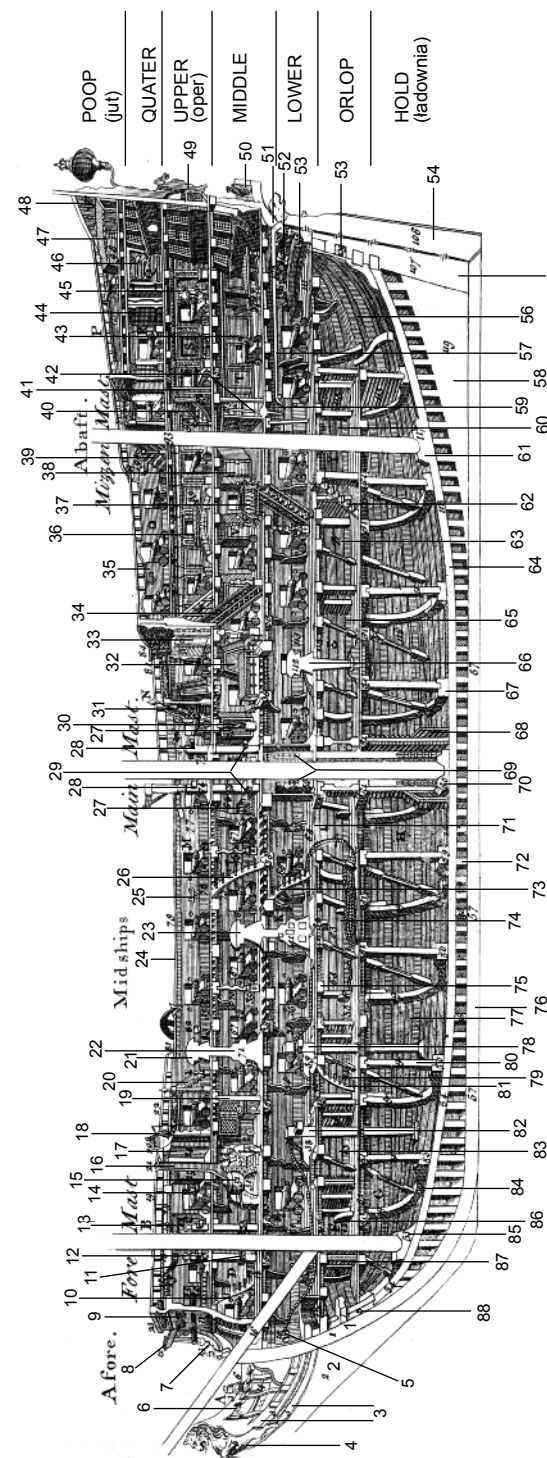
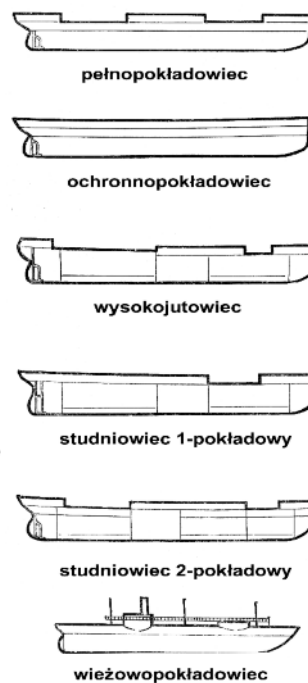
- gładki - inaczej pełny, fulldeck
- szafcowy - inaczej przemienny, spardeck
- ochronny - niewodoszczelny, słabszej konstrukcji, a leżących pod nim pomieszczeń nie zalicza się do =>BRT; shelterdeck;
- uskokowy - z podwyższonym =>jutem, raisingquaterdeck
- cieniowy - lekki, stanowiący bardziej osłonę leżącego poniżej pokładu, shadadeck;
- półkowy - okalający nadbudówkę galearyjką, awningdeck;

według międzynarodowej klasyfikacji statków rozróżnia się:

a) pokład mocny, b) pokład główny, c) pokład grodziowy, d) pokład wolnej burty, inaczej szczelny;

w terminologii morskiej pokład dziobowy to =>fordeck lub =>bak, a rufowy to =>afterdeck, =>jut, =>quaterdeck;

w zależności od konstrukcji pokładów statki dzieli się na:



przekrój kadłuba galeonu liniowego I rangi z XVIII w.:

1 - kil; 2 - knewdied; 3 - górny i dolny czak; 4 - figura galiona; 5 - kluzza kotwiczna; 6 - greting; 7 - kat-hak; 8 - katbelka; 9 - bykhead; 10 - trap forkasztela; 11 - forbiteng falowy; 12 - górny forbiteng szotowy; 13 - kabiny oficerów; 14 - działka forkasztela; 15 - piec z kotłem kambuza i odlewania; 16 - komin pieca; 17 - drzwi forkasztela; 18 - dzwonnica; 19 - bykhead kuchni kapitana; 20 - gang na bak; 21 - górny kabestan; 22 - dolny kabestan; 23 - kabestan; 24 - gunwale; 25 - podstawka dla zapasowej stengii; 26 - trap operdecku; 27 - porty wejściowe; 28 - górny główny biteng szotowy; 29 - główny biteng falowy; 30 - ozdobny spiralny pilers; 31 - gang na quaterdeck; 32 - kabiny oficerów i miejsce, gdzie szykują się żołnierze; 33 - bykhead mesy; 34 - schodnia na middledeck; 35 - quaterdeck; 36 - mesa lub komora rady; 37 - schodnia na lowerdeck; 38 - kabiny podoficerów; 39 - gang na rufę; 40 - schodnia quaterdecku; 41 - bykhead; 42 - koldersztok; 43 - wielka komora i kabiny starszych oficerów wojska; 44 - kabiny i oficera i sekretarza; 45 - pomieszczenia dowódcy; 46 - kabina kapitana; 47 - schowki sygnalistów; 48 - taffarel; 49 - górna galeria; 50 - dolna galeria; 51 - heliport; 52 - ambrazury rufowe; 53 - transe rufowe; 54 - ster; 55 - stempost; 56 - bread-chamber (skład prowiantu); 57 - rumpel; 58 - deadwood; 59 - przegub koldersztoka; 60 - steward-room czyli miejsce wydawania prowiantu; 61 - steps sternmasztu; 62 - trap orlopedecku; 63 - kabiny intendenta i chirurga; 64 - kilson; 65 - lazaret; 66 - główny kabestan z żelaznym stoperem; 67 - riders; 68 - studnia pompowa; 69 - ompy żezowe; 70 - steps głównego masztu; 71 - grof-luk; 72 - flortymbers; 73 - trap na middledeck; 74 - kabelgat; 75 - karlings; 76 - kil; 77 - ładownia; 78 - afterbiteng główny; 79 - komora cieśli; 80 - pilers ładowni; 81 - schodnia orlopa; 82 - forbiteng główny; 83 - komora bosmana; 84 - riders; 85 - steps fokmasztu; 86 - komora artylerzystów; 87 - bykhead składow; 88 - falstem;

– pełnopokładowce, jeżeli górny pokład jest =>głównym, =>szczelnym i =>grodziowym;
– ochronnopokładowce, jeżeli górny pokład jest głównym, a niższy – szczelnym i grodziowym;
na dawnych jednostkach rozróżniano następujące pokłady (od =>kilu):

ładownia (*hold, trum*), orlopdeck, middle-deck, operdeck (*upper*) dzielący się dalej na =>afterdeck, midship i =>fordeck; na after-decku znajdował się afterkasztel z quater-deckiem, na nim z kolei jut i czasami =>tabernakiel; na fordecku znajdował się forkasztel (mieszczący zwykle kambuz) przykryty bakiem; między middledeckiem i orlopem bywał także lowerdeck, zależnie od wielkości jednostki;

szczeliny między deskami pokładów są starannie zatykane nasmołowanymi konopiami; pokrycie pokładu wykonywano najczęściej z desek tekowych lub sosnowych o grubości od 5" (=>trum) do 2" (=>quaterdeck); deski mocowano do bimsów gwoździami lub śrubami z wpuszczonym w deskę łbem, a wgłębienia wyrównywano drewnianymi zaślepkami; na większych jednostkach deski pokładu przeważnie są równoległe do osi symetrii statku, natomiast na mniejszych, np. szalupach, mogą być równoległe do linii obrysu zewnętrznego;

stalowe pokłady również często są pokrywane deskami; obecnie pokłady pokrywa się warstwą tworzyw sztucznych (głównie PCV) dla ochrony przed szkodliwym działaniem wilgoci i poprawienia komfortu; ze spienionego PCV wykonuje się też ścianki, wykładziny ściennie, pokrycia mebli i całe meble; tworzywa sztuczne zapewniają dobrą izolację cieplną idźwiękową oraz mają małą masę, są łatwiejsze w utrzymaniu czystości, a przede wszystkim są wielokrotnie tańsze od drewna;

pokład cieniowy

– cienki, niezbyt mocny pokład rozpostarty nad pokładem głównym, służący bardziej jako osłona przed słońcem i deszczem (np. na statkach spacerowych służy do umieszczania =>tratw ratunkowych);

pokład główny

– najwyższy ciągły pokład bez =>nadbudówek lub z nadbudówkami nie większymi

niż 0,15 długości statku;

przy =>pokładach szańcowych - głównym jest pokład poniżej nieciągłego, a w przypadku pokładu z nadbudówką - pierwszy poniżej pokładu tej nadbudówki;

pokład grodziowy

– najwyższy pokład, do którego sięgają wszystkie =>grodzie wodoszczelne;

pokład mocny

– inaczej *wytrzymały*; wzdłużne górne wiązanie kadłuba na statku bez =>nadbudówek ciągłych, a na statku ze =>średniówką o długości co najmniej 0,15 długości kadłuba i sześciokrotnej własnej wysokości - pokład tej nadbudówki;

pokład szańcowy

– *przełomny*; pokład nieciągły, z uskokami i podwyższeniami; aby zapewnić jak największą ciągłą przestrzeń ładunkową wszelkie pomieszczenia załogi są przenoszone do nadbudówek;

pokład szczelny

– inaczej *wolnej burty*; najwyższy ciągły pokład mający stałe i szczelne zamknięcia wszystkich otworów;

pokład galionowy

– mały pokładzik na dziobie, między =>byk-hedem i =>dziobnicą, służący do prac przy =>kotwicach oraz zapewniający dostęp do =>bukuszprytu; tutaj też często mocowano niektóre =>łopary żagli bukszprytu (blind-żagli, bowenblindżagli itp);

73

pokładnik

– *bims*;

pokładówka

– zamknięta nadbudowa na pokładzie nie sięgająca burt; zazwyczaj mieściły się w niej pomieszczenia dla pasażerów, oficerów, sanitarne, magazynowe lub sterowe (sztormańskie); jeśli znajdowała się w śródkreściu

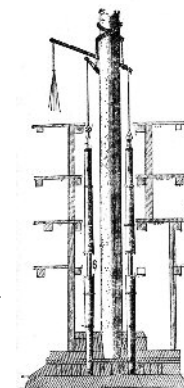
nazywała się =>spardeckiem, a na niej umieszczano o d w r ó c n e do góry =>kilem =>szalupy;



pokładówka

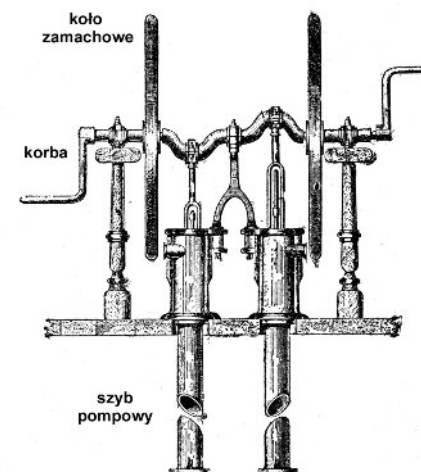
pompowy maszt

– pionowy sztyb, w którym biegą rury do odprowadzania wody z =>zęży na wyższe pokłady, a stamtąd za burtę;



pompy

– zwykle sięgają smokiem do =>zęży i służą do odprowadzania zbierającej się w niej wody; zazwyczaj są to pompy ssąco-tłoczące lub nurnikowe, z wysokimi cylindrami, pompujące wodę na wyższe pokłady; na żaglowcach



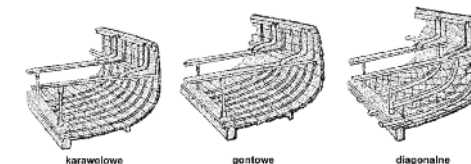
najczęściej były ustawiane przy masztach i od masztu zyskiwały nazwę, np. grotmaszt-pompa; obecnie głównie elektryczne, dawniej - ręczne;

port (otwór)

– otwór w kadłubie służący do przeprowadzenia na zewnątrz jakiegoś elementu (=>helmpor, =>halsklamp) lub do otwarcia burty dla różnych celów - ostrzału, obserwacji (=>ambrazura, =>port działowy) itp; czasem uciekano się do fortelu i dla przestraszenia przeciwnika malowano porty działowe na słabo uzbrojonych jednostkach (np. =>indiamenach);

poszycie

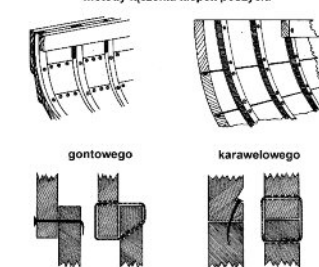
– szczelna powłoka okrywająca szkielet =>kadłuba statku, zapewniająca mu =>pływalność; może być drewniane, z tworzywa lub metalowe - z arkuszy blachy (spawanych lub nitowanych); dodatkowo wzmacnia sztywność kadłuba; w różnych strefach kadłuba występują różne naprężenia (np. w okolicy =>linii wodnej, wskutek ciągłego moczenia i schnięcia), dlatego też grubości poszycia są zróżnicowane w zależności od ich położenia; rozróżnia się następujące główne pasy poszycia drewnianego: =>szpuntowy, denny, =>obłowy, burtowy, =>falszburtowy, przy czym wzmocnione belki burtowe to =>barchouty, a najwyższy pas to =>szyrstrek;



podstawowe typy poszycia:

- zwykłe (*rymskie, karawelowe, stykowe*) - gładkie z parzystym szwem,
- podwójne - gładkie, w którym szew jednej warstwy przykrywa deska drugiej warstwy,
- gontowe, (*klinkierowe, zakładkowe*) - w którym krawędzie desek zachodzą na siebie,
- diagonalne, (ukośne) - w którym dwie warstwy desek są ułożone ukośnie do siebie (przeznaczone dla statków, które muszą mieć dużą sztywność przy niewielkiej masie; deski poszycia drewnianego mogą być zszywane włóknami lub zbijane gwoździami z ocynkowanego żelaza, bez nawiercania, których ostry koniec jest zaginany po wbiciu, bądź rozklepywany na płasko;

metody łączenia klepek poszycia



cieńsze pasy poszycia mocuje się =>szypami z dębu lub akacji w nawierconych otworkach; poszycie gontowe uszczelnia się nasmołowanymi konopiami lub bawełną, co zapewnia lepszą szczelność, ale powoduje większy opór wody; w czasie sztormu i występowania dużych naprężeń lepiej sprawdza się poszycie zszywane, ponieważ jest bardziej elastyczne, natomiast zbijane w ciężkich warunkach przepuszcza wodę z powodu zbyt dużej sztywności;

główne gatunki drewna stosowane do budowy statków: dębowe, sosnowe, jodłowe, modrzewiowe, cedrowe, różne gatunki mahoni, do wykończenia - tekowe; w początkach szkutnictwa używano też sykomorowego i akantowego (ok. 2500 r. p.n.e.); rozmiary statków drewnianych są ograniczone przez maksymalną możliwą długość belek, stąd też nie przekraczały 100 m (najdłuższy w historii drewniany żaglowiec - 6-masztowy szkuner „Wyoming” z 1907 r. miał 108 m długości);

w najdawniejszych statkach bezszkieletowych poszycie było „samonośne” (skorupowe), czasem usztywniane grubą liną łączącą stewy, biegnącą wierzchem (np. statki =>egipskie), a później zaczęto stosować poprzeczki łączące burty (jak obecne =>bimsy); stępkę i szkielet jako pierwszy zaczęli stosować Fenicjanie w XII w. p.n.e.; deski poszycia szpuntowego i burtowego przy waterlinii były zawsze - podobnie jak =>wręgi - dębowe, natomiast pozostałe (cieńsze) - dębowe, wiązowe, sosnowe, tekowe;

poszycie stalowe składa się z arkuszy blachy zachodzących na siebie i nitowanych, bądź pasowanych na styk i spawanych;

powietrzny pas

102

- szczelina w drewnianym =>poszyciu wewnętrznym biegnąca wzdłuż =>kadłuba, zapewniająca swobodny przepływ powietrza w przestrzeni pod =>pokładem;

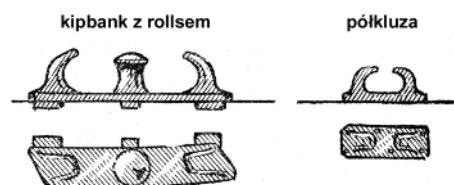
półbims

87

- jeśli długość otworu w =>pokładzie jest większa od rozstawu =>bimsów - stosuje się półbimsy sięgające od burty do =>komingsa;

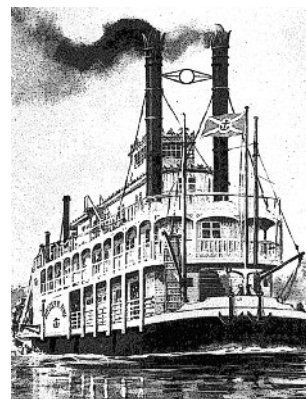
półkluza

- okucie na =>falszburcie lub maszcie do uwiązania i prowadzenia lin, ma postać dwu leżących naprzeciw siebie „pazurów” na płaskiej płycie; zob. =>kipbank;



półkowopokładowiec

- awningdeck vessel; statek o =>nadbudówce otulonej galeryjkami, jak półkami (np. =>tylnokołowce z Mississipi);



przechyłowa stępka

- szwert; najprostsze urządzenie łagodzące kołysanie; listwa biegnąca wzdłuż kadłuba w części podwodnej, w strefie =>obłowej, na 2/3 długości kadłuba, stawiająca pionowy opór wodzie w czasie kołysania;

przemienne waterlinie

- pas burty pomiędzy =>waterlinią minimalnego zanurzenia i ładunkową (inaczej - prózną i służbową);

quaterdeck

73

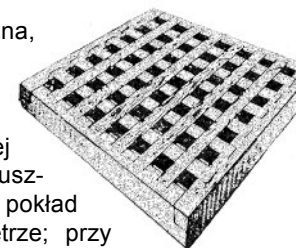
- pokład =>afterkasztele, na którym znajdowały się kajuty kapitana i wyższych oficerów oraz zazwyczaj urządzenie =>sterowe; najwyższy zamknięty pokład;

raisingquaterdeck vessel

- wysokojutowiec;

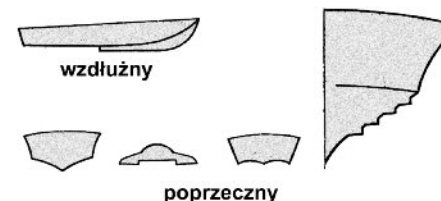
raster

- przepuszczalna, kratowa pokrywa =>luku z a k ł a d a n a przy korzystnej pogodzie, wpuszczająca pod pokład światło i powietrze; przy przelotnym deszczu może być nakrywana brezentem;



redan

- uskok w dennej części =>kadłuba szybkich łodzi i statków, ułatwiający wynurzenie kadłuba w celu zmniejszenia oporów dzięki sile =>wyporu dynamicznego;



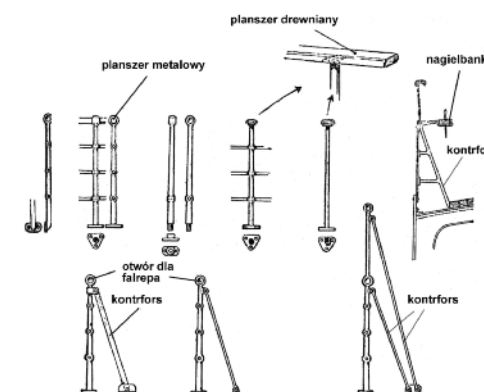
regiele

- ozdobne, łukowato wygięte belki podtrzymujące =>galion z boków, połączone ze sobą =>wręgami galiona; pomiędzy regielami znajduje się =>pokład galionowy;

83

reling

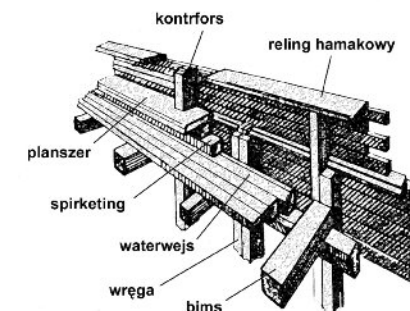
- ażurowa barierka na krawędzi pokładu,



składająca się z umocowanych do =>waterwejsu słupków połączonych twardą poręczą, tzw. =>planszerem lub miękką poręczą linową, tzw. =>falrepe; dodatkowo słupki bywają wzmacniane przyporą, tzw. =>kontrforsem;

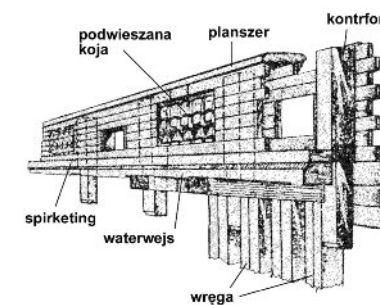
reling hamakowy

- na dawnych okrętach - listwa na =>falszburcie ze specjalnymi kołkami do uwiązania hamaków, z których załoga chętnie korzystała przy dobrej pogodzie, zamiast dusić się w zaduchu =>orlopu; dawniej



falszburt z XVII - XVIII w.

załoga nie miała specjalnych pomieszczeń mieszkalnych (prócz oficerów) i spała tam, gdzie akurat było miejsce; podczas walki reling hamakowy stanowił dodatkową osłonę przed ogniem wroga;



falszburt z XIX w.

rezenkil

- część =>kilu schowana wewnątrz kadłuba; dawniej specjalna belka umocowana do kilu od góry - podobnie, jak =>falszkil od dołu;

rezenlinia

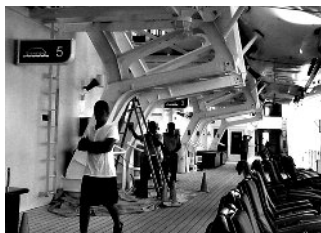
– linia spojenia =>flortymbersa i =>futoksa przy użyciu =>sztuka; 80

riders

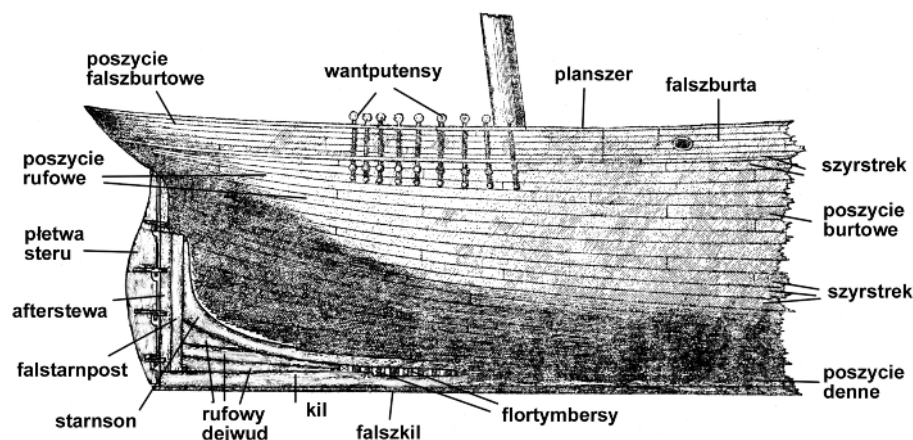
– specjalnie wzmocniona =>wręga dodatkowo usztywniająca kadłub, sięgająca tylko do dolnego pokładu; ustawiana pod =>portem działowym, gdzie występowały największe obciążenia; wprowadzony w drugiej połowie XVIII w. najpierw na =>okrętach angielskich; 102

rostry

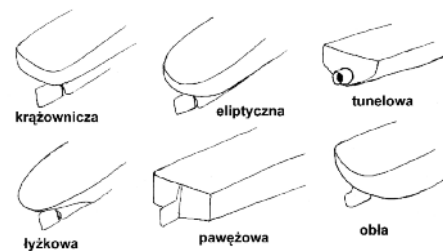
– ażurowa konstrukcja specjalnych prowadnic ponad pokładem łodziowym, na których spoczywają =>szalupy i w razie potrzeby są po nich opuszczane na poziom pokładu, a następnie na wodę;

**ruderpost**74

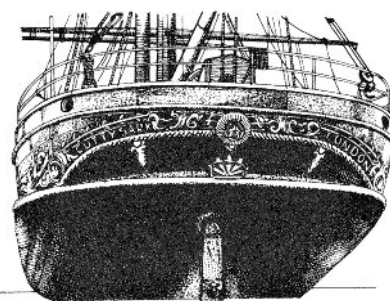
– jedna z belek konstrukcyjnych =>rufy =>śrubowców, na której zawieszają się =>ster;



eliptyczna rufa klipra z końca XIX w.

**rufa**

– tylna część kadłuba stanowiąca poprzeczne wiązanie szkieletu i poszycia, służąca do zawieszenia steru i osadzenia pędnika; podstawowe typy rufy: płaska, eliptyczna, krążownicza, pawężowa, łyżkowa, tunelowa (z otunelowaniem pędnika, przeznaczona na wody płytkie);



eliptyczna rufa klipra z końca XIX w.

rufówka

– afterkasztel; =>nadbudówka rufowa; 88

rysunek teoretyczny

– teoretyczne linie;

rzymskie poszycie

– karawelowe poszycie; typ =>poszycia, w którym klepki gładko przylegają do siebie krawędziami; 93

schodnia

– zejściówka; inna nazwa =>trapu lub wewnętrznej klatki schodowej na wielopokładowcach;

**shadedeck vessel**

– statek z =>pokładem cieniowym;

shelterdeck vessel

– ochronnopokładowiec; statek z =>pokładem ochronnym nad pokładem głównym;

skajłajt

– świetlik; mała, niska, oszklona nadbudowa na pokładzie zapewniająca dostęp światła do =>miedzypokładzia, a jeśli jest otwierany - także powietrza;

skajłajty

**skrajnik**

– komora zderzeniowa; forpik lub afterpik;

spangout

– szpant, wręga;

spardeck (pokład)

– pokład sząncowy;

spardeck (pokładówka)

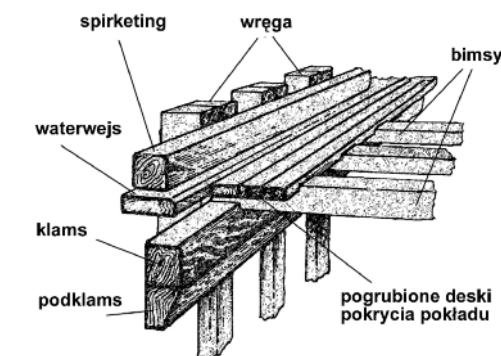
– szafot; =>pokładówka na =>śródkrećciu, na której umieszcza się odwrócone do góry =>kilem łodzi okrętowe; 92

spardekowiec

– spardeck vessel; przemienopokładowiec, sząncowopokładowiec (=>pokład); nieciągłość pokładu górnego jest skutkiem przeniesienia wszelkich pomieszczeń mieszkalnych i technicznych na pokład, aby uzyskać jak największą ciągłą i jednolitą przestrzeń =>ładowni;

spirketing

– belka wzmacniająca =>poszycie wewnętrzne, umocowana wzdłużnie do =>waterwejsu;



spojenie bimsów z wręgami

standers77

– dodatkowy wspornik, np. =>bitengu, umocowany płasko do pokładu, aby przenieść naprężenia na jak największą powierzchnię;

standers-indihed

– jedna z belek =>galionowej części dziobu, podtrzymująca =>bükszpryt; 82

starnpost

– afterstewa;

starnson

– wspornik =>falstarnposta; 73

starnymbers

– rufowa belka o kształcie litery L ustawiona pionowo na =>toptranszy, wraz z =>kontrymbersami (rufa => arcasse); 74

stem

– stęпка;

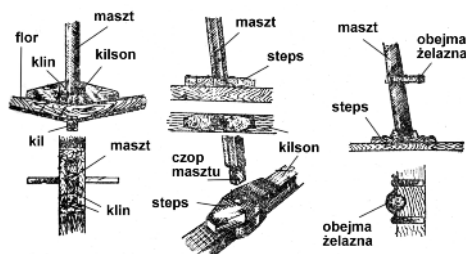
stemson

– wspornik =>falstema;

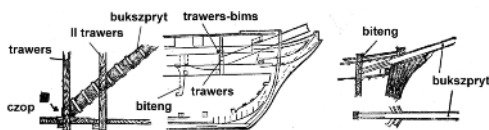
79

steps

– gniazdo do osadzenia czopa =>pięty
=>masztu na dnie kadłuba lub na którymś
z niższych pokładów; steps =>bukaszprytu



znajdował się zwykle pod górnym pokładem,
w pionowej =>trawersie;

**steps bukszprytu****sterburta**

– prawa burta (oznaczona kolorem zielonym); nazwa wywodzi się od łodzi Wikingów, na których zamiast dwu wiosł sterowych pozostawiono z czasem tylko jedno, zawsze właśnie na prawej burcie; stojący przy sterze drugą burtę miał z tyłu, za sobą, stąd nazywa się ją bakburtą od "back" czyli tył;

sterport

– otwór w =>rufie, przez który wyprowadza się na zewnątrz =>ruderpis; na dawnych statkach nazywał się =>helmporciem;

74

stertymbers

– starymbers; szczytowe belki konstrukcji rufy =>arcasse położone bezpośrednio nad =>sterem;

stewa

– zagięte do góry przedłużenie =>kilu będące rozwiązaniem konstrukcyjnym dziobu (=>forstewa) oraz rufy (=>afterstewa);

stęпка

– kil;

84

stęпка przeciwpzechyłowa

– pzechyłowa stęпка;

stringer

84

– wzdłużnik; element konstrukcyjny szkieletu
=>kadłuba, pozioma belka spajająca =>wręgi;

studnia (1)

– okno śruby;

studnia (2)

– pokład =>studniowca;

studniowiec

90

– statek o długich =>nadbudówkach rufowych i dziobowych, z niewielkim =>pokładem w =>śródkręciu, zwanym „studnią”;

supportus

– wspornik =>krambola;

82

suw-klapa

– przesuwne zamknięcie, np. kabiny na =>jachcie, w postaci deski osadzonej w prowadnicach, dzięki czemu nie telepie się bezwładnie przy kołysaniu, a jej zamknięcie daje większą pewność niżeli, zwykle zawiasy drzwi; jeżeli przesuwana pionowo - nazywana jest sutorcklapą;

**szafot**

– spardeck;

szek

– knewdihed; szczytowy fragment =>galionowej części dziobu, usytuowany nad =>gropem;

82

szersztok

– żelazna belka, kładzona - zwykle po kilka - w poprzek otworu =>łuku przed jego zamknięciem pokrywą;

szip

– kołek lub gwóźdź z drewna akacji lub dębu, używany przez szkutników;

szkafut

– na dawnych statkach - wąskie przejście wzdłuż burty, od =>baku do =>quaterdecku;

szkutnictwo

– sztuka budowania statków i łodzi, obejmująca także ciesielstwo; dopiero w XIX w. zaczęto opisywać konstrukcję i opierać się na ścisłych obliczeniach przy budowie statków, natomiast wcześniej wiedza szkutnicza była przekazywana z pokolenia na pokolenie, z ojca na syna, z mistrza na ucznia itd; na początku XVII w. w Anglii wprowadzono obowiązek budowy dokładnego modelu przed rozpoczęciem budowy właściwej jednostki, który służył do testów i eksperymentów dotyczących zachowania prawdziwego statku; często w tej fazie wnoszono poprawki do konstrukcji, co było bardziej ekonomiczne, niżeli przebudowa gotowej jednostki w razie stwierdzenia nieprawidłowości w jej konstrukcji; wcześniej także budowano modele, ale nie było to obowiązkowe i zależało od skrupulatności konstruktora; niektóre modele osiągały pokaźne rozmiary, biorąc pod uwagę ich skalę 1:3;

szpant

– wręga;

szpigat

– otwór w =>falszburcie (w =>spirketingu) do odprowadzania wody z pokładu;

szpigelburg

– pas poszycia zewnętrznego dawnej rufy, leżący poniżej okien wielkiej komory, bogato ozdobiony, szeroki od burty do burty, na którym umieszczano dużą tablicę z nazwą statku;

76

szpigeltransza

– belka łącząca =>wintransze z belkami nadbudowy =>rufy - =>kontrtymbersami i =>faszenpisami;

76

szpunt

– wyżłobienie biegnące wzdłuż =>kilu, w którym ustala się pierwszy pas =>poszycia dennego;

75

szpuntowe poszycie

– pierwszy, grubszy i mocniejszy pas =>poszycia dennego, wpasowany w =>szpunt;

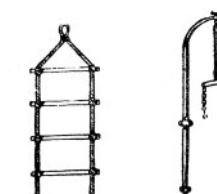
80, 85

sztormszpigat

– specjalnie powiększony =>szpigat, na czas dobrej pogody zamykany =>głucho specjalną klapą;

sztorstrap

– drabinka lub schodki sznurowe przerzucane przez burtę podczas burzowej pogody, gdy użycie sztywnego =>trapu jest utrudnione bądź wręcz niemożliwe z powodu wysokich fal;

**sztorstrap****sztuk**

– klocek łączący części składowe złożonych elementów konstrukcyjnych, np. =>wręg, =>kilu itp;

80

szwert

– pzechyłowa stęпка;

szyber

– komora =>miecza szybrowego, w którą wsuwa się płytę miecza; nazwa pochodzi od przegrody kominowej, wsuwanej do przewodu dla jego zamknięcia;

szysztrek

– *barchout*, *mocnica*, *burtnica*; 96

średniówka 88

– nadbudówka na =>śródkręciu sięgająca od burty do burty, mieszcząca zazwyczaj pomieszczenia mieszkalne dla załogi i pasażerów oraz =>pomost nawigacyjny;

śródkręcie

– środkowa część =>kadłuba; 88

światlik

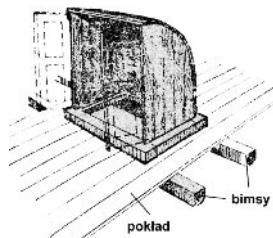
– *skajlajt*;

tabernakiel (pokładówka)

– mała =>pokładówka na =>jucie dawnych żaglowców;

tambor

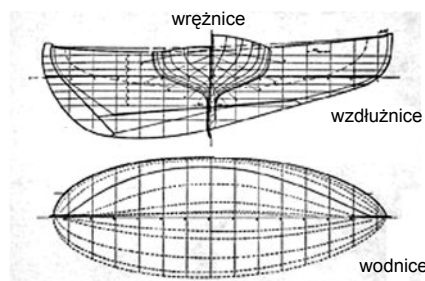
– mała =>pokładówka o półokrągłej (bębnowej, stąd nazwa) formie osłaniająca otwór =>luku zejściowego, czyli =>schodnię;

**tent**

– z ang. namiot, brezentowy daszek rozpinany nad otwartym pokładem dla ochrony przed słońcem i deszczem;

**teoretyczne linie**

– płaszczyzny przekroju kadłuba w 3 osiach używane do określenia =>pojemności, obry-



sów i kształtów =>kadłuba itp; pionowa wzdłużna linia to *wzdłużnica* (*batoks*), pionowa poprzeczna to *wrężnica*, pozioma to *wodnica*; wrężnica środkowej wręgi to *owręż*, a płaszczyzna przekroju na =>linii wodnej przy nominalnym załadunku to *wodnica konstrukcyjna*;

toptransza

– szczytowa poprzeczna belka konstrukcyjna =>rufy skrzyniowej =>arcasse;

toptymbers

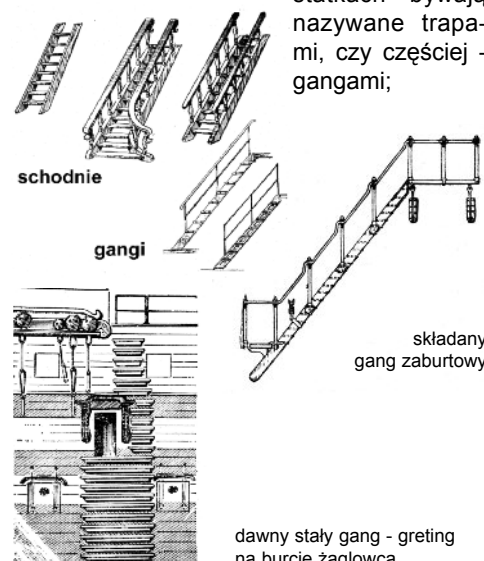
– szczytowy element =>>wręgi, przy krawędzi burty; 80

transza

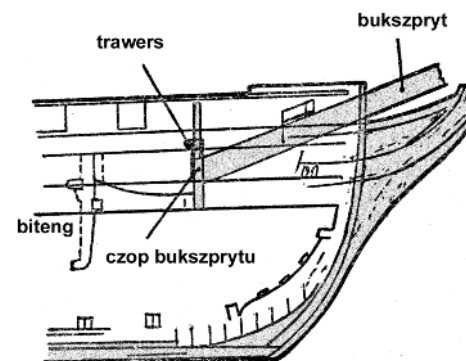
– pozioma belka konstrukcyjna płaskiej =>rufy, łącząca =>afterstewę z ostatnimi =>>wręgami; 74

trap

– *gang*, *schodnia*; pomost przerzucony między statkiem i =>nabrzeżem lub pomost ze schodkami opuszczany =>żurawikiem, spotykany na dużych jednostkach, którego stopnie są umocowane wahlwie w ramie, dzięki czemu zawsze mają położenie poziome, niezależnie od kąta jej nachylenia; również zewnętrzne klatki schodowe na statkach bywają nazywane trapa-
mi, czy częściej - gangami;

**trawers (ścianka)**

– wzmocniona ścianka działowa w =>między pokładzie, zintegrowana ze wspornikami =>bitengu w okolicy dziobu, w której osadzony jest =>steps =>bukuszprytu;

**trep**

– pomost sternika na =>szkucie;

trum

– *ładownia*; przestrzeń dla ładunku, od dna do najniższych pokładów mieszkalnych i technicznych; może również być podzielona na pokłady, np. na =>drobniowcach;

turbulentny opływ

– pojęcie z hydrodynamiki oznaczające burzliwy i niestabilny opływ zanurzonych elementów kadłuba, gdy struga opływająca odrywa się od jego powierzchni, powodując zawirovania; odwrotność opływu =>laminarnego;

turretdeck

– *wieżowopokładowiec*;

tymbers

– element składowy =>>wręgi; =>flortymbers lub =>toptymbers; 80

waterlinia

– *linia wodna*;

waterwejs

– mocna belka biegnąca wzdłuż spojenia pokrycia =>pokładu z burta, przykrywająca spojenie od góry; 97

welldeck

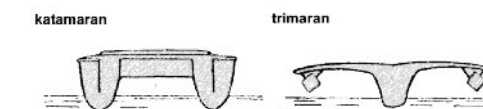
– *studniowiec*;

wielka komora

– *mesa*; największa komora rufy =>arcasse, na =>operdecku, podzielona lekkimi ściankami na mesę i kabiny oficerów; przed bojem ścianki demontowano i cały pokład służył walce; 91

wielokadłubowiec

– *katamaran* lub *trimaran*;

**wieżowopokładowiec**

– *turretdeck*; statek o nietypowej linii boczno-ego zarysu kadłuba, bez fałszburty, z wysokimi i krótkimi =>pokładówkami, przypominającymi wieżyczki; 90

wintransza

– najdłuższa poprzeczna belka płaskiej =>rufy (=transza); 74

właz

– wodoszczelny, zamykany otwór wejściowy w =>pokładzie, ścianie =>nadbudówki lub =>grodzi;

wodnica

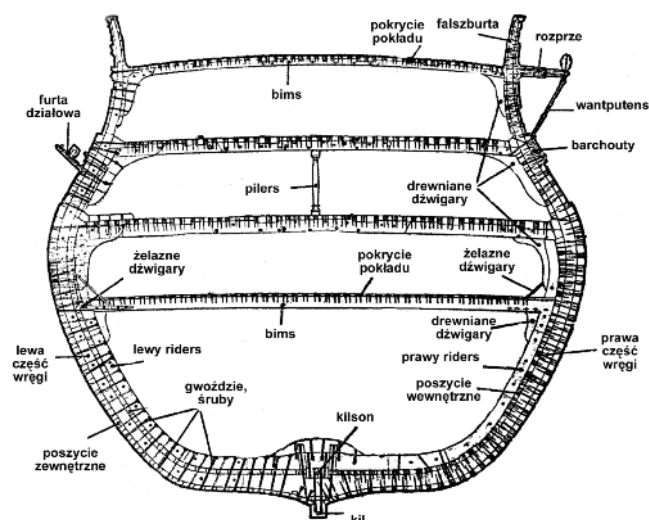
– jedna z linii =>teoretycznych; płaszczyzna przecięcia kadłuba statku na wysokości =>linii wodnej;

wolna burta 88

– burta ponad =>pokładem szczelnym;

wręga

– *żebro*, *szpant*; element konstrukcji =>kadłuba nadający mu poprzeczną sztywność; składa się z dwu żeber mocowanych do =>stęпки; z powodu łukowato wygiętej formy muszą składać się z kilku elementów: =>flortymbersów (dennych), =>futoksów (burtowych) oraz =>toptymbersów (szczytowych); odstęp między wręgami (*spacja*)



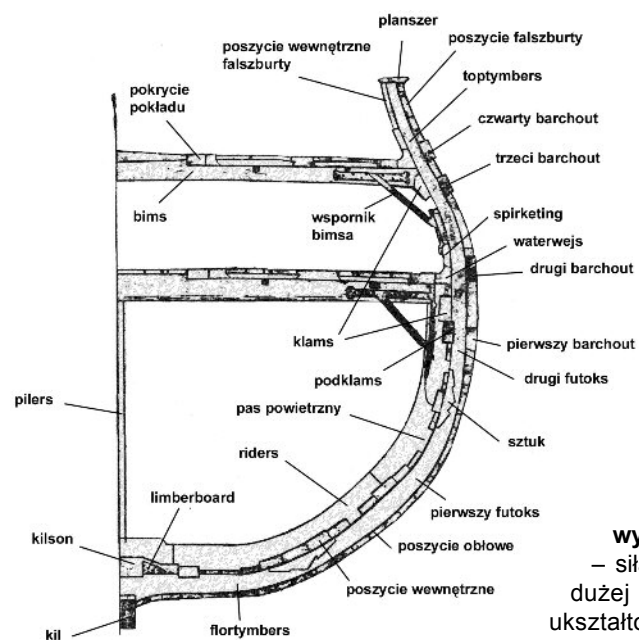
na połowę długości belek drugiego; dawniej stosowano też dodatkowe wręgi - =>ridersy; stalowe wręgi mają uproszczoną konstrukcję, składają się z =>florów (dennych) i ramowych żeber; we florach najczęściej są duże otwory dla zmniejszenia masy;

wręgi zwrotne

- =>wręgi w okolicy dziobu lub rufy, prostopadłe do =>poszycia, a nie do =>kilu; [74, 78]

wręgi galionowe

- pionowe słupki łączące ze sobą =>regiele; [83]



wrężnica

- jedna z linii =>teoretycznych; płaszczyzna pionowego przecięcia kadłuba na dowolnej wrzędze; [100]

wyporność

- *wypór statyczny*; ciężar wody o objętości zanurzonej części kadłuba przy maksymalnym dopuszczalnym zanurzeniu;

wypornościowy kadłub

- klasyczny typ =>kadłuba statku niesionego przez siłę wyporu statycznego wody, w odróżnieniu od =>wyporu dynamicznego;

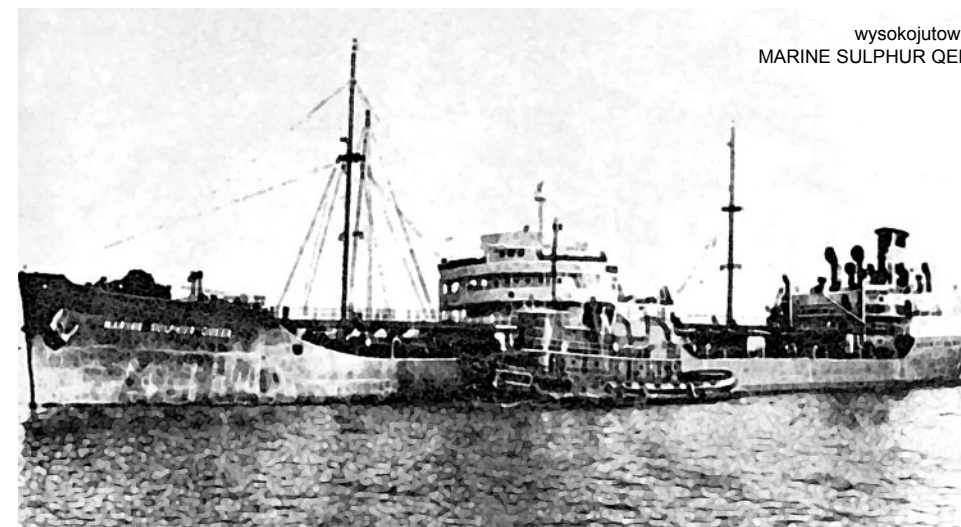
wypór dynamiczny

- siła unosząca nad wodą statek przy dużej prędkości dzięki specjalnemu ukształtowaniu podwodnej części =>kadłuba (=>redany, =>płaty nośne), np. =>wodolot, =>ślizgacz itp;

wysokojutowiec

- *raising quaterdeck vessel*; statek z podwyższoną =>rufową częścią =>kadłuba, dzięki czemu pomieszczenia mieszkalne, techniczne i pomocnicze nie zaburzają ciągłości przestrzeni ładunkowej; [90]

nie powinien przekraczać 0,5 m, a gęstość ich rozmieszczenia zależy od wymaganej sztywności kadłuba; zazwyczaj wręgi składały się z dwu rzędów belek spojenych ściśle ze sobą w taki sposób, że styk belek jednego rzędu trafiał



wysokojutowiec
MARINE SULPHUR QUEEN

wyspa

- archaicznie - *nadbudówka*;

wzdłużnica

- *batoks*, jedna z linii =>teoretycznych; przekrój wzdłużny kadłuba w płaszczyźnie pionowej; [100]

wzdłużnik

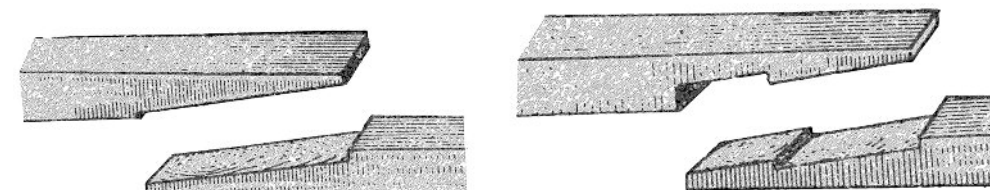
- *stringer*;

zabezpieczenia antykorozyjne

- obecnie prócz =>malowania farbami ochronnymi stosuje się powlekanie tworzywami sztucznymi lub ochronę tzw. czynną elektrochemicznie - =>katodową lub =>protektorową;

zamek

- połączenie dwu części (belek) wchodzących w skład jednego złożonego elementu, np. =>kilu, =>dziobnicy, =>wręgi, przez wycięcie w nich specjalnych wpustów i wypustów;



zapas pływerności

- wysokość burty nad =>waterlinią ładunkową; [88]

zawór denny

- *kingston*;

zderzeniowa komora

- *skrajnik*; =>forpik lub =>afterpik;

zejściówka

- *schodnia*;

zęza

- podłużny kanał na dnie =>kadłuba, do zbierania przeciekającej wody i zanieczyszczeń oraz odprowadzania ich do studni =>pompowej bądź wprost do =>kingstona;

zład (szkielet)

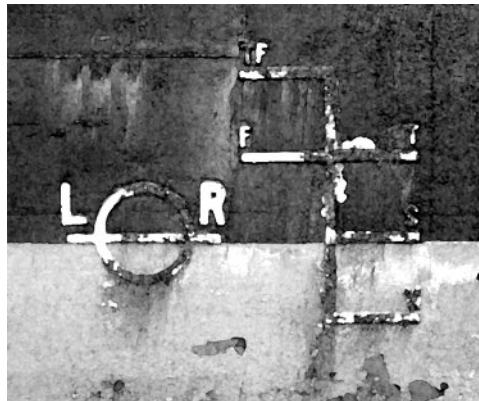
- szkielet =>kadłuba, wszystkie jego elementy razem wzięte, włącznie z nadbudowami i pokładami;

zład (rysunek)

– rysunek konstrukcyjny wiązań =>kadłuba z =>nadbudówkami i =>pokładówkami, w przekroju wzdłużnym i poprzecznym;

znak ładunkowy

– *Plimsolla znak*, *znak wolnej burty*; wymalowane na burcie graficzne oznaczenie dopuszczalnego zanurzenia, wysokości pokładu i minimalnej wysokości nadwodnej części burty; za wartości kluczowe najczęściej przyjmuje się zanurzenie w wodzie słodkiej i północnym Atlantyku zimą, czasem jednak oznacza się bardziej szczegółowo: woda słodka, woda morska latem, woda morska zimą, północny Atlantyk zimą, wody tropikalne; różnicowanie wynika nie tylko z różnej gęstości wód, ale również odmiennych warunków żeglugowych panujących na określonych obszarach;

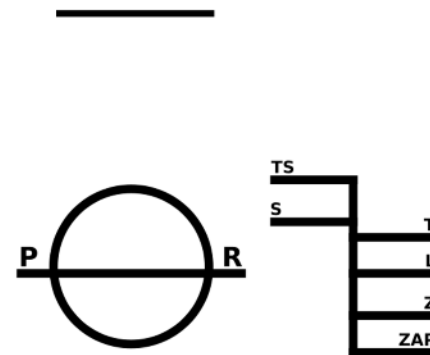


zrębica

– *kominis*; podwyższenie okalające otwór =>luku, dla zabezpieczenia przed wdzieraniem się wody pod pokład; 87

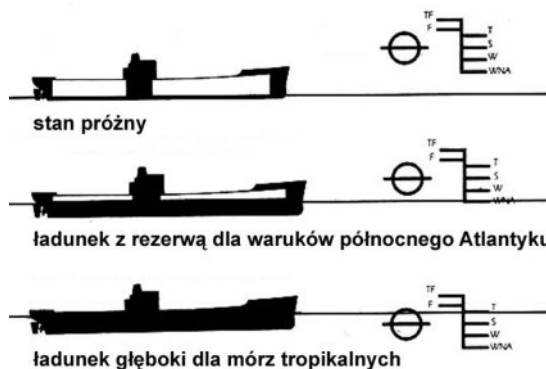
żebro

– *wręga*;



PR - POLSKI REJESTR STATKÓW
TS- tropikalna słodka
S - słodka
T - tropikalna
L - letnia
Z - zimowa
ZAP - zimowa na Atlantyku pn.
u góry - marker wolnej burty

powyżej: znak Plimsolla na statku dalekomorskim
poniżej: znak Plimsolla na małym statku żaglowym



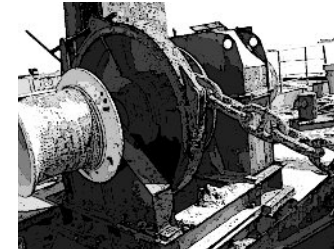
LR - Lloyd Register
F - fresh water
WNA - winter north Atlantic
u góry marker wolnej burty

anker

– (niem. - *anker*, łac. - *ancora*, gr. - *anchura*) *kotwica*;

bobina

– bęben kabestanu lub rolka ułatwiająca prowadzenie liny lub łańcucha np. przy krawędzi pokładu;



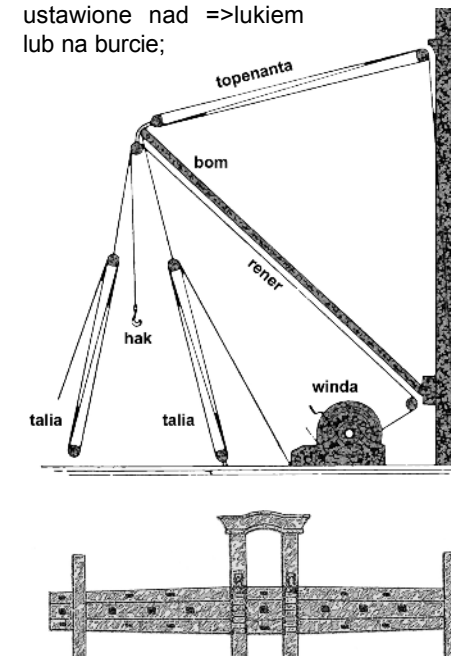
bęben zintegrowany ze stoperem; łańcuch jest założony na stoper;

bojrep

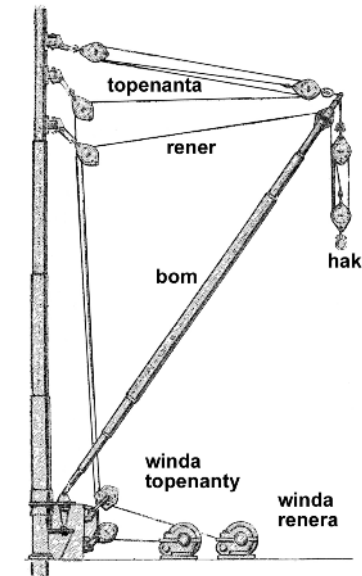
– linka mocująca =>boję do rzuconej =>kotwicy; 111

bom ładunkowy

– *derrick*; rodzaj żurawika, często osadzonego na specjalnym maszcie; =>drzewce służące do załadunku i rozładunku, ustawione nad =>lukiem lub na burcie;

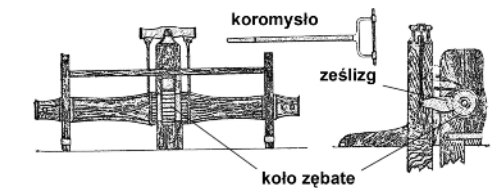


braszpil z XVIII w.



braszpil

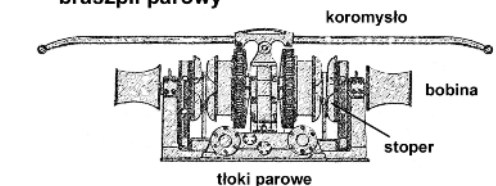
– *winda*; =>kabestan poziomy; bęben z nawiniętym łańcuchem lub =>kanatem; dawne braszpile składały się z dwu bębnow



braszpil z XIX w z mechanizmem wychwytowym

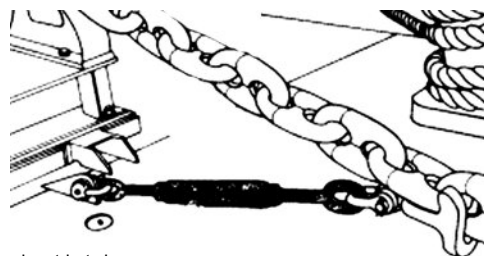
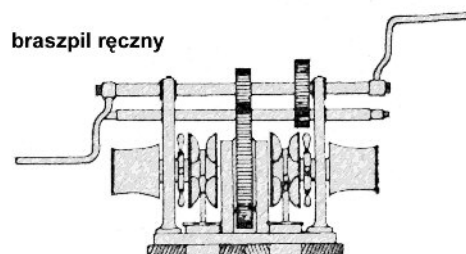
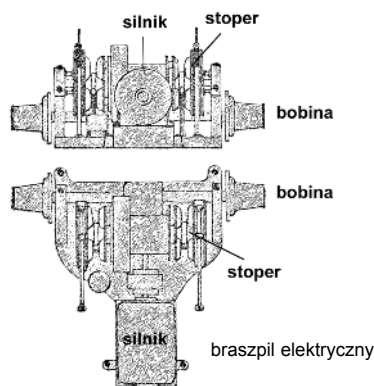
osadzonych na =>szpindelu obracającym się w gniazdach =>bitengów; na obwodzie bębnow były otwory (=>szpilgaty) do wetknięcia =>handszpaków, a pośrodku szpindela, między bębni - kolumna z kołami zębatymi i kołkami, tworzącymi =>ześlizg; w XIX w. wynaleziono braszpil z tzw. *balanserem* - poziomą dźwignią wahadłową,

braszpil parowy

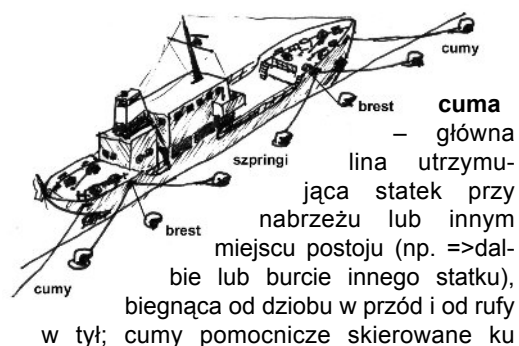
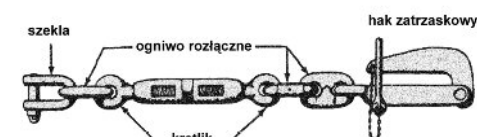


2.3.1 KOTWICE, KABESTANY, ŻURAWIKI

wprawiającą trzon w ruch obrotowy poprzez system cięgien i kół zębatych; w pokładzie, bezpośrednio pod braszpilem, znajdują się najczęściej =>kluzy =>kabelgata;



chwyt kotwiczny



cuma – główna lina utrzymująca statek przy nabrzeżu lub innym miejscu postoju (np. =>dalebie lub burcie innego statku), biegnąca od dziobu w przód i od rufy w tył; cumy pomocnicze skierowane ku

brest

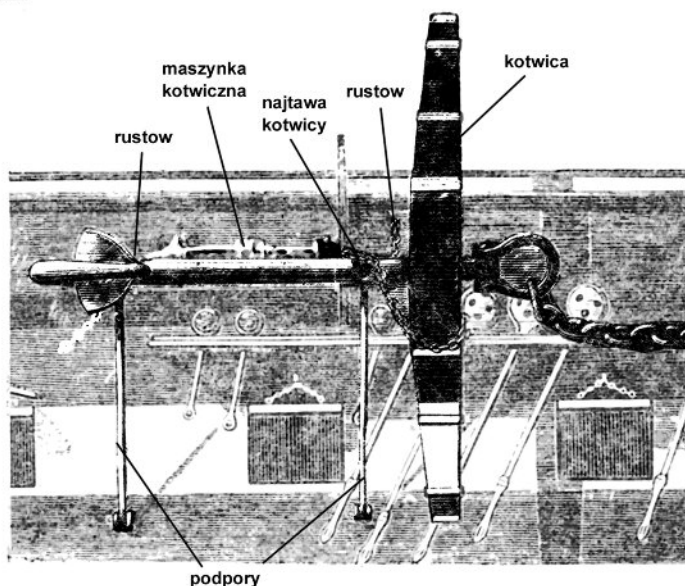
– dodatkowa =>cuma, napinana prostopadle do osi wzdłużnej statku;

bucht

– największa i najcięższa =>kotwica;

chwyt kotwiczny

– wycinek łańcucha służący do przeniesienia obciążenia z kabestanu i stopera na pokład; jednym końcem jest zamocowany =>szeklą do =>rymu na pokładzie, a drugim końcem jest spięty szekłą z łańcuchem kotwicznym;



bucht "wzięty na fisz"

KOTWICE, KABESTANY, ŻURAWIKI

2.3.1

środkowi długości statku - to =>szpringi, natomiast prostopadle do burty to =>bresty;

derrick

– żurawik, bom ładunkowy;

drapacz

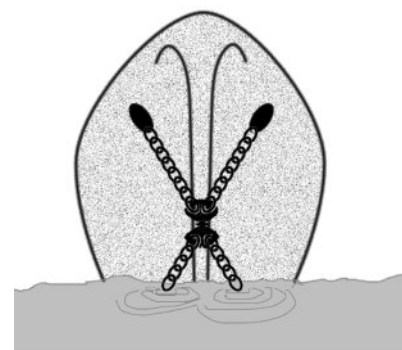
– typ =>kotwicy z czterema =>łapami, ale bez =>pazurów; 104

drumhed

– zwieńczenie przykrywające od wierzchu bęben =>szpila, z otworami na obwodzie, =>szpilgatami, w które wtyka się =>handszaki; 108

fertoing

– postój na dwu kotwicach oddanych z obu =>kłuz dziobowych w taki sposób, aby kąt między nimi wynosił ok. 120°, a łańcuchy są spinane =>krzyżulcem; stosowany w ciasnych miejscach, dla zapobieżenia =>kołowaniu;



fertoing

fiszbelka

– belka o wyglądzie i przeznaczeniu podobnym do =>katbelki lub =>krambola; 108

fiszalia

– *kattalia*; służy do podciągania =>kotwicy przy burcie do poziomego położenia, czyli =>„wzięcia na fisz”; na dolnym bloku miała =>penterhak do zaczepienia za =>kauszę =>pentersztert; wzięta na fisz kotwicę mocowano =>najtawami i =>rustowami;

handszpak

– poprzeczka ze specjalnego, bardzo twardego drewna, do obracania =>kabestanu; 112

hisowanie

– *hycowanie*; ogólne określenie podnoszenia czegokolwiek przy użyciu liny i bloczka;

hiw

– *unos*; ciężar jaki jednorazowo może podnieść =>derrick, =>wciągarka itp;

hycowanie

– *hisowanie*;

kabestan

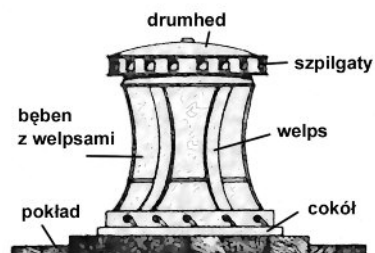
– *przyciąg*; =>szpil (pionowy) lub =>braszpil (poziomy); bęben służący do napinania =>olinowania, podnoszenia i opuszczania =>drzewców, =>szalup, ładunków, =>werpowania itp; na dawnych statkach



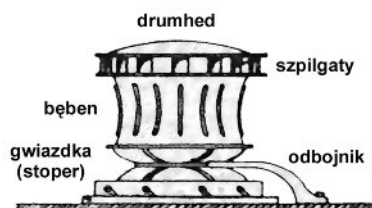
stosowano zwykle dwa kabestany - mały i duży; składał się ze szpindela (*wrzeciona*, *trzonu*) z górną częścią o przekroju 8-kątnym. Po bokach trzonu mocowano żebra (*welsy*), nakryte od góry głowicą (*drumhedem*) z otworami na obwodzie (*szpilgatami*) do wetknięcia poprzeczek (*handszpaków*); Środkowa część bębna (*baller*) służyła do nawijania liny, a jego podstawa (*palhed*) była wyposażona w otwory dla kołków zapobiegających obrotowi w przeciwną stronę; duże kabestany miały dwa bębny na dwu pokładach, dzięki czemu

2.3.1 KOTWICE, KABESTANY, ŻURAWIKI

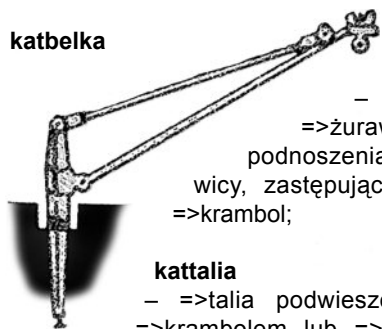
mogło je obracać dwa razy więcej ludzi; mały kabestan czopowano na drugim pokładzie, a bęben ustawiano na =>baku;



współczesne kabestany mają w podstawie tzw. gwiazdkę z wyłobienieniami w kształcie



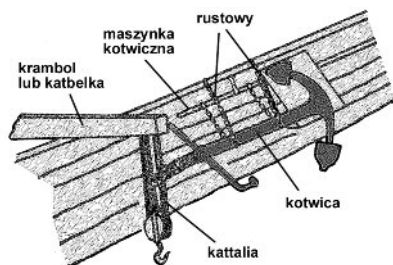
ogniwo łańcucha, a dla łatwiejszego zdejmowania łańcucha z bębna stosuje się tzw. odbojnik; obecnie kabestany są najczęściej elektryczne, rzadziej - parowe i ręczne;

katbelka

– rodzaj =>żurawika do podnoszenia =>kotwicy, zastępujący dawny =>krambol;

kattalia

– =>talca podwieszona pod =>krambolem lub =>katbelką, służąca do =>„wzięcia kotwicy na kat”, czyli



podnoszenia kotwicy zaczepionej =>penterhakiem za =>rym;

kipbank

– półkluza; urządzenie zastępujące =>kluzę w miejscu, gdzie nie ma =>falszburty; spotyka się kipbanki z „rollsem” (=>bobina) lub dwiema =>półkluzami; służy do mocowania lub prowadzenia lin przy =>cumowaniu, =>werpowaniu itp;

94

knecht

– pachoł; niewielki =>biteng na pokładzie do mocowania cieńszych lin; na dawnych żaglowcach stosowano =>fał-knecht pod pokładem; może też być ustawiony na =>nabrzeżu między =>polerami, do =>cumowania mniejszych jednostek lub mocowania linek pomocniczych;

86

kontrfors (łańcuchowy)

– poprzeczka wzmacniająca ogniwo =>łańcucha kotwicznego;

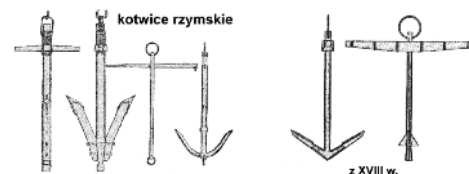
110

kotbelka

– na małych jednostkach (np. =>jachtach) spełnia rolę =>krambola; belka do mocowania małej =>kotwicy, zwanej *kotem*;

kotwica

– (niem. - *anker*, łac. - *ancora*, gr. - *anchura*) element utrzymujący statek w pożądanym miejscu przez zarycie w dno lub na brzegu; składa się z: klamry, przetyczki, poprzeczki, łap z pazurami, trzonu, ramion, pięty, szyi;



poprzeczka (sztok) jest ułożona w płaszczyźnie prostopadłej do ramion, dzięki czemu kotwica nie leży płasko na dnie;

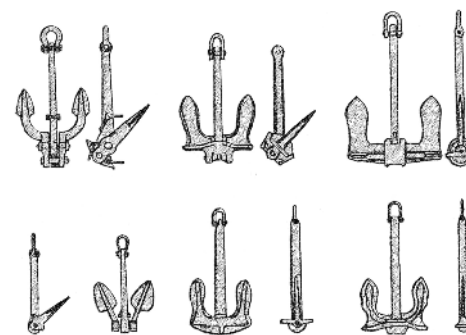


często ramiona są zamocowane obrotowo na trzonie, co zapewnia głębokie zarycie w grunt, a specjalne

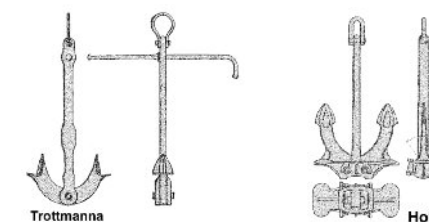
KOTWICE, KABESTANY, ŻURAWIKI

2.3.1

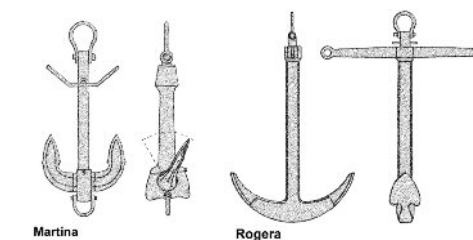
ukształtowanie pięty pozwala na to nawet wówczas, gdy nie ma sztoka, dzięki czemu kotwica zajmuje mniej miejsca i jest łatwiejsza do =>wybierania;



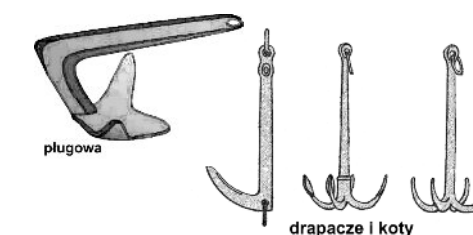
wprowadzono znormalizowany, obowiązujący model – kotwicę „Admiralicji” używaną do dziś; w 1846 Trotman wynalazł kotwicę z wahlowymi ramionami; w 1891 r. angielska Admiralicja rozpoczęła badania z udziałem



nurków, w wyniku których najlepszą okazała się kotwica Holla; podobne badania przeprowadzono w 1892 r. w Wilhelmshaven w Niemczech i wynik był zbliżony, jednak stwierdzono, że mocniej trzyma dno kotwica Englefielda; obecne formy kotwic opracowano po wielu latach badań i doświadczeń z udziałem nurków obserwujących ich zachowanie w zetknięciu z dnem;



najbardziej rozpowszechnione obecnie typy kotwic: Rogera (1830), Admiralicji (1852), Hawkinsa (1821), Trotmana (1846), Martina (1875), Holla (1891) oraz nowsze – Englefielda, Boldta, Marrela, „Ansaldo”, „Admirał”; mała kotwica bez sztoka, ale z czterema łapami nazywana jest „kotem”, a z łapami bez pazurów - „drapaczem”; kotwice z wahlwie mocowanymi ramionami to tzw. „patentowe”;



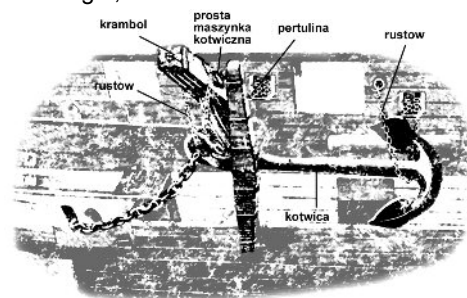
najstarsze znane wzmianki o zastosowaniu drewnianych kotwic pochodzą z ok. 2200 r. p.n.e., a formy tych przyrządów były zadziwiająco podobne do znanych dzisiaj; w Egipcie ok. 2500 p.n.e., a także w starożytnej Grecji używano kamienia wlezonego za statek po dnie, aby zwolnić tempo poruszania; starożytni Rzymianie używali kamieni, worów lub koszy z kamieniami, ale już do utrzymania statku w miejscu; kotwice w postaci znanej dziś powstały ok. V w.p.n.e.; pierwotnie było to tylko wrzeciono ze sztokiem, później dodano ramiona i przez wiele stuleci zasadnicza forma zmieniała się nieznacznie; do XIX w. utrzymywały się określone proporcje 3:1, czyli ramiona miały 1/3 długości trzonu, a sztok był tej samej długości; takie proporcje zapewniały właściwe działanie kotwicy, polegające na zaryciu pazura w dno, kiedy sztok leży płasko; jeśli kotwica upadła w taki sposób, że sztok sterczał pionowo - pod wpływem naciągu kanata i dzięki specjalnemu ukształtowaniu sztoka - kotwica obracała się tak, aby zaryć pazurem; już w 1821 r.

angielski inżynier Hawkins wynalazł kotwicę bez sztoka, z obrotowymi ramionami, jednak minęło pół wieku zanim zyskała popularność; w 1840 r. w Anglii



2.3.1 KOTWICE, KABESTANY, ŻURAWIKI

współczesne statki mają zwykle dwie główne kotwice w =>kluzach dziobowych zablokowane =>stoperami przy =>kabestanach, gotowe w każdej chwili do =>oddania, prócz tego jedną lub dwie zapasowe leżące na pokładzie i dwa =>stopankery, używane głównie do manewrów na trudnych akwenach; masa kotwic i ich liczba jest uzależniona od wielkości i przeznaczenia jednostki; łańcuchy (niegdyś =>kanaty) mają specjalną komorę pod pokładem, tzw. =>kabelgat;

**dagliks "wzięty na fisz"**

a oto typowe wyposażenie w kotwice statku z XVIII w.:

największa „bucht” (tzw. kotwica nadziei) znajdowała się na dziobie w pobliżu jednej z kotwic głównych; „szwart” - druga co do wielkości kotwica zapasowa leżała na pokładzie koło grotluku; przednie główne kotwice - prawa „plecht” i lewa „dagliks” - były podwieszane przy burtach, a dwa stopankery ważyły razem mniej niż plecht - wisiały na burcie za główną kotwicą naprzeciw bucht, dla zrównoważenia jego masy;

kotwicy zawożenie

- zawożenie kotwicy;

krambol

- belka wystająca poziomo z burty w okolicy dziobu, mocno związana z konstrukcją kadłuba; służy do =>wybierania kotwicy (podnoszenia na =>kattaliach) nazywanego =>„wzięciem na kat”, po czym podwieszano

kotwicę na =>pertulinach i =>rustowach; obecnie zastąpiona przez obrotowe =>katbelki i =>żurawiki;

82

**krętlik (łańcucha)**

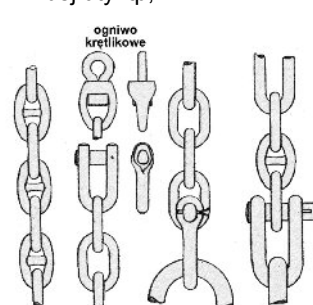
- ogniwo =>łańcucha, składające się z dwu oczek połączonych obrotowo w osi pionowej, co zapobiega skręcaniu się łańcucha przy podnoszeniu kotwicy; również klamra lub karabińczyk z obrotowym oczkiem;

krzyżulec

- przyrząd zapobiegający skręcaniu się =>oddanych łańcuchów kotwicznych; składa się z dwu metalowych wiązań połączonych =>krętlikiem i jest włączany do łańcuchów =>szekłami;

łańcuchy

- od połowy XIX w. zastępują niektóre liny na współczesnych statkach; używa się dwu rodzajów łańcuchów: =>takielunkowych ze zwykłymi ogniwkami oraz kotwicznych, z ogniwkami wzmocnionymi =>kontrforsem; w takielunku stałym mają najczęściej zastosowanie jako =>baksztagi i =>najtawy bukszprytu, a w ruchomym - jako =>fały =>rei, =>szoty dolnych żagli, =>topenanty, =>bejfuty itp;



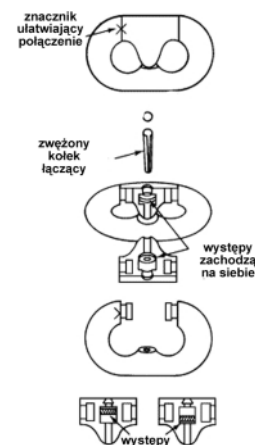
ciężkie łańcuchy są produkowane w znormalizowanych odcinkach ok. 25 m długości (w różnych krajach ta wielkość nieznacznie

się waha) i łączy się je specjalnymi klamrami łącznikowymi, często z =>krętlikiem, aby łańcuch się nie skręcał; co kilka ogniwo jest włączane specjalne ogniwo rozłączne, pozwalające na rozpięcie, w celu np. wpięcia =>krzyżulca; początkowy sektor łańcucha

KOTWICE, KABESTANY, ŻURAWIKI

2.3.1

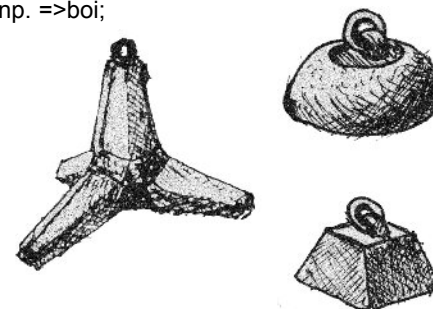
kotwicznego umocowanego w =>kabelgacie to „sektor żezowy”, a ostatni jest spięty z kotwicą przy użyciu =>szekli;

**łapy**

- część =>kotwicy - zakończenia ramion strzałkowato zwieńczone =>pazurami;

martwa kotwica

- kłoc betonowy, kamienny, stalowy, żeliwny lub inny, używany do trwałego zakotwiczenia np. =>boi;

**maszynka kotwiczna**

- proste zapięcie =>rustowa, umożliwiające łatwe odpięcie i błyskawiczne =>oddanie kotwicy =>wziętej na fisz;

108

oddawanie

- ogólne określenie czasowego wydania poza obręb statku jakiegoś elementu jego stałego wyposażenia, np. =>trapu, =>cum, =>kotwicy itp;

pazury

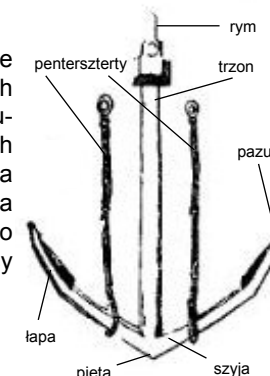
- trójkątne zwieńczenie ramion =>kotwicy;

penterhak

- specjalny hak dolnego bloka =>fiształii, do mocowania =>kotwicy przy burcie;

pentersztery

- liny umocowane na ramionach =>kotwicy, z =>kauzami w =>ogonach do zaczepienia =>penterhaka fiształii, służące do ustalenia kotwicy =>„wziętej na fisz”;

**pertulina**

- lina do mocowania kotwicy po =>„wzięciu na kat”, przecignięta przez =>rym kotwicy i umocowana do =>knechta na pokładzie;

110

piesek

- ześlizg;

poduszka kluzowa

- półokrągła belka poniżej =>kluz kotwicznych zapobiegająca przecieraniu i załamaniu =>kanatów o krawędź kluzu;

82

poduszka kotwiczna

- metalowa płyta na burcie drewnianego kadłuba w okolicy dziobu, o którą opiera się =>kotwica =>„wzięta na fisz”;

79

prosiak

- żeliwny obciążnik =>balastowy, używany do złagodzenia szarpnięć =>cumy lub łańcucha =>oddanej kotwicy; w tym celu mocuje się rymem na cumie lub łańcuchu w taki sposób, aby mógł się po nim przesuwac i obciążał w kierunku dna;

rener

- główna lina lub taśma utrzymująca ciężar w =>derricku, =>żurawiku, =>szalupbelce itp;

105



rolls– *bobina*;**rustow**

106

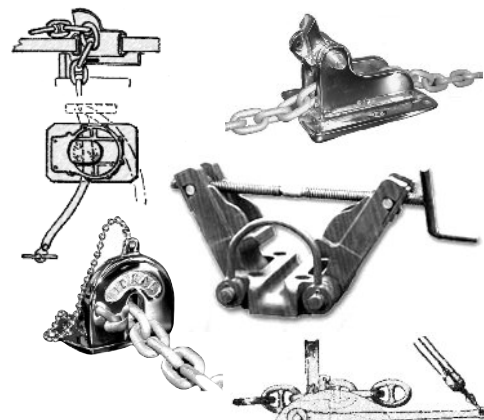
– lina lub łańcuch do podwieszania przy burcie =>wybranej kotwicy =>„wziętej na fisz”;

stopanker

– =>kotwica do manewrów, najcięższa z =>werp;

stoper

– urządzenie do hamowania i blokowania rozpędzonych lin i łańcuchów; przeważnie usytuowany pomiędzy =>kluzą i =>bitengiem, dla odciążenia =>kabestanu kiedy kotwica jest =>wybrana; aby =>oddać kotwicę - wystarczy zwolnić zacisk stopera;



może też być umieszczony w =>kluzie =>kabelgata, pod pokładem; zabezpiecza łańcuch przed samoczynnym zwolnieniem;

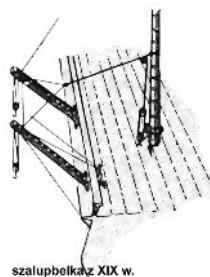
supportus

79

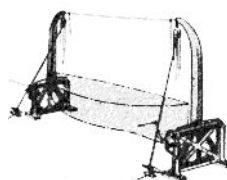
– wspornik =>krambola;

szalup-belka

– =>żurawik do opuszczania na wodę i podnoszenia łodzi =>pokładowych, stosowany od połowy XVIII w.; wcześniej do tego celu

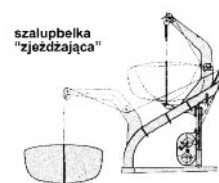


szalupbelka XIX w.

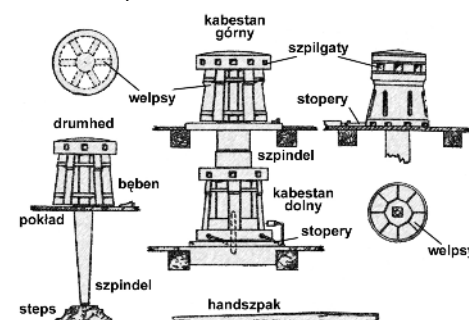
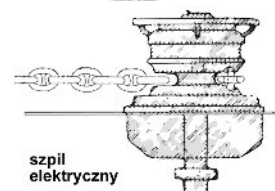


szalupbelki uchylne

używano =>seitalii i =>noktalii; dawne szalup-belki ustawiano na półce =>rozprza =>bezanwant, później na rufie; obecnie są sytuowane na obu burtach, czasem na rufie jest podwieszany =>kuter kapitański;



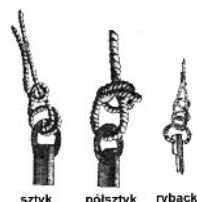
szalupbelka "jeżdżąca"

szpil– *kabestan pionowy*; winda do =>wybierania kotwicy, sieci, napinania =>cum, podnoszenia =>rei itp;**szpilgat**– otwór w głowicy *kabestanu* do wetknięcia =>handszpak;

szpil elektryczny

szpindel– *wrzeciono, trzpień*; rdzeń masztu, do którego mocuje się =>fiske lub rdzeń stanowiący oś, np. =>kabestanu;**szyk**

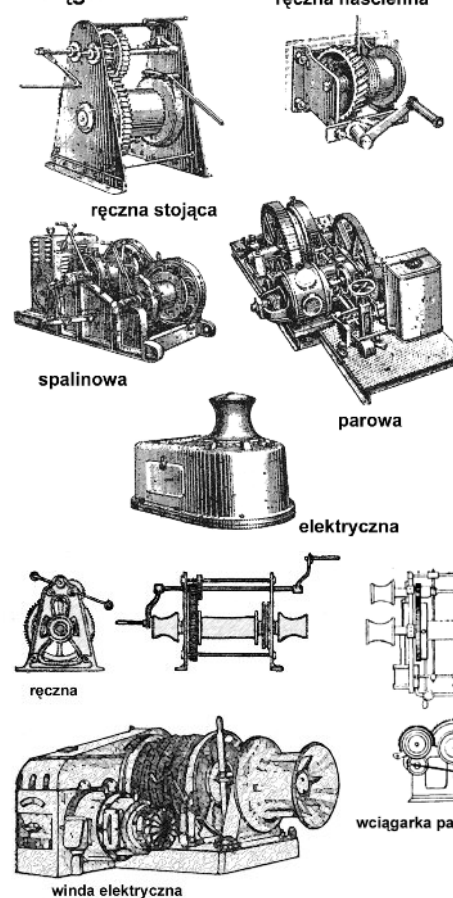
– węzeł kotwiczny, mocujący =>kanat do =>rymu =>kotwicy; uproszczony węzeł do mniejszych kotwic to tzw. półszyk;



szyk półszyk rybacki

trent

– fragment =>kotwicy, gdzie trzon rozgałęzia się w ramiona;

unos– *hiw*;**wciągarka**– *kabestan, winda, szpil, braszpil*;**wciągarki**

ręczna naścienna

ręczna stojąca

spalinowa

parowa

elektryczna

ręczna

wciągarka parowa

winda elektryczna

werpy

– kotwice pomocnicze służące głównie do manewrowania (=>werpowania); sporo mniejsze od głównych, mające ok 1/3 ich masy;

winda– *kabestan, wciągarka*; bęben ze =>stoperem, nawijający linę lub łańcuch, napędzany ręcznie lub mechanicznie; służy do wybierania sieci, holowania, podnoszenia rei itd;**wybieganie**

– określenie dotyczące żagli, kotwic, cum i innych lin; oznacza ogólnie skracanie lub zmniejszanie; wybieranie żagla to zmniejszanie jego powierzchni roboczej przez podciąganie =>gejtawami i =>gordingami, bądź zwijanie na =>bomie lub =>sztagu (=>rolfok); wybieranie kotwicy to po prostu jej podnoszenie, a wybieranie cum to wciąganie ich na pokład po zwolnieniu z =>polerów na =>kei; odwrotna czynność to =>oddawanie bądź =>luzowanie;

wychwył– *piesek, ześlizg*;**wziąć kotwicę na fisz**

– drugi etap =>wybierania kotwicy (dawniej); kiedy kotwica jest już =>„wzięta na kat” - do =>pentersztartów zaczepta się hak =>fiszalii i podciąga kotwicę do poziomego położenia, po czym zabezpiecza się ją =>najtawami i =>rustowami; 110

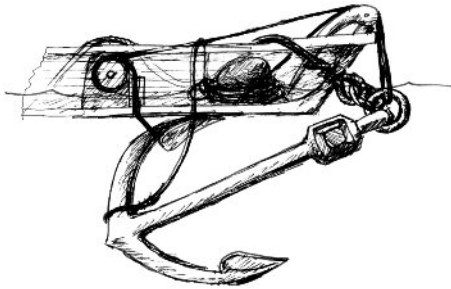
wziąć kotwicę na kat

– pierwszy etap =>wybierania kotwicy (dawniej); hak =>kattalii zaczepta się za =>rym podniesionej do powierzchni wody kotwicy i podciąga się ją do =>krambola, a następnie zabezpiecza =>pertuliną;

zawożenie kotwicy

– przygotowanie do =>werpowania; kotwicę zawozi się specjalnie przygotowaną =>szalupą na miejsce rzucenia i oznacza je =>bojką umocowaną do kotwicy =>bojrepem; 114

zawozenie kotwicy



ześlizg

– *piesek*, *wychwył*; prosty mechanizm składający się z zębatego i hakowato zagiętej sztaby zapadkowej, blokującej obrót zębatego w niepożądanym kierunku;

żurawik

– *bom ładunkowy* lub *szalupbelka*, *derrick*; wychylne ramię z =>wciągarką do podnoszenia i opuszczania =>kotwic, =>trapów, łodzi =>pokładowych lub innych ciężarów, używany przy przeładunku;

105

bunker (1)

– ogólna morską nazwa paliwa (płynnego, sypkiego i innych);

bunker (2)

– przedział sąsiadujący z kotłownią na parowcu, gdzie składowano węgiel opałowy;

bunker coal

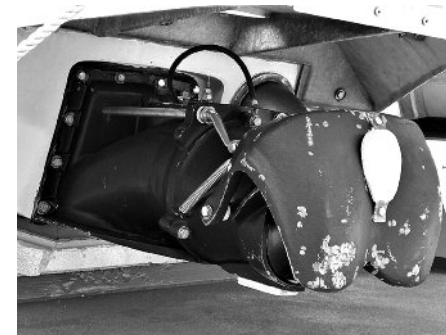
– *cardiff*, czyli specjalny, szczególnie ceniony gatunek węgla z Anglii, o wysokiej temperaturze spalania, wydzielający mało dymu i gazów, a po spalaniu pozostawiający niewiele popiołu;

cykloidalny pędnik

– wirnik =>skrzydełkowy Voitha-Schneidera;

dysza Korta

– integralna część pędnika =>strugowodnego; obrotowo zainstalowana dysza wylotowa rozpędzonego strumienia napędowego, spełniająca zarazem funkcję =>steru aktywnego i =>hamulca hydrodynamicznego;



elektromotorowiec

– statek napędzany silnikiem elektrycznym, zasilanym z prądnicy, napędzanej przez silnik spalinowy (podobne rozwiązanie stosuje się często np. w lokomotywach);

erozja kawitacyjna

– proces fizyczny uszkadzający śrubę okrętową wskutek odrywania strugi opływającej jej łopaty; przy pewnej prędkości (zależnie od kształtu śruby - przedział 40 - 55 węzłów)

wydajność śruby gwałtownie spada z powodu zakłócenia opływu, kiedy to powstają zawirowania i pęcherzyki, wskutek implozji których cząsteczki wody uderzają z bardzo dużą energią o powierzchnię łopat śruby wybijając z niej cząsteczki metalu; długotrwałe poddawanie temu procesowi prowadzi do powstawania nadżerek i porowacenia powierzchni łopat;

GTR

– Główna Tablica Rozdzielcza; przedsionek =>maszynowni, gdzie znajdują się wszystkie najważniejsze przełączniki i wskaźniki;

hamulec hydrodynamiczny

– urządzenie służące do wyhamowania lub przynajmniej zwolnienia ruchu rozpędzonego statku, który potrzebuje przy całej swojej bezwładności kilkuset metrów do zatrzymania; mają postać rozwieranych skrzydeł w podwodnej części na dziobie, wysuwanych tarcz stożkowych, wyrzutni sprężonego powietrza i wiele innych;

helmport

– otwór w =>rufie, przez który wyprowadzono na zewnątrz =>ruderpis;



74

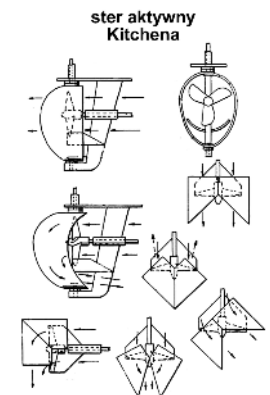
kawitacyjna erozja

– erozja kawitacyjna;

Kitchena ster

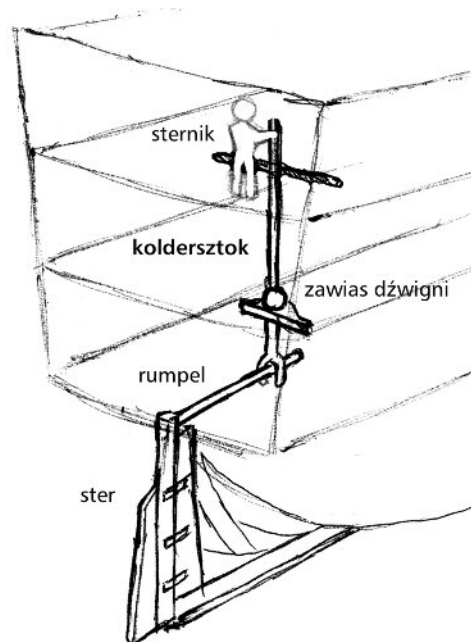
– rodzaj steru aktywnego;

w strumieniu zaśrubowym są zamocowane dwie stożkowe płyty poruszane niezależnie, dzięki czemu mogą się obracać każda osobno w płaszczyźnie poziomej, odchylając w ten sposób strumień wody, a nawet zupełnie go odwracając;



koldersztek

– dźwignia łącząca =>sterownicę z =>ruderpisem, tworząca przekładnię dla ulżenia pracy przy sterze na dużych jednostkach, przed wynalezieniem =>szturwału;



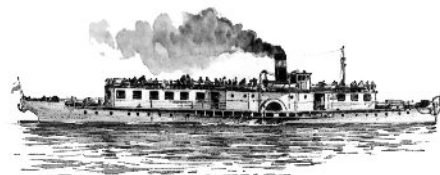
koło łopate

– =>pędnik =>parowców zwanych „kołowcami”; umieszczone za burtą (=>bocznokołowiec) lub za rufą (=>tylnokołowiec) koło z łopatkami stałymi lub nastawnymi;

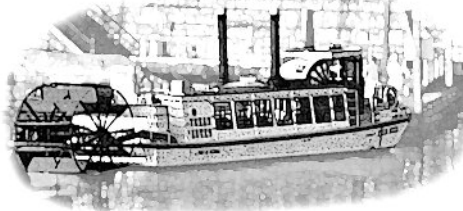


w bocznokołowcach osadzone na wale zdawczym maszyny parowej, a w tylnokołowcach osadzone na piaście, natomiast

bocznokołowiec

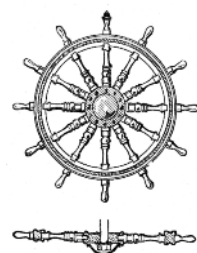


tylnokołowiec



napęd jest przekazywany za pośrednictwem wiażara (jak w parowozie); najstarsze wzmianki o zastosowaniu w pełni sprawnego koła łopatego do napędu statków pochodzą z Chin, z ok. VII w.; w Europie starożytni Rzymianie używali ok. V w.p.n.e. tratw napędzanych kołem łopatowym, poruszanych przez trzy woły obracające =>kabestan;

koło sterowe



– koło przekazujące dyspozycje wychylenia do =>steru poprzez cięgna (koło =>szturwałowe) lub przekładnię wspomagającą - parową, mechaniczną, elektryczną, hydrauliczną bądź też hybrydową (kombinowaną);

120

komin

– przewód odprowadzający spaliny z silników lub kotłów; aby iskry z palenisk nie opadały na pokład, przed wynalezieniem komór wygaszających, kominy =>parowców bywały tak wysokie, że dla usztywnienia posiadały własne, specjalne =>sztagi;

Korta dysza

– dysza Korta; integralna część pędnika =>strugowodnego;

115

kwadrant (1)

– sektor; część urządzenia =>sterowego zamocowana na =>ruderpisie, w formie wycinka koła współpracującego ze =>szturliną;

118

mankiet

– nakładka na trzonie wiosła chroniąca przed niszczaniem przez ocieranie o twarde =>dulki, a także chroniąca dłonie przed spływającą po trzonie podczas wiosłowania wodą;

123

maszynownia

– siłownia; wydzielona część kadłuba mieszcząca zespół napędowy i urządzenia wspomagające; w przedsiönku maszynowni najczęściej znajduje się =>GTR;

nawarra

– ster nawarski;

ostroga lodowa

– potężna i solidna belka zespolona z =>afterstewą, osłaniająca śrubę i ster statków =>polarniczych przed uszkodzeniem w czasie przedzierania przez lód;

pagaj

123

– (z ros.) krótkie wiosło jednopiórowe (=>skul);

pędnik

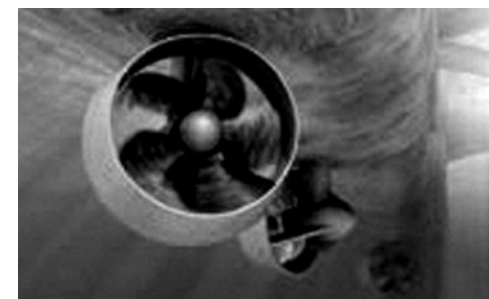
– urządzenie działające bezpośrednio na wodę w celu nadania statkowi ruchu, np. =>wiosło, =>śruba napędowa lub =>koło łopatego, działające pośrednio, np. =>strugowodny, bądź nie działający na wodę, a tylko na bryłę statku, np. =>żagiel, =>śmigło;

pióro

– zasadnicza część =>steru - płaska płyta osadzona w trzpieniu - =>ruderpisie; również zasadnicza robocza część =>wiosła;

Pleugera ster

– rodzaj steru aktywnego; śruba wraz z przekładnią zdawczą jest obudowana pierścieniem (otunelowana), poprawiającym znacznie jej wydajność i wraz z nim osadzona obrotowo w podwodnej części kadłuba, co pozwala obracać cały zespół w osi pionowej (zenitalnie);



rotor Flettnera

– wirująca aluminiowa tuba mająca zastąpić żagiel w =>rotorowcach;

61

rudel, ruder

– staroniemiecka nazwa steru;

ruderpis

– trzpień =>steru, na którym osadzone jest =>pióro; przeważnie ruderpis jest umocowany do =>afterstewy na specjalnych zawiasach;

76

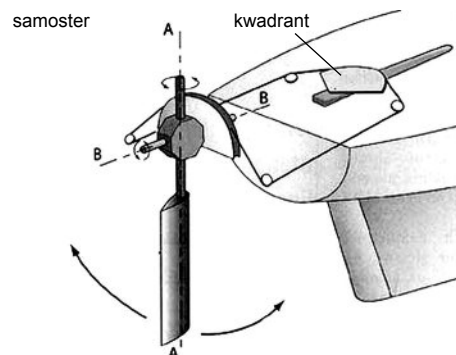
rumpel

– sterownica;

samoster

– urządzenie sterujące samoczynnie =>jachtem, pozwalające samotnym żeglarzom na sen, chwilę odpoczynku lub zajęcie się innymi czynnościami; składa się z płetwy wiatrowej połączonej systemem cięgien z =>rumpel i dodatkowym piórem sterowym, zawieszonym w wahliwie na rufie; działanie wiatru na płetwę powoduje samoczynną korektę wychylenia steru i trzymanieadanego kursu;

118

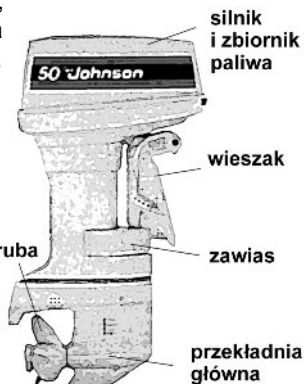


samoster
–kwadrant;

silnik przyczepny

– zaburtowy;

jednostka napędowa w zwartej obudowie wraz ze sprzęgłem, przekładnią zwrotną i =>śrubą pędną, instalowana na czas rejsu na rufie, czasem na burcie; zanurzona część z przekładnią ma płetwę =>sterową, a sterowanie odbywa się bezpośrednio, tzn. do korpusu umocowany jest =>rumpel z manetką przepustnicy, bądź pośrednio - przekładnią cięgnową - poprzez =>szturwał z kierownicą;



silnik stacjonarny

– zespół napędowy zabudowany na stałe w przedziale maszynowym, stanowiący integralną część statku; może stanowić główne źródło napędu lub pomocnicze tylko do manewrów, np. na =>żaglowcach, ponadto może napędzać bezpośrednio (=>pędnik osadzony na wale silnika) lub pośrednio np. =>elektromotorowce), kiedy silnik spalinowy napędza prądnicę, a ta z kolei zasila silnik elektryczny poruszający =>pędnik;

liniowiec pasażerski z siłownią w części rufowej



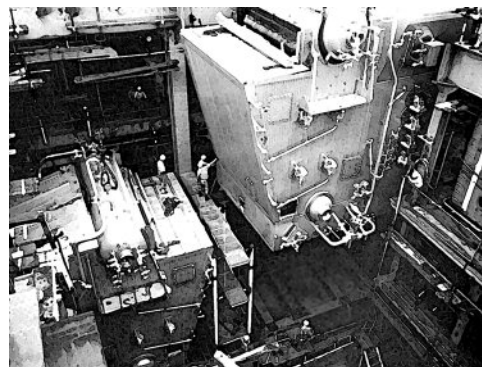
statek z siłownią jądrową



siłownia

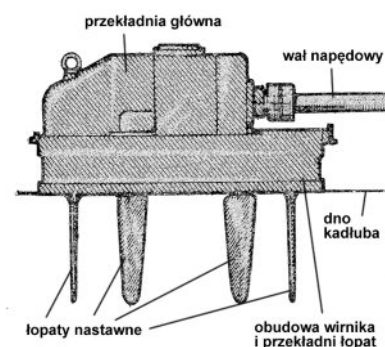
– maszynownia;

kotły parowe współczesnego tankowca opalane mazutem



skrzydełkowe koło

– wirnik skrzydełkowy Voitha-Schneidera; =>pędnik w postaci wirnika z pięcioma nastawnymi łopatkami - skrzydełkami, umieszczony pionowo w dnie statku;



zapewnia świetną, wręcz taneczną manewrowość (pływanie bokiem, obrót w miejscu itp), dlatego najchętniej jest stosowany np. w =>holownikach i innych jednostkach pomocniczych, od których wymaga się takiej zdolności; wirnik wynalazł w 1926 r. austriacki inżynier Ernest Schneider i po badaniach, w 1931 r. zaczęła go produkować niemiecka firma Voith; jednostki z takim pędnikiem bywają żartobliwie nazywane „mikser” lub „traktor”;



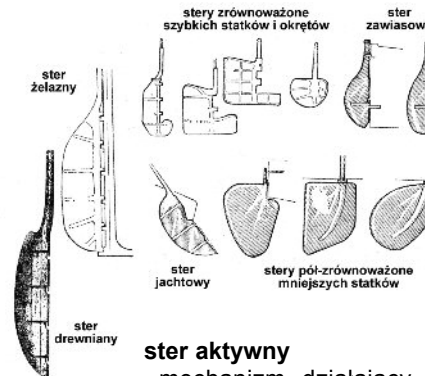
skul (wiosło)

– z ang. *scull*; krótkie lekkie wiosło dwuręczne dla 1 osoby, którego trzon jest zakończony poprzeczką (jak stylisko szpadla), pomagającą przyłożyć większą siłę; =>pagaj;

123

ster (ruder)

– urządzenie do nadawania statkowi pożądanego kierunku ruchu; składa się z =>płetwy działającej bezpośrednio na wodę i =>ruderpisu (trzonu) z =>rumplem, umocowanego zawiasowo do =>rufy;



ster aktywny

– mechanizm działający na wodę w sposób podobny, jak =>pędnik, aby zwiększyć efektywność i precyzję działania;

stosowany na statkach, od których wymaga się dużej swobody i precyzji manewrów, np. promach, statkach wiertniczych, holownikach itp;

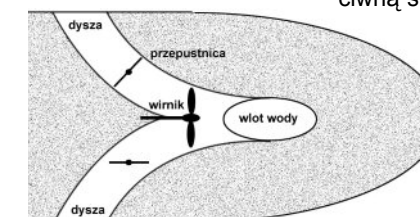
- *ster strumieniowy* to śruba zainstalowana sztywno w tunelu i zależnie od kierunku obrotów powoduje skręt w żądanym kierunku;



- *ster =>Pleugera* to śruba obudowana pierścieniem i wraz z przekładnią zainstalowana na przegubie pozwalającym na obracanie całości w osi pionowej, a przez to zmianę kierunku przepływu strumienia wody;

- *ster =>Kitchena* ma postać dwu niezależnie obracanych płyt o stożkowym kształcie, zamocowanych w strumieniu zaśrubowym - różne kombinacje ich wzajemnego położenia pozwalają skręcać, płynąć bokiem lub tyłem;

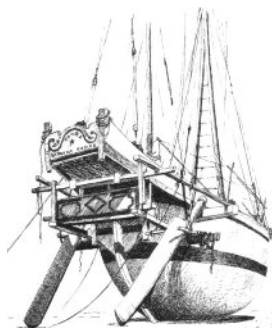
- *ster skrzelowy* to rozgałęziony kanał przepływowy z zainstalowaną śrubą wymuszającą przepływ, a zasysana przez otwór w dnie statku woda jest kierowana do właściwego kanału przez zamykane przepustnice, dzięki czemu statek skręca w przeciwną stronę;



na jednostkach podwodnych stery aktywne mogą również służyć do zmiany głębokości zanurzenia; połączeniem pędnika i steru aktywnego jest =>wirnik skrzydełkowy Voitha-Schneidera;

ster łaciński

– dwa wiosła zainstalowane na burtach w pobliżu rufy; opuszczano do wody wiosło z tej strony, w którą chciano skrócić; etymologia nazwy jest również niejasna, jak steru =>nawarskiego, ponieważ taki sposób sterowania był znany również w innych rejonach świata;

**ster nawarski**

– *nawarra*; =>ster zawiasowy o formie używanej do dziś i najbardziej rozpowszechnionej; znany w Europie od XIII w.; pochodzi prawdopodobnie z Chin, a jego nazwa ma raczej niewiele wspólnego z rzeczywistym rodowodem; 119

sterownica

– *rumpel*; poprzeczka osadzona na =>ruderpisie, służąca do manewrowania =>sterem; 116

sterowy mechanizm

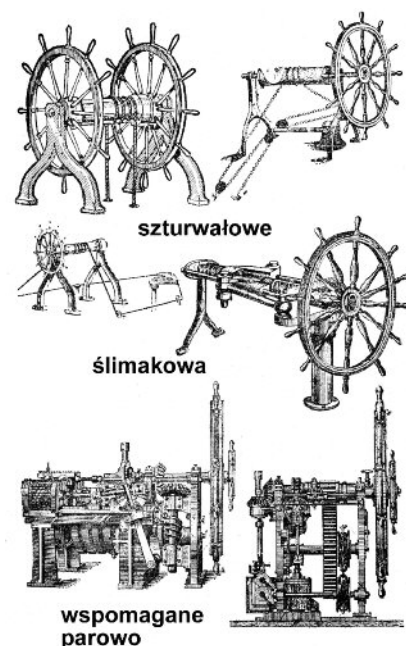
– układ pośredniczący, przekazujący dyspozycję wychylenia do =>steru bez wspomagania (=>koldersztek, =>szturwał) lub ze wspomaganiem poprzez przekładnie mechaniczne, parowe, elektryczne, hydrauliczne itp.; pierwsze wspomaganie parowe zastosowano w 1860 r.;

sterport

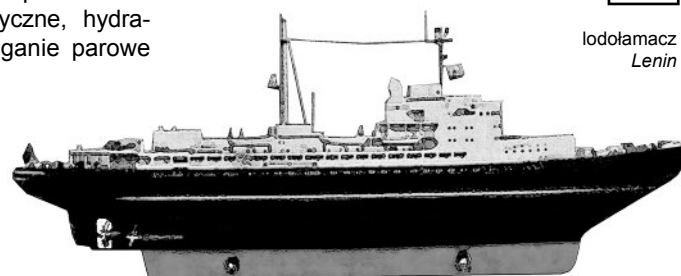
– otwór w =>rufie, przez który wyprowadza się na zewnątrz =>ruderpis; na dawnych statkach nazywał się =>helmportem; 74

ster strumieniowy

– rodzaj *steru aktywnego*; urządzenie sterowo-manewrowe umieszczone zazwyczaj w dennej części kadłuba; jest to ustawiona poprzecznie do osi statku =>śruba pędna,

**maszyny sterowe**

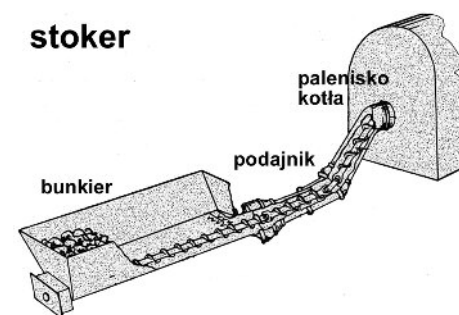
zainstalowana w specjalnym tunelu; najczęściej stosuje się dwa stery strumieniowe - w pobliżu dziobu i rufy; spotykany w =>promach, =>lodołamaczach, samobieżnych =>platformach wiertniczych i innych jednostkach, od których wymagana jest szczególna =>manewrowość i precyzja utrzymania pozycji; 119



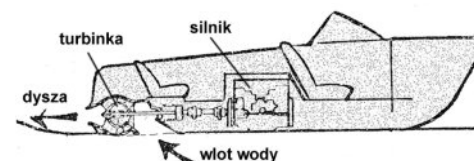
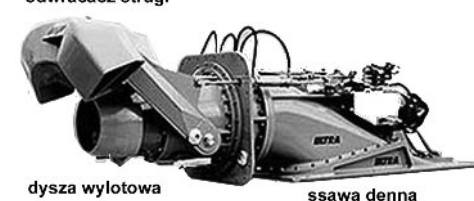
Lodołamacz Lenin

stoker

– zmechanizowane palenisko węglowe dla kotłów, z mechanicznym podajnikiem węgla, a właściwie nazwa samego podajnika śrubowego;

stoker**strugowodny pędnik**

– typ pędnika, w którym =>śruba nie jest zanurzona bezpośrednio w wodzie pod rufą, lecz obudowana specjalnym tunelem i schowana wewnątrz kadłuba, dzięki czemu działa podobnie do turbiny; w dnie łodzi znajduje się otwór wlotowy wody, a w płycie rufowej - wylotowy, z którego woda jest wyrzucana z dużą prędkością i mocą (jak gazy w silniku odrzutowym);

**odwracacz strugi****szczudłowiec**

– statek o dość nietypowym napędzie specjalnym, przeznaczonym do robót wydobywczych, np. =>pogłębiarka; wysięgniki wysunięte poza obrys kadłuba sięgające dna opierają się o nie i przyciągają statek o długość wysięgu; przemienne działanie dwu wysięgników przypomina kroczenie na szczudłach i pozwala na precyzyjne przemieszczanie po zamulonych akwenach oraz w pobliżu brzegu, gdzie gromadzą się znaczne ilości osadów; 250

szturlina

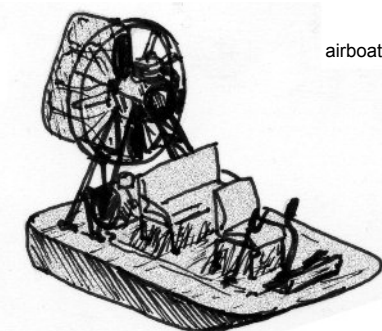
– lina nawinięta na =>szturwał, przekazująca dyspozycję wychylenia do =>steru za pośrednictwem systemu cięgien i rolek;

szturwał

– bęben na osi koła =>sterowego z nawiniętą liną o dwu swobodnych końcach (=>szturliną), przekazującą ruch posuwisty na =>rumpel lub =>kwadrant, który z kolei zamienia go na ruch obrotowy =>ruderpisu; wynaleziony już w XVII w., ale po raz pierwszy zastosowany w 1705 r. i dopiero dzięki zastosowaniu na =>fluitach został upowszechniony;

śmigłowy pędnik

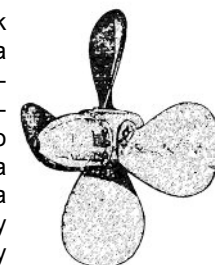
– rodzaj pędnika stosowanego na jednostkach o niekonwencjonalnej konstrukcji - ślizgach typu =>airboat, =>poduszkowcach, =>ekranoplanach itp.;

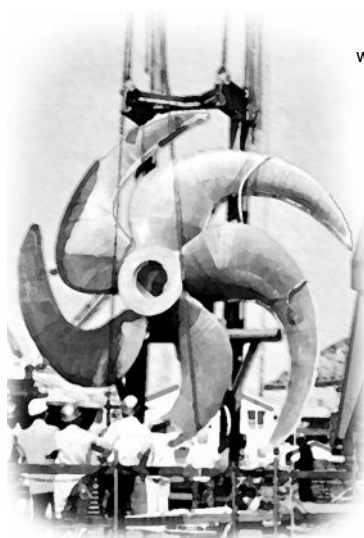


airboat

śruba napędowa

– rodzaj =>pędnika. składający się z 2 do 7 skrzydeł osadzonych promieniowo na płaszczynie, często nastawnych lub składanych, wielkości od 10 cm nawet do 8 m; pierwsze śruby napędowe przypominały bardziej podajnik ślimakowy, ale ogólna idea ich działania pozostaje wciąż taka sama - mielenie stosunkowo twardego środowiska wodnego, dla uzyskania siły popychającej; przy obecnym stanie wiedzy

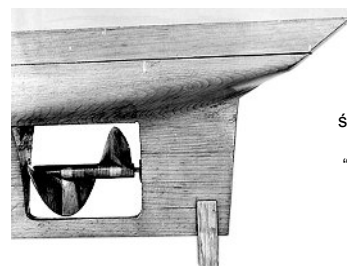




śruba
współczesnego
wielkiego
tankowca

śrubowiec

– statek napędzany =>śrubą;



śruba pierwszego
śrubowca
"ARCHIMEDES",
zbudowana
według
starożytnej idei
Archimedesa;

telegraf maszynowy

– urządzenie komunikacyjne służące do przekazywania dyspozycji maszynowych ze =>sterówki do =>maszynowni oraz potwierdzania wykonania dyspozycji w odwrotnym kierunku;

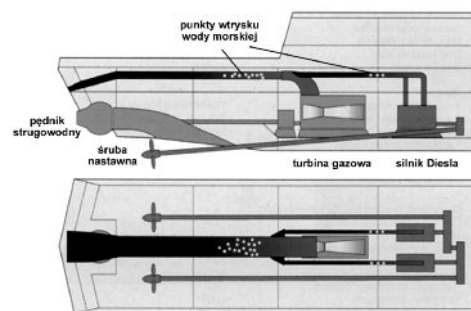


turbinowiec

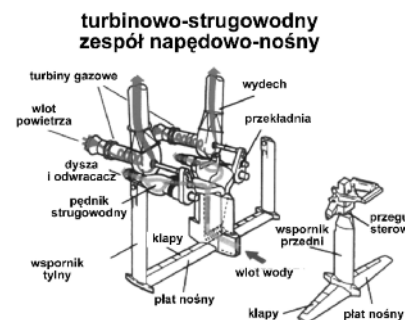
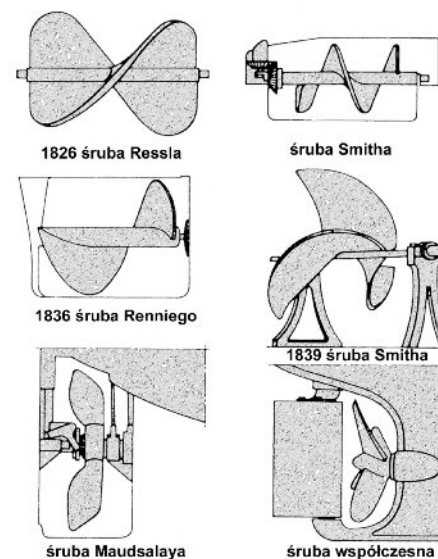
– statek o napędzie =>turbinowym, parowym - T/SS lub motorowym - T/MS;

turbinowy napęd

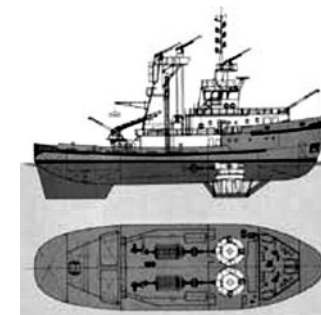
– złożony zespół napędowy, którego głównym elementem jest turbina wprowadzana w ruch przez sprężony czynnik - przegrzaną parę wodną z kotłów lub gorące gazy z wytwornicy spalin; ze względu na dużą wydajność stosowany często, szczególnie na dużych jednostkach (również atomowych, gdzie reaktor zastępuje palenisko kotła);



hybrydowy zespół napędowy turbinowo-strugowodny CODAG, w którym turbina jest włączana dla osiągnięcia na krótko dużej prędkości i mocy;



VSP FB czyli
Voith-Schneider
Propelled
Fire-Boat



wśród turbozespołów napędowych rozróżnia się takie, które są głównym napędem jednostki oraz takie, które są włączane tylko na krótki czas dla uzyskania dużej mocy, np. przy wyprowadzaniu =>okrętu do ataku, natomiast do żeglugi marszowej używa się bardziej ekonomicznego rodzaju napędu; takie hybrydowe systemy można z grubsza podzielić na trzy główne typy:

- CODAG (Combined Diesel AND Gas-turbine), w którym napęd maszyn spalinowych może być równocześnie wspomagany przez turbinę, napędzaną spalinami;
- CODOG (Combined Diesel OR Gas-turbine), w którym turbina jest uruchamiana na krótko, kiedy napęd spalinowy jest wyłączany;
- COGOG (Combined Gas OR Gas) to zespół dwu turbin - wysokiej i mniejszej wydajności, przy czym turbina wysokowydajna ma mniejszą żywotność, dlatego jest włączana na krótko, a wówczas turbina marszowa jest wyłączana;

tylnokołowiec

– statek, którego =>pędnikiem jest =>koło łopatkowe umieszczone za rufą;

116

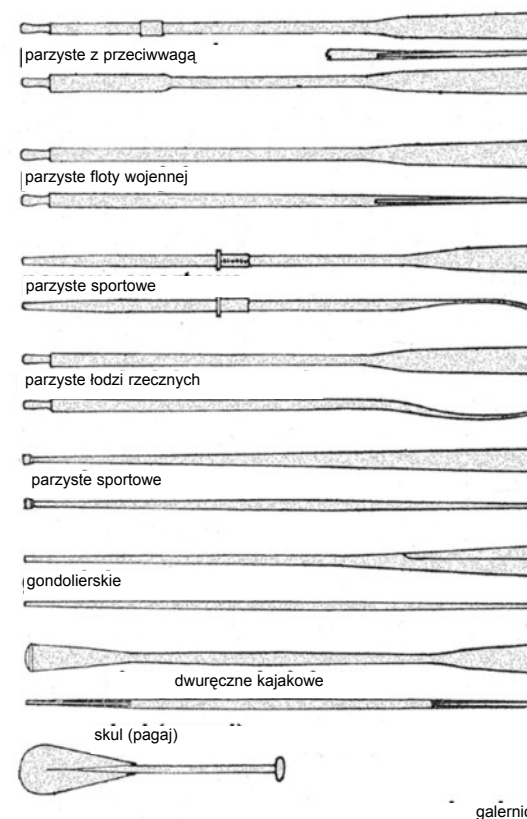
VSP

– skrót od Voith-Schneider Propelled (Tractor, Ferry, Fire-Boat), oznaczający jednostkę napędzaną wirnikami Voitha-Schneidera, dodatkowa litera określa dokładniej rodzaj jednostki - holownik, prom itd;

wiosło

– najprostszy i najstarszy rodzaj =>pędnika poruszany siłą mięśni, choć z czasem znacznie przeobrażony zarówno pod względem używanych materiałów, jak i formy zapewniającej maksymalną wydajność;

wiosła



składa się z trzonu i pióra (lub piór);
1-piórowe opiera się na =>dulkach i wiosłarz siedzi tyłem do kierunku płynięcia, przy czym może obsługiwać jedno wiosło obiema rękami lub dwa - każde jedną ręką; używając pozostałych typów wiosłarz siedzi lub stoi przodem do kierunku ruchu: 2-piórowe trzyma się oburącz bez oparcia, =>pychowym wiosłuje się stojąc w pobliżu rufy, a krótkim sportowym =>skulem - siedząc lub klęcząc na jednym kolanie;

wirnik skrzydełkowy

– skrzydełkowe koło;



akwalung

– aqualung;

ankier

– mała, podręczna baryłka, np. na olej lub wodę pitną, poj. 50-150 l, będąca na wyposażeniu np. =>szalupy;

130

aqualung

– osprzęt pozwalający na swobodne nurkowanie do głębokości 80 m, składający się z butli z mieszaną sprężonych gazów do oddychania, reduktora i przewodów łączących wraz z ustnikiem; do kompletu czasem także jest zaliczany lekki strój nurka ze specjalnej pianki, płetwy, ciśnieniomierz, zegarek i wszystkie przyrządy niezbędne do nurkowania;



akwalung o obiegu zamkniętym (z pochłaniaczem CO₂)

bajdarka

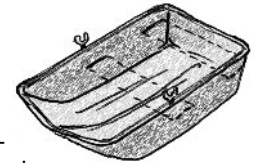
– mała łódka wiosłowa używana do drobnych prac w pobliżu burty lub do szybkiej komunikacji w porcie; jest jakby najmniejszą odmianą szalupy, ponieważ wiosłarz siedzi w niej tyłem do kierunku ruchu, a wiosła są oparte na burtach, jednak kadłub może mieć skorupowy lub z lekkim szkieletem - takim, jak =>kajak; pokrewna =>bączkowi;

barkas (1)

– mocna, duża =>szalupa do przewozu ludzi i towarów, a także rozmaitych prac, np. =>zawożenia kotwicy; do 20 wiosł;

bączek

– bajbot; mała, płaskodenna łódka wiosłowa, z ławeczką dla wiosłarza i dulkami dla oparcia wiosł, o kadłubie skorupowym, często plastikowa; czasem tak bywa również nazywany =>ket;



canotto

– najmniejsza odmiana =>gondoli o ostrym, smukłym kadłubie, 1-2 osobowa; również mała łódka =>pokładowa używana do rozjazdów w porcie;

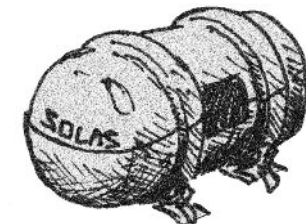
37

dezетка

– dziesiątka;

dingi (tratwa)

– kryta, gumowa tratwa pneumatyczna, nadymająca się samoczynnie po otwarciu zasobnika; wyposażona w sprzęt sygnałowy i ratunkowy, prowiant oraz apteczkę; na zasobniku ma znak zgodności z postanowieniami konwencji =>SOLAS, przez co bywa tak właśnie nazywana przez marynarzy;



dulki

– widelki na burcie łodzi, służące do oparcia =>wiosł;

dziesiątka

– dezетка; jedna z większych =>szalup używana do przewożenia cięższych ładunków, =>zawożenia kotwicy itp;

Łodzie pokładowe na okręcie -
mniejszy gig i większy 10-wiosłowy kuter, czyli "dezетка"



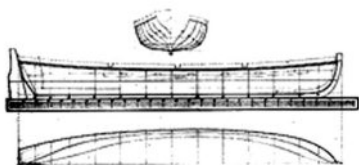
załogę stanowi 12 ludzi przy 10 wioślach (stąd nazwa), może mieć 2 składane maszty i 3 żagle;

flugarka

– znak na obu burtach i rufie łodzi pokładowej, identyfikujący ją z macierzystą jednostką;

gig

– =>jal; łódź okrętowa podobna do =>welbota, ale z rufą =>pawężową, 4-8 wioślarzy siedzących pojedynczo (na przemian przy lewym i prawym wiosle); dość popularna w marynarce brytyjskiej, w XVIII w. dała początek sportom wioślarskim, kiedy to załogi okrętów rywalizowały między sobą w wyścigach łodzi, co było częścią szkolenia wojaskowego i zarazem rozrywką dla marynarzy; z czasem przekształcana do potrzeb wyścigów traciła coraz bardziej swoje cechy użytkowe, na rzecz smukłości i szybkości,



aż do zredukowania kadłuba do tak smukłej i niskiej, niestabilnej postaci, jakiej używa się dziś w wyścigach sportowych; wiosła z braku burt do podparcia są wyniesione na boki dzięki =>kronsztejnóm; ławki dla wioślarzy często są zastąpione przesuwalnym siodełkiem - =>slajdem; analogiczną ewolucję

przeszły też inne łodzie pokładowe - =>skif; podobnych łodzi używają też marynarki innych krajów, choć nazywają je inaczej, np. =>jal i jego mniejsza wersja =>jalik, a mniejsza wersja giga to giczka;



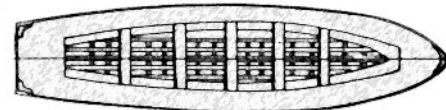
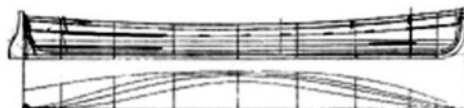
jakubka

– linka z dużymi węzłami dla ułatwienia wspinania, opuszczana np. z =>wytyku do zaciemnionej łodzi;

jal (2)



– *gig*; =>szalupa mniejsza od =>półbarkasa, o smukłym dziobie i zwężonej rufie;



jal "niezatapialny" z komorami powietrznymi;

jalik

– *giczka*, mniejsza wersja *giga*; lekka, wąska szalupa do rozwożenia kapitana i oficerów w porcie, a także używana jako spacerowa;



jalik (gig)

kamizelka ratunkowa

– podstawowy, indywidualny sprzęt ratunkowy w postaci kamizelki wypełnionej materiałem o znacznej pływerności (korkiem, =>kapokiem) lub nadmuchiwanej;

kapok (kamizelka)

– kamizelka ratunkowa wypełniona trwale materiałem zdolnym unieść na powierzchni wody ciężar dwóch ludzi (np. korkiem, kapokiem), często wyposażona w sygnalizacyjną lampkę fosforową, a nawet odzewowy =>transponder radiowy;



kapok (włókno)

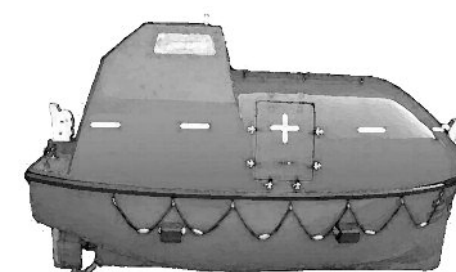
– włókno nasienne uzyskiwane z drzew tropikalnych z rodziny welniakowatych, nie dające się prząść, łamliwe i kłębiste, ale o wyjątkowo dużej =>pływalności; używane jako wypełniacz sprzętu =>ratunkowego;

kapsuła ratunkowa

– kapsuła z ogniotrwałego materiału, mogąca pomieścić nawet 40 osób, zainstalowana na specjalnej pochylni w części rufowej,



dzięki czemu może być łatwo i szybko zrzucona na wodę wraz z ludźmi, a ukośne ustawienie rampy zrzutowej powoduje szybkie oddalenie od burty płonącego lub tonącego statku; zaopatrzona - jak wszystkie tratwy

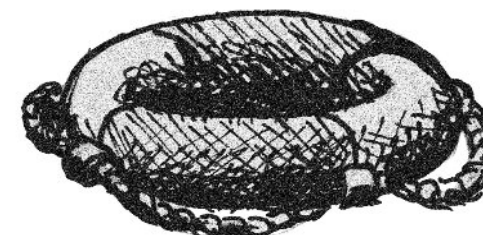


ratunkowe

- w żelazne racje prowiantu, lekarstwa i opatrunki, wodę pitną, urządzenia sygnałowe itp;

koło ratunkowe

– krąg z materiału o bardzo dużej pływerności (korka, =>kapoka), pomalowany lub obszyty pokrowcem o jaskrawym kolorze, z przymocowanymi na obwodzie linkami do chwytania;



kombinezon ratunkowy

– ubiór okrywający szczelnie ciało, ochraniający przed utratą ciepła i przemoczeniem, ale nie krępujący swobody ruchów, zanim nie zostanie nadmuchany; w razie potrzeby wystarczy wyciągnąć zawleczkę zaworu i kombinezon nadyma się samoczynnie,

jak =>tratwa pneumatyczna; oczywiście jest także wyposażony w lampkę sygnalizacyjną i =>transponder radiowy;

kuter (szalupa)

– =>szalupa na 10-14 wioseł lub motorowa, używana jako reprezentacyjna łódź kapitana;

126

łódź (mała)

– mała jednostka pływająca, wiosłowa, żaglowa, motorowa, żaglowo-wiosłowa lub żaglowo-motorowa, o rozmaitym przeznaczeniu – rekreacyjnym, transportowym, ratowniczym, wielorybniczym itp; często stanowi część wyposażenia statku i wówczas jest oznaczana =>flugarką;



mankiet

– nakładka na trzonie wiosła chroniąca przed niszczeniem przez ocieranie o twarde =>dulki, a także chroniąca dłonie przed spływającą po trzonie podczas wiosłowania wodą;

123

pagaj

– (z ros.) krótkie =>wiosło jednopiórowe (=>skul);

123

pas ratunkowy

– podstawowy i najprostszy osobisty sprzęt ratunkowy, w postaci opaski z połączonych ze sobą pływaków, wypełnionych powietrzem, =>kapokiem albo korkiem;



poduszka szalupowa

– kłoc drewniane o kształcie dostosowanym do obrysu kadłuba szalupy, na których spoczywa ona na pokładzie, jeżeli nie jest podwieszona;

pokładowa łódź

– łódź należąca do stałego wyposażenia statku, =>szalupa; oznaczona =>flugarką mówiącą, do której jednostki macierzystej należy;

ponton (gumowy)

– nadmuchiwana gumowa łódka, czasem częściowo usztywniana szkieletem, jedno- lub wielokomorowa, rekreacyjna lub ratunkowa; jest bardzo lekka i zajmuje mało miejsca przed nadmuchianiem;



półbarkas

– kuter, =>szalupa nieco mniejsza i o niższej burcie od =>barkasa, używana często jako reprezentacyjna łódź kapitana;

130

psychówka

– mała łódź poruszana =>wiosłem psychowym przez odpychanie od dna, brzegu lub – gdy brakuje gruntu – przez wiosłowanie psychowe (prowadzenie wiosła wzdłuż burty i silne zakontrowanie pod koniec ruchu, aby łódź nie skręciła);

rostry

– ażurowa konstrukcja specjalnych prowadnic ponad pokładem łodziowym, na których spoczywają =>szalupy i w razie potrzeby są po nich opuszczane na poziom pokładu, a następnie na wodę;

96

skif

– smukła łódź wyścigowa, powstała przez usportowienie łodzi użytkowej, używanej na niektórych okrętach jako łódź =>pokładowa, mogącej nieść pomocniczy żagiel na składanym maszcie;



stopniowo ulegała podobnym przemianom, jak =>gig i stawała się coraz smuklejsza, kosztem cech użytkowych (niewywrótności, ładowności itp), a kadłub wreszcie zredukowano do formy właściwie listewki nośnej, natomiast dla oparcia wiosła - z braku burt - dobudowano specjalne =>kronsztęjny; wiosłarze siedzą tyłem do kierunku ruchu, a ławki często są zastąpione przez przesuwne siedziska, =>slajdy, dzięki czemu dodatkową siłę do wiosłowania można wycisnąć również z pracy nóg; występują w wariantach od 1-osobowego do 8-osobowego, ze sternikiem lub bez, wiosłarze obsługują po jednym wiosle lub po dwa, ale siedzą zawsze za sobą, tyłem do kierunku ruchu;



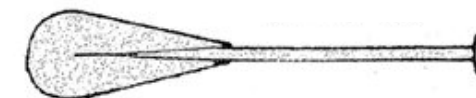
skul (łódka)

– mała, 1-osobowa łódka półwyscigowa, w której wiosłarz nie siedzi, lecz kłęczy na jednym kolanie; nazwa pochodzi od angielskiego słowa *sculling* oznaczającego odpychanie wiosłem; rodowodem spokrewnioną z =>kajakiem i =>canoe;

63

skul (wiosło)

– z ang. *scull*; krótkie lekkie wiosło dwuręczne dla 1 osoby, którego trzon jest zakończony poprzeczką (jak stylisko szpadla), pomagającą przyłożyć większą siłę; =>pagaj;



SOLAS

– Safety Of Life At Sea; międzynarodowa konwencja z 1974 roku, regulująca zasady bezpieczeństwa żegluga, ratowania rozbitków, przestrzegania wspólnych przepisów i wymogów, a sprzęt ratunkowy dla dopuszczenia do użytku w transporcie pasażerskim powinien otrzymać certyfikat zgodności z wymogami postanowień konwencji, co jest uwidocznione na obudowie napisem SOLAS; na zasobnikach z tratwami =>dingi widnieje właśnie taki napis oznaczający zgodność i z tego powodu tratwy te bywają nazywane "solasami";

125

szalupa

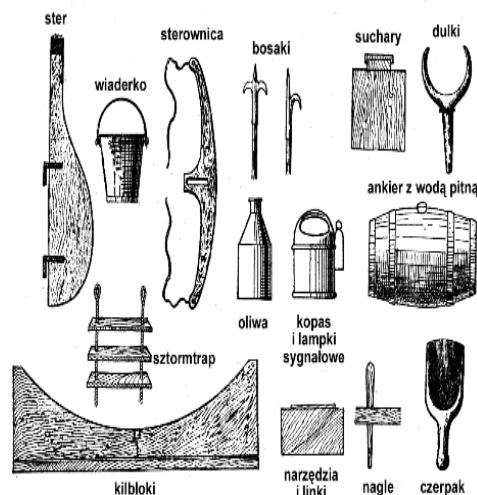
– łódź =>pokładowa wiosłowa, wiosłowo-żaglowa lub motorowa, używana do celów ratowniczych, komunikacji z lądem, transportu zaopatrzenia, =>zawożenia kotwicy itp; łodzie ratownicze są wyposażone w komory



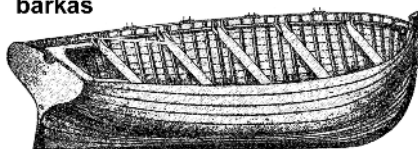
powietrzne dla zapewnienia
=>niezatapialności,
a także wiosła, bosak,
czerpak do wybie-
rania wody, kom-
pas, wiadro,
=>ankierek
z wodą pitną,
apteczkę,
żelazną
r a c j ę



żywności,
rakietnicę
sygnałową,
bańkę z olejem,
mały =>sztormtrap,
zapasowe =>kapoki itp;



barkas



welbot



jalik (gig)



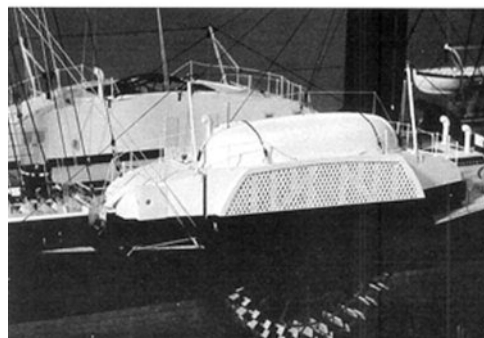
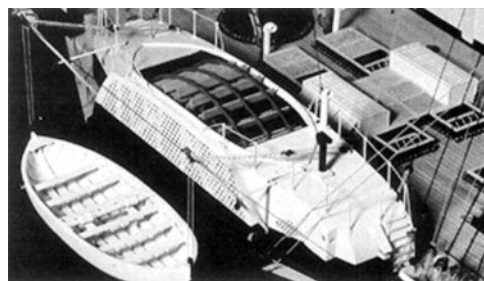
olej jest przydatny do uspokojenia wzbu-
rzonej wody w pobliżu szalupy - rozlewa się
go po prostu na powierzchnię;

śrubkowanie

– wiosłowanie na małej łodzi, kiedy, stojąc na
rufie, wykonuje się opartym w =>dulce
na =>pawęży wiosłem ruchy zakreślające
kształt ósemki, co pozwala jednocześnie
napędzać i sterować (por. =>pychówka);

tamborowa łódź

– łódź pokładowa na =>bocznokołowcach,
dla której miejsce na pokładzie znaleziono
na osłonach kół łopatowych, nazywanych
tamborami, przez podobieństwo do bębna;
wykorzystano w ten sposób miejsce, które się
marnowało w czasie, gdy łodzie zabierały
cenną przestrzeń na pokładzie;

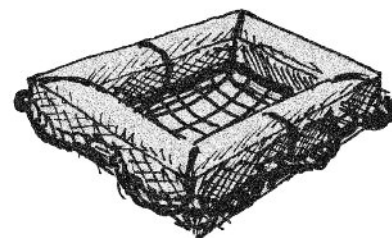


transponder

– urządzenie odzewowe, emitujące identyfi-
kacyjne sygnały radiowe w sposób ciągły
i samoczynny, bądź po otrzymaniu impulsu
z innego nadajnika, czyli - można powiedzieć -
przedstawia się na zapytanie "ktoś ty?"

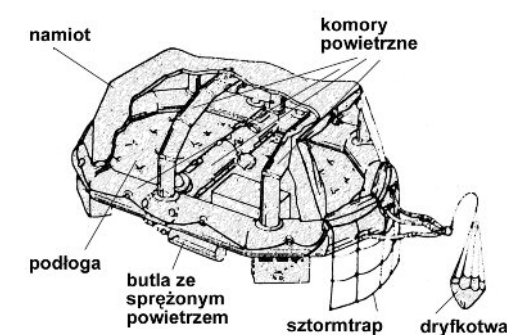
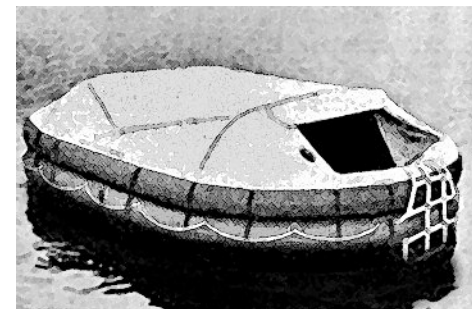
tratwa ratunkowa

– sztywna, najczęściej prostokątna rama
z połączonych ze sobą pływaków, wyposa-
żona w podłogę, wodoszczelne schowki na
prowiat, wodę pitną; leki itp; obecnie sto-
suje się często tratwy poliuretanowe mające
dwa zasobniki z dwoma składnikami poliure-
tanu; przed użyciem przebija się ściankę
dzielącą komory i mieszające się gwałtownie
składniki tworzą pianę wypełniającą; taka
tratwa jest niezatapialna nawet, jeśli zosta-
nie przestrelona; najprostsze tratwy ratun-
kowe jeszcze do niedawna spotykane pow-
szechnie składały się z czterech obszytych
jaskrawym materiałem pływaków z =>kapo-
ka lub korka, połączonych ze sobą namiast-
ką podłogi plecionej z parczanych taśm;



tratwa pneumatyczna

– *dingi*; samonadymająca się (dzięki butli ze
sprężonym powietrzem) w chwili otwarcia
zasobnika, gumowa, przykryta wodoszczel-
nym namiotem, zaopatrzona w prowiant,
wodę, rakietnicę sygnałową, lampy fosfo-
rowe, apteczkę, =>transponder itp;
upakowana w zasobniku dla zabezpieczenia
przed uszkodzeniami i dla zaoszczędzenia
miejsca na pokładzie;

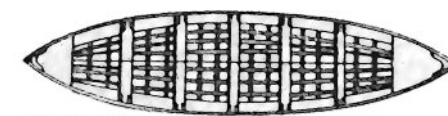


na rysunkach obok i poniżej
przedstawiono projektową
wizję tratw pneumatycznych
dla załóg okrętów
podwodnych;



welbot

– długa i smukła =>szalupa o ostrych zakoń-
czeniach dziobu i rufy, dzięki czemu mogła



pływać z równym powodzeniem w obie strony; dawniej używana do polowań na wieloryby (stąd nazwa - od ang. „whale boat”); uważana za bardzo trudną do zatopienia; osobista łódź admirałska lub dowódcy =>okrętu;

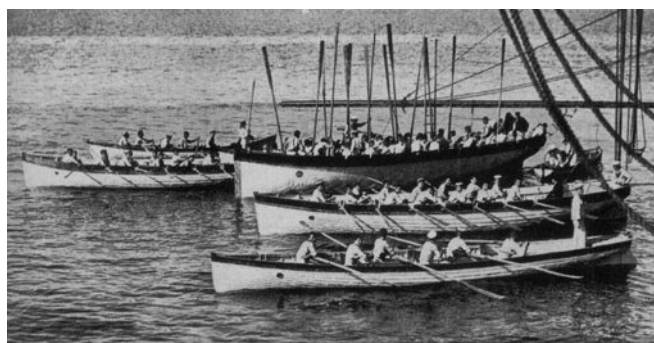
wiosło

– najprostszy i najstarszy rodzaj =>pędnika poruszany siłą mięśni; szerszy opis w rozdziale 2.3.2 na str. 123;

wytyk (szalupowy)

– najczęściej stosowany na =>okrętach - poziome drzewce przymocowane wahlwie do burty w okolicy dziobowej, służące do =>cumowania łodzi =>pokładowych podczas postoju na kotwicy; mocuje się go na wysokości ok. 1 m nad powierzchnią wody i przywiązuje doń =>jakubki dla ułatwienia wsiadania do łodzi, a poruszanie wzdłuż drzewca umożliwia rozpięta pod nim =>perta;

i sztywną =>pawężą do zawieszenia =>silnika przyczepnego; najczęściej sterowanie odbywa się pośrednio przez system cięgien =>szturwałowych z kołem sterowym w formie kierownicy samochodowej; nazwa pochodzi od nazwy, jaką nadał swojemu modelowi producent pierwszych tego typu łodzi, które zyskały szybko popularność i nazwa przyjęła się ogólnie dla typu;



zodiak

– typ półsztywnej łodzi, rodzaj =>pontonu gumowego ze sztywnym, skorupowym dnem



acht-, aft-

– prefiks nazw dotyczących tylnej części statku lub jego elementów, np. *afterstewa* czy *achtkanty*;

achtkanty

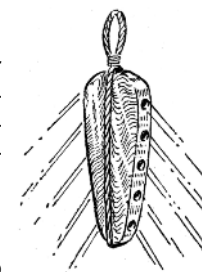
– górny odcinek masztu lub =>stengi, o przekroju czworokątnym z zaokrąglonymi krawędziami, podtrzymujący =>saling oraz =>ogony want i padunów; 151

aftersztąg

– =>sztąg biegnący z tyłu masztu, równoważący naciąg sztagów przednich, spotykany na małych jednostkach;

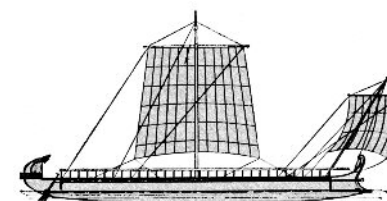
anaputblok

– *pająk*, *szprujt-blok*; specjalny blok do naciągania =>szprułów, najczęściej z 5 lub 7 otworami na liny;



artemon

– przedni, mocno nachylony do przodu maszt na starożytnych jednostkach rzymskich, pod którym rozpinano żagiel rejowy dla ułatwienia manewrowania i sterowania przy wietrze bocznym; służył również jako swoisty =>żurawik do przeładunku;



baksztąg (lina) 138

– *waterbaksztąg*; odciąg wzdłużny naciągający =>bukszpryt w płaszczyźnie bocznej; biegnie od =>bugiela na bukszprycie, =>utlegarze lub =>bomutlegarze do burt w części dziobowej, gdzie jest mocowany;

banderfał

– flaglinka do podnoszenia bandery, przeciągnięta przez bloczek na =>piku gafla; 143

bank

– ogólne określenie czegoś długiego i płaskiego, często poprzedzone określeniem funkcji (np. =>nagielbank) lub nazwą miejsca w przypadku nabrzeża (np. Bremer-bank);

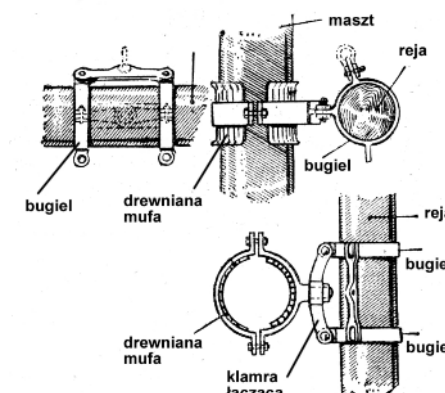
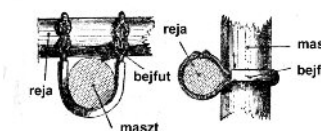
bank (kołkownica)

147

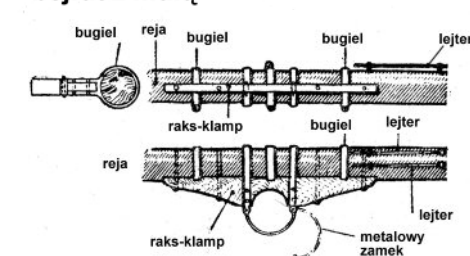
– *kołkownica*, *nagielbank*, *nagłownica*, ława na pokładzie pod masztem lub na =>falszburcie, służąca do mocowania =>loparów;

bejfut

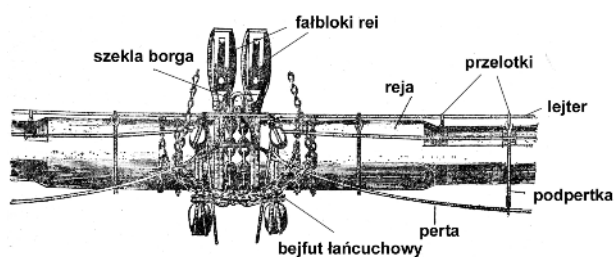
– klamra spinająca =>reję z masztem i jednocześnie utrzymująca między nimi stałą odległość; składa się z pierścienia umocowanego do masztu, połączonego =>krećlikiem z dwoma pierścieniami obejmującymi reję; bejfut łańcuchowy przypomina =>raksbugiel - stanowi pętlę oplatającą maszt i reję;



bejfut z mufą



bejfut z obejmą

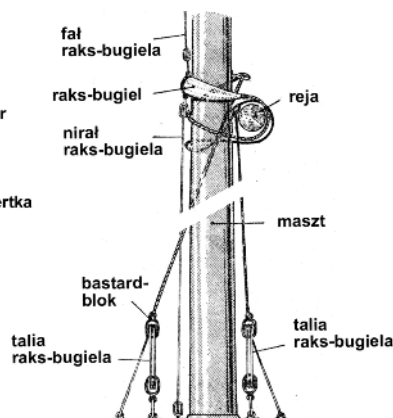
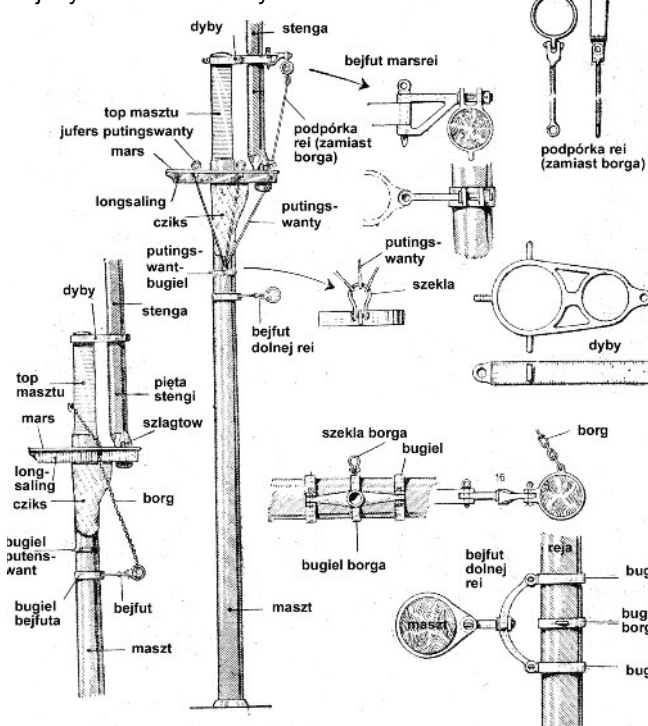


bejfut łańcuchowy z XVIII w.



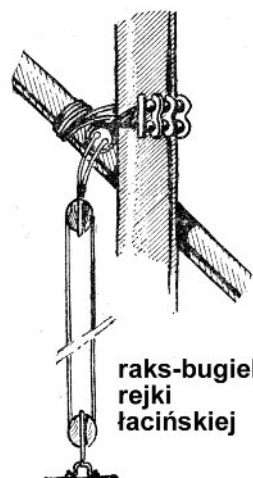
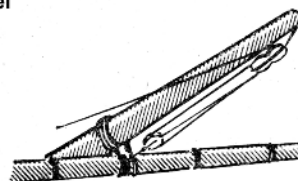
metalowy bejfut dolnej rei

bejfuły masztów stalowych



raks-bugiel typu angielskiego

bejfut blind-rei



raks-bugiel reiki łańcuchowej

benzel

– stryczek; splecenie dwóch linek trzecią cieńszą linką, aby utworzyć pętlę; dla ochrony przed przetarciem najczęściej oplatany =>juzingiem lub zabezpieczony =>motowianiem; 152

bezan (prefix)

– prefiks nazw dotyczących tylnego masztu na wielomasztowych =>rejowcach; na =>pełnorejowcach używa się prefiksu ster- lub (u nas rzadziej) krejs-;

bezangik

– *bom* =>bezanżagla;

bezanmaszt

– *stermaszt*; w XVII w. Niemcy wprowadzili rozróżnienie stermasztów - =>pełnorejowe nazwano „kreuzmaszt“, a =>gaflowe lub =>bermudzkie - „besanmaszt“; wcześniej (do XVIII w.) dość powszechne były bezany =>łańskie; 155

blind-

– prefiks nazw dotyczących =>bukaszprytu, a szczególnie dawniej stosowanych żagli pod- i nadbukaszprytowych;

blindbowenreja

– *blindstenreja*, *bowenblindreja*; reja umocowana do =>blindstengi, na której rozpinano =>blindbowen; 144

blindgafel

– *watersaling*, wąsy *bukaszprytu*; przekształcona pozostałość po =>blindrei, w postaci rozpory na =>utlegarze napinającej =>baksztagi; 138

blindreja

– *falszreja*; reja umocowana do spodu =>bukaszprytu; kiedy w XVIII w. =>blindżagle zastąpiono =>sztakslami - blindreja uległa zredukowaniu i tak powstał =>blindgafel; 144

blindstenga

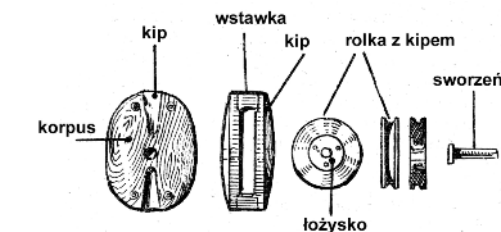
– mały dodatkowy maszcik na =>bukaszprycie;

blindstenreja

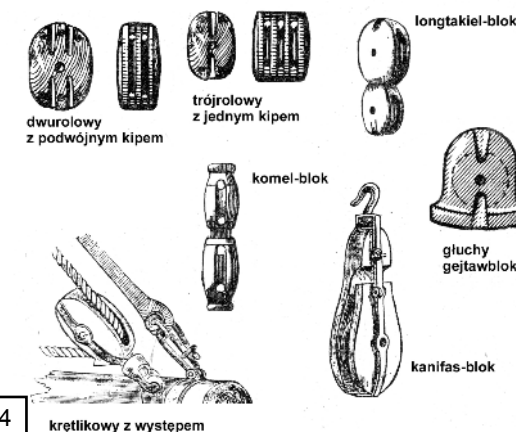
– *blindbowenreja*; reja =>blindbowenżagla zawieszona na =>blindstendzie;

blok

– proste urządzenie złożone z rolki lub kilku rolek ujętych w oprawę (korpus), służące do prowadzenia lub naciągania lin =>takielunku; korpus bloka zwykle jest zaopatrzony w =>stropik do podwieszania;



spotyka się też bloki bez rolek, do stałych naciągów (np. =>sztagblok, =>jufers); w zależności od przeznaczenia bloki mają różne formy, choć ich zasadnicza budowa pozostaje podobna i można wyróżnić następujące główne rodzaje: zwykły jedno-, dwu- lub trzyrolowy; *longtakielblok* z dwiema rolkami o różnych średnicach, leżącymi w jednej płaszczyźnie; =>głuchy *gejtawblok* z całkowicie osłoniętą rolką i tylko dwoma otworkami do przepuszczenia liny;



=>krętlikowy blok z występem, zapobiegającym zacięciu liny między korpusem bloka i =>drzewcem;

komelblok podobny do takielbloka, ale o bardziej wyokrąglonej formie, umieszczany pomiędzy =>wantami do prowadzenia =>topenant;

kanifasblok z otwieraną szczęką, dzięki której łatwo można zdjąć lub założyć linę, np. =>bulinę przy zmianie =>halsu;

dawniej stosowano też =>*waterwulingbloki* składające się z dwu rzędów rolek położonych jedna pod drugą, a prowadzących =>watersztagi oraz inne elementy takielunku =>bukuszprytu; drewniane bloki dla wzmocnienia korpusu miały czasem metalowe okucia, które obejmowały go na pełnym obwodzie lub na jego części;

blok kierunkowy

– blok nadający =>loparom właściwy kierunek przed zamocowaniem na =>kołkownicy;

bocianie gniazdo

– stanowisko obserwacyjne na maszcie w postaci kosza lub platformy na =>marsie; na dawnych statkach o niższych masztach umieszczano je na szczycie masztu i pełniło również rolę bojową;

bom

– *gik*; długie =>drzewce poziome, prostopadłe do masztu, służące do rozpinania dolnego =>liku żagla; obejmuje maszt rozwidlonym końcem (=własami) z =>raksbugielem, co pozwala na obracanie wokół masztu; istnieją też specjalne bomy do dźwigania ładunków, szalup itp., zwane =>żurawikami lub =>derrickami;

bomblindreja

– reja podwieszana pod =>utlegarem, do rozpinania =>bomblindżagla; 144

bombram

– prefiks nazw dotyczących trzeciego od pokładu przedłużenia masztu;

bombramreja

– reja umocowana do =>bombramstengi;

bombramstenga 155

– trzecie od pokładu przedłużenie masztu;

bomkliwerbom

– *bomutlegar*;

bomstenga

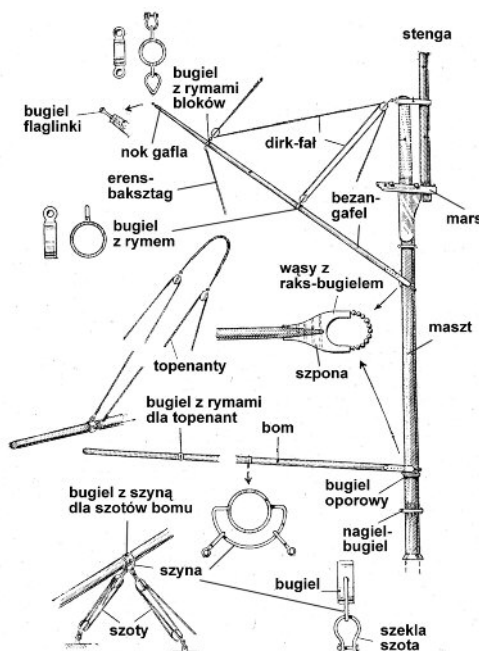
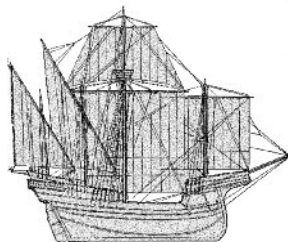
– *utlegar*; pierwsze przedłużenie =>bukuszprytu; 138

bomutlegar

– *bomkliwerbom*; drugie przedłużenie =>bukuszprytu; 138

bonaventur maszt

– mały dodatkowy maszt rufowy stosowany w XV-XVII w.; był ostatnim masztem, a =>stermaszt był wówczas przesunięty do przodu; ożaglenie =>łacińskie;



bom i gafel drewnianego masztu

borg

– łańcuch, na którym zawieszona jest dolna =>reja, utrzymujący =>bejfut w odpowiedniej płaszczyźnie; jeden koniec zamocowany jest do =>bugiela pośrodku rei, a drugi do masztu nad =>salingiem; podobną funkcję pełni sztywna podpora =>marsrei; 134

brać na gejtawy

– *wziąć żagiel na gejtawy*;

bram-

– prefiks nazw dotyczących drugiego od pokładu przedłużenia masztu;

bramreja

– reja zamocowana do =>bramstengi; 155

bramstenga

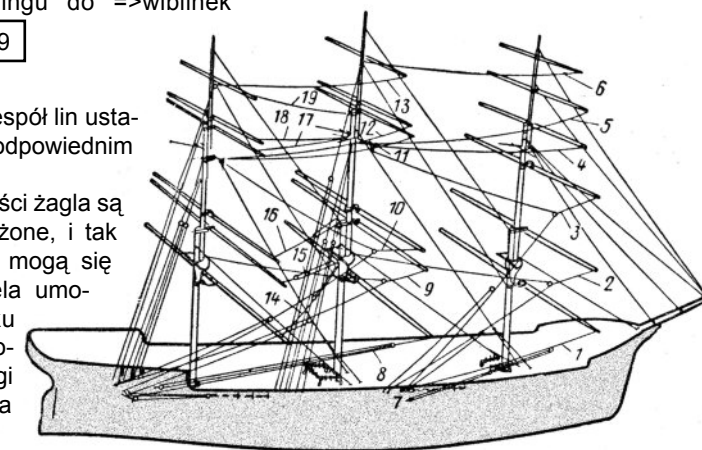
– drugie od pokładu przedłużenie masztu;

bramwanty

– =>wanty =>bramstengi mocowane do bocznych =>rymów =>putenswantbugiela poniżej =>raksbugiela =>marsrei; na mniejszych jednostkach bywały - podobnie jak =>stenwanty - bez =>putenswant; często też bram- i bombramwanty nie mają =>talrepa, a przechodzą bezpośrednio przez otwory w poprzeczce =>salingu do =>wiblinek poniższych want; 169

bras

– *wodza rei*; lina lub zespół lin ustawiających =>reję pod odpowiednim kątem do wiatru; w zależności od wielkości żagla są mniej lub bardziej złożone, i tak np. brasy dolnych rei mogą się składać ze =>szkentela umocowanego do =>noku rei, zakończonego blokiem =>talii, której drugi koniec mocuje się na =>relingu lub =>wyst-rzale za burta, natomiast =>lopar - do =>nagłownicy na =>falszburcie;



brasy: 1 - fok-bras; 2 - dolny formars-bras; 3 - góny formars - bras; 4 - dolny forbram-bras; 5 - góny forbram-bras; 6 - forbombram-bras; 7 - bloki kierunkowe; 8 - grot-bras; 9 - dolny grotmars-bras; 10 - góny grotmars-bras; 11 - dolny grotbram-bras; 12 - góny grotbram-bras; 13 - grotbombram-bras; 14 - begin-bras; 15 - dolny stermars-bras; 16 - góny stermars-bras; 17 - dolny sterbram-bras; 18 - góny sterbram-bras; 19 - sterbombram-bras

tymczasem np. bombrambras - to pojedynczy lub podwójny =>gording, którego blok mocuje się do =>longsalingu lub na =>ogonach =>stenwant; brasy =>rejki łacińskiej bywają zastępowane przez =>dirkfaly, odciągające dolny nok ku rufie oraz =>halstalie przepuszczone przez blok na dolnym noku, służące do pochylenia rejki;

brasowanie

– ustawianie rei pod pożądanym kątem do wiatru, przy użyciu =>brasów;

brest

– dodatkowa =>cuma, napinana prostopadłe do osi wzdłużnej statku; 106

buchta

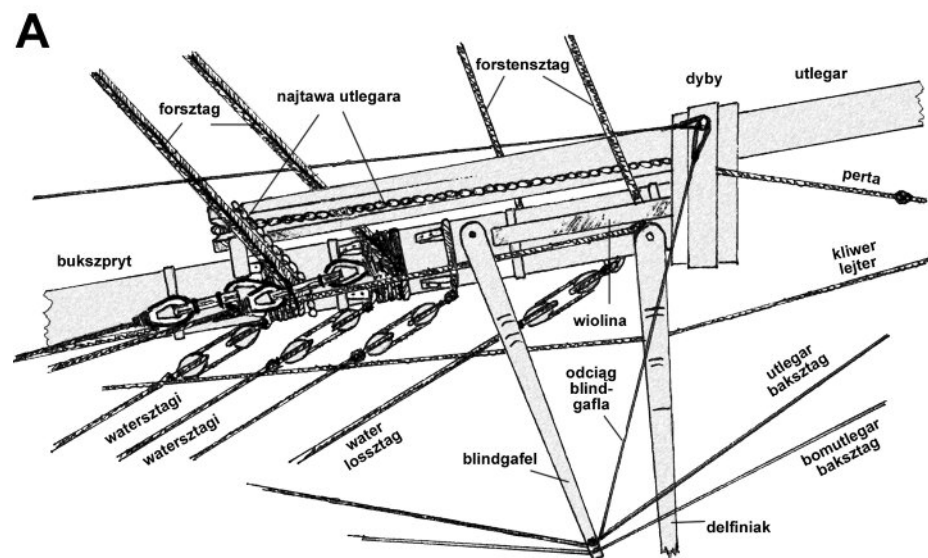
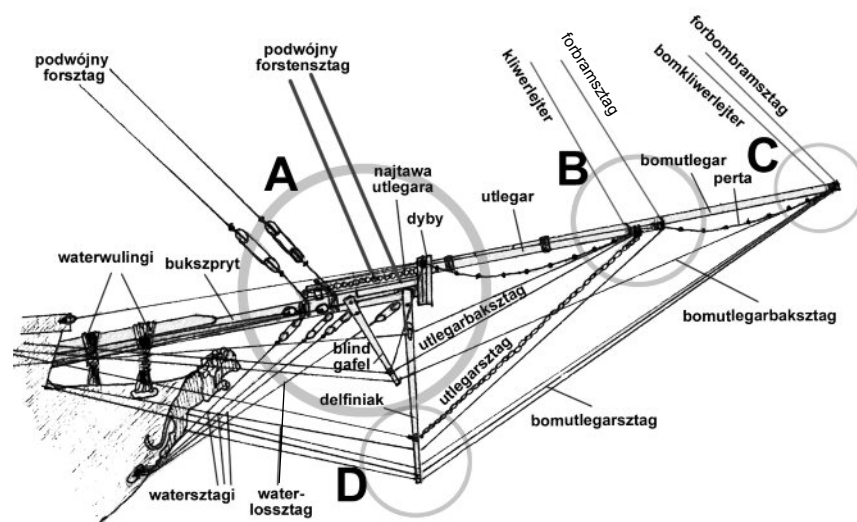
– sklarowana lina, gotowa w każdej chwili do =>oddania;

bugiel

– pierścień drewniany lub metalowy, spajający ze sobą części składowe =>drzewców złożonych; 171

bukgording

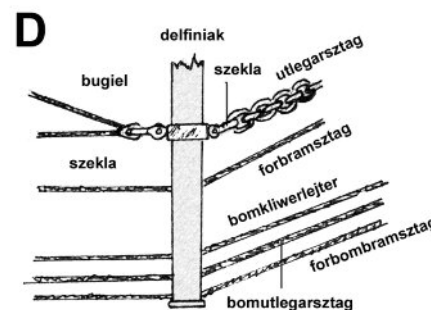
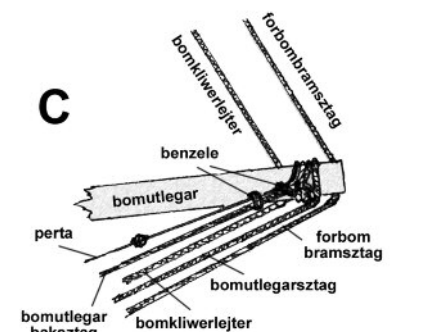
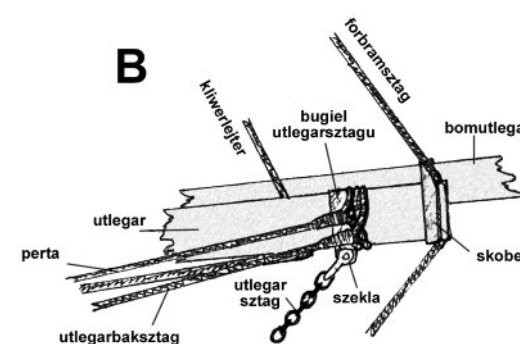
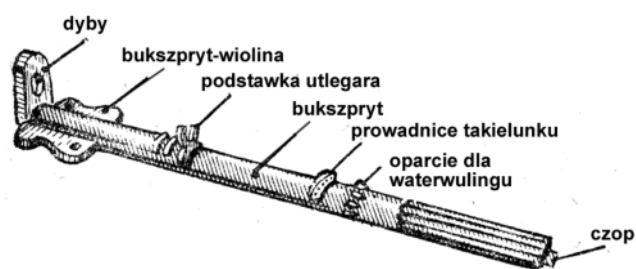
– *bykgording*;

**bukszpryt**

– *dziobak*; dziobowe => drzewce żaglowca, służące do napinania => sztagów oraz rozpinania żagli trójkątnych (=> kliwerów), a dawniej => blindżagli; bywa nazywany masztem pomocniczym;

bukszpryt-wiołina

– *wiołina*;

**bykgording**

– *bukgording*; => gording podciągający do => rei dolny => lik żagla => poprzecznego;

143

chodnica

– *perta*;

choinka

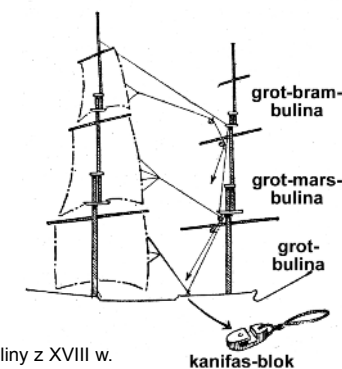
– niewielki maszcik, często składany, na którym umieszcza się wszystkie światła sygnałowe; por. => tabernakiel;

**chomątko**

– *kausza*, *sercówka*;

bulina

– lina służąca do odciągania ku dziobowi bocznego przedniego (nawietrznego) => liku żagla, kiedy statek idzie ukośnie na wiatr (=> bejdedwind), co ułatwia przy zwrotach przejście przez oś wiatru; obecnie stosowane tylko na dolnych żaglach; => korzeń jest połączony przez => anaputblok lub => krengelsy ze => szprujtem na liku, a => lopar przez blok na => sztagu biegnie do => knagi na => baku lub => falszburcie;



buliny z XVIII w.

kanifas-blok

ciąg

– *lopar*; swobodny, roboczy koniec liny
=>takielunku ruchomego; 149

ciężar 158

– *kloc*; dolny, grubszy koniec =>rejki łacińskiej; górny, cieńszy koniec to =>feder;

cuma

– główna lina utrzymująca statek przy nabrzeżu lub innym miejscu postoju (np. =>dalbie lub burcie innego statku), biegnąca od dziobu w przód i od rufy w tył; cumy pomocnicze skierowane ku środkowi długości statku - to =>springi, natomiast prostopadłe do burty to =>bresty; 106

cziki

– klocki wypełniające wolną przestrzeń między elementami, np. masztu złożonego; również element wzajemnego spojenia =>steng, podpierający =>longsalingi; 146

czop masztu 151

– czworograniaste zakończenie =>kolumny masztu, =>stengi lub =>bukuszprytu, wchodzące w gniazdo =>stepsa lub =>dyby;

delfinbom

– *delfiniak*, *martingik*; =>drzewce na =>bukuszprycie skierowane prostopadłe w dół, służące do napinania =>watersztagów bukuszprytu; 138

dirkfał

– *pikfał*; spełnia podobną funkcję jak =>topenanta, ale w przypadku =>gafła lub dolnego =>noku =>rejki; 136

drajrep

– rodzaj uproszczonej =>talii, np. =>marsfał;

drzewce

– każda sztywna, podłużna część =>omasztowania, również metalowego, czyli =>maszty, =>reje, =>bomy, =>gafle, =>rozprza, =>bukuszpryt;

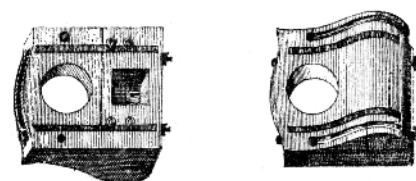
dusza liny

– skrętka, stanowiąca rdzeń liny (także

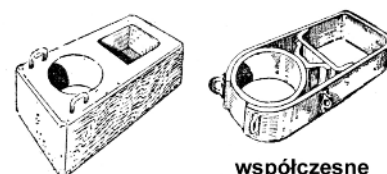
stalowej) - konopna, nasmołowana lub naolejona, dla zapewnienia giętkości oraz zabezpieczenia przed gniciem;

dyby

– *ezelhoft*; klamra łącząca ze sobą kolejne =>stengi masztu lub =>bukuszprytu; obecnie są znacznie uproszczonymi stalowymi obejmami z czworokątnym gniazdem dla =>czopa =>topu i okrągłym dla =>pięty kolejnej stengi, oraz kilkoma =>rymami do mocowania =>bejfuta, =>topenant, bloków =>stewintrepa oraz =>sztagów; dawniej występowały dwa główne typy: francusko-holenderski i angielski, z których pierwszy był bardziej złożony, z łukowatą górną powierzchnią, otworami i =>kipami dla prowadzenia =>takielunku, natomiast drugi - znacznie prostszy w budowie i bardziej rozpowszechniony, stosowany do dziś;



typu francuskiego



typu angielskiego

współczesne

dziobak

– *bukuszpryt*;

erens-baksztagi 143

– pojedyncze lub podwójne =>gordingi, utrzymujące =>gafel z boków jak =>szoty;

ezelhoft

– *dyby*;

faleń

– linka pełniąca rolę =>cumy na małych jednostkach (jachtach, motorówkach itp.);

pełni też rolę linki do holowania łódki za statkiem, a przywiązuje się ją do rymu na dziobie holowanej łódki, zazwyczaj na =>linii wodnej, aby holowana łódka nie nabierała wody dziobem;

falszreja

– *blindreja*;

falsztopenanty

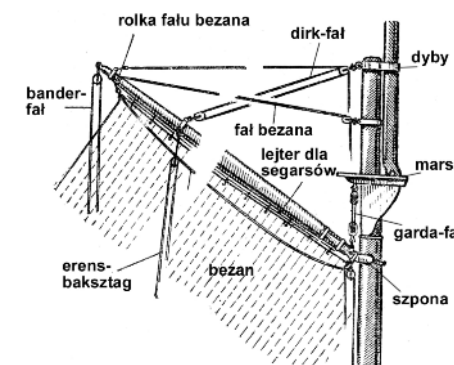
– dodatkowe =>topenanty, naciągane przed sztormem lub przed bitwą;

falszwanty

– *sztormwanty*; dodatkowe =>wanty naciągane podczas =>sztormowania;

fał

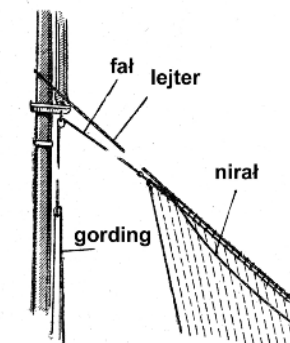
– lina do podnoszenia =>drzewców, żagli lub ładunków, a także pletwy =>steru lub =>miecza;



fały dolnych rei mają =>korzenie mocowane do =>bloków pod =>marsem, dalej przechodziły przez bloki pośrodku rei, wracały do marsbloków i poprzez nie były opuszczane w dół masztu do bloków zamocowanych na pokładzie; reje dolnych =>marsli i dolnych =>bramsli nie mają fałów; górny marsfał składa się z trzech części: =>drajrepa (często łańcuchowego), =>manteltalii i =>talii; drajrep jest mocowany pośrodku rei, przepuszczony przez =>rolszparę w =>stendzie i kończy się blokiem, przez który przechodzi mantel - dolny blok jego talii mocuje się hakiem na =>water-wejsie, a =>lopar

przepuszcza przez górny blok i mocuje do =>nagłownicy na falszburcie; na mniejszych jednostkach, np. =>brygach, jest znacznie uproszczony, bez manteltalii, a lopar mocuje się do nagłownicy pod masztem; górne bramfały prowadzi się podobnie do marsfałów, natomiast bombramfały są cieńsze i wyposażone w podwójny =>gording zamiast talii;

kliwer- i sztakselfały biegną od fałowego =>rogu żagla, przez blok na =>longsalingu lub =>lejterze w dół masztu do =>nagielbitengu lub do knagi na falszburcie; =>gafel ma dwa fały: gafel-gardel to talia między => w a s a m i



gafła i marsem, służący do podnoszenia =>szpony, natomiast dirkfał do podnoszenia =>noku biegnie od noku przez blok na =>dybach, blok na =>bugielu pośrodku gafła, znów przez blok na dybach i dalej w dół do nagielbitengu pod masztem lub na falszburcie; bezanfał =>rejki łacińskiej to talia z dwu bloków - na rejce i pod marsem, której lopar prowadzono do =>sterburty przez blok na pokładzie i mocowano do knagi na falszburcie; fały liseli: underliselfały są dwa - zewnętrzny i wewnętrzny, mocowane do =>liselspirta, a mars-bramliselfały są pojedyncze, mocowane do nagłownicy pod masztem;

fałblok 134

– =>blok z jedną rolką i otworem w =>korpusie poniżej rolki, do podwiązania liny;

fałblok łaciński 168

– =>topblok o kwadratowym korpusie, z 6-8 rolkami, umieszczony na szczycie masztu;

feder

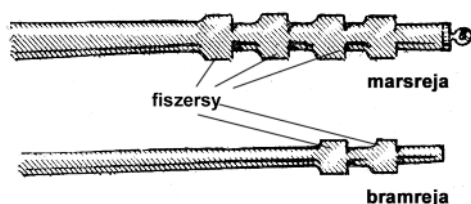
– górny, cieńszy koniec =>rejki łacińskiej; grubszy dolny koniec to =>ciężar; 158

fisza

– *fisz*; segment okładający =>szpindel masztu złożonego, spojony z nim =>wulin-gami i =>bugielami; 172

fiszers

– pogrubienie =>noku =>rei, do którego mocuje się nokowy =>róg =>zrefowanego żagla; =>marsreje miały nawet do 4 fiszersów używanych do mocowania =>refbantów marsla, mającego do 4 rzędów refów;



detale noków dawnych rei

flaglinka

– *banderfal*; cienka linka służąca tylko do podnoszenia =>bandery lub proporczyków sygnałowych;

flagsztok

– mały maszcik, specjalnie do podnoszenia =>bandery lub napinania =>flaglinek;

fok-

– prefiks nazw dotyczących pierwszego =>masztu (np. fokstenga), a także skrócona nazwa fokżagla lub fokmasztu;

for-

– prefiks nazw dotyczących dziobu lub fokmasztu, np. forsztag;

forduna

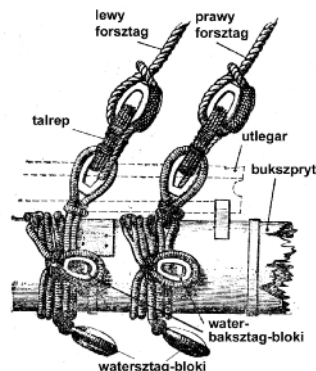
– *paduna*, *fordun*, *padun* (brak tu zgodności, czy właściwa jest forma męska, czy żeńska);

forlossztag

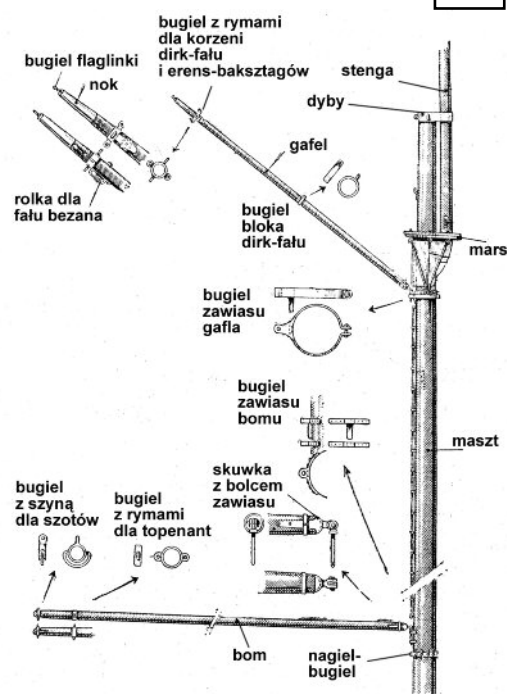
– dodatkowy =>sztag =>fokmasztu mający odciążyć forsztag; 150

forsztag

– *więź przednia*, *odciąg osiowy*; przedni =>sztag biegnący od =>topu przedniego masztu do =>bukuszprytu lub =>baku; 154

**gafel**

– *rożec*; ukośne =>drzewce do rozpinania górnego =>liku trapezowego żagla gaflowego lub dolnego liku =>topsela; na dolnym końcu (=>szponie) rozwidlony w tzw. =>wąsy z =>raksbugielem obejmujące maszt, pozwalające podnosić i opuszczać gafel po maszcie oraz obracać go wokół masztu; 136



gafel i bom metalowego masztu

gaja

– system dwóch =>talii podwieszonych jedna pod drugą, do dźwigania znacznych ciężarów;

garda

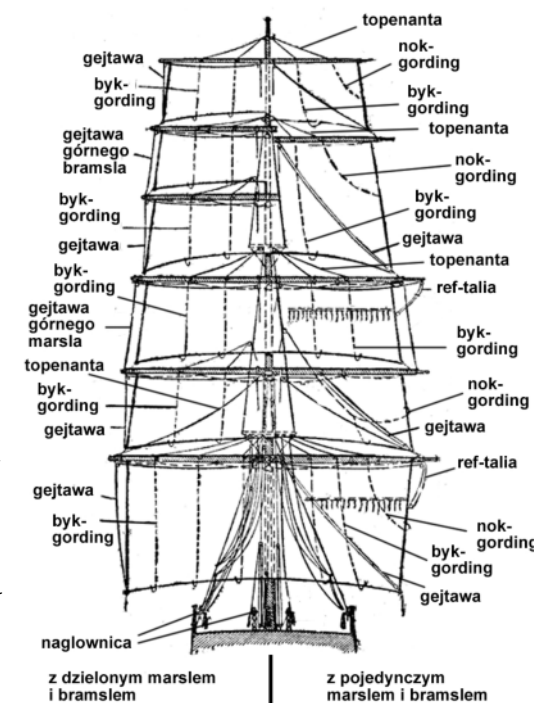
– pięta gafa lub bomu, zakończona rozwidloną =>szponą z =>wąsami obejmującymi maszt, zamknięta =>raks-bugielem;

garda-fał

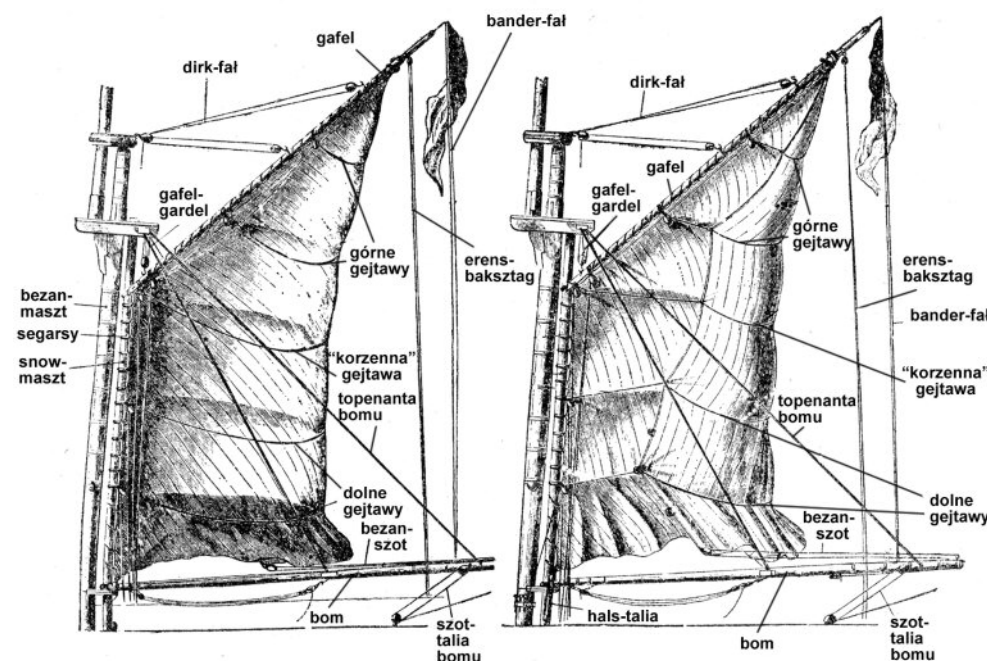
– *gardel*; fał do podnoszenia =>szpony gafa;

gejtawy

– =>gordingi podciągające do =>rei szotowe =>rogi żagli =>poprzecznych lub tylny =>lik żagli =>skośnych do masztu; poprzeczne żagle prócz gejtaw mają jeszcze =>bykgordingi i =>nokgordingi, żagle skośne mają przeważnie górną, korzenną i dolną gejtawę, a =>sztaksle i =>kliwery - tylko =>nirały;

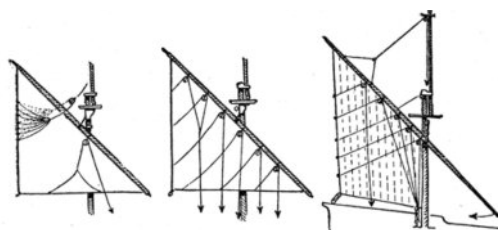
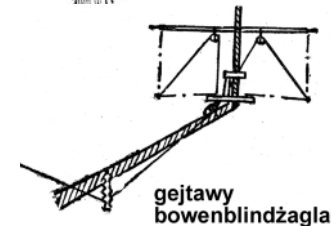
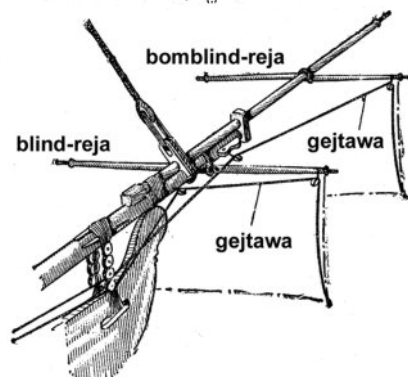
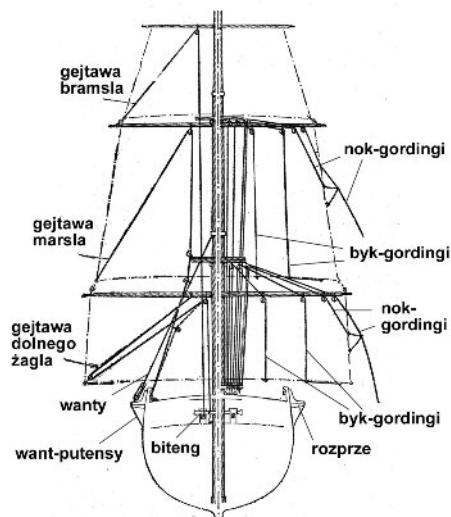


gejtawy i gordingi z XX w.



gejtawy bezana (z dwu stron)

gejtawy i gordingi w XVIII w.



gejtawy łacińskie od XV do XVIII w.

gejtawblok

– =>głuchy, obejmujący linę na 3/4 obwodu rolki, a tylko w dolnej części ma 2 otwory do przepuszczenia liny, co ma zabezpieczyć przed zaklinowaniem obcych przedmiotów między rolką i liną; 135

gik

– bom;

głuchy

– ogólne określenie elementu zamocowanego na stałe lub zamkniętego, np: =>tope-nanta, =>gejtawblok, =>iluminator itp;

gorda

– garda;

gordel

– garda-fal;

gording (ogólnie)

– prosty system lin i =>bloków, pojedynczy - z jednym blokiem lub podwójny - z dwoma;

gording (żaglowy)

– lina do „wybierania” żagli, czyli redukcji ich powierzchni przez podciągnięcie do =>rei; bykgordingi (dolnego =>liku) to pojedyncze linki zamocowane do =>krengelsów dolnego liku żagla, biegnące przez =>przelotki na przedniej stronie żagla, przelotki na =>lejterze rei, bloki na przedniej krawędzi =>marsa i =>wantklocki w dół do =>nagłow-nicy na =>falszburcie; nokgordingi to pojedyncze linki biegnące podobnie, ale od bocznego liku; na górnych =>marslach nie ma gordingów, podobnie jak =>gejtaw na górnych =>bramslach; dawniej stosowano też gordingi ze =>szpruntami;

grępló

– luźne skrętki rozplecionego kawałka liny, używane do wykonywania rozmaitych prac =>bosmańskich;

grot-

– prefiks nazw dotyczących najwyższego =>masztu (lub masztów), a także skrócona nazwa grotmasztu lub grotżagla;

grumot

– stropik;

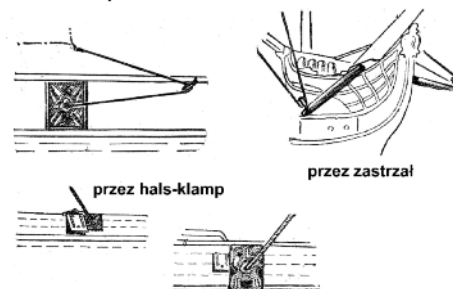
guari

– huari;

hals (lina)

– linka służąca do odciągania halsowego lub szotowego =>rogu żagla ku dziobowi; w żaglach =>skośnych halsy często zastępuje =>benzel mocujący róg halsowy do masztu lub =>trajselmasztu; halsy =>kliwerów i =>sztakli to benzele utrzymujące halsowy róg na =>lejterze lub =>sztagu; halsy =>liseli są pojedyncze i działają jak =>brasy; czasem =>lopary halsów są mocowane pod pokładem, a przeprowadza się je tam przez =>halsklamp;

prowadzenie halsów

**halsklamp**

– otwór w burcie, często wykończony ozdobnym okuciem, służący do przeciągnięcia halslinki pod pokład, gdzie była mocowana;

hol

– specjalna =>lina typu kablowego, służąca do holowania innych jednostek

huari

– typ omasztowania =>gaflowego, w którym gale jest niemal pionowy; 70

jabłko

– szczytowe zwieńczenie masztu bądź najwyższej =>stengi, w formie półkulistej gałki;

jaksztag

– listwa przymocowana trwale do drzewca, zastępująca =>lejter np. na =>rei, służąca

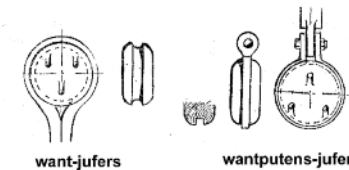
do przymocowania =>liku żagla, =>pod-pertek lub jako =>handreling do przytrzymania się dłonią; 158

jarzmo

– saling;

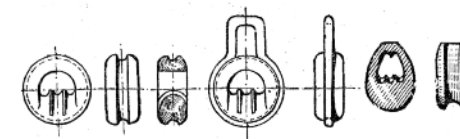
jufers

– rodzaj =>bloka bez rolki, do napinania =>want lub =>sztagów;



want-jufers

wantputens-jufers



sztagbloki drewniane i metalowe

jumpsaling

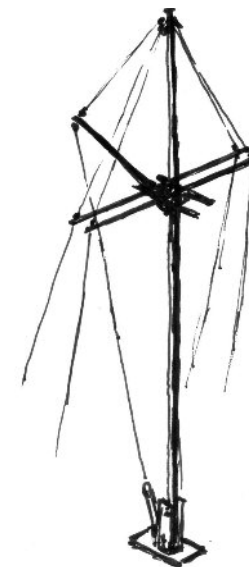
– rozpórka osiowa na maszcie małej jednostki, skierowana ku dziobowi i napinająca =>jumpsztag;

jumpsztag

– zabezpiecza =>top masztu przed wygięciem do tyłu; biegnie od topu przez =>jumpsaling, w dół do =>pięty masztu, gdzie jest zamocowany;

juzing

– nasmołowana cienka linka, używana np. do =>omotek lub do mocowania =>segarsów do =>liku żagla (por. =>sejzing, =>marlinka, =>slablinka, =>żmijka, =>rewant; 152

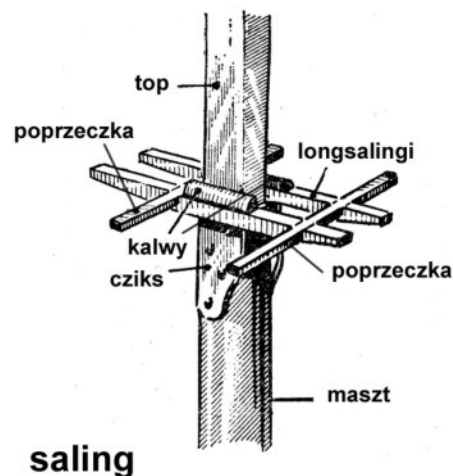


kabeltow

– rodzaj =>liny o obwodzie od 6" do 13";

kalwy

– *poduszki salingów*; listwy o przekroju ćwierćwałka umocowane na =>salingach przy maszcie, dla ochrony =>ogonów =>takielunku przed przecieraniem i załamaniem na kanciastych krawędziach listew salingu;

**kanat**

– gruba i mocna =>lina kotwiczna, dziś zastąpiona przez =>łańcuchy; dzielono je zależnie od masy =>kotwic: najgrubsze, tzw. buchtowe, nieco cieńsze - tzw. plechtowe i dagliksove, dla mniejszych kotwic - perliny (24" - dla masy 7-8 t, 14" - dla masy 3-4 t); do XVI w. najczęściej używanym =>węzłem mocującym kotwicę był tzw. "szyk ze szlgiem (przetyczką)", inaczej „perlinowy”, ale już pod koniec XVI w. zaczęto budować coraz większe statki i potrzebne były coraz grubsze kanaty, nie dające się tak związać z powodu sztywności; uproszczono wówczas węzły i zaczęto stosować „półszyk”; na galerach i mniejszych jednostkach stosowano tzw. "węzeł rybacki";

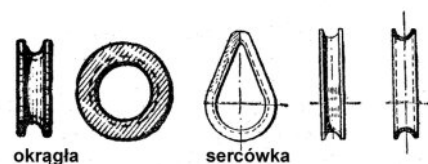
kanifas

– *kanifasblok*; =>blok z otwieraną szczęką, służący do zmiany kierunku naciągu =>talii

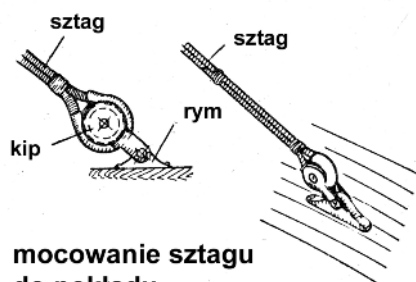
lub =>loparów; stosowany tam, gdzie zdarza się konieczność szybkiego zdjęcia liny z rolki lub szybkiego jej założenia, np. przy zmianie =>halsu; 135

kausza

– *chomątko, sercówka*; wkładka metalowa chroniąca pętlę liny przed przetarciem lub załamaniem; koniec liny owija się na kauszy, a następnie zaplata wzajemnie (=>szplajsuje) jej włókna (skrętki), dzięki czemu powstaje wzmocnione uszko;

**kip (oczko)**

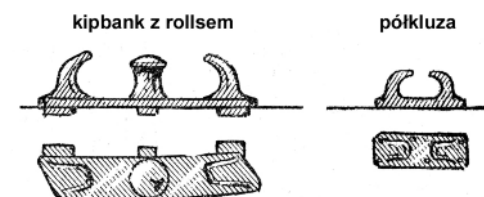
– *rym, obuch, oczko, skobel*;

**mocowanie sztagu do pokładu****kip (rowek)**

– zagłębienie na obwodzie rolki lub na oprawie =>bloka zapobiegające zsuwaniu się liny; 135

kipbank

– *półkluzza*; urządzenie zastępujące =>kluzę w miejscu, gdzie nie ma =>falszburty;



spotyka się kipbanki z „rollsem” (=>bobina) lub dwiema =>półkluzami; służy do mocowania lub prowadzenia lin przy =>cumowaniu, =>warpowaniu itp;

klamra

– *szekla*;

kloc

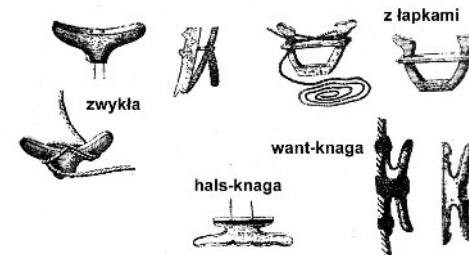
– *ciężar*;

klajdunek

– *motowiazanie*;

knaga

– *utka, zajączek*; okucie na burcie lub maszcie do mocowania =>loparów, w kształcie poziomo rozłożonych zajączych uszu (stąd często nazywana „zajączkiem”); obecnie stosuje się też knagi z zaciskiem zębatym, pozwalającym w razie potrzeby szybko zwolnić lopar;

**knop**

– węzeł na =>korzennym końcu liny, zabezpieczający przed wysunięciem z otworu, np. na =>jufersie (zob. =>gałka); 166

kolumna masztu

– główna, stała część =>masztu, zaczepowana w =>stepsie w głębi kadłuba; pozostałe części to ruchome lub nieruchome =>stengi; 155

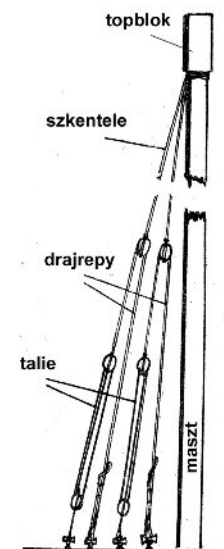
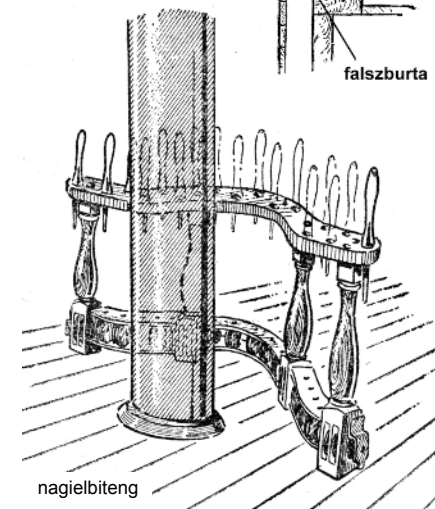
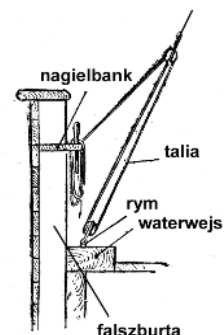
kolumnowe wanty

– wanty masztu z =>topblokiem; składały się ze =>szkentela (ok. 1/3 wysokości masztu) z blokiem, =>drajrepa z =>korzeniem umocowanym do =>knagi na burcie, =>loparem przeciągniętym przez blok i umocowanym

do górnego bloka =>talii, której z kolei dolny blok mocowano w pobliżu korzenia drajrepa; taka konfiguracja pozwalała na szybkie przeniesienie obciążenia z jednej burty na drugą, np. przy zmianie =>halsu;

kołkownica

– *nagielbank*; ława z otworami do wetknięcia =>nagieli, służących do mocowania przez oplecenie swobodnych końców lin (=>loparów); ustawiona pod dolnymi =>wantami przy =>falszburcie oraz wokół masztu na =>nagielbitengach; dziobowe kołkownice były najmocniejsze i zwano je „cierpienie” z powodu dużej liczby mocowanych na nich lin;

**wanty "kolumnowe"**

komelblok

– podobny do =>longtakielbloka, ale bardziej wyokrąglony na obwodzie i wydłużony, jedno- lub dwurołowy, umieszczony między =>wantami =>bramstengi, służy do przeciągania =>topenant =>marsrei i =>bramrei;

kontrfal

– niraf;

135

kontrszot

– spełnia taką samą rolę, jak szot, ale działa w przeciwnym kierunku, aby szot nie był zbyt luźny;

korale

– raksklocki;

korzeń

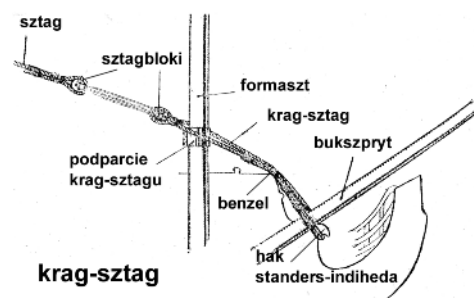
– zamocowany nieruchomo i trwale koniec liny =>takielunku; swobodny koniec to =>lopar;

kotki

– miški;

krag-sztag

– część =>grotsztagu okalająca =>fokmaszt, długa pętla mocowana na haku =>standers-indiheda, a drugim końcem połączona =>talrepem ze sztagiem za fokmasztem; nie należy mylić ze =>sztag-kragiem;

**krawat**

– cienka linka służąca do obwiązania zrzuconego i zwiniętego żagla na =>bomie; czasem używany jest do tego także wąski pasek płótna;

krejmaszt

– =>stermaszt pełnorejowy według systematyki niemieckiej;

krengels

– uszko linowe do przewleczenia innej liny, ale nie zabezpieczone =>kauszą, np. =>refowe na =>liku lub krengelsy =>szpruj-tów =>buliny; 178

krętlkowy blok

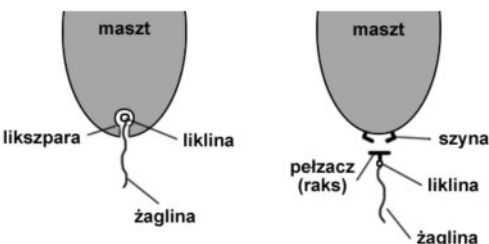
– krętlkowy =>stropik pozwala =>blokowi na swobodne obracanie się przy =>drzewcu, do którego jest umocowany, a specjalny występ zabezpiecza linę przed zaklinowaniem między drzewcem i blokiem; 135

królewskie reje

– dawna nazwa górnych =>bramrei w Anglii i Niemczech; w dawnych okrętach o mniejszych rozmiarach tych rei po prostu nie było, a występowały tylko na jednostkach największych, stąd nazwa;

lejter

– ślizgacz; specjalna lina prowadząca, do mocowania =>rewantów żagli poprzecznych lub =>raksów kliwerów i sztaksli, czasem górnego liku żagli gaffowych; kliwerlejter biegnie od =>topu =>forstengi przez =>rolgat w topie =>utlegara, dalej przez =>bugiel =>delfiniaka do naciągu =>jufersami lub =>talrepami śrubowymi pod =>forkasztelem; bomkliwerlejter biegnie od topu =>forbombramstengi przez rolgat =>bomutlegara i jest zaczepiany hakiem na delfiniaku albo naciągnięty =>talrepem pod forkasztelem; lejtery żagli =>poprzecznych są umocowane trwale do =>rei; na współczesnych rejach rolę lejterów przejęły =>jaksztagi; 157

**liklina**

– cienka linka wszyta w specjalny tunel wzdłuż =>liku, dla wzmocnienia;

likszpara

– wąska szczelina pionowa wzdłuż masztu, w którą chowa się przedni =>lik żagla =>bermudzkiego; jeżeli maszt jej nie ma - stosuje się =>pelzacz; przy ożaglowaniu =>gaffowym tę rolę spełniają =>segarsy;

liny

– typu powroзовego (z 3 lub 4 skrętek zwanych kablami) i typu kablowego (z 3 lub 4 cienkich powrozów zwanych strendami); grubości lin mierzy się na obwodzie i według grubości dzieli na: kanaty - powyżej 13", kabeltowy - od 6" do 13", perliny - od 4" do 6" (są to liny typu kablowego, do cumowania, holowania itp.); liny od 1" do 4" nie mają specjalnych nazw; cieńsze niż 1" to linki mające do 12 skrętek, służące do opłatów (=>omotek), wykonywania =>benzeli, podnoszenia flag itd, np. =>marlinki, =>juzingi; obecnie stosuje się najczęściej liny z tworzyw sztucznych (kapronu, krylonu, nylonu), trwalsze i odporne na szkodliwe działanie morskiej wody, smarów, chemikaliów, olejów itp;

liselreja

– mała i cienka rejka podwieszona pod =>liselspirtem, do rozpinania górnego =>liku =>lisela; spotyka się under-, mars- i bram-liselreje, przy czym pod =>bramreją liselreja jest podwieszona bezpośrednio do rei, a nie do liselspirta; 162

liselspirt

– dodatkowe cienkie =>drzewce do rozpinania =>liseli, mocowane w specjalnych okuciach na =>nokach =>rei, tylko underliselspirtu mocuje się na burcie specjalnymi hakami; górne =>liki liseli mocuje się do =>liselrei, a dolne - do liselspirtów; 162

liselwanty

– brasy underliselspirtów biegnące ku dziobowi lub ku rufie;

longsaling

– element =>salingu, belka wzdłużna; 160

longtakielblok

– płaski =>blok z dwiema rolkami w jednej płaszczyźnie, przy czym górna rolka zazwyczaj jest większa; stosowany na =>rejach i =>bomach zamiast zwykłych bloków 2-rolowych, dzięki czemu liny nie płaczą się i nie obijają wzajemnie; 135

lopar

– ciag;

lossztag

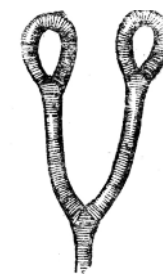
– dolna lina podwójnego =>sztagu; służąca do wzmocnienia i odciążenia sztagu (zamiast =>lejtów), po której ślizgają się =>raksy =>sztakslie i =>kliwerów; 150

łańcuchy

– od połowy XIX w. zastępują niektóre liny na współczesnych statkach; używa się dwu rodzajów łańcuchów: =>takielunkowych ze zwykłymi ogniwkami oraz kotwicznych, z ogniwkami wzmocnionymi =>kontrforsem; z takielunku stałym mają najczęściej zastosowanie jako =>baksztagi i =>najtawy bukszprytu, a w ruchomym - jako =>fały =>rei, =>szoty dolnych żagli, =>topenanty, =>bejfuty itp; więcej na str. 110;

łapki

– rozwidłone zakończenie =>stropika lub =>ogona zwieńczone =>benzelami, służy do zamykania pętli;

**manila**

– abaka; lekkie, mocne, odporne na gnienie i wodę morską, twarde włókno, otrzymywane z liści bananowca manilskiego rosnącego na Filipinach; dzięki swoim właściwościom znajduje bardzo szerokie zastosowanie w produkcji =>lin, wykładzin, worów, =>odbijaczy itp;

manteltalia

– mantel; system dwu =>gordingów połączonych w taki sposób, że =>korzenie

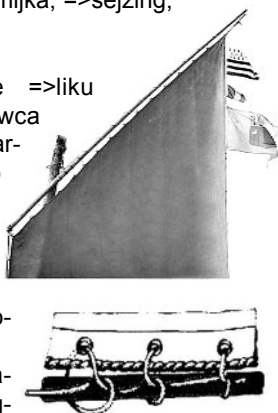
obydwu są umocowane do jednego haka, a =>lopar górnego bloka jest zakończony =>stropikiem dolnego; w ten sposób podciągając lopar dolnego bloka podciąga się cały układ; 167

marlinka

– cienka linka o przeznaczeniu podobnym do =>slablinki; zastępuje =>segarsy i =>raksy; por. =>rewant, =>żmijka, =>sejzing;

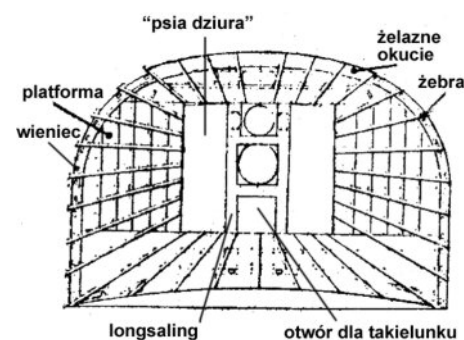
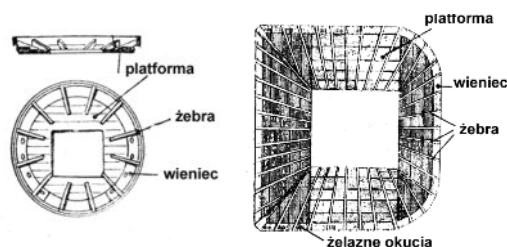
marlowanie

– przywiązanie =>liku żagla do =>drzewca lub =>lejtera =>marlinką; prawidłowo wykonane marlowanie powinno trzymać nadal nawet w razie pęknięcia linki w którymś miejscu; również skrępowanie zrzuconego żagla na =>bomie; 209



marsreja

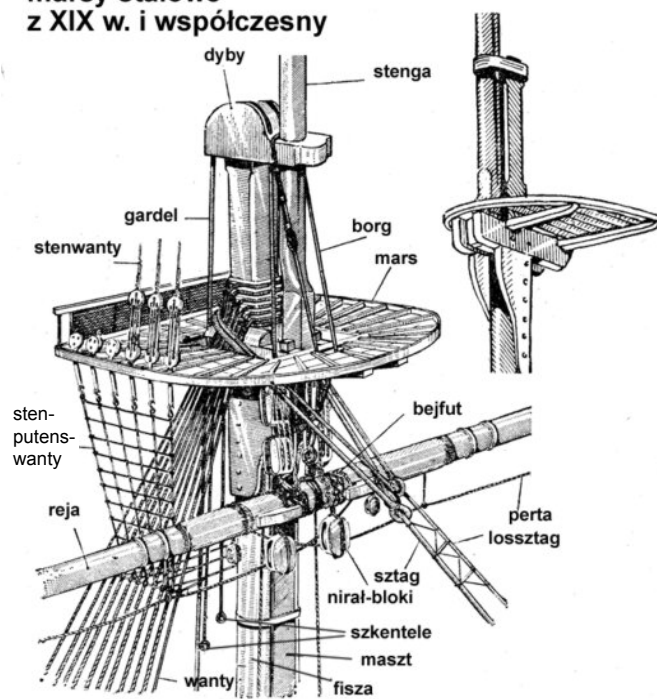
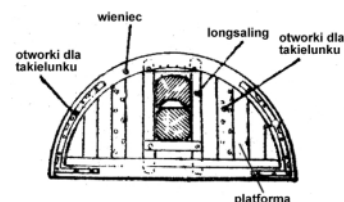
– reja umocowana do stengi nad =>marsem;



marsy stalowe - z XIX w. i współczesny

mars

– platforma w miejscu połączenia =>kolumny masztu ze =>stengą, zabudowana na =>salingu; rozpira stengę =>putingswanty i =>stenwanty; wyposażona w niską barierkę do oparcia nóg i otwory do przeprowadzenia =>takielunku (=>psie dziury); na dawnych masztach jednoczęściowych - stanowisko obserwacyjne w formie kosza na szczycie masztu, mogące również służyć jako stanowisko do miotania na pokład przeciwnika granatów zapalających itp;



marsaspringperty

– liny między =>marsem i =>putenswant-bugielem, czasem z =>wiblinkami, ułatwiające wspinaczkę na maszt;

martingik

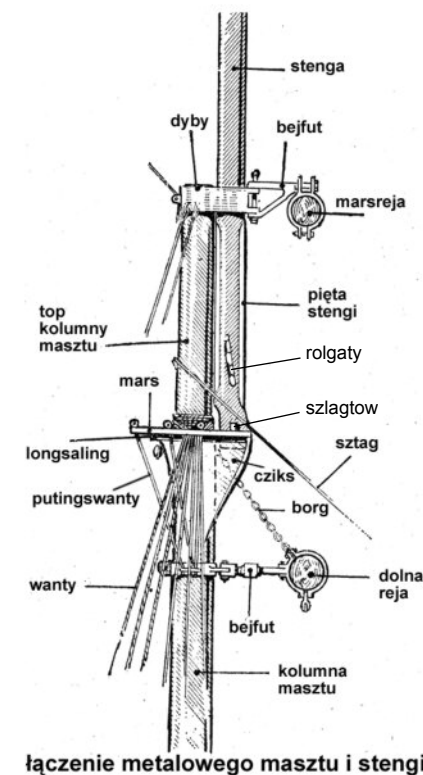
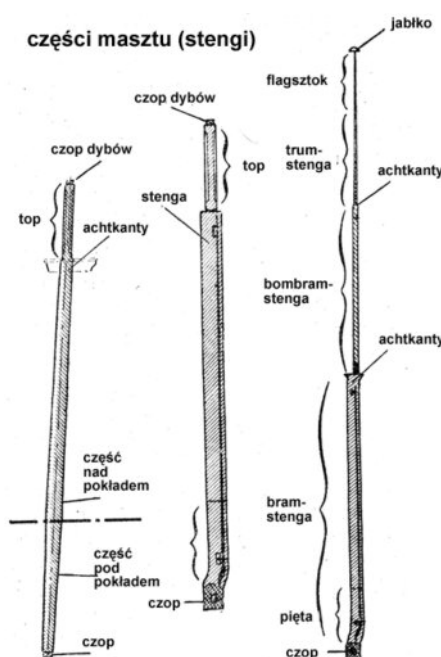
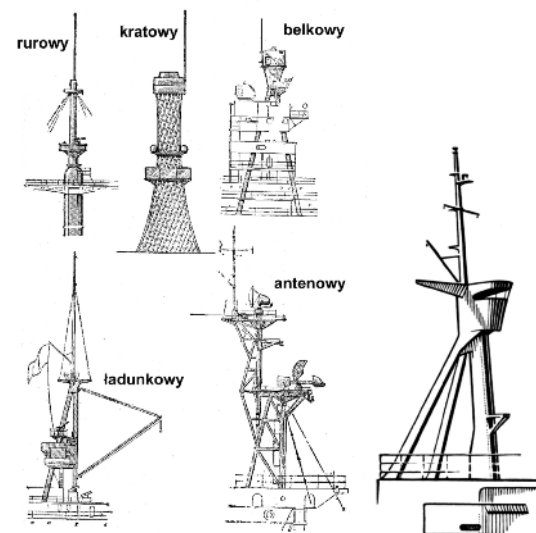
– delfiniak;

martinsztąg

– utlegarsztąg; zabezpiecza =>utlegar przed wygięciem do góry przez =>sztagi i =>lejtery, zazwyczaj podwójny; biegnie od =>noku utlegara, gdzie jest zamocowany =>ogonem, przez szczelinę w =>delfiniaku do =>nedhedsów, gdzie jest napięty =>talą; 138

maszt

– pionowe =>drzewce drewniane lub metalowe, zazwyczaj lekko pochylone ku rufie (dawniej raczej ku dziobowi), służące do rozpinania ożaglowania; na =>motorowcach i =>parowcach - do rozpinania =>sztagów sygnałowych i anten, umieszczania świateł pozycyjnych i sygnałowych; bywa wykorzystywane jako kolumna =>derricka, może też służyć za przewód wentylacyjny; mały składany maszcik nazywa się =>tabernakiel lub =>choinka; bywają maszty bezwantowe, bramowe, dwu- i trójnożne, służące do obserwacji lub instalacji urządzeń nawigacyjnych i celowniczych;

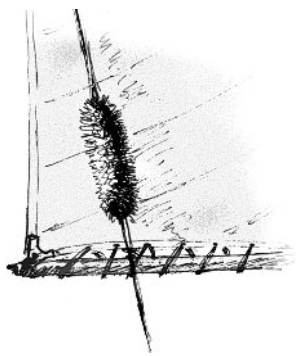


podstawowe części masztu żaglowca:

kolumna masztu (umocowana w głębi kadłuba, w =>stepie na dnie lub którymś z pokładów) oraz kolejne przedłużenia: stenga, bramstenga, bombramstenga, (ew. trumstenga), flagsztok; kolejne części masztu są spajane ze sobą =>dybami i =>salingami (w tym =>marsem), spełniającymi przy okazji rolę rozpory dla =>want i =>padunów; dolne zakończenie masztu i każdej stengi to =>pięta, a górne - =>top zwieńczony =>czopem lub =>jabłkiem; masztem pomocniczym bywa też nazywany =>bukuszpryt; osobny typ stanowią maszty z =>topblokiem, stosowane przy ożaglowaniu =>łacińskim;

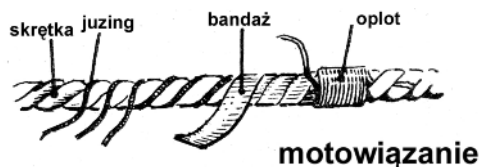
miśki

- *kołki*; miękkie zgrubienia na linach stykających się z powierzchnią =>żagli, wykonywane dla jej zabezpieczenia przed przecieraniem; do ich wykonania służy kawałki rozplecionej miękkiej liny włókiennej;



motowiazanie

- *klajdunek, omołka*; zabezpieczenie miejsca, gdzie koniec liny został =>zaszplajnowany, wykonywane przy użyciu cienkiej linki, również nazwa tej linki; przed opleceniem wypełnia się bruzdy liny (transzuje), aby nie spływała po nich woda, specjalną cienką linką - „tranem”, następnie owija się nasmotowanym pasem płótna żaglowego i na koniec oplata =>juzingiem; w ten sposób robi się też =>benzele;



motowiazanie



nagiel

- *gwóźdź*; drewniany (z twardego drewna, np. oliwnego) lub metalowy kołek o długości ok. 30 cm wetknięty w =>kołkownicę, służący do mocowania =>loparów;

nagielbank

- *kołkownica*;

nagielbiteng

- podstawa =>kołkownicy z rolkami do przeprowadzenia =>loparów;

147

nagłownica

- *kołkownica, nagielbank*;

najtawa bukszprytu

- *waterwuling*; bandaż z wielokrotnie nawiniętej liny lub łańcucha mocujący =>bukuszpryt do =>dziobnicy; na współczesnych stalowych żaglowcach zastępuje go stalowy pierścień umocowany do =>forstewy;

170

najtawa kotwiczna

- *rustow*; dodatkowa lina wzmacniająca do podwieszenia =>wybranej =>kotwicy przy burcie;

106

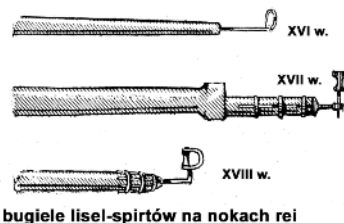
nirał

- pojedyncza =>gejtawa =>kliwerów i =>sztaksli biegnąca od fałowego =>rogu, przez kilka =>przelotek na =>lejterze lub =>sztagu, w dół masztu do =>nagłownicy; spełnia rolę odwrotną do =>fału, tzn. służy do zrzucania żagli;

165

nok

- zakończenie =>drzewca (=>rei, =>gafla, =>bomu) z okuciami do mocowania =>bloków, =>liselspirtów itp; nok gafla bywa nazywany =>pikiem;



bugie lisel-spirtów na nokach rei

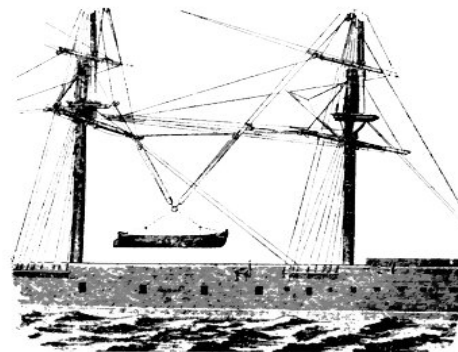
nokgording

- =>gording podciągający do =>rei boczny =>lik żagla =>poprzecznego;

144

noktalia

- mocowana do =>noków =>rei na =>foki i =>grotmaszcie; działająca podobnie do =>seilalii, ale przeznaczona do przenoszenia mniejszych obciążeń, głównie do opuszczania i podnoszenia małych =>szalup;



zastosowanie noktalii z XIX w.

obuch

- *skobel*; śruba, wkręt lub kołek z =>rymem przytwierdzony trwale do pokładu, =>drzewca lub innego stałego elementu, służący do mocowania =>szekli, =>bloków, przeprowadzania lin itp; zob. =>rym, =>kip;

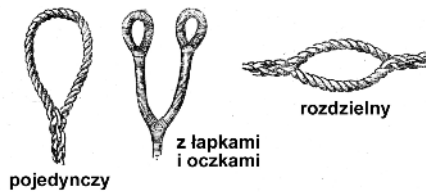
160

oczko

- *obuch, kip, rym*;

ogon

- =>benzel na końcu liny lub w połowie długości złożonej liny, zabezpieczony =>omotką



ogony

i benzelami spajającymi; może też być utworzony przez dwie liny połączone benzelami (tzw. rozgałęziony); służy do osadzania lin na =>drzewcach, np. ogon =>wanty założony na =>top masztu;

okładka

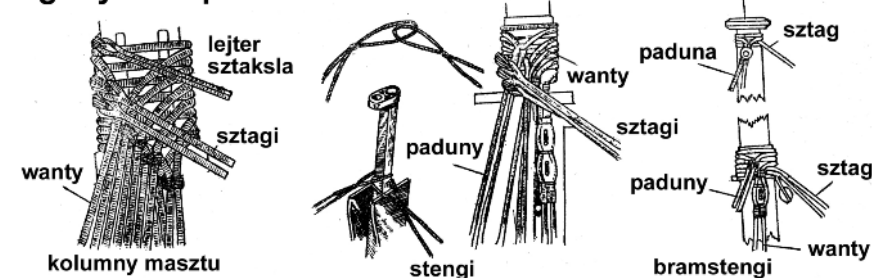
135

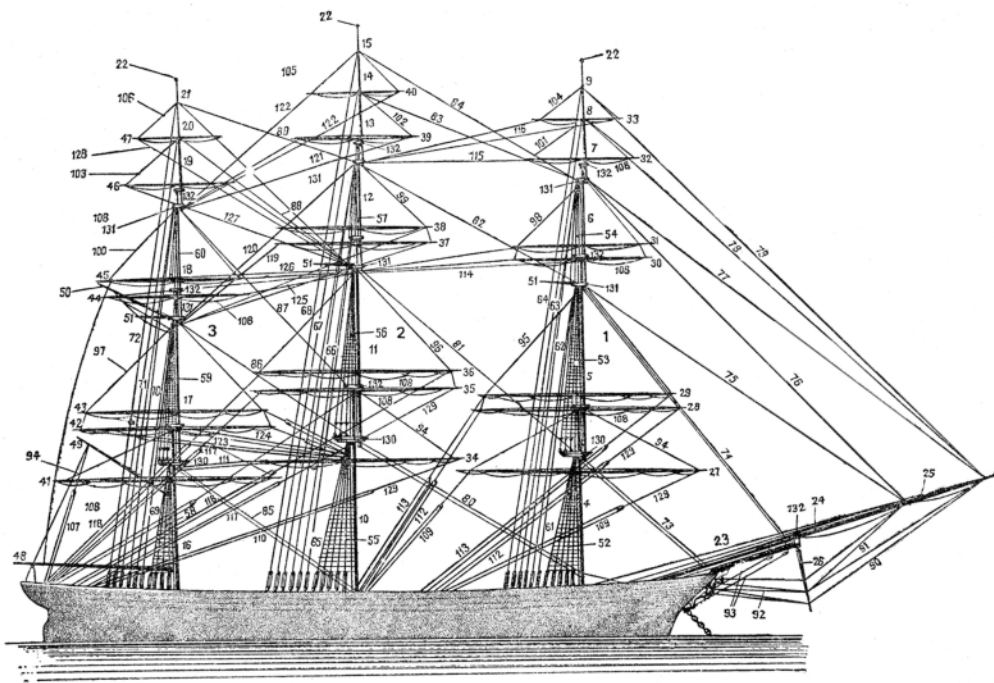
- dodatkowe wzmocnienie masztu, podobne do =>fiszy, również mocowane =>wulingami do =>szpindela, stosowane w XVIII w.; tak nazywa się również =>policzki =>bloków;

olinowanie

- *takielunek, takielaż*; część osprzętu statku, którą stanowią wszystkie liny i łańcuchy służące do podtrzymywania =>drzewców i manewrowania drzewcami oraz żaglami; dzieli się na stały (wanty, sztagi, paduny, lejtery, baksztagi, watersztagi, wulingi) oraz ruchomy (fały, szoty, gejtawy, gordingi, brasy, nirały, topenanty (w tym również =>głuche), dirkfaly, buliny, halsy, flaglinki);

ogony na topach





takielunek i drzewce pełnorejowca: 1 - fokmaszt; 2 - grotmaszt; 3 - stermaszt (krejs- lub bezan-); 4 - kolumna fokmasztu; 5 - for-stenga; 6 - for-bram-stenga; 7 - for-bombram-stenga; 8 - for-trum-stenga; 9 - flagsztek fro-trum-stengi; 10 - kolumna grotmasztu; 11 - grot-stenga; 12 - grot-bram-stenga; 13 - grot-bombram-stenga; 14 - grot-trum-stenga; 15 - flagsztek grot-trum-stengi; 16 - kolumna stermasztu; 17 - ster-stenga; 18 - ster-bram-stenga; 19 - ster-bombram-stenga; 20 - ster-trum-stenga; 21 - flagsztek ster-trum-stengi; 22 - jabłko; 23 - bukszpryt; 24 - utlegar; 25 - bomutlegar; 26 - martin-gik; 27 - fokreja; 28 - dolna for-mars-reja; 29 - górna for-mars-reja; 30 - dolna for-bram-reja; 31 - górna for-bram-reja; 32 - for-bombram-reja; 33 - for-trum-reja; 34 - grot-reja; 35 - dolna grot-mars-reja; 36 - górna grot-mars-reja; 37 - dolna grot-bram-reja; 38 - górna grot-bram-reja; 39 - grot bombram-reja; 40 - grot-trum-reja; 41 - begin-reja; 42 - dolna ster-mars-reja; 43 - górna ster-mars-reja; 44 - dolna ster-bram-reja; 45 - górna ster-bram-reja; 46 - ster-bombram-reja; 47 - ster-trum-reja; 48 - bezan-bom; 49 - bezan-gafel; 50 - górny bezan-gafel (flagowy); 51 - rozki salingów; 52 - fok-wanty; 53 - for-sten-wanty; 54 - for-bram-wanty; 55 - grot-wanty; 56 - grot-sten-wanty; 57 - grot-bram-wanty; 58 - bezan-wanty; 59 - ster-sten-wanty; 60 - ster-bram-wanty; 61 - for-sten-paduny; 62 - for-bram-paduny; 63 - for-bombram-paduny; 64 - for-trum-paduny; 65 - grot-sten-paduny; 66 - grot-bram-paduny; 67 - grot-bombram-paduny; 68 - grot-trum-paduny; 69 - ster-sten-paduny; 70 - ster-bram-paduny; 71 - ster-bombram-paduny; 72 - ster-trum-paduny; 73 - for-sztagi; 74 - for-sten-sztagi; 75 - kliwer-lejter; 76 - for-bram-sztag; 77 - bomkliwer-lejter; 78 - for-bombram-sztag; 79 - for-trum-sztag; 80 - grot-sztag; 81 - grot-sten-sztag; 82 - grot-bram-sztag; 83 - grot-bombram-sztag; 84 - grot-trum-sztag; 85 - bezan-sztag; 86 - ster-sten-sztag; 87 - ster-bram-sztag; 88 - ster-bombram-sztag; 89 - ster-trum-sztag; 90 - bom-martin-sztagi; 91 - martin-sztagi (utlegar-baksztagi); 92 - martin-baksztagi; 93 - water-sztagi; 94 - topenanty fok-; grot- i begin-rei; 95 - for-mars-topenanty; 96 - grot-mars-topenanty; 97 - ster-mars-topenanty; 98 - for-bram-topenanty; 99 - grot-bram-topenanty; 100 - ster-bram-topenanty; 101 - for-bombram-topenanty; 102 - grot-bombram-topenanty; 103 - ster-bombram-topenanty; 104 - for-trum-topenanty; 105 - grot-trum-topenanty; 106 - ster-trum-topenanty; 107 - bezan-erens-baksztagi; 108 - perty; 109 - fok-brasy; 110 - grot-brasy; 111 - begin-brasy; 112 - dolne for-mars-brasy; 113 - górne for-mars-brasy; 114 - dolne i górne for-bram-brasy; 115 - for-bombram-brasy; 116 - for-trum-brasy; 117 - dolne grot-mars-brasy; 118 - górne grot-mars-brasy; 119 - dolne grot-bram-brasy; 120 - górne grot-bram-brasy; 121 - grot-bombram-brasy; 122 - grot-trum-brasy; 123 - dolne ster-mars-brasy; 124 - górne ster-mars-brasy; 125 - dolne ster-bram-brasy; 126 - górne ster-bram-brasy; 127 - ster-bombram-brasy; 128 - ster-trum-brasy; 129 - szkentele brasów; 130 - marsy; 131 - salingi; 132 - dyby;

omasztowanie

– *uzbrojenie*; wszystkie =>drzewce (również metalowe) - pionowe, poziome i ukośne - służące do rozpinania żagli, podnoszenia flag, instalacji światel, anten itp.; główne składniki omasztowania: kolumny masztów wraz ze wszystkimi stengami, reje, gafle, bomy, bukszpryt wraz ze stengami, flagszteki;

współcześnie rozróżnienie masztów wygląda następująco:

a) na jednomasztowcach - zawsze grotmaszt;
b) na dwumasztowcach - przedni to grotmaszt, a tylny bezanmaszt (=>jol, =>kecz) lub przedni to fokmaszt, a tylny grotmaszt (=>szkuner, =>bryg, =>brygantyna), co łatwo rozpoznać po wzajemnym

stosunku wysokości masztów (grotmaszt jest zawsze najwyższy);

c) na trzymasztowcach - przedni to fokmaszt, środkowy to grotmaszt, a tylny to bezanmaszt (=>szkuner, =>bark, =>barkentyna), natomiast na =>fregatach - tylny to stermaszt (zwany przez niektórych =>krejsmaszt);

d) na wielomasztowcach (więcej, niż 3 maszty) - przedni to fokmaszt, tylny to bezan- lub stermaszt, natomiast wszystkie środkowe to grotmaszty, odliczane kolejno od dziobu, czyli „pierwszy przedni”, „drugi przedni”, „pierwszy tylny” i „drugi tylny”; więcej niż 6 masztów miał tylko jeden statek w historii (=>Thomas W. Lawson - 7-masztowy szkuner) i rozwiązano na nim problem nazewnictwa masztów w ten sposób, że nazywano je tak, jak dni tygodnia;

omotka

– *motowiazanie*;

opaska

– ciasne oplecenie =>juzingiem końca liny, dla zabezpieczenia przed rozkręceniem;

paduna

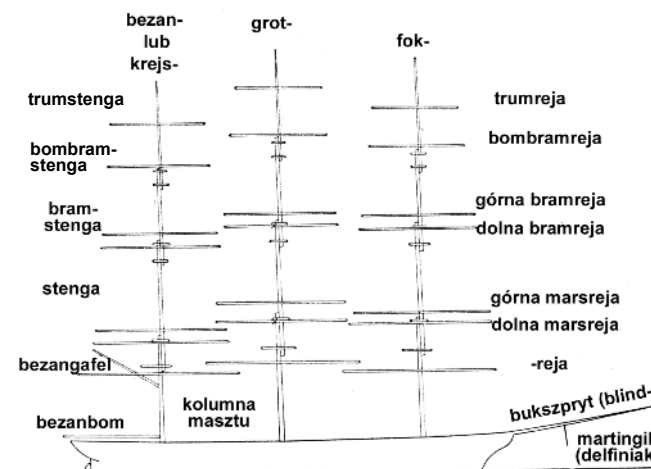
– *odciąg tylny*; lina biegnąca od =>topu masztu i steng w dół do pokładu lub burty, ale z tyłu masztu, za =>wantami; zastosowanie padun pozwoliło zredukować liczbę want i uprościć =>takielunek; 169

pełnorejowiec

– statek mający wszystkie maszty =>rejoye (=>bryg, =>fregata, =>kliper); 71

pelzaki, pelzacze

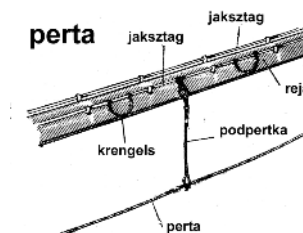
– *raksy*; używane przy ożaglowaniu skośnym, jeśli maszt nie ma =>likszpary; wówczas jest ona zastąpiona prowadnicą, w której przesuwają się małe saneczki, przymocowane (najczęściej przyszyte) do *stojącego* =>liku; idea działania jest podobna, jak żabek od firanki w karniszu; mogą być wsuwane w prowadnicę kolejno, w miarę podnoszenia żagla; 148



drzewce na maszcie =>skośnorejowca (od dołu): bom (gik), gafel, czasem bryfokreja, lub opcjonalnie - rejska lugrowa, rejska łańciska; drzewce na maszcie =>pełnorejowca (od dołu): fok-, grot- i beginreja, dolna marsreja, górna marsreja, dolna bramreja, górna bramreja, bombramreja, trumreja, czasem munselreja (na kliprach); jeśli rei jest mniej, pomija się najpierw reje kolejno od góry i dodatkowo, oznaczone „górna” i „dolna”; drzewce na maszcie =>rejoyca (mieszanego) mogą być przeróżne, zależnie od konfiguracji i wariantu statku;

perta

– *chodnica*; linka rozwieszona pod =>rejami, =>bukszprytem i =>utlegarem dla oparcia nóg przy pracy z =>takielunkiem; podwieszona jest na =>podperkach, a umocowana =>benzelami do =>noków i do =>rymów pośrodku rei lub u nasady bukszprytu; perty wprowadzono w połowie XVII w., kiedy zaczęto stosować liczniejsze ożaglowanie i =>refy; 138



pięta

– dolne zakończenie =>drzewców - =>masztu lub =>bukszprytu oraz ich =>steng - z czopem do osadzenia w =>stepsie lub =>dybach;
w przypadku =>gafla i =>bomu pięta nazywa się =>szponą, przedłużoną w tzw. =>wąsy; [151]

pik

– nok =>gafla;

pikfał

– dirkfal; =>topenanta =>gafla, zapewniająca jego ustawienie pod właściwym kątem;

podperłki

– linki, na których zawiesza się =>pertę pod =>reją lub =>bukszprytem; [155]

poduszka masztu

– część =>partnersa; deski ustalające =>kolumnę masztu w gnieździe; [89]

podwiesz siodła

– putingswanty, putenswanty;

policzki

– element =>bloka, jego zewnętrzna obudowa, drewniana lub metalowa; [135]

przelotka

– małe kółeczko drewniane lub metalowe, służące do prowadzenia lin i utrzymania ich we właściwym miejscu; może być naszyte na =>żaglinę (np. dla =>gordingów) lub nanizane na linę prowadzącą (np. dla =>fałów i =>nirałów =>sztakśli);

psia dziura

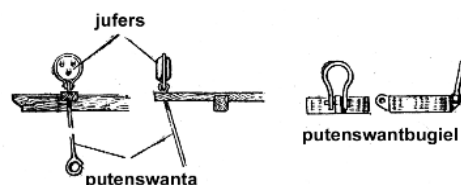
– inaczej „tchórzowska”; prostokątny otwór w =>marsie, przez który przechodzą =>wanty =>kolumny masztu; doświadczeni marynarze wchodzi na mars po =>putingswantach, a specjalny otwór do wchodzenia jest - według nich - dla tchórzów, stąd nazwa; [150]

puting

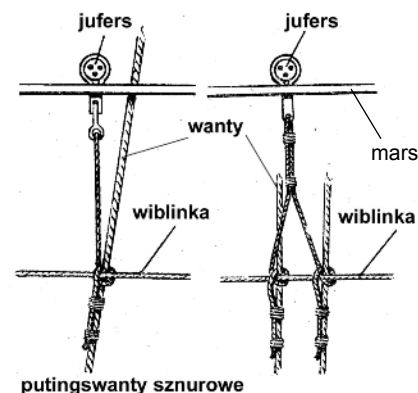
– putens; metalowa podpora =>rozprza =>wantputensów;

putingswantbugiel

– metalowy pierścień na maszcie poniżej =>marsa lub =>salingu, do którego są zamocowane =>putingswanty; bywa również mocowany do =>bejfuta niżej =>rei;

**putingswanty**

– putenswanty, podwiesz siodła; umieszczone pod =>salingiem krótkie =>talrepy napinające =>wanty =>steng; często wyższe stengi (bram- i bombram-) mają wanty zespolone z putenswantami, mocowane do =>putingswantbugieli lub poniższych =>want;

**raks**

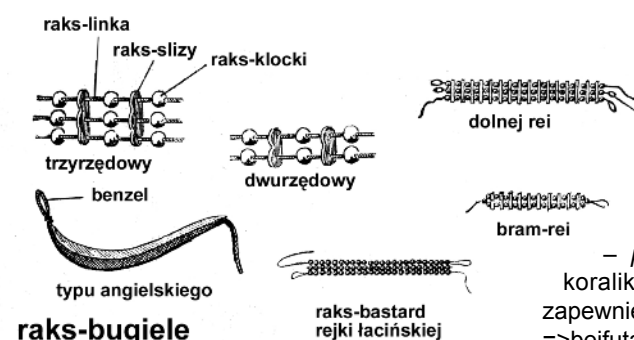
– ślizg; pierścień drewniany lub metalowy, czasem w formie karabińczyka, umocowany do długiego =>liku żagla skośnego - =>sztaksla lub =>kliwera; dzięki raksom lik ślizga się po =>sztagach lub =>lejterach; równoznaczną rolę pełnią =>segarsy; raksami również nazywa się =>pelzacze; [148]

raksbastard

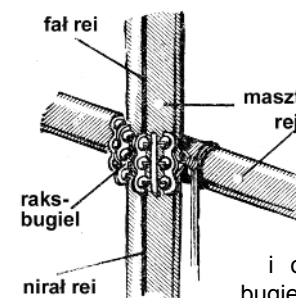
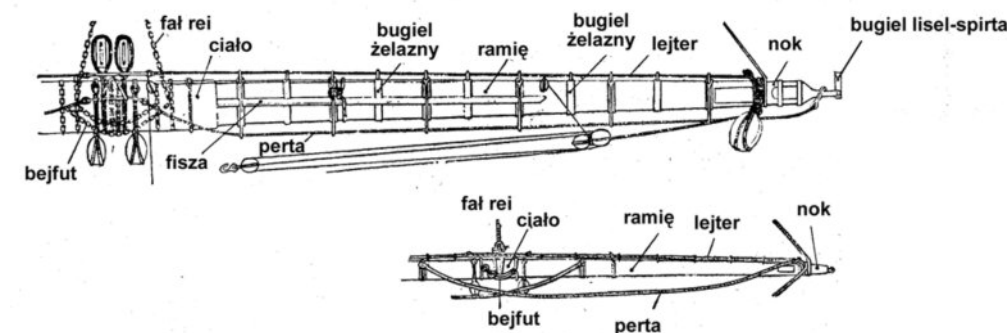
– raksbugiel =>rejki na =>galerach;

raksbugiel

– bejfut sznurowy; pętla mocująca =>reję do masztu, umożliwiającą jej podnoszenie

**raks-bugiele**

i zapewniająca między nimi stałą odległość; składa się z dwu lub trzech =>rakslinek z nanizanymi =>raksklockami; rakslinki wykańczano na =>korzennym końcu =>krengelsem lub =>kauszą, a swobodne końce mocowano pośrodku rei; czasem raksbugiel wyposażano w specjalny =>jufers do przeciągania =>fału i =>nirała; stosowano też uproszczone raksbugiele (typu angielskiego), czyli pętle raksliny obszyte skórą, oplatające maszt i reję, a swobodny koniec przeciągano przez krengels i spuszczano w dół masztu do raksbloka tworzącego rakstalię wraz z drugim blokiem, umocowanym do pokładu; do podnoszenia i opuszczania raksbugiela służył fał i nirał;

**reja XIX w.****raksklamp**

– typ bejfuta sztywnego - płaska płyta zamocowana do tylnej powierzchni =>rei, z otworem obejmującym maszt, zamykanym specjalną obejmą; [133]

raksklocki

– pelzaki, korale; okrągłe drewniane koraliki nanizane na =>rakslinki, dla zapewnienia lżejszego obrotu wokół masztu =>bejfuta rei lub =>pięty innego drzewca, np. =>bomu czy =>gafla;

rakslinki

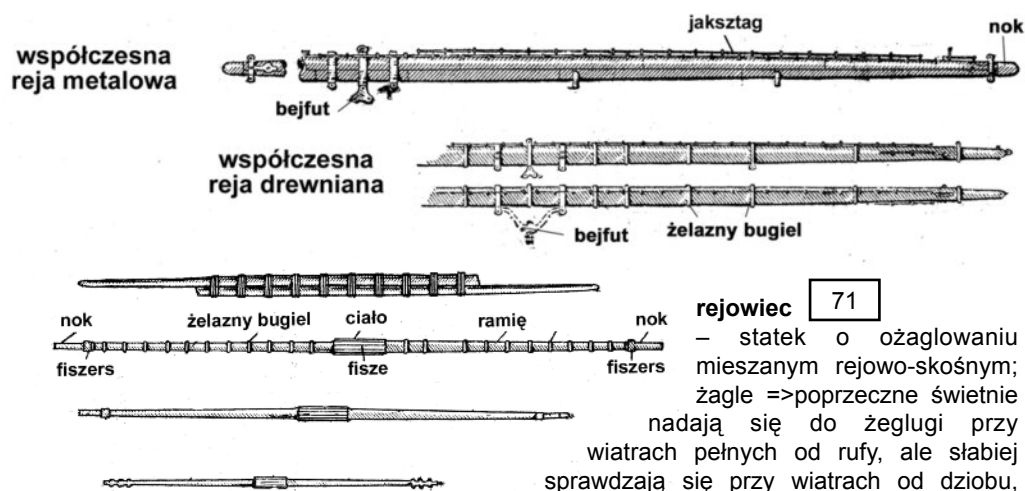
– specjalne; cienkie linki, z których po kilkukrotnym zapętleńiu wykonuje się =>raksbugiele, a dla zapewnienia lżejszego przesuwu po maszcie nawleka się na nie =>raksklocki;

ref-maszynka

– ref-patent, rol-patent; proste urządzenie pozwalające nawinać na =>bom część żagla, w celu zredukowania jego powierzchni; bom jest wyposażony w zawiasową =>piętę, a na przeciwległym =>noku - małą korbkę;

reja

– poziome =>drzewce do rozpinania =>poprzącznego żagla czworokątnego - prostokątnego lub trapezowego; główne elementy to „ciało” i „ramiona” zakończone =>fiszersami i =>nokami; „ciało” jest najczęściej obłożone =>fiszami dla zabezpieczenia przed spiłowaniem o maszt;

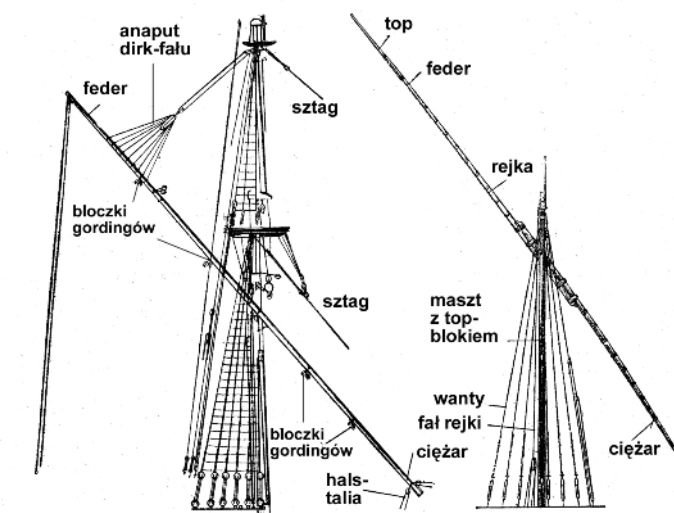


dawne reje złożone

=>bramreje i =>bombramreje bywają drewniane nawet przy metalowym =>omasztowaniu; dolne reje drewniane z powodu swej długości składają się często z dwu części połączonych pośrodku i obłożonych fiszami;

rejka

– ukośne, długie =>drzewce do rozpinania żagla =>łacińskiego i pochodnych (=>arabskich) lub tzw. rejka =>lugrowa, zawieszona na maszcie w ok. 1/3 lub 1/4 długości od niższego =>noku; górny, cieńszy koniec nazywa się *feder*, a dolny, grubszy - *ciężar*; do federa można też zamocować dodatkowe przedłużenie - =>top, pod którym rozpina się dodatkowy żagiel - =>bonet, czy też =>topsel łaciński; rejki łacińskie zwykle składają się z dwu części z powodu znacznej długości i są zespalane na ok. 1/3 długości kilkoma =>wulingami, przy czym jedna część jest okrągła, a w drugiej jest wystrugany rowek, pasujący do obwodu pierwszej;



rejki łacińskie: statku z XVIII w. i dawnej galery

rehowiec

71

– statek o ożaglowaniu mieszanym rejowo-skośnym; żagle =>poprzeczne świetnie nadają się do żeglugi przy wiatrach pełnych od rufy, ale słabiej sprawdzają się przy wiatrach od dziobu, kiedy trzeba =>halsować; z kolei =>skośne pozwalają na swobodne =>lawirowanie, ale przy wiatrach od rufy nie dają takiej siły napędowej jak poprzeczne, są jednak mniej skomplikowane w obsłudze i nie wymagają tak licznej załogi; dla pogodzenia i pełnego wykorzystania zalet obydwu typów żagli zaczęto budować statki z ożagleniem mieszanym i tak powstały: z =>barku - =>barkentyna (także marsłowa i bramslowa), =>szkunery trzy- i dwumasztowe marsłowe, marsłowo-topslowe i bramslowo-marsłowe,



brygantyna

w ten sposób można szybko zredukować powierzchnię umocowanego doń żagla;

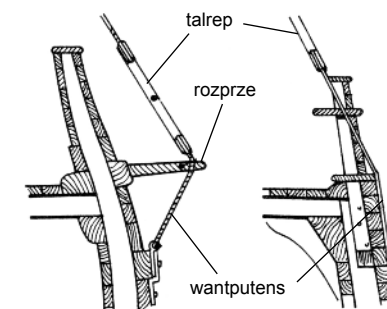
rozprze (drzewce)

178

– *livarda*; ukośne =>drzewce napinające żagiel =>rozprzowy, z =>piętą umocowaną obrotowo w pobliżu =>partnersa masztu;

rozprze (wantputensów)

– umocowana do =>barchoutów, mocna półka po zewnętrznej stronie burty z otworami na =>wantputensy, zamykana z zewnątrz rygłem; służy do nadania =>wantom i =>padunom większego rozstawu poprzecznego; na małych statkach często nie stosuje się rozprza, a wantputensy mocuje się wprost do burty;



z rozprzem

bez rozprza

rozprze pojawiło się w użyciu ok. XV w., równocześnie z wieloczęściowymi masztami;

rewant

– linka mocująca =>lik =>żagla =>poprzecznego do =>lejtera =>rei; por. =>sejzing, =>slablina, =>juzing, =>żmijka, =>marlinka;

riu

– alternatywna, czasem spotykana nazwa *rejki łacińskiej*;

rolgat

– *rolszpara*; szczelina z rolką w =>drzewcu lub w burcie, przez którą przeciągano linę, np. =>fał =>rei lub =>sten-wintrep przeprowadzano przez rolgat w maszcie;

151

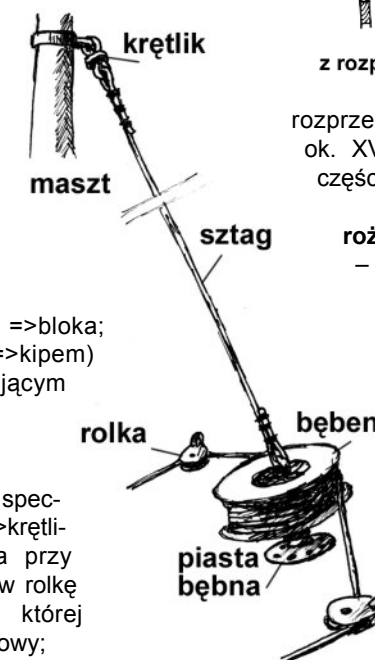
rolka

– zasadniczy element =>bloka; krążek z wgłębieniem (=>kipem) na obwodzie, zapobiegającym zsuwaniu się liny;

135

rolsztąg

– na małych jednostkach - specjalny =>sztag mocowany =>krętlikowymi =>sztagbłokami, a przy dolnym końcu zaopatrzonego w rolkę z nawiniętą linką, dzięki której wprawia się go w ruch obrotowy;



rożek salingu

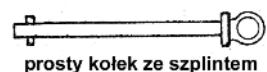
160

– dodatkowa rozpórka umocowana do =>salingu, napinająca =>paduny;

rym

– *rim*, *kip*, *skobel*, *oczko*; oczko metalowe umocowane trwale do pokładu, drzewca lub innego elementu stałego, służące do przeprowadzania

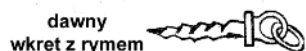
=>łoparów lub do mocowania, np. rym dla
=>kanata na szczycie trzonu =>kotwicy lub
rym na =>dybach dla =>topenant;



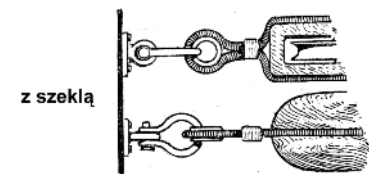
prosty kolek ze szplintem



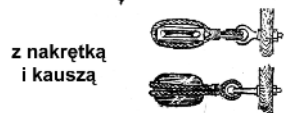
rymsruba
z nakrętką



dawny
wkret z rymem



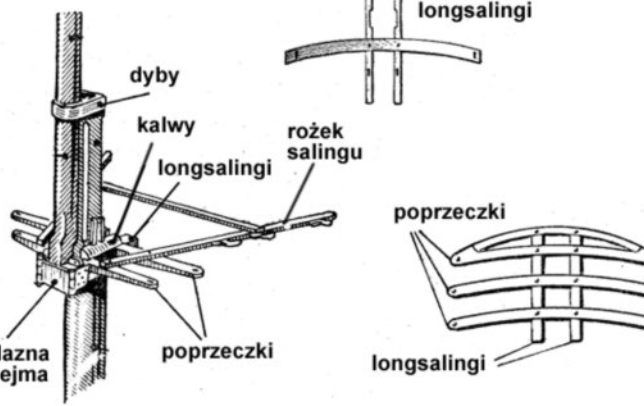
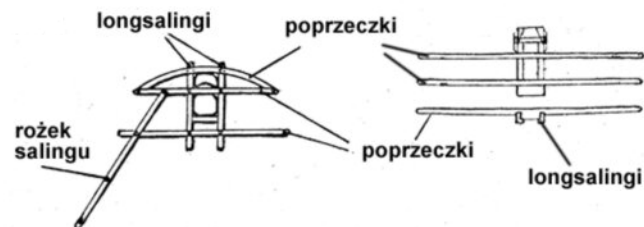
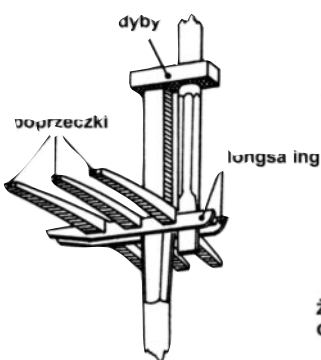
z szeklą



z nakrętką
i kauszą

saling (jarzmo)

– *jarzmo, siodło, szlag*; konstrukcja ze skrzyżowanych belek (=>longsalingów i poprzeczek) wzmacniająca łączenie =>steng; czasem rozbudowana dodatkowo =>rożkami salingu;



salingi

saling (rozpórka)

– na małych łodziach żaglowych - rozpórka na maszcie napinająca =>wanty;

segarsy

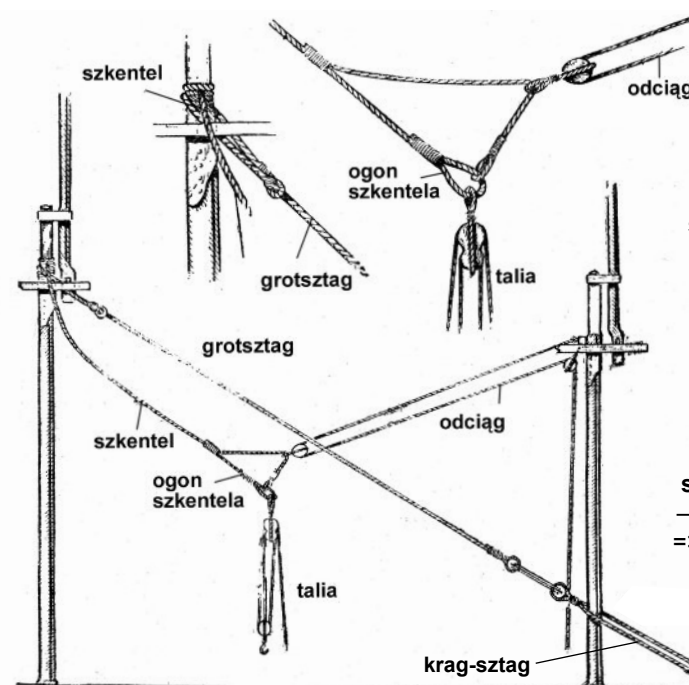
– luźno osadzone na maszcie pierścienie, do których mocuje się przedni =>lik żagla =>gaflowego lub =>sztaksli na lejterze przy użyciu =>juzingów; 143

seiszkentel

– lina o grubości równej =>wantom, której jeden koniec mocowano =>ogonem na =>achtkantach masztu, a na drugim, z uszkiem zabezpieczonym =>kauszą, podwieszano się blok =>seitalii; nieużywaną seitalię mocuje się do półki =>rozprzowej za wantami;

seitalia

– *sztagtalia*; system lin i =>bloków usytuowanych nad =>grotlukiem, do przenoszenia dużych ciężarów, opuszczania ciężkich łodzi itp;



odporne na gnicie, twarde i sztywne; nową linę poddaje się namoczeniu i następnie rozciągnięciu, dzięki czemu lina później już się nie rozciąga;

skośnorejowiec

– statek o =>ożaglowaniu całkowicie =>skośnym; 71

skośny

– skrócona nazwa dotycząca =>omasztowania, np. =>szkurnera gaflowego; 71

slablinka

– cienka linka do mocowania =>liku =>żagla do =>lejtera, =>sztagu lub =>rejki; może zastępować =>raksy lub =>segarsy; zob. =>marlinka, =>sejzing, =>juzing, =>żmijka; 182

czasem zastępowana =>sztagkarnakiem o uproszczonej budowie i mniejszym udźwigu; jest podwieszona =>stropikiem =>takielboka do uszka =>szkentela umocowanego na =>grotmaszcie nad =>ogonami =>want; dolny ogon szkentela przewleka się przez stropik bloku odciagu umocowanego do =>formarsa, z =>łoparem biegnącym przez =>wantkoczek do =>nagłownicy na =>falszburcie;

śloneczko

– lina sklarowana spiralnie i płasko;

snow (lina)

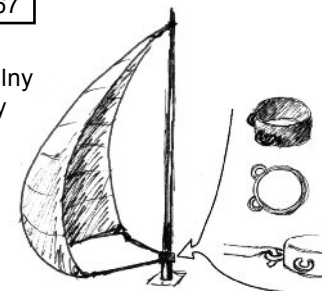
– gruba lina naciągana pionowo za grotmasztem, przeznaczona do rozpinania =>snowsela lub =>trajsela, nazywana również *masztem sznurowym*; podobna do =>trajselmasztu; 143

snowtalia

– system lin i bloków, w którym =>korzeń =>gordingu z blokiem umocowanym trwale, jest =>stropikiem górnego bloku =>talii chwytniej; 167

spinakerbom

– specjalny dwudzielny =>bom do rozpięcia =>spinakera;



sejzing

– cienka lina do tymczasowego mocowania części takielunku lub np. zastępująca =>segarsy i =>raksy; zob. =>marlinka, =>slablinka, =>żmijka, =>juzing, =>rewant; 182

sercówka

– *kausza*;

siodło

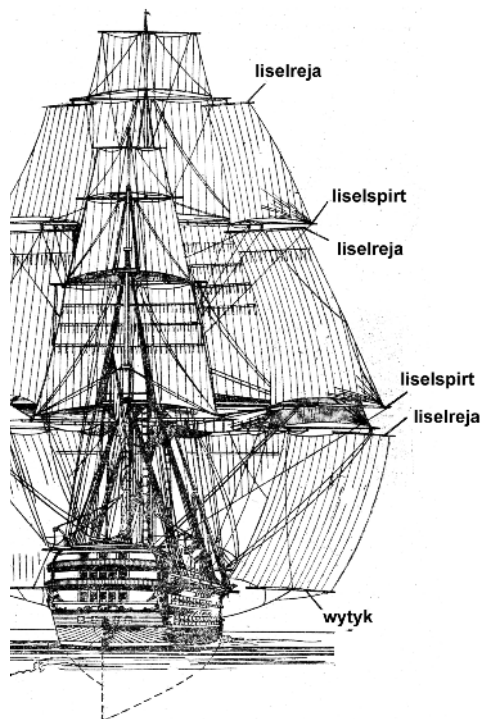
– *mars* lub *saling*;

sizal

– włókno agawy używane do wyrobu lin,

spirt

– *lisel-spirt*; specjalne =>wytykowe przedłużenie rei do rozpinania żagla dodatkowego – =>lisela; do mocowania służą specjalne =>bugiele na =>nokach rei;

**sten-**

– prefiks nazw dotyczących pierwszego od pokładu przedłużenia masztu, np. stenwantputens;

stenga

– pionowe przedłużenie masztu w górę; pierwsze – stenga, drugie – bramstenga i jej dalsze części – bombramstenga, ew. trumstenga, flagsztok; [151]

stengafel

– małe =>drzewce ukośne przeznaczone do rozpinania małego żagla =>topsela lub =>bandery;

stenwanty

– wanty =>stengi mocowane do =>putingswant na =>marsie i biegnące do =>topu

stengi; na małych żaglowcach stosuje się niekiedy stenwanty bez putenswant, mocowane bezpośrednio do =>putenswantbugiela; bywają też uproszczone, z linowymi putenswantami mocowanymi do wzmocnionych =>wiblinek dolnych want; [169]

sten-wintrep

– lina lub łańcuch do podnoszenia =>stengi (jeśli stenga jest zespolona ruchomo z masztem);

steps

– gniazdo do osadzenia czopa =>pięty =>masztu na dnie kadłuba lub na którymś z niższych pokładów; steps =>bukszprytu znajdował się zwykle pod górnym pokładem, w pionowej =>trawersie; więcej na str. 98;

ster- (prefix)

– prefix nazw dotyczących ostatniego masztu, np. sterbramsztąg; spotyka się też podział stermasztów według systematyki niemieckiej, gdzie stermaszt =>pełnorejowy nazywa się „kreuzmast“, a =>skośny – „besanmast“; u nas panuje tendencja do używania zawsze nazwy „bezanmast“, choć jest to niesłuszne;

stermaszt

– maszt tylny na =>pełnorejowcach, jeżeli jest niższy od poprzedniego; w XVI-XVII w. stosowano =>bonaventurmaszt, który był ostatnim masztem, położonym bliżej =>afterstewy, niż stermaszt;

stropik

– *grumot*; pętla z liny obejmująca np. =>blok, zakończona uszkiem (=>benzelem) do podwieszenia; spotyka się stropiki pojedyncze i podwójne; najczęściej stosowane typy to:



dawne stropiki

zwykły z =>kauszą, z =>ogonem, z =>łapkami i dwoma ogonami, z metalową obejmą, z hakiem, z dwiema kauszami, przelotowy (przechodzący na wskroś korpusu bloka); w XV-XVI w. wszystkie bloki miały przelotowy stropik;

**stryczek**

– *benzel*;

szczęka

– *okładka, policzki*; drewniana lub metalowa obudowa bloka, z łożyskiem (łożyskami) rolek; czasem otwierana, co umożliwia łatwe wyjmowanie i zakładanie liny na rolkę (np. =>kanifas); [135]

szekla

– *klamra*; półogniwo ze spłaszczonymi końcami, w których są przewiercone otwory do przepuszczenia sworznia zamykającego, służy do mocowania lub zespalania lin, łańcuchów itp;

**szkental**

– mocna lina pomocnicza, zakończona uszkiem z =>kauszą, umocowana =>ogonem na =>achtkantach masztu, służąca do

podwieszenia bloka innego systemu lin, np. =>seitalii; zazwyczaj na =>grot- i =>fok-maszcie były po dwa szkentele;

szkot

– *szot*;

szlag

– *saling*;

szlagtów

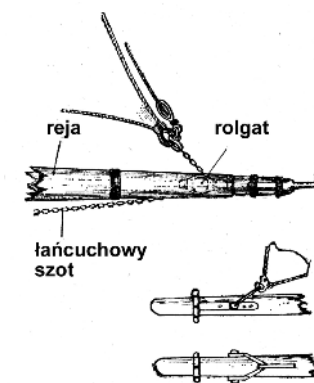
– specjalny kołek przetknięty przez otwór w =>czopie =>stengi, którego wystające końce opierają się na =>longsalingach i podpierają stengę; [151]

szlic

– *likszpara*;

szot

– lina lub zespół lin i =>bloków do ustalania =>rogów żagla w taki sposób, aby napiąć =>żaglinę i uzyskać optymalne wypełnienie jej powierzchni wiatrem; stopień złożoności szotów i ich mocowanie zależy od wielkości żagla i występujących w nim naprężeń, tak więc np. liselszoty to pojedyncze linki, biegnące od rogu szotowego =>lisela bezpośrednio do =>kołkownicy na =>falszburcie, ale szoty dolnych =>rei to podwójne =>gordingi z =>korzeniem umocowanym do =>relingu, biegnącym przez blok na rogu szotowym żagla i =>rolszparę w falszburcie do =>knagi lub =>knechta, często na niższym pokładzie; szoty dolnego =>marsla są prowadzone przez rolszparę w =>noku dolnej rei i dwurołowy blok pośrodku rei, w dół masztu do =>bitengu; często szoty są =>głuche, mocowane do niższej rei =>szekłami (np. szoty

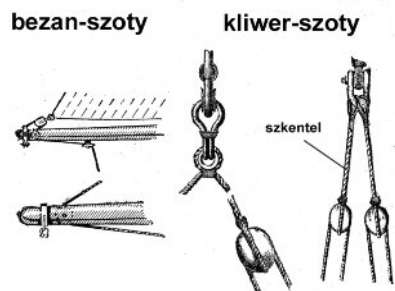


marseł-szot

[151]

[135]

[150]



górnego =>marsła, =>bramsła, =>bom-bramsła); =>sztaksle i =>kliwery mają zazwyczaj po dwa szoty - po jednym do każdej burty, a jeśli żagiel jest duży (np. forsten-sztaksle) - do rogu szotowego najpierw mocuje się =>szkental, a dopiero do niego gording z korzeniem mocowanym do bitengu na =>baku; szoty =>bomu to dwie =>talie, utrzymujące bom z boków, umocowane na noku bomu do =>bugiela, wraz z =>topenantami, a =>gafel zamiast szotów ma =>erens-baksztagi - pojedyncze lub podwójne gordingi utrzymujące go z boków; [136]

szotblok

- używany w XVII-XVIII w., składał się z dwu rolek o prostopadłych do siebie płaszczyznach obrotu;

szotring

- pierścień do mocowania szotów bomu, zamocowany na bomie w taki sposób, aby mógł się swobodnie toczyć po jego obwodzie, ale nie mógł się przesunąć wzdłuż; dzięki temu można obracać bom przy refoowaniu żagla bez konieczności zwalniania szotów;

szpindel

- wrzeciono, trzpień; rdzeń masztu, do którego mocuje się =>fiske lub rdzeń stanowiący oś, np. =>kabestanu; [112]

szpir

- stenga;

szplajs

- splot; zakończenie liny oczkiem, uszkiem lub =>ogonem przez zagięcie jej końca

z powrotem i wzajemne przeplecenie jej włókien, zabezpieczone następnie =>moto-wiązaniem; w tak powstałą pętlę można włożyć =>kauszę;

szpona [136]

- =>pięta =>gafła lub =>bomu, zakończona =>wąsami obejmującymi maszt na połowie obwodu, zamknięta =>rakslinkami; ułatwia przesuwanie pionowe drzewców po maszcie oraz ich poziome obracanie wokół masztu;

szprajsgafel

- podwójny =>gafel, złożony z dwu kabłąków połączonych =>nokami i =>piętami, stosowany przy ożaglowaniu =>żebrowym;

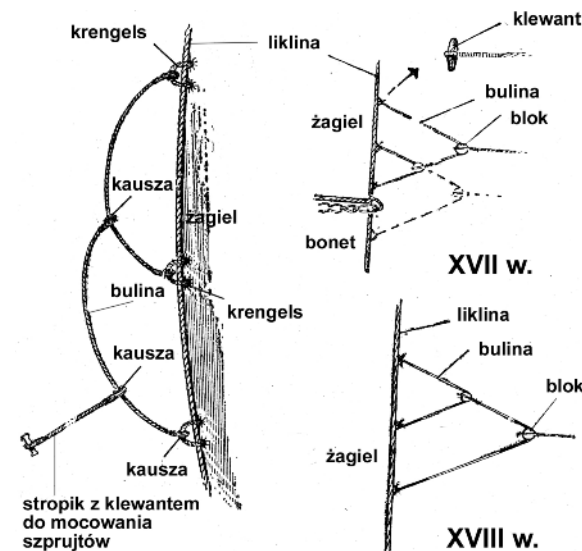


szpring

- *cuma* pomocnicza, biegnąca od dziobu w tył i od rufy w przód, dla dodatkowego wzmocnienia umocowania statku przy =>nabrzeżu; [106]

szprujt

- *ananput*; lina z rozgałęzionym =>korzeniem, spełniająca różne funkcje: szprujty =>buliny umocowane do bocznego =>liku żagla mają za zadanie rozłożyć naprężenie na kilka punktów i większą długość, a szprujty =>sztagu umocowane do =>marsa miały chronić =>marsel przed



mocowanie buliny do liku

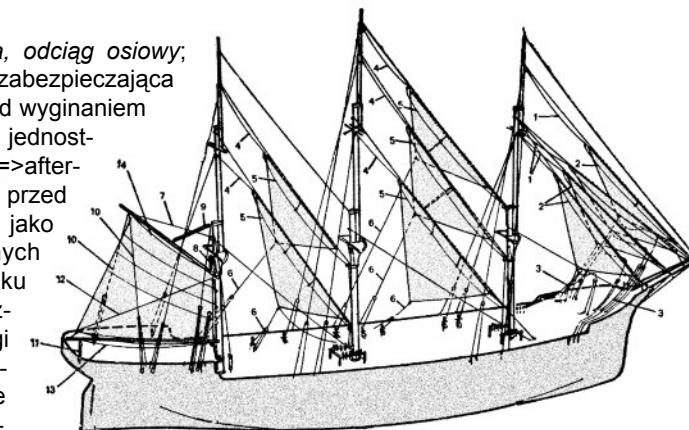
przecieraniem o kanciaste krawędzie; powszechnie stosowane do początku XVIII w., miały różne formy: bywały złożone z kilku pętli łączonych =>kłewantami, a także rozstawianych =>anaputblokiem; [166]

sztag (prefix)

- prefiks nazw dotyczących =>sztagów, np. =>sztagblok;

sztag (lina)

- *sztak*, *więź przednia*, *odciąg osiowy*; mocna, naprężona lina zabezpieczająca maszt i =>stengi przed wyginaniem do tyłu (na mniejszych jednostkach stosuje się też =>after-sztagi zabezpieczające przed wyginaniem do przodu, jako wspomaganie nielicznych =>want wobec braku =>padunów); w masztach złożonych - sztagi =>kolumny masztu zwykle są dwa, umocowane =>ogonami lub =>lapkami na maszcie i napięte =>talrepami =>sztagbłoków na



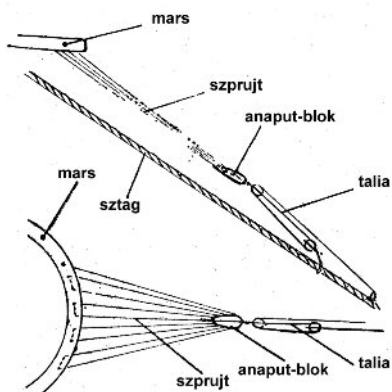
takielunek ruchomy sztakslu i bezana: 1 - kliwer fały; 2 - kliwer niraly; 3 - szoty kliwerów; 4 - fały sztakslu; 5 - niraly sztakslu; 6 - szoty sztakslu; 7 - bezan-fał; 8 - gafel-gardel; 9 - dirk-fał; 10 - erens-baksztagi; 11 - talie szotów bomu; 12 - topenanta bomu; 13 - szot bezana; 14 - niral bezana;

pokładzie; w zależności od wielkości jednostki mocowanie sztagbłoków bywa różne i tak np. mogą być mocowane do =>bugiela na poprzednim maszcie, a na =>kliprach sztagi nie miały talrepów i były mocowane bezpośrednio do =>rymów na pokładzie; na małych statkach z =>fokmasztem blisko dziobu forsztąg mocuje się do =>bukszprytu; =>stensztagi bywają pojedyncze lub podwójne i są mocowane do =>marsa poprzedniego masztu, do =>bugiela na poprzednim maszcie, do bukshprytu lub =>ned-hedsów, po przeprowadzeniu przez =>wiolinę; =>bram i =>bombramsztagi mają zwykłe ogony plectone (mniej wytrzymałe od =>benzelowych) i są mocowane do =>dybów lub =>salingów =>steng poprzedniego masztu lub do =>delfiniaka, po przeprowadzeniu przez szczelinę

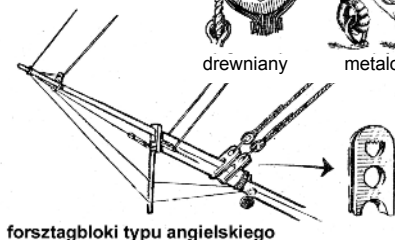
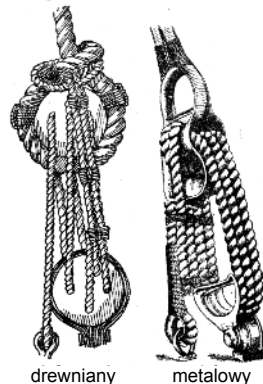
w =>noku =>utlegara lub =>bomutlegara; sztagi mogą też być mocowane do ogonów niższych =>want poprzedniego masztu, po uprzednim przeprowadzeniu przez szczelinę w dybach; na =>motorowcach i innych współczesnych jednostkach sztagi służą do wciągania flag =>kodu lub - jeśli są z odpowiedniego materiału - pełnią rolę anten;

sztaganaputblok

– do XVII w. stosowano szprujty mocowane do sztagu i przedniej krawędzi =>marsa poprzez =>anaputblok, co miało chronić =>marsle przed przecieraniem i zaczepianiem o mars;

**sztagblok**

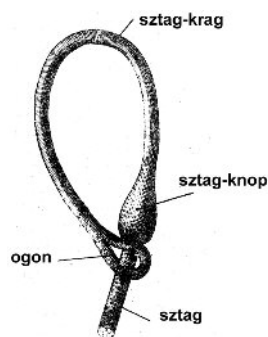
– specjalny bezkrążkowy = > b l o k (podobnie, jak =>jufers) do napinania =>sztagów;

sztagbloki**sztagkarnak**

– rodzaj uproszczonej seitalia o mniejszym udźwigu;

sztag-krag

– złożony =>ogon =>sztagu; =>korzeń sztagu jest zawinięty w pętlę i założony na siebie samego =>zaszplajowanym

**sztagtalia**

– seitalia;

sztok

– flagsztok: mały specjalny maszcik lub najwyższa ze steng masztu, służąca do podnoszenia flagi (dawniej też =>wimpla); obecnie flagsztoki dla =>bander są usytuowane na rufie, przy =>relingu;

sztormlina

– lina rozciągana w czasie =>sztormowania na wysokości ok. 1 m nad pokładem, do której w razie potrzeby można się przywiązać lub przynajmniej przytrzymać;

sztormpaduny

– dodatkowe =>paduny naciągane przed =>sztormem przy użyciu =>seiszkenteli; przy wietrze od rufy naciągano dwie po bokach masztu, a przy bocznym - tylko jedną, po stronie =>nawietrznej;

sztormwanty

– falszwanty;

ściągaacz

– talrep;

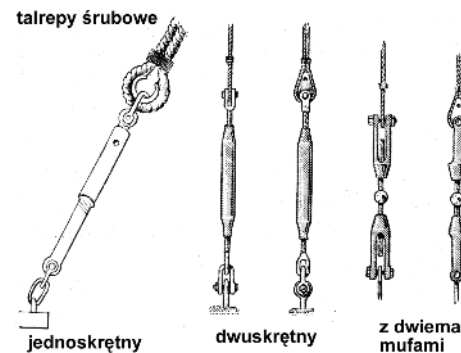
ślizgacz (lina)

– lejter;

śrubowy talrep

– proste urządzenie do naciągania lin (=want, =>padunów itp), zastępujące =>talrep z =>jufersami i prostsze w obsłudze; składa się z dwóch nagwintowanych muf zakończonych =>krętlikami i śruby łączącej,

=>benzelem; aby ograniczyć zakres przesuwania benzela - na linie wewnątrz pętli robi się =>knop;



o gwincie przeciwbieżnym na dwu końcach lub z jednej mufy i dwu krętlikowo zamocowanych śrub - jednej z lewym i drugiej z prawym gwintem;

tabernakiel (maszcik)

– mały maszcik na nadbudówce składany w razie konieczności (np. przy przejściu pod niskim mostem); służy do instalacji anten i świateł oraz rozpinania =>sztagów pomocniczych (antenowych, flagowych);

por. =>choinka; tak również bywa nazywany składany maszt na małych jednostkach rekreacyjnych, czyli =>jachtach;

**takielblok**

– longtakielblok;

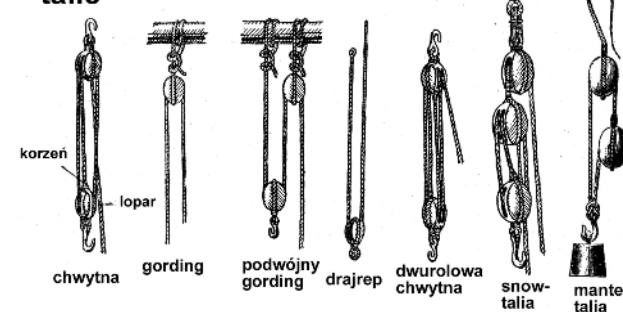
takielunek

– olinowanie;

talia

– zespół lin i bloków służący do dźwigania, naciągania, napinania itp; odcinek liny pomiędzy blokami to =>talrep; rodzaje talii: - zwykła, inaczej „chwytna” to talrep z dwoma blokami - 1-rolowym i 2-rolowym, - gording przeciągnięty przez 1 blok 1-rolowy, - podwójny gording przeciągnięty przez 2 bloki 1-rolowe, z których jeden jest umocowany, a drugi ruchomy,

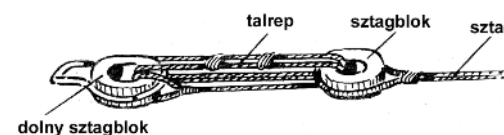
- drajrep składający się z =>korzenia umocowanego nieruchomo i lopara przeciągniętego przez blok, - 2-rolowa zwykła (chwytna), - snowtalia, czyli takie połączenie gordingu i chwytny talii, że są dwa osobne =>lopary, - manteltalia składająca się z dwu gordingów połączonych ze sobą w taki sposób, że mają jeden wspólny lopar, - „wielka talia” służyła do prac z kotwicą i =>kanatem; mocowano ją na =>seiszkentelach fokmasztu,

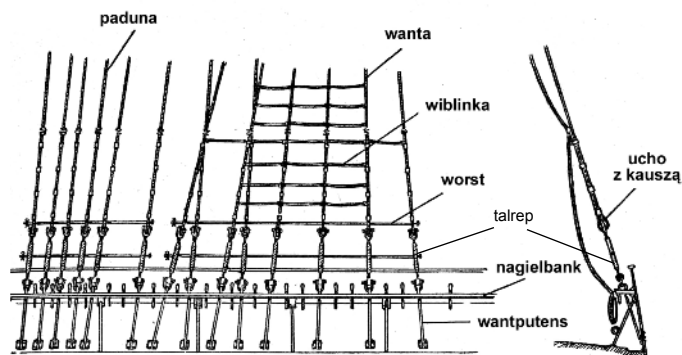
talie

- noktalia służąca do podnoszenia niewielkich ciężarów i wielu innych prac pomocniczych, a mocowano ją na =>noku =>rei (stąd nazwa), - seitalia służąca do przenoszenia znacznych obciążeń, zwykle do =>grotluku, bądź podnoszenia ciężkich =>szalup, składająca się ze =>szkentela i odciagu;

talrep

– odcinek liny między blokami w systemie napinającym lub cały system napinający; może się składać z =>talii na =>sztag-blokach lub =>jufersach, muf śrubowych lub naciągów z belką =>zębatą (wynalezionych we Francji na początku XIX w., ale nie rozpowszechnionych poza nią);





wane do dybów; topenanty =>rejki =>łacińskiej są zamocowane do rejki =>szprutami =>anaputbłoków lub =>taliami, a =>łopary biegną w dół masztu do kołkownicy; topenanty na stałe wprowadzono do użytku na statkach rzymskich (=>oneraria) w II stuleciu p.n.e.;

top 151

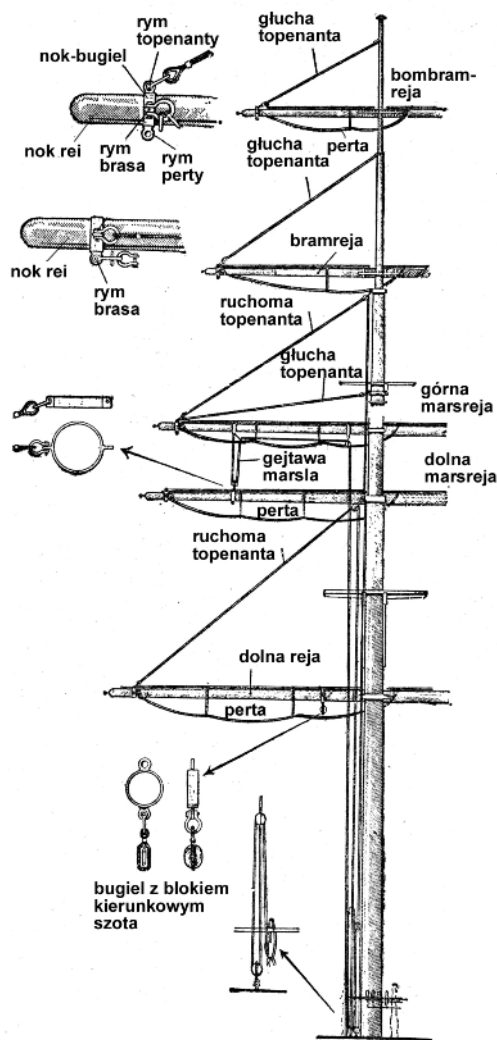
– górny odcinek każdego =>drzewca pionowego (=>kolumn masztów i =>steng) pomiędzy =>cziksami =>salingów a =>dybami, w najwyższej stendzie zwieńczony =>jabłkiem; topem również nazywa się dodatkowe drzewce mocowane do =>federa =>rejki (jak =>liselspirt do =>rei), na którym rozpinano dodatkowy żagiel - =>bonet;

topbłok

– głowica masztu =>łacińskiego, zaopatrzona w wielokrążek (6-8 rolek) do przeciągnięcia =>fałów =>rejki;

topenanta

– lina utrzymująca =>drzewce (=>reje, =>gafle, =>bomy) w odpowiednim nachyleniu (poziomo lub ukośnie); może być =>głucha lub ruchoma, przewleczona przez blok na maszcie powyżej drzewca i skierowana w dół masztu do =>kołkownicy, gdzie można ją =>luzować lub =>wybierać; na dawnych żaglowcach wszystkie topenanty były ruchome; dolne =>marsreje i dolne =>bramreje najczęściej nie mają topenant, a zastępują je =>gejtawy wyżej położonego żagla (górnego marsla i górnego bramsla); ruchome są zazwyczaj topenanty dolnych rei i biegną od =>noków rei, gdzie są mocowane =>korzeniami, przez bloki na =>dybach w dół masztu do kołkownicy, a górne są głuche, moco-



trajselmaszt

– dodatkowe pionowe =>drzewce za =>stermaszem, służące do podnoszenia =>traj-sela podczas =>sztormowania;

trumreja

– reja zawieszona na =>trumstendzie; 155

trumstenga

– najwyższe, ostatnie od pokładu przedłużenie masztu, do którego mocuje się już tylko =>flagsztok;

uszeko

– zakończenie liny utworzone przez zagięcie jej końca i przeplecenie wzajemne (=>szplasy) jej włókien (=>krengels) lub oplecenie cienką linką (=>benzel), dla wzmocnienia często wykończone =>kauszą;

utlegar

– bomstenga; pierwsze przedłużenie =>buk-szprytu licząc od =>dziobnicy; 138

utlegarbaksztąg

– podwójny =>sztag naprężający =>utlegar w płaszczyźnie bocznej, rozpierny na boki dla naprężenia przez =>watersaling; wcześniej, zanim =>blindreje przekształcono w watersalingi - biegł od =>noku utlegara przez =>krengelsy na blindrei do =>talii, której dolny blok mocowano hakiem na =>baku; 138

utlegarsztąg

– martinsztąg;

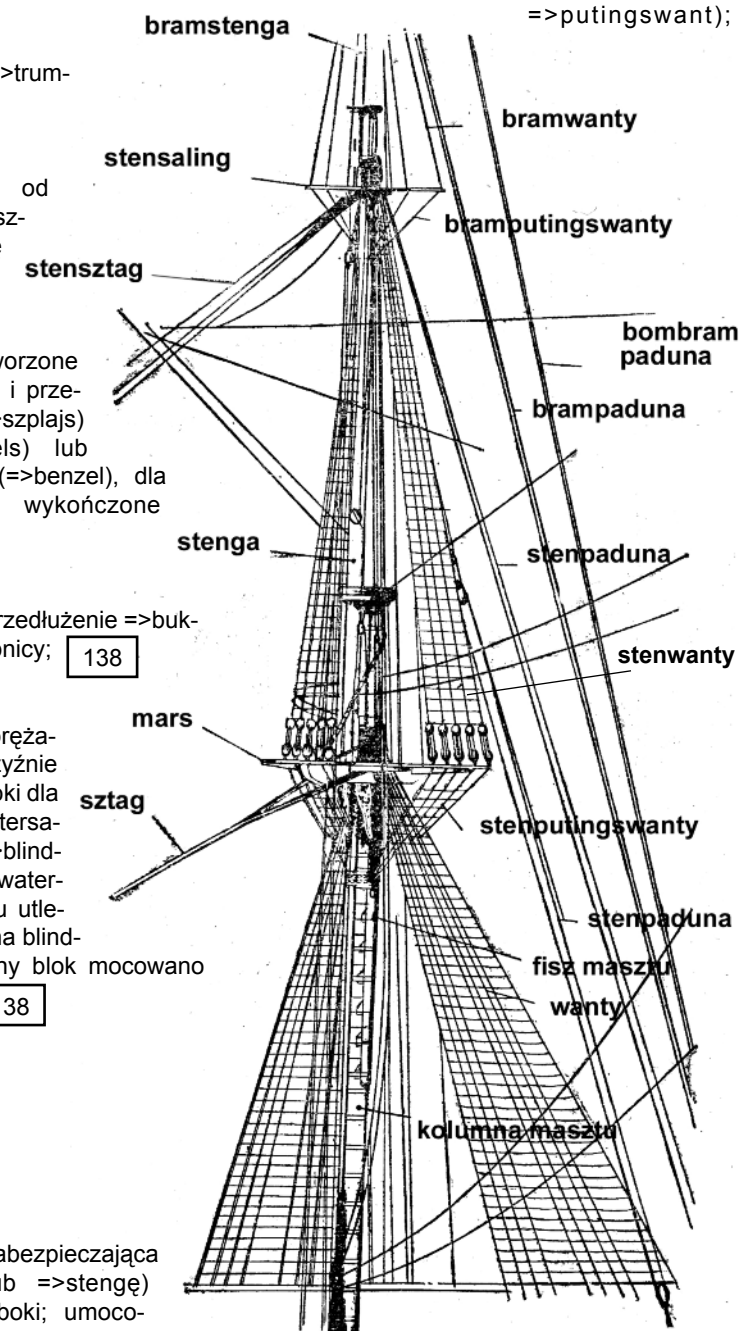
uzbrojenie (żaglowca)

– omasztowanie;

wanta

– odcąg boczny; lina zabezpieczająca =>kolumnę masztu (lub =>stengę) przed wyginaniem na boki; umoco-

wana =>ogonem na =>topie masztu nad =>marsem (lub =>salingiem), a drugi koniec jest napięty =>talrepami umocowanymi do =>wantputensów (lub =>putingswant);



wanty na stałe wprowadzono do użytku na statkach rzymskich (=>oneraria) ok. 200 r. p.n.e.; na dawnych statkach rzymskich i innych mających maszt z =>topbłokiem - stosowano wanty =>kolumnowe;

wantklocek

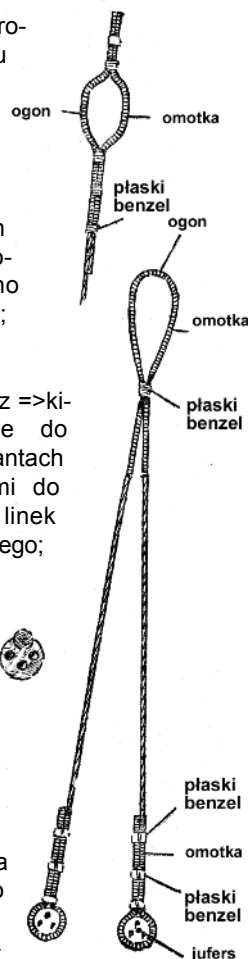
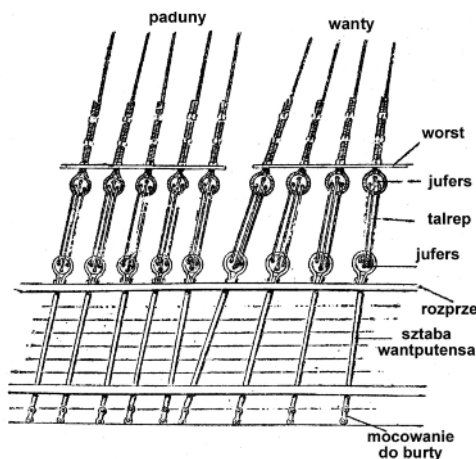
- drewniany krążek z =>kipem na obwodzie do mocowania na =>wantach i kilkoma otworkami do przeprowadzenia linek =>takielunku ruchomego;



wantklocek

wantputens

- metalowa sztaba przyśrubowana do burty, niekiedy ustalona dodatkowo rygłem na =>rozprzu;



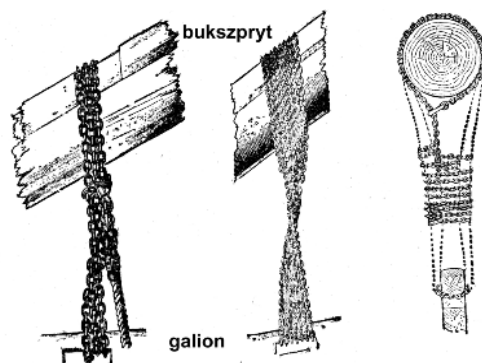
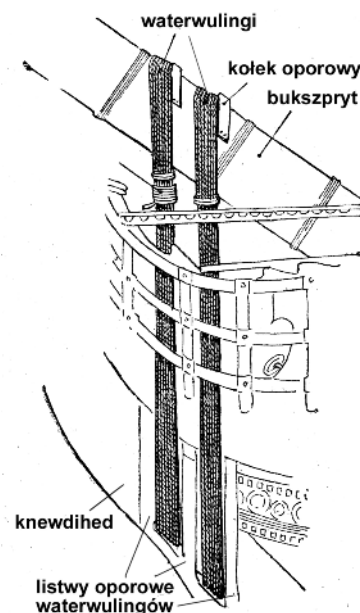
do górnego końca mocuje się =>jufersy lub śrubowe =>talrepy =>want;

waterbaksztąg

- odciąg boczny =>bukszprytu wprowadzony do użytku w połowie XIX w.; mocowany na burcie w okolicy dziobu, biegnie do =>bugiela na bukszprycie, =>delfiniaku lub =>dybach, gdzie jest napięty =>talrepami na =>sztągblokach lub - obecnie częściej - =>śrubowymi; 138

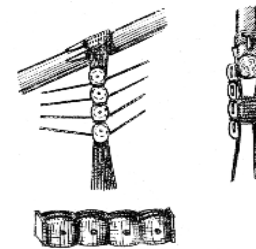
waterwuling

- najtawa bukszprytu;



waterwulingblok

- blok zespolony umocowany do =>waterwulingu, służący do połączenia =>sztągów =>bukszprytu z waterwulingiem; składał się z dwu rzędów rolek położonych jedna nad drugą;



watersaling

- blindgafel;

watersztagi

- odciągi =>bukszprytu zapobiegające wyginaniu go do góry przez =>forsztagi i =>forstensztagi; biegną od =>topu bukszprytu, =>utlegara i =>bomutlegara do =>dziobnicy, gdzie są napinane =>talrepami na =>sztągblokach; przed ich wprowadzeniem w XVII w. bukszpryt utrzymywały tylko =>najtawy i =>czop w =>stepsie; 138

wąsy

- szpona; rozwidlona =>pięta =>drzewca (np. =>gafla, =>bomu) obejmująca maszt na połowie jego obwodu i zamykana pętlą z =>raksklockami; takie zakończenie drzewca pozwala swobodnie przesuwając go po maszcie pionowo i obracać wokół masztu w płaszczyźnie poziomej; 136

wąsy bukszprytu

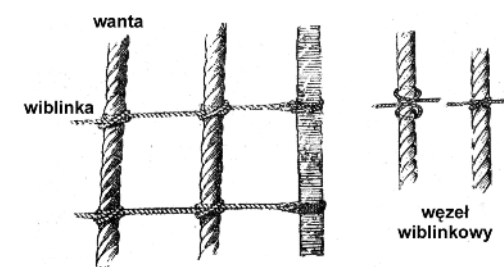
- blindgafel, watersaling;

węzły marynarskie

- sposoby wiązania lin doskonalone przez wieki krzewienia tradycji żeglugowych na całym świecie, obmyślane dla optymalnego spełnienia zadania, tzn. muszą trzymać z odpowiednią mocą, być łatwe do szybkiego zawiązania, a także do rozwiązania; więcej na str. 209;

wiblinki

- wyblink; cienkie linki przywiązane poprzecznie między =>wantami w równych odstępach pionowych, tworzące drabinkę do wspinania na maszt; pierwszym stopniem tej



drabinki jest zazwyczaj sztywny =>worst; przed wprowadzeniem wiblinek na maszt wspinano się po specjalnych =>gretingach na maszcie; 168

wiolina

- bukszpryt-wiolina; dwuczęściowa płyta po bokach =>bukszprytu, w pobliżu =>dybów =>utlegara, służąca do zmiany kierunku przebiegu =>forstensztagu i =>forstenlosztagu; nazwa pochodzi od kształtu przypominającego pudło rezonansowe wiolonczeli lub skrzypiec; 138

wodza

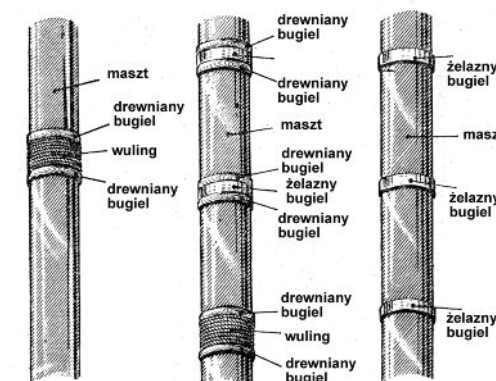
- bras;

worst

- sztywna listwa zamocowana na =>wantach powyżej =>falszburty, pod =>wiblinkami, zapewniająca stały rozstaw want; 170

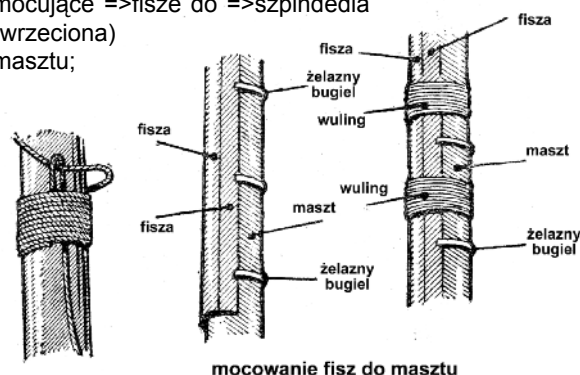
wuling

- wielokrotna pętla lin spajająca dwa lub więcej elementów, np. =>waterwuling (=najtawa bukszprytu) mocujący



spajanie elementów masztów złożonych

=>buzszpryt do =>dziobnicy lub bandaże mocujące =>fisze do =>szpindela (wrzeciona) masztu;



mocowanie fisz do masztu

wybieranie

– określenie dotyczące żagli, kotwic, cum i innych lin; oznacza ogólnie skracanie lub zmniejszanie; wybieranie żagla to zmniejszanie jego powierzchni roboczej przez podciąganie =>gejtawami i =>gordingami, bądź zwijanie na =>bomie lub =>sztagu (=rolfok); wybieranie kotwicy to po prostu jej podnoszenie, a wybieranie cum to wciąganie ich na pokład po zwolnieniu z =>polerów na =>kei; odwrotna czynność to =>oddawanie bądź =>luzowanie;

wyczesanka

– *szkimuszgar*; cienki sznurek skręcony ręcznie z kilku nitów z rozplecionych starych lin smołowanych;

wystrzał

– *wytyk*, *zastrzał*;

82

wytyk (takielunkowy)

– *wystrzał*, *zastrzał*; poziome =>drzewce wystające poza burtę, umocowane jednym końcem trwale lub ruchomo do kadłuba; służy do wyniesienia za burtę lin, nadania większego rozstawu =>takielunkowi, podnoszenia ciężarów, mocowania =>aftersztagu i =>szotów na =>jolach lub =>keczach, rozpierania =>baksztągów =>utlegara itp;

wziąć żagiel na gejtawy

– *brać żagiel na gejtawy*, szybkie zredukowanie powierzchni roboczej żagla przez podciągnięcie jego rogów do =>rei (=pop-rzeczne) lub liku do =>gafla (=skośne);

tak przygotowany żagiel można następnie podciągnąć całkowicie i ciasno do =>drzewca, czyli „wziąć na =>gordingi”

zastrzał

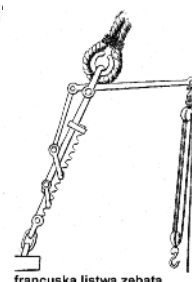
– *wytyk*, *wystrzał*;

zaszplajisować

– zob. *szplajis*;

zębata belka

– część systemu napinającego liny (=wanty, =>sztagi), zastępująca =>talrep; wprowadzona i używana we Francji w XIX w., jednak nie zyskała dalszego rozpowszechnienia;



złożone drzewce

– wszystkie =>drzewce składające się z więcej niż 1 części, np. =>buzszpryt wraz z =>utlegarem i =>bomutlegarem, maszt i jego wszystkie =>stengi, bądź =>rejka, z powodu znacznej długości składająca się z dwu połówek;

żmijka

– cienka linka do zastępczego mocowania żagli na =>drzewcach lub =>lejterach, w przypadku braku =>segarsów lub =>raksów; zob. =>sejzing;

182



apsel

– pierwszy od pokładu =>sztaksel rozpięty na =>sztagu przed =>stermasztem;

180

arabskie ożaglowanie

– =>rejkowe o trapezowym żaglu, z którego przez uproszczenie żagla do formy trójkąta powstało ożaglowanie =>łacińskie;

70

balonfok

– typ żagla na małych jednostkach o działaniu i przeznaczeniu podobnym do =>spina-kera;



balonkliwer

– rodzaj przedniego =>sztaksla o przedłużonym dolnym =>liku, co pozwala „złapać” więcej wiatru przez większe wydęcie =>żagliny;

bant

– pas płótna naszyty na =>żaglinę w celu jej wzmocnienia;

182

begin

177

– pierwszy od pokładu żagiel =>rejowy na =>stermaszcie;

bermudzkie ożaglowanie

– najpopularniejsze wśród łodzi sportowych i turystycznych, powstałe poprzez uproszczenie ożaglenia =>gaflowego; składa się z trójkąt-



nych żagli - najczęściej =>grota i =>foka; odmianę tego typu ożaglowania stanowi tzw. bermudzkie Marconi, na wygiętym kabłąkowato maszcie;

bezan (prefix)

– prefiks nazw dotyczących tylnego masztu na wielomasztowych =>rejowcach; na =>pełnorejowcach używa się prefiksu ster-lub (u nas rzadziej) krejs-;

bezan (żagiel)

– rufowy żagiel podnoszony na =>stermaszcie (bezan- lub krejsmaszcie); może być =>bermudzki, =>gaflowy, =>łaciński, =>lugrowy; gaflowy może być podzielony na dwie lub nawet trzy części, jeżeli jego powierzchnia jest bardzo duża (np. na =>barku); głównym zadaniem bezana jest ułatwienie manewrów poprzez ulżenie pracy przy sterze;

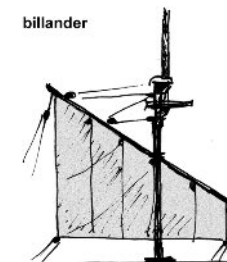
175

bezansztaksel

– *apxel*;

billander (żagiel)

– typ =>arabskiego żagla =>skośnego, =>rejkowego, podobnego do =>trzeciaka;



blind-

– prefiks nazw dotyczących =>buzszprytu, a szczególnie dawniej stosowanych żagli pod- i nadbuzszprytowych;

blindbown

– *bownblind*; żagiel czworokątny rozpinany na =>blindbownenrei;

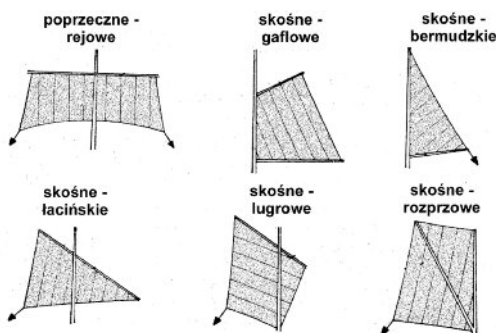
144

blindżagiel

– rozpinany na =>blindrei; jako ciekawostkę można nadmienić, że w =>żaglinie blindżagli robiono kilka otworków, aby odprowadzić wodę gromadzącą się tam np. w czasie deszczu;

144

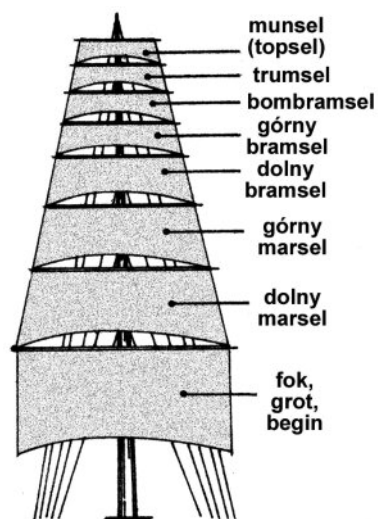
177

**pochwa**

– kieszeń w żaglinie poprzeczna do swobodnego =>liku, w którą wsuwa się =>łaty; 176

poprzeczny

– żagiel =>rejowy, rozpięty w płaszczyźnie poprzecznej do wzdłużnej osi symetrii statku;

**refbant**

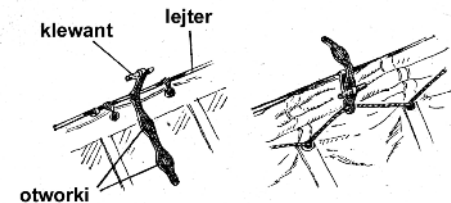
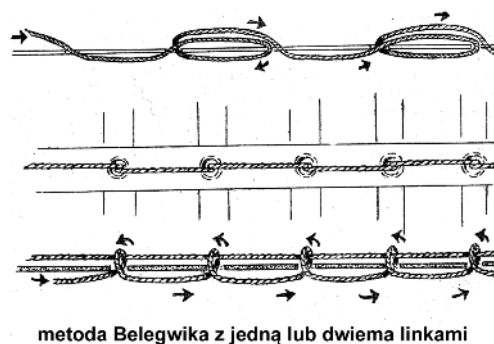
– naszywka refowa, skrótowa; wąski pasek mocnego płótna naszyty w części górnej (w żaglu =>poprzecznym) lub dolnej (w żaglu =>skośnym) =>żagliny, wykończony =>remizkami do przewleczenia =>reflinek; 182

reflinka

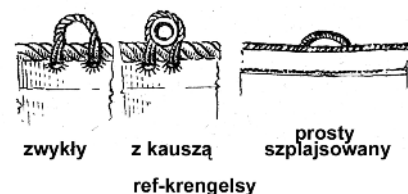
– refsejzing; krótka linka umocowana na stałe do =>żagliny, służąca do =>refowania żagla;

refowanie

– skracanie powierzchni roboczej żagla przez zrolowanie i podwiązanie części =>żagliny =>reflinkami; pod koniec XIX w. wynaleziono też inny sposób refowania: na =>lejterze =>rei są umocowane tzw. =>refzamki z klewantem, którymi zamyka się podebraną żaglinę dzięki przeciągniętej przez =>remizki drugiej lince; rzędy reflink naszytych na powierzchnię żagla wyznaczają strefy refowania, stąd określenie np. "wzięty na dwa refy", co oznacza zredukowanie powierzchni o dwie strefy;



ref-zamek z klewantem

**refrejzing**

– remizka;

refy

– skrócona nazwa stref =>refowania pomiędzy =>refbantami;

refzamek z klewantem

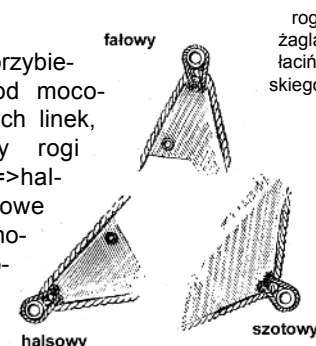
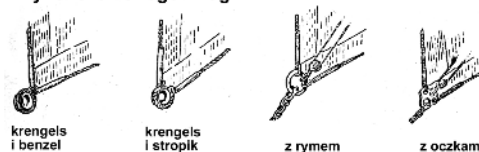
– umocowany do =>lejtera =>rei elastyczny pasek z dwoma otworkami i =>klewantem - kołeczkiem do zamknięcia przez wetknięcie w otworek;

remizka

– refrejzing; wzmocniony obrębieniem otworek w =>refbancie do przewleczenia =>reflinki;

rogi

– rogi żagla przybierają nazwy od mocowanych do nich linek, i tak mamy rogi =>szotowe, =>halsowe, =>fałowy oraz rogi =>nokowe - mocowane do noku =>rei, =>bomu lub =>gafla;

**wykończenie rogów żagli****rolfok**

– =>fokżagiel umocowany długim =>likiem do =>rolsztagu i owijający się na nim; 159

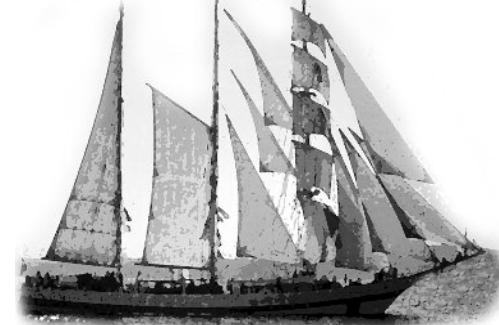
rozprzowy żagiel

– livarda; żagiel czworokątny umocowany tylko jednym, przednim =>likiem do masztu, z =>szotem na =>kołkownicy, napięty ukośnym =>rozprzem w tylnym =>nokowym =>rogu żagla;

skośne ożaglowanie

– składające się z żagli trójkątnych lub trapezowych, rozpiętych na =>gaflach, =>bomach, =>rejkach lub =>sztagach wzdłuż osi statku (np. =>szkunerów, =>keczów itp); 70

ożaglowanie typu mieszanego barkentyny z trzema rodzajami żagli: na fokmaszcie - poprzeczne, na grotmaszcie - skośne gaflowe, na bezanmaszcie - skośne bermudzkie, dodatkowo sztaksle między masztami oraz kliwery i latacz nad bukszprytem;

**skośnik**

– topsel;

skrót

– remizka, refrejzing;

skrótowa naszywka

– refbant;

snowsel

– bardzo duży =>bezanżagiel =>gaflowy, podnoszony na =>brygach typu =>snow;

spinker

– duży sportowy żagiel o balonowym kształcie, podnoszony przy słabszym wietrze przed masztem na specjalnym =>spinkerbomie, dla zwiększenia prędkości; podobnie działają =>balonfok, =>genaker, o niesymetrycznym kształcie żagliny i dolnym liku wydłużonym tylko w jedną stronę, a jego rozpinanie nie wymaga użycia specjalnego dodatkowego bomu;



stopłata 182

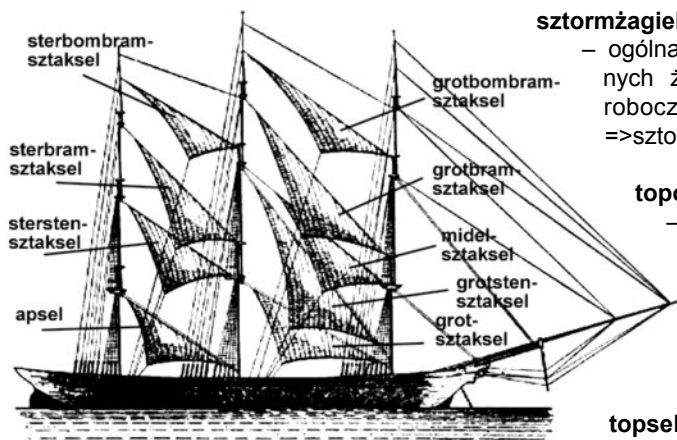
– prostokątny kawałek mocnego płótna naszyty na =>żaglinę =>marsla dla zabezpieczenia przed przecieraniem o =>mars;

sztafok

– fokżagiel jednomasztowca (np. =>slupa) lub pierwszy od pokładu =>sztaksel wielomasztowca, podnoszony na =>forsztagu;

sztaksel

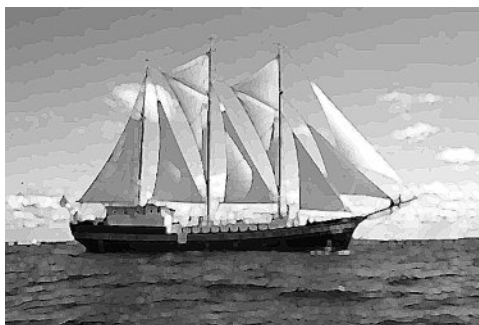
– trójkątny =>żagiel podnoszony między masztami lub nad =>bukuszprytem (=>kliwer) na =>szttagach i =>lejterach, zawieszony przednim =>likiem z =>raksami lub =>segar-sami; wprowadzony do użytku w połowie XVII w., zastąpił =>blindżagle i =>boweny; między fok- i grotmasztem: grotosztaksel, grotstensztaksel (zwany węglowym), czasem - midelsztaksel (inaczej zwany grottopstensztaksel), grotbram- i grotbombramsztaksel; między grot- i bezanmasztem (stermasztem): apsel (czyli bezansztaksel lub stersztaksel), stersten-, sterbram- i sterbombramsztaksel; nazwa „węglowy” wzięła się stąd, że żagiel był stale okopcony dymem z =>kambuza, znajdującego się przeważnie za fokmasztem;



jednym z podtypów ożaglowania =>skośnego jest sztakslowe, gdzie sztaksele są głównymi żaglami, przy czym może też występować w wariantach =>żebrowym, ze =>szprajsgaflem;



szkuner sztakslowy



szkuner sztakslowo-żebrowy

sztormtrajsel

– trajsel: mocny żagiel trójkątny rozpinany między =>bomem i masztem, zastępujący zwykłe żagle =>gafłowe lub =>bermudzkie podczas =>sztormowania;

sztormżagiel

– ogólna nazwa specjalnie wzmocnionych żagli o mniejszej powierzchni roboczej, zastępujących w czasie =>sztormu zwykłe żagle;

topowy żagiel

– podnoszony niekiedy na dawnych jednostkach z =>ożaglowaniem łacińskim, na przedłużeniu =>rejki zwanym „topem”; czasami tak nazywany jest =>munsel;

topsel

– gaftopsel, skośnik górny; uzupełniający żagiel trójkątny rozpinany między =>stęgą i =>gaflem lub =>rejką =>lugrową; z połączenia dolnego żagla gafłowego i topsla powstał jako uproszczona wersja trójkątny żagiel =>bermudzki; 175

trajsel

– trisel; trójkątny żagiel =>sztormowy zastępujący przy =>sztormowaniu żagiel =>gafłowy; mylnie tak nazywany jest często właściwy żagiel gafłowy;

trumsel

– żagiel rozpięty na =>trumrei; 177

trymlina

– wciągana zamiast likliny w tunel swobodnego liku żagla, aby regulować jego sztywność i stopień wyduęcia wiatrem;

trzeciak

– żagiel =>lugrowy rozpięty na =>rejce, której =>fał jest umocowany w 1/3 długości od dolnego =>noku; 177

wrona (żagiel)

– topsel (staropolska nazwa, spotykana jeszcze na Kaszubach); żagiel rozpinany nad =>rejką;

wybieganie

– określenie dotyczące żagli, kotwic, cum i innych lin; oznacza ogólnie skracanie lub zmniejszanie; wybieranie żagla to zmniejszanie jego powierzchni roboczej przez podciąganie =>gejtawami i =>gordingami, bądź zwijanie na =>bomie (=>refmaszynka) lub =>sztagu (=>rolfok); wybieranie kotwicy to po prostu jej podnoszenie, a wybieranie cum to wciąganie ich na pokład po zwolnieniu z =>polerów na =>kei; odwrotna czynność to =>oddawanie bądź =>luzowanie;

wytykowe żagle

– lisele;

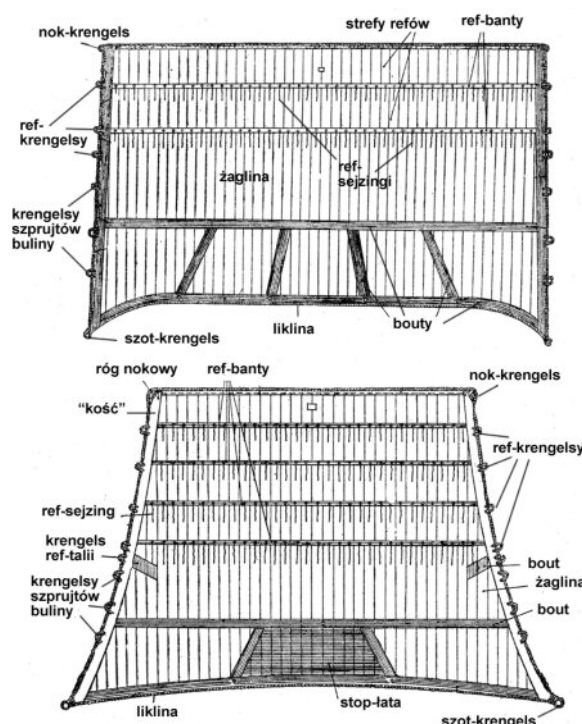
żagiel

– płat materiału podatnego lub sztywnego (tkanina naturalna lub syntetyczna, tworzywo sztuczne), pozszywanego z podłużnych pasów (=>brytów), z =>likami wzmocnionymi =>bantem i =>likliną; =>rogi żagla są odpowiednio wzmocnione i zaopatrzone w =>benzele do mocowania lin lub =>bloków; najogólniej dzielą się na czworokątne (prostokątne i trapezowe) oraz trójkątne,

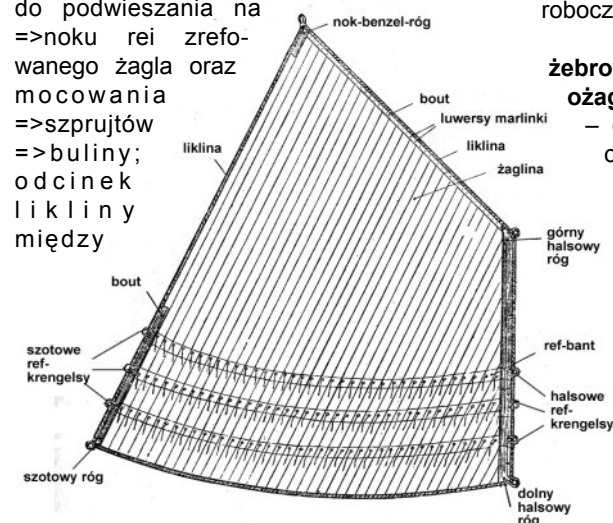
a według typu mocowania: górny lik do =>rei, przedni lik do masztu, jeden lik do liny; inaczej dzielą się na =>poprzeczne (rejowe) i =>skośne (=>łacińskie, =>arabskie, =>lugrowe, =>gafłowe, =>bermudzkie, =>sztaksele i =>kliwery); wśród żagli poprzecznych - =>fok, =>grot i =>begin to żagle dolne (bądź sztormowe), natomiast =>marsle, =>bramsle, =>bombramsel, =>trumsel i =>munsel to żagle górne;

mocowanie żagli **poprzecznych**: górny lik do rei, =>halsy i =>szoty do niższej rei lub =>kołkownicy; mocowanie żagli **łacińskich**: długim likiem do =>rejki, szot do kołkownicy; mocowanie żagli **gafłowych**: górny lik do =>gafła, dolny lik do =>bomu, przedni lik do masztu (=>trajsela - przedni lik do =>trajselmasztu, dolny lik do bomu); mocowanie **topsli**: przedni lik do =>stengi, dolny lik do gafła; **żagle bermudzkie** to uproszczone połączenie żagla gafłowego i topsla, mocowane przednim likiem do masztu, dolnym likiem do bomu; mocowanie żagli **lugrowych**: górny lik do rejki, szoty i halsy do kołkownicy (jeśli =>fał rejki jest umieszczony w 1/3 długości rejki od dołu - żagiel nazywa się „trzeciak”, a jeśli w 1/4 - „czwartak”); mocowanie żagla **rozprzewowego** (livarda): przedni lik do masztu, szot do kołkownicy, napięty =>rozprzem w tylnym nokowym rogu; **kliwery i sztaksele** mocuje się długim likiem do =>sztagu lub =>lejtera, szot do kołkownicy; **lisele** mocuje się górnym likem do =>lisel-rejki, a dolnym do =>liselspirta; **bonety** to żagle dodatkowe stosowane w XIV-XVI w., dowiązywane bezpośrednio do żagli dolnych lub łacińskich; wyszły z użycia z chwilą wynalezienia refów; **sztormżagle** to forstensztaksel, sztormsztaksel, dolne marsle, zrefowany grot, grotstensztaksel i zrefowany =>bezan;

górny lik żagla **poprzecznego** nazywa się głową, dolny - podeszwą, górne rogi - nokowymi, dolne - szotowymi; liki wzmocniają się likliną oraz naszytymi pasami płótna - równoległymi do podeszwy bantami i ukośnymi boutami; stopłata dodatkowo chroni marsel przed przecieraniem o =>mars; specjalne wzmocnienia poprzeczne - =>refbanty z =>refrejzingami; =>refowanie odbywa się

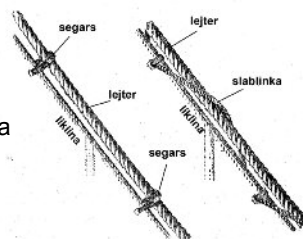


przez wiązanie linek przewleczonych przez =>remizki lub zaplatanie =>refzamkiem z =>klewantem; dolne żagle miewają 1-2 refbanty, a marsle nawet do 4; na bocznych likach przy refbantach stosuje się =>krengelsy =>zaszplajnowane z likliną, służące do podwieszania na =>noku rei zrefowanego żagla oraz mocowania =>szpruntów =>buliny; odcinek likliny między



krengelsem nokowym a pierwszym refowym nazywa się „kość”; w górnym liku żagla znajdują się =>luwersy - wzmocnione otworki do przeciągania =>rewantów, czyli linek mocujących żagiel na lejterze rei; długi lik żagla **łacińskiego** nazywa się skośnym, poziomy to dolny, a pionowy - tylny; rogi: górny to róg fałowy, dolny przedni - halsowy, a dolny tylny - szotowy; podobnie nazywają się liki i rogi **sztakslu i kliwerów**, poruszających się po sztagach i lejterach dzięki drewnianym lub metalowym =>raksom; czasem zamiast raksów używa się =>slablinki, przechodzącej przez luwersy i oplatającej =>rejkę lub linę (sztag lub lejter); górny lik żagla **gaflowego** - skośny, przylegający do masztu - przedni (lub stojący), tylny lik bywa nazywany szotowym, a przylegający do bomu to lik dolny, górny przedni róg - górny halsowy, górny tylny - nokbenzelróg, przedni dolny - halsowy, tylny dolny - szotowy; żagiel gaflowy podnosi się na maszcie dzięki

ki =>segarsom, a do bomu i gafla mocuje się go slablinkami;



żaglina

– powierzchnia robocza żagla;

żebrowe ożaglowanie

– dość rzadko spotykany typ, łączący cechy =>sztakslowego i =>gaflowego, przy czym zwykły gafel jest zastąpiony przez rozdwojony =>szprajsgafel, a żagiel przebiega pomiędzy jego pałakami, opierając się o =>zawietrzny; przy takim żaglu dolny lik jest tak krótki, że =>bom jest całkiem zbędny lub zredukowany do minimalnej formy tzw. **bomika**; jedyny polski statek z takim ożaglowaniem to trzymasztowy szkuner sztukslowy „Zawisza Czarny”;

180

abisal

– głębia poniżej 2000 m, gdzie nie dociera już światło słoneczne, pozbawiona w związku z tym jakiegokolwiek roślinności;

aksjometr

– urządzenie na pomoście nawigacyjnym wskazujące wychylenie steru względem osi podłużnej kadłuba;

akwen

– zbiornik wodny naturalny, sztuczny lub łączący obie cechy, czyli np. jezioro, częściowo uregulowany zalew bądź =>basen portowy; odpowiednik lądowego określenia „teren, obszar” odnoszący się do wody;

aldis

– przenośna lampka sygnałowa o skupionym strumieniu światła, który można skierować w konkretną stronę, aby sygnały docierały tylko do pożądanego odbiorcy;

alfabet Morse'a

– specjalny kod sygnałowy składający się z umownych kombinacji kropek i kresek, oznaczających litery bądź całe wyrazy i proste pojęcia; można się nim porozumiewać przy użyciu dźwięków, impulsów elektrycznych (=>telegraf) lub błysków światła (=>projektor);

opracował go i w 1840 r. wprowadził do użytku amerykański wynalazca Samuel Finley Breese Morse (ur. 1791, zm. 1872), który trzy lata wcześniej wynalazł telegraf magnetyczny;

podkreślenie	---
apostrof	---
zrozumiano	---
prośba o powtórzenie	---
błąd	---
rozpoczęcie telegramu	---
zakończenie telegramu	---
czekać	---
koniec pracy	---
znak rozdziału	---

Znak	Kombinacja	Znak	Kombinacja
a	---	q	---
b	---	ć	---
c	---	ę	---
d	---	t	---
e	---	ń	---
f	---	ó	---
g	---	ś	---
h	---	ż	---
i	---	ź	---
j	---	1	---
k	---	2	---
l	---	3	---
m	---	4	---
n	---	5	---
o	---	6	---
p	---	7	---
q	---	8	---
r	---	9	---
s	---	0	---
t	---	.	---
u	---	.	---
v	---	:	---
w	---	?	---
x	---	-	---
y	---	/	---
z	---	(	---
ch	---	)	---
é	---	=	---

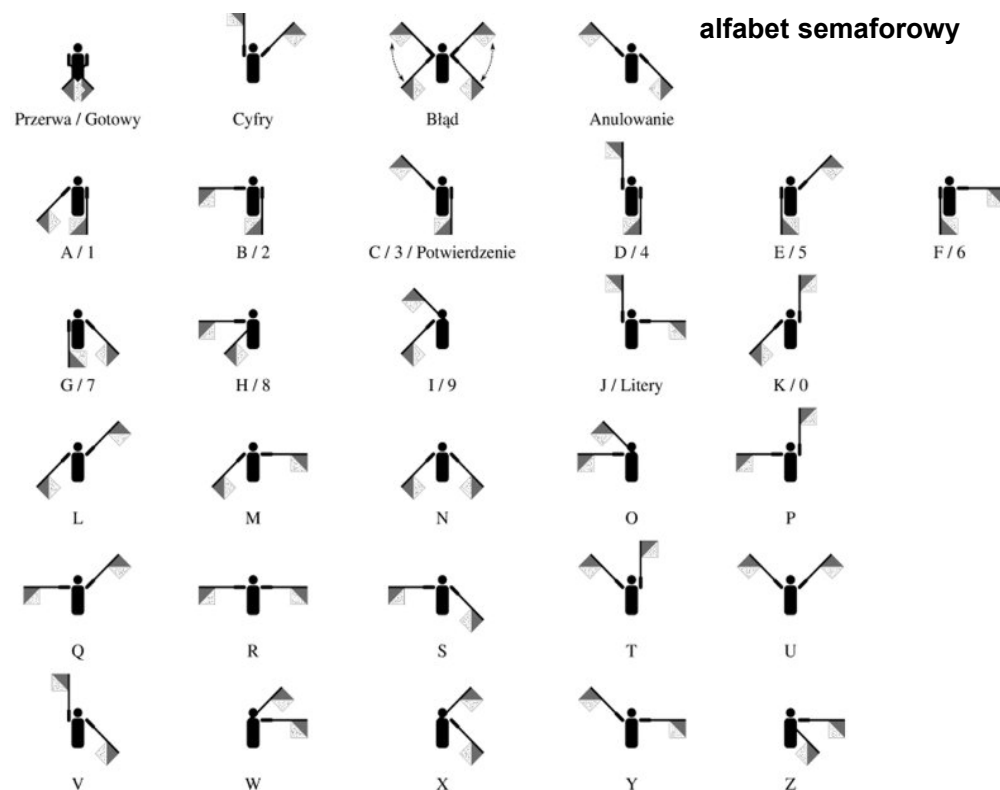
alfabet semaforowy

– kod sygnałowy do bezgłośnego porozumiewania na niewielkie odległości, ograniczone koniecznością kontaktu wzrokowego; poszczególne znaki odpowiadają kombinacjom wzajemnego położenia ramion sygnalisty, który dla polepszenia wyrazistości trzyma w dłoniach specjalne chorągiewki;

3.1 NAWIGACJA I SZLAKI WODNE

NAWIGACJA I SZLAKI WODNE

3.1

**alidada**

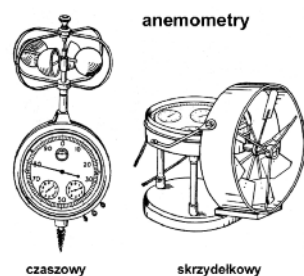
– jeden z elementów =>sestantu, ruchome ramię zamocowane do =>limbusa;

amfidromia

– fale wirowe powstające w miejscu zbiegu kilku prądów, przy brzegu itd; powodują silny dryf i inne zaburzenia sterowności, dlatego są wykazane w =>locjach;

anemometr

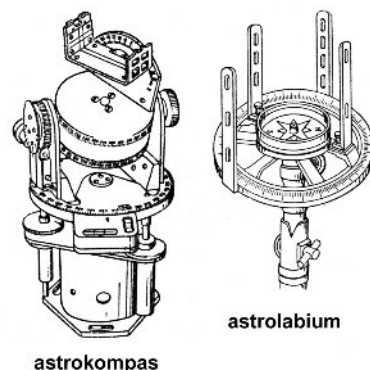
– przyrząd nawigacyjny w formie wiatraczki z małą łódką kierunkową, służący do określania siły i kierunku wiatru;

**armator**

– właściciel statku odpowiedzialny za jego stan, płace załogi i działalność zarobkową na swoje utrzymanie;

astrokompas

– przyrząd nawigacyjny do wyznaczania kursu statku na podstawie wizualnego namiaru na określone ciała niebieskie;

**astrolabium**

– przyrząd astronomiczny do mierzenia kątów zawartych między punktami orientacyjnymi;

astrolabium z XVII w.

**bakan**

– boja;

bakburta

– lewa burta (oznaczona kolorem czerwonym); w czasach, kiedy używano wiosel sterowych do sterowania łodzią - sternik stał na rufie przodem do sterburty (prawej), a lewą burtę miał z tyłu, czyli "back" - stąd nazwa;

baksztąg (kurs)

– kurs statku pod kątem większym, niż 90°, ale mniejszym niż 180° wobec osi wzdłużnej statku; 195

baksztąg (wiatr)

– wiatr wiejący od rufy pod kątem między 90° a 180°;

bandera

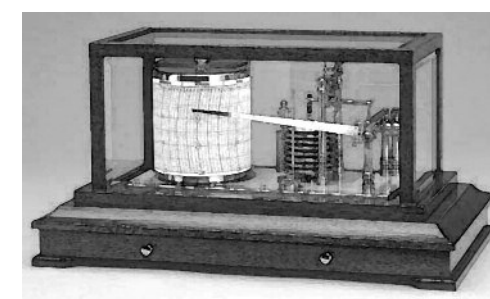
– znak określający przynależność państwa w jednostki, zwykle w formie nieco zmodyfikowanej flagi państwowej;

polskie bandery:
powyżej - wojenna
poniżej - handlowa**bank**

– ogólne określenie czegoś długiego i płaskiego, często poprzedzone określeniem funkcji (np. =>nagielbank) lub nazwą miejsca w przypadku nabrzeża (np. Bremerbank);

barograf

– przyrząd rejestrujący i zapisujący w sposób ciągły na taśmie papierowej zmiany ciśnienia atmosferycznego;



barograf

batiał

– toń wodna między 200 m (=>litoral) i 2000 m (=>abisal), pozbawiona roślin zielonych i innych form życia potrzebujących światła słonecznego;

batometr

– przyrząd do pobierania próbek wody z różnych głębokości, dla określania ich właściwości;

batymetria

– gałąź nauki zajmująca się pomiarami głębokości wód i nanoszeniem wyników na mapy morskie;

Beauforte'a skala

– skala siły wiatru oparta na obserwacji objawów na morzu i lądzie, opracowana przez angielskiego admirała Francisca Beauforte'a (ur. 1774, zm. 1857), wprowadzona do użytku w 1806 r.; skala pogodowa używana w tablicach nawigacyjnych i opisach map morskich, składa się z 25 symboli, oznaczających różne stany pogody;

b - bezchmurnie, **c** - zachmurzenie częściowe, **d** - rzadki deszcz, **e** - wilgotno bez opadów, **f** - mgła, **fe** - gęsta mgła (widoczność do 1000 m), **g** - wietrznie (burzowo), **h** - grad, **i** - burza z piorunami, **m** - mroczno (widoczność 1000-2000 m), **o** - pokrywa chmur, **p** - przelotne opady, **q** - silny porywisty wiatr, **kq** - front szkwału, **r** - deszcz, **s** - śnieg, **t** - grzmoty, **tl** - burza, sztorm, **u** - pogorszenie pogody, **v** - widoczność dobra, **w** - wilgotno, **x** - mroźno, **y** - suche powietrze, **z** - mgliście;

3.1 NAWIGACJA I SZLAKI WODNE

NAWIGACJA I SZLAKI WODNE

3.1

	nazwa	m/s	km/h	morze	na lądzie
0°	cisza	0-0,2	<1	gładkie jak lustro	pionowy dym
1°	powiew	0,3-1,5	1-5	zmarszczki jak łuski	nie całkiem pionowy dym
2°	słaby wiatr	1,6-3,3	6-11	małe, krótkie falki bez załamania	uczucie powiewu na twarzy
3°	łagodny	3,4-5,4	12-19	małe, krótkie falki załamujące się, z pianą	poruszanie liści
4°	umiarkowany	5,5-7,9	20-28	małe fale, sporo białych grzebieni	poruszanie małych gałązek
5°	dość silny	8,0-10,7	29-38	długie fale średniej wielkości, z grzebieniami	poruszanie całych gałęzi
6°	silny	10,8-13,8	39-49	duże fale o pienistych grzbietach	poruszanie konarów
7°	bardzo silny	13,9-17,1	50-61	spiętrzone fale, piana zaczyna się odrywać	poruszanie pni
8°	wicher	17,2-20,7	62-74	wysokie, długie fale, pył wodny w powietrzu	uginanie pni, ciężko iść
9°	sztormowy	20,8-24,4	75-88	wysokie fale z nawisami, słaba widoczność od pyłu wodnego	unoszenie w powietrzu mniejszych przedmiotów
10°	sztorm	24,5-28,4	89-102	bardzo wysokie fale z nawisami, morze białe od piany i pyłu	łamanie gałęzi
11°	silny sztorm	28,5-32,6	103-117	morze całkiem białe od piany i pyłu, małe statki znikają wśród fal	łamanie pni
12°	huragan	32,7-36,9	118-133	w powietrzu pełno piany i pyłu, morze całkiem białe, bardzo zła widoczność	wyrywanie drzew, uszkodzenia budynków

bejdewind 195

– kurs „przy wietrze”, pomiędzy =>halfwin-dem a =>martwym kątem, czyli 36° do 90°;

blindownik

– pasażer „na gapę”, ukryty w zakamarku na pokładzie lub pod; według prawa morskiego podlega doraźnej jurysdykcji kapitana, który decyduje, czy wysadzić go na ląd w najbliższym porcie;

bliza

– *latarnia morska*; nazwa spotykana do dziś wśród Kaszubów i na Pomorzu, a wzięta się stąd, że *po kaszebsci* ona „bliszcz”;

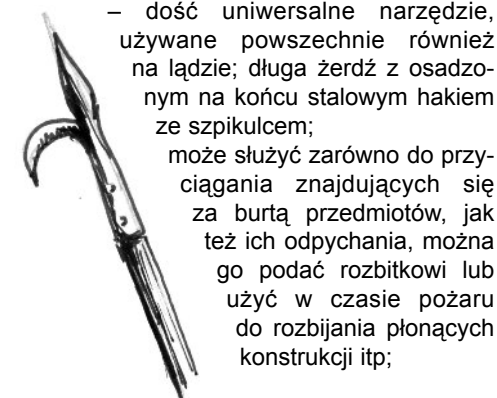
boja

– *bakan*, *pława*; pływak pełniący funkcję znaku =>żeglugowego, zakotwiczony na stałe

na =>martwej kotwicy lub mocowany =>boj-repem do kotwicy i wskazujący miejsce jej rzucenia;



duża boja bucząca, czyli wyposażona w buczek mgłowy i światło nawigacyjne

bosak

– dość uniwersalne narzędzie, używane powszechnie również na lądzie; długa żerdź z osadzonym na końcu stalowym hakiem ze szpikulcem; może służyć zarówno do przyciągania znajdujących się za burtą przedmiotów, jak też ich odpychania, można go podać rozbitekowi lub użyć w czasie pożaru do rozbijania płonących konstrukcji itp;

bosman

– bezpośredni przełożony wszystkich marynarzy, podoficer zajmujący się rozdziałem zadań wśród załogi; do jego obowiązków należy dbałość o czystość statku i należyty stan urządzeń pokładowych; odpowiednik sierżanta w służbach lądowych;

bosmańskie narzędzia

– zestaw przyrządów do konserwacji urządzeń pokładowych i takielunku:



– *marszpik* - *rozek*, *swajka*; szpikulec do prac przy linach stalowych,
– *owijak* - łyżka do =>motowiązania, używana do oplatania zakończeń lin,
– *fit* - szpikulec drewniany do prac przy linach włókiennych,
– *szwaber* - miękka miotłka z rozplecionej liny (podobna do mopa) do osuszania,
– *rękawica bosmańska* - używana zamiast

naparstka przy szyciu żagli, pozwalająca popychać szydło wnętrzem dłoni,

– *skrobak* - do skrobania burt i pokładu,
– *łyżka* - do zalewania szpar wypełniaczem,
– *krętlik* - obrotowy haczyk do skręcania lin,
– *młotek* drewniany,
– *imadło* do np. dociągania =>kauszy,
– *dłutko* do uszczelniania,
– narzędzia ciesielskie,
– *radelko* do utykania w szparach pakul (=targanu),
– przybory do utrzymania czystości (kubły, szczotki, ścierki itp);

boycook

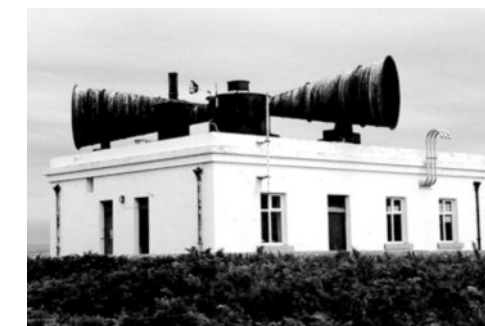
– pomocnik kucharza (=>cooka);

bryza

– wiatr przybrzeżny wiejący rano od lądu i wieczorem od morza, wskutek różnic w tempie nagrzewania i stygnięcia dwu środowisk - wodnego i lądowego;

buczek mgłowy

– *róg mgłowy*, *foghorn*; sygnał mgłowy, o dużej donośności dźwięku i nieraz poważnych rozmiarach; elektryczny =>nautofon, lub pneumatyczny =>tyfon; bywają też bucuki samoczynne, zainstalowane na =>pławach, w których powietrze jest sprężane dzięki energii falo-wania wody;



3.1 NAWIGACJA I SZLAKI WODNE

NAWIGACJA I SZLAKI WODNE

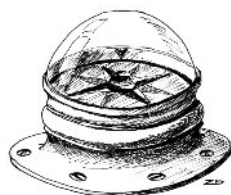
3.1

bunkrowanie

– przyjmowanie na pokład paliwa;

busola magnetyczna

– przyrząd nawigacyjny - rodzaj kompasu z pręziernikiem do namierzania celu; składa się z igły magnetycznej, =>limbusa (kręgu z podziałką) i niemagnetycznej obudowy; wskazania busoli magnetycznej są obciążone błędami wynikającymi z dewiacji magnetycznej (obecność dużych mas magnetycznych, w tym przypadku - kadłuba statku) oraz zmian kursu i prędkości, dlatego obecnie stosuje się busole =>żyroskopowe i =>radio-kompasy;

**chief**

– I mechanik; najwyższy oficer po kapitanie;

chłopiec okrętowy

– *junga*; nastoletni chłopak zaprawiający się w twardym zawodzie marynarza, pełniący tymczasem najpodlejsze posługi;

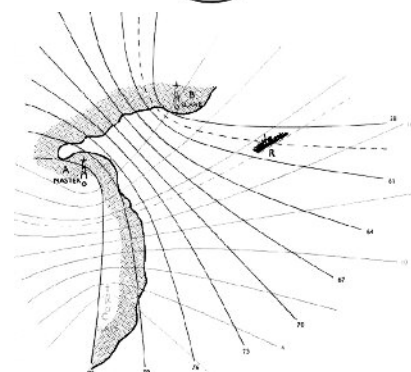
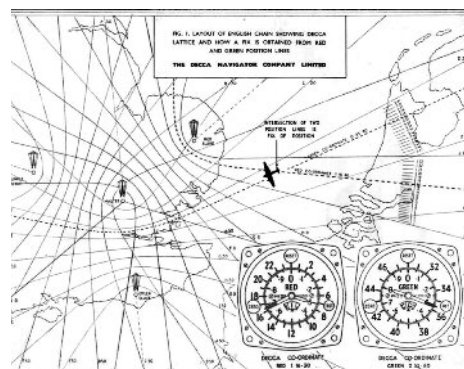
chorągiewki sygnałowe

– (1) chorągiewki =>Międzynarodowego Kodu Sygnałowego podnoszone na =>szttagach, =>lejerach lub specjalnych =>flaglinkach; każda z nich ma określone znaczenie i może być używana indywidualnie do przekazania krótkich informacji, bądź w połączeniu z innymi, tworząc kombinacje, których znaczenia są także opisane przez MKS; komplet stanowi 40 chorągiewek: 26 liter, 10 cyfr, 3 trójkąty zastępcze i długi język "odpowiedź" (patrz - wyklejka okładki); (2) specjalne chroągiewki trzymane w dłoniach przez sygnalistę nadającego =>semaforem, mają dwa kontrastowe kolory, aby były wyraźniej widoczne zarówno w dzień, jak i o zmroku; najczęściej to biały prostokąt wewnątrz czerwonego, lub ukośny podział na dwa trójkąty - czerwony i żółty;

184

cisza– *flauta*;**cook**– *kuk*, kucharz;**DECCA**

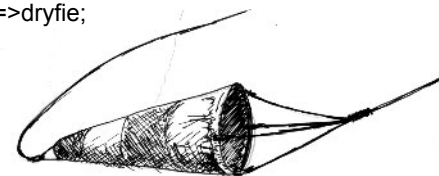
– międzynarodowy system radionawigacji morskiej, obejmujący cały obszar Europy pn-zach, w którego skład wchodzi liczne =>radiolatarnie rozrzucone po wybrzeżach różnych krajów, tworzące sieć radiolokacji hiperbolicznej; dzięki tej sieci można dokładnie i łatwo lokalizować statki będące w zasięgu systemu; nawet najmniejsze jednostki łatwo można namierzyć dzięki reflektorom, tzw. =>rożkom radarowym, stanowiącym obowiązkowe wyposażenie wszystkich jednostek znajdujących się na otwartym morzu;

**dryf**

– bezwładne znoszenie statku, najczęściej wskutek awarii napędu lub urządzeń sterowych, działania prądów morskich, bocznych wiatrów itp;

drykotwa

– rodzaj płóciennego worka bez dna o lejko-watym kształcie, wleczonego za rufą na linie, w celu utrzymania statku dziobem lub rufą do fali, aby przetrwać sztorm w powolnym =>dryfie;

**dryfu kąt**

– kąt zawarty między osią wzdłużną statku a osią kierunku ruchu;

dziadek

– *dziewiąta fala*; stary przesąd marynarski twierdzi, że dziewiąta z kolejno po sobie następujących fal jest zawsze największa, choć brak na to jakichkolwiek naukowych dowodów;

dzielność morską

– zdolność statku do poprawnego zachowania w bardzo złych warunkach pogodowych;

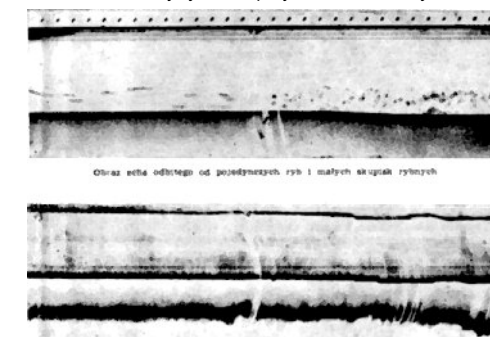
dziewiąta fala– *dziadek*;**dzwon**

– na dawnych statkach był zwykle jeden, najpierw na rufie, później na pokładzie w pobliżu =>baku; na =>okrętach były dwa: duży na =>relingu =>quaterdecku i mały na relingu baku; dzwon pokładowy reguluje rytm życia na statku wybijaniem =>szklanek, obwieszcza zmiany =>wacht, alarmy itp;

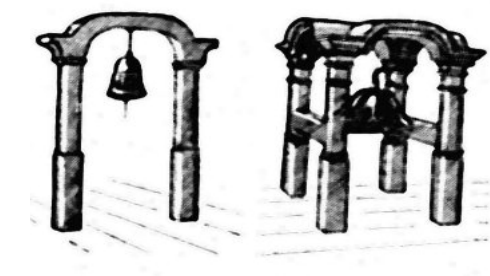
**echosonda**

– urządzenie echolokacyjne używane do badania głębokości, poszukiwania zatopionych obiektów lub lokalizacji ławic ryb, wraków, gór lodowych, badania ukształtowania dna itp; działa dzięki wykorzystaniu zjawiska echa - odbicia fal ultradźwiękowych od ciał stałych;

obraz echa ławicy ryb na repetytorze echosondy

**farwater**

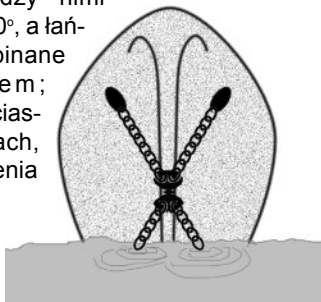
– *tor wodny*; wyznaczony szlak żeglugowy, np. na niebezpiecznych akwenach;



3.1 NAWIGACJA I SZLAKI WODNE

fertoing

– postój na dwu kotwicach =>oddanych z obu =>kluz dziobowych w taki sposób, aby kąt między nimi wynosił ok. 120°, a łańcuchy są spinane =>krzyżulcem; stosowany w ciasnych miejscach, dla zapobieżenia =>kołowaniu;

**fiord**

– zatoczka o stromych skalistych brzegach, spotykana np. w Norwegii, Japonii;

**fit**

– jedno z narzędzi =>bosmańskich; drewniany szpikulec do pracy przy linach włókiennych; 187

flagi sygnałowe

– chorągiewki sygnałowe;

flara

– rakietka używana do nadawania sygnałów lub oświetlania obszaru akcji, opadająca powoli dzięki spadochronowi;

flauta

– *sztıl, malacja, bezwiatr, cisza*; stan pogodowy, kiedy prędkość wiatru wynosi 0-0,2 m/s, co stanowi 0° w skali =>Beauforta;a;

fog-horn

– buczek mgłowy;

fonar

– światło pozycyjne, „ogień”; niegdyś - bardzo ozdobne i okazałe latarnie; na rufie - białe (tzw. hakburtowe), na =>marsie - białe (tzw. flagmańskie), na dziobie - białe, kiedy statek stoi na kotwicy (tzw. kotwiczne), topowe - białe, zwykle dwa na przednim maszcie; obecnie - również na masztach - dziobowe wyżej, a rufowe niżej; burtowe: =>sterburty - zielone i =>bakburty - czerwone;

**fordewind**

– kurs „z wiatrem”, czyli 180°, kiedy wiatr wieje dokładnie od rufy; 195

fotyczna strefa

– powierzchniowa warstwa wód do głębokości ok. 170 m, dobrze prześwietlona, z roślinami zielonymi; inny zakres widma światła słonecznego dociera do różnych głębokości, dodatkowo w zależności od czystości wody, stopnia zasolenia, kąta padania itp; najgłębiej dociera światło niebieskie (dlatego podwodne zdjęcia są zawsze niebieskie), żółto-zielone do kilkudziesięciu metrów, a czerwone już tylko do kilkunastu;

gala flagowa

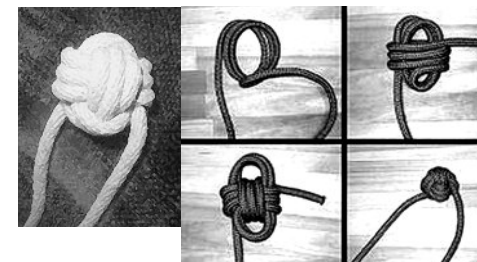
– podnoszenie z okazji świąt i uroczystości chorągiewek sygnałowych, proporców armatorów i bander, przy czym podczas „wielkiej gali” podnosi się wszystkie flagi, proporce i bandery,



natomiast podczas „małej gali” - tylko bandery i proporce;

galka

– *knop*; specjalny =>węzeł marynarski na końcu linki dla ustalenia jej w otworze (np. =>jufersa); spleciona z cienkich linek (tzw. bosmanka) stanowiła rodzaj podręcznego przyrządu o wielu zastosowaniach, również do wymierzania kar cielesnych;

**girokompas**

– urządzenie nawigacyjne składające się z ukrytego w głębi kadłuba giroskopu i „końcówek” (=>repetytorów), przekazujących wskazania na =>pomost nawigacyjny;

grog

– bardzo niegdyś popularny napój z rumu rozcieńczonego gorącą wodą z korzeniami, który dobrze rozgrzewał marynarzy, ale jednocześnie nie był tak mocny jak czysty rum i nie zakłócał ich sprawności;

gwizdek bosmański

– długi blaszany gwizdek o wygiętej formie, służący do wydawania komend na większe odległości, oddawania honorów itp;

**halfwind**

– *półwiatr*; wiatr wiejący z boku pod kątem 90°; 195

hals (kurs)

– kierunek wobec osi kierunku wiatru przy kursie =>bejdewind, nazywany zależnie od burty =>nawietrznej „prawy hals” lub „lewy hals”; 195

halsowanie

– *lawirowanie*; płynięcie na przemian prawym lub lewym =>halsem, możliwie najostrzej do wiatru, od 90° (=>halfwind) do 36° (=>martwy kąt); przy zmianie halsu wykonuje się zwrot przechodząc przez oś wiatru dziobem (=>zwrot oversztąg) lub rufą (zwrot fordewind);

hydrofon

– podwodne urządzenie do nadawania i odbierania sygnałów akustycznych, stosowane w komunikacji do ostrzegania o utrudnieniach żeglugowych; ma też zastosowanie w zapalnikach =>min morskich;

**hydroskop**

– luneta podwodna, zainstalowana w dnie łodzi lub statku, służąca do obserwowania toni wodnej i dna w powiększeniu;

interceptor

– urządzenie nawigacyjne do stałego zliczania wszystkich astronomicznych znaków nawigacyjnych, aby umożliwić orientację, gdy wskazania kompasów mogą być zawodne, np. w okolicach biegunów;

jard

– anglosaska miara długości - 1 yd = 0,914 m = 3 ft = 36 “;

junga

– chłopiec okrętowy;

kabel

– morska jednostka długości równa 0,1 Mm, czyli 185 m;

kabotaż

– żegluga przybrzeżna;

kalfartowanie

– utykanie pomiędzy klepki pokładu pakul (=>targanu) i zabezpieczanie ich specjalną masą uszczelniającą, np. *pakiem*;

3.1 NAWIGACJA I SZLAKI WODNE

kanal

– droga wodna spełniająca rolę komunikacyjną (np. w =>porcie), łącząca zlewiska dwu rzek (np. augustowski), bądź dwa =>akweny przedzielone przeszkodą geologiczną (np. sueski); jeżeli między połączonymi akwenami występuje różnica poziomu wody - stosuje się =>śluzę, aby ją pokonać stopniowo (np. panamski), bądź przeprowadza się statki suchą drogą lądową dzięki =>slipom z wózkami (np. elbląski); statek w obrębie kanału może manewrować własnymi maszynami lub zdać się na =>holowniki, dla większej precyzji (w Kanale Panamskim rolę holowników spełniają specjalne lokomotywy elektryczne, jadące po nabrzeżu);



śluzę na Kanale Żerańskim



śluzę na Kanale Augustowskim

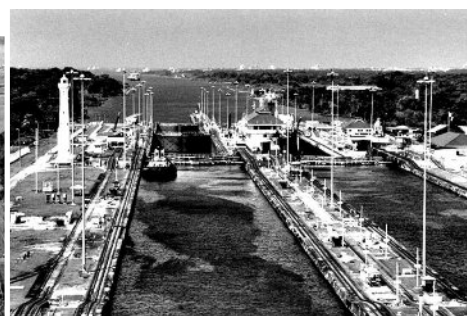
slipy na Kanale Elbląskim



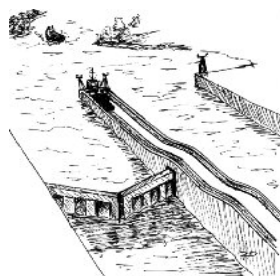
Kanał Gliwicki



Kanał Panamski - holowniki wprowadzające i zastępujące je podczas przejścia lokomotywy elektryczne



Kanał Panamski - śluzy stopnia Gatun widziane od strony lądu i od strony oceanu



Kanał Panamski - przejście statku klasy Panamax



Kanał Sueski - widziany ze sterówki i z kosmosu

**kapitańskie kary**

– na dawnych okrętach kapitan był doraźnym sędzią i wymierzał kary stosowne do przewinień, aby utrzymać dyscyplinę wśród załogi, złożonej nader często z włóczęgów, rzeźmieszków i awanturników, a były to np.:
- przybicie za dłoń do masztu - za wyciągnięcie noża przeciw komuś z załogi (przez czym ukarany musiał się sam uwolnić),

- przeciąganie trzykrotnie pod stępką - za częste wszczynanie awantur i bójek (najczęściej była to kara śmiertelna),
- chłosta - za samowolne opuszczenie okrętu,
- wyrzucenie za burtę - za najmniejszy przejaw buntu,
- powieszenie na rei - za bunt lub zranienie kogoś nożem,
- powieszenie na bukszprycie - za okradanie innych,
- przywiązanie do zwłok i wyrzucenie wraz z nimi za burtę - za zabójstwo;
również obecnie kapitan rządzi niepodzielnie na statku, gdzie jest niejako przedstawicielem władzy kraju macierzystego i do niego należy doraźne decydowanie o odpowiedzialności i wymierzaniu kar;

kaszyca

– mała sztuczna wysępka do ustawiania =>staw lub =>dalb;

**kilwater**

– szlak powstający za płynącym statkiem wskutek zawirowań wody;

klang

– sygnał =>dzwonu pokładowego, =>szklanka;

klar

– zwinięcie i uporządkowanie lin, sieci itp, czasem także ich przemieszczenie, aby przygotować je do natychmiastowego ponownego użytku; przed wejściem do portu zaprowadza się tzw. klar portowy polegający na przygotowaniu do wszystkich operacji, jakie mają się w porcie odbyć, np. otwarcie ładowni i zwolnienie mocowań ładunku - wszystko po to, by maksymalnie skrócić przebywanie przy nabrzeżu, za które słono trzeba zapłacić, a za przekroczenie przewidzianego czasu zajmowania miejsca płaci się bardzo dotkliwe kary;

knot

– (z ang.) =>węzeł, czyli 1 Mm/h (1852 m/h);

3.1 NAWIGACJA I SZLAKI WODNE

kod sygnałowy

– umowne kombinacje sygnałów dźwiękowych lub optycznych, oznaczających pojedyncze litery (=>alfabet Morse'a, =>semaforowy i flagowy) bądź całe pojęcia (flagowy), np. „uwaga, mam nurka pod wodą”; sygnały optyczne mogą być nadawane za pomocą podnoszonych na =>sztagach i =>flaglinkach barwnych proporczyków kodu, =>projektorem lub przez sygnalistę z chorągiewkami, natomiast dźwiękowe – syreną lub =>buczkami; zobacz =>Międzynarodowy Kod Sygnałowy (MKS);

kołowanie

– *łukowanie*; zacumowany statek ma tendencję do odbijania i przybijania wskutek ruchów wody, a zakotwiczony – do obracania się wokół =>oddanej kotwicy; dla zapobieżenia kołowaniu stosuje się dodatkowe =>cumy (=>szpringi, =>bresty) i przyciąga kadłub do =>kei, a przy kotwiczaniu – rzuca się dodatkową kotwicę z dziobu (=>fertoing) bądź z rufy;

kompas morski

– *kompas mokry*; rodzaj =>busoli, w której igła magnetyczna jest zastąpiona przez =>różę kompasową, pływającą w kociołku zawieszonym wahliwie na przegubie Cardana o dwu przecinających się osiach obrotu, dzięki czemu niweluje się wpływ kołysania na wskazania kompasu; całe urządzenie jest zainstalowane trwale w =>naktuzie;

**kotwiczowisko**

– wyznaczony =>akwen o niewielkiej głębokości, umożliwiającej zakotwiczanie

statków czekających na wejście do portu; =>reda;

kreska kursowa

– cienka kreska naniesiona na wewnętrznej ścianie kociołka =>kompasu, oznaczająca oś symetrii wzdłużnej statku;

krętlik (bosmański)

– jedno z narzędzi =>bosmańskich, służące do plecienia lin; 187

krzesiło bosmańskie

– *ławka bosmańska, stelinga*; pozioma deska zawieszona na czterech linkach, spiętych u góry =>rymem lub =>szekłą do podwieszenia na linie (jak huśtawka), używana do prac na wysokości lub za burtą, np. sprawdzania takielunku na maszcie, skrobienia burty czy naprawy steru;

**kubryk**

– *orlop, lawiza*; przestrzeń mieszkalna załogi w =>międpokładziu na dawnych jednostkach; 91

kuk

– *cook*;

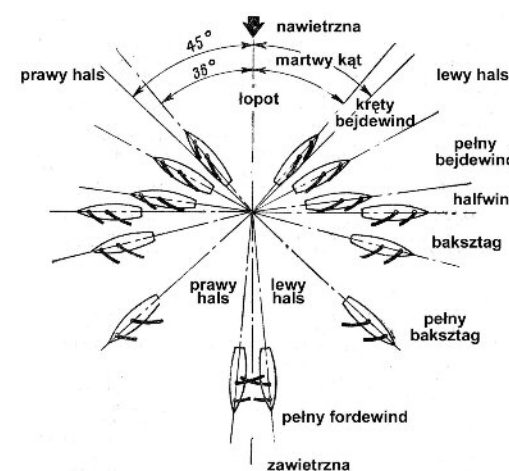
kurs

– kąt zawarty pomiędzy linią N-S (pn. - pd.), a osią symetrii wzdłużnej statku; liczony względem południka geograficznego – to kurs rzeczywisty, południka magnetycznego – kurs magnetyczny, południka kompasowego – kurs kompasowy; ogólnie mówiąc – kierunek, w którym płynie statek;

kurs wobec wiatru

– określa się przez nazwanie kąta zawartego pomiędzy osią kierunku wiatru a osią symetrii statku, przyjmując wartość 0 dla kursu dokładnie pod wiatr; 0° – łopot, 0°-36° – martwy kąt (dla =>łacińskich - 0°-20°, dla =>pełnorejowców - 0°-65°), 36°-90° – bejdownd,

90° – halfwind (półwiatr), 90°-180° – baksztąg (3/4), 180° – fordwind (pełny); można jeszcze wyróżnić kursy pośrednie, np. bejdownd kręty lub pełny, pełny baksztąg itd;

**kursograf**

– automatyczny przyrząd nawigacyjny, wykreślający samoczynnie na mapie przebytą drogę lub wykres kursów i manewrów na przesuwnej taśmie papierowej;

kwadrant (2)

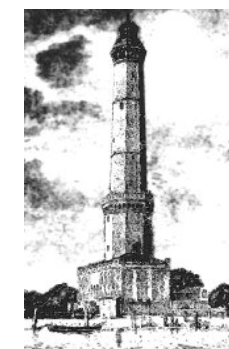
– jeden z najprostszych przyrządów astronomicznych do pomiaru wysokości ciał niebieskich; miał formę ćwiartki okręgu z naniesioną podziałką kątową, a do wierzchołka miał przymocowany wiszący na nitce pion;

latarnia morska

– *bliza*; znak =>nawigacyjny dający sygnały świetne nocą lub dźwiękowe podczas mgły; każda latarnia ma swój niepowtarzalny sygnał i kształt, skatalogowany i pozwalający ją zidentyfikować; przykładowe dane o latarni na Rozewiu zawarte w =>locjach wyglądają następująco: szer. N - 54° 49' 54", dł. E - 18° 20' 20", błyskowa, błysk 0,1s, przerwa 2,9 s, okres 3 s, wysokość światła ponad wodą - 75 m, wysokość wieży - 24,7 m, widzialność - 23 Mm; wieża stożkowata, górna część czerwona, dolna część biała, światło elektryczne, stały dozór;



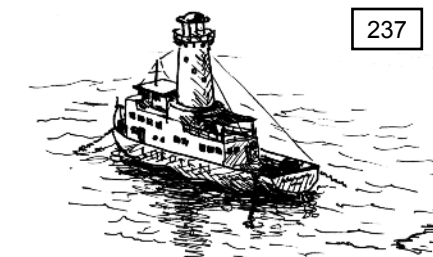
u góry - Rozewie
u dołu - Świnoujście



dawne latarnie były po prostu ogniskami rozpalanymi na wysokich skałach lub prymitywnymi żagwiami unoszonymi jak najwyżej dla zwiększenia zasięgu widzialności;

latarniowiec

– statek zakotwiczony na stałe jako znak =>nawigacyjny, z zabudowaną =>latarnią morską i wszelkimi innymi urządzeniami =>radionawigacyjnymi; na burcie ma zawsze wielki napis z nazwą miejsca, gdzie jest zakotwiczony;

**lawirowanie**

– *halsowanie*;

lawiza

– *kubryk, orlop*;

3.1 NAWIGACJA I SZLAKI WODNE

limbus

– element =>sekstantu lub =>busoli - wycinek okręgu lub pełny okrąg z naniesioną podziałką;

litoral

– górna, dobrze prześwietlona warstwa toni morskiej, do głębokości ok. 200 m; można w niej wyróżnić jeszcze *eulitoral* - czyli powierzchniową warstwę z falami przyboju, oraz *sublitoral* - głębszą, nieco spokojniejszą, ale mniej natlenioną; łączą je cechy strefy =>fotycznej, pełnej życia i zielonych roślin;

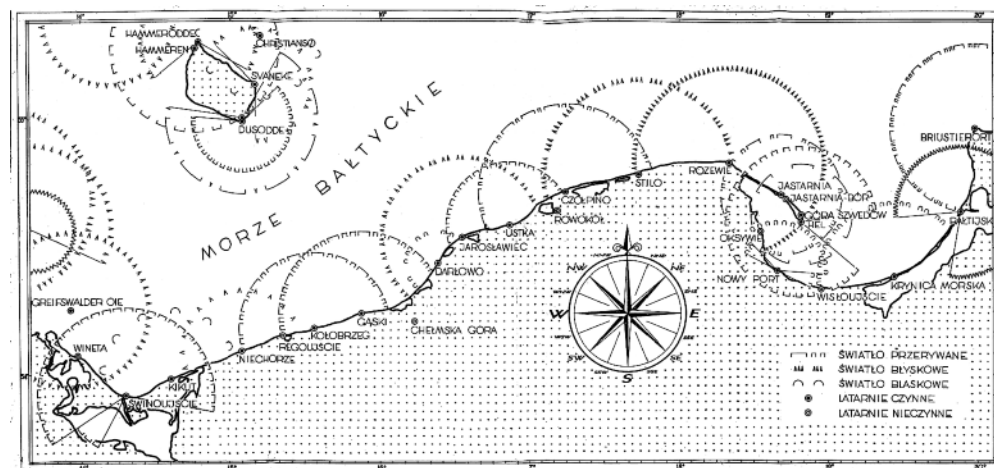
locja (nauka)

– dział =>nautyki obejmujący wiedzę o poszczególnych =>akwenach i panujących na nich warunkach żeglugowych w zależności od pór roku - stanie brzegów, głębokości, prądach, przypiływach, lokalnych przepisach, portach itp;

locja (książka)

– specjalna księga zawierająca informacje =>nautyczne, uzupełniane bez przerwy mapy morskie, służące nawigatorom jako swoisty „przewodnik”; uaktualniana na bieżąco i wydawana często, nawet corocznie;

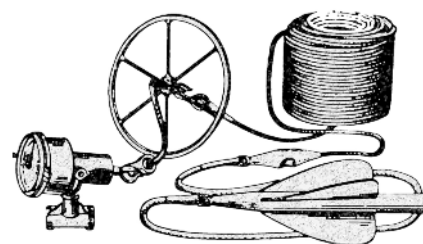
fragment locji poświęcony latarniom morskim polskiego wybrzeża

**locman**

– *pilot*;

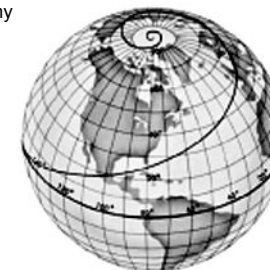
log

– przyrząd do pomiaru prędkości statku względem wody, wyrzucany na lince za burtę (burtowy, ręczny, mechaniczny) lub zainstalowany trwale w kadłubie (ciśnieniowy, elektryczny); kiedyś zliczano w określonym przedziale czasu supły na wyrzucanej z burty lince i stąd wzięła się nazwa „węzeł” jako jednostki prędkości stosowanej na morzu;

**loksodroma**

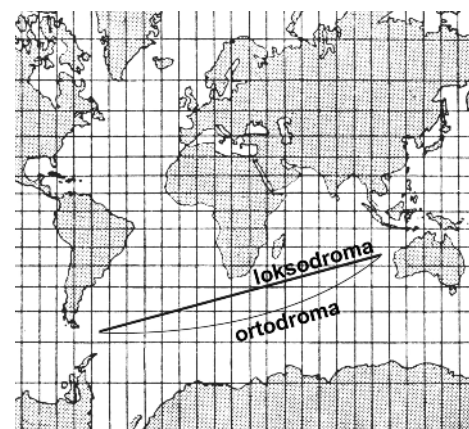
– droga statku (=>trawersata) wykreślona na mapie planiglobalnej w formie łuku o takim promieniu, aby wszystkie południki przecinać pod takim samym kątem, a wyrysowana na globusie tworzy spiralę od równika do bieguna; na mapie morskiej z odwzorowaniem =>Mercatora trasa wykreślona linią prostą nie jest fizycznie najkrótszą drogą,

przebieg loksodromy
wykreślonej
na kuli ziemskiej



planigloby (powyżej)

i mapa Mercatora



ale dzięki przecinaniu południków pod tym samym kątem znacznie ułatwia obliczenia i eliminuje ryzyko błędów rachunkowych; odwrotnością jest =>ortodroma, która - wykreślona na planiglobach - jest najkrótszą fizycznie drogą, ale wymaga skomplikowanych obliczeń nawigacyjnych, ponieważ południki zbiegają się na biegunach;

na odwzorowaniu Mercatora ortodroma jest łukiem;

luminescencja morza

– wywołany przez plankton morski, wskutek reakcji chemicznych zachodzących w mikroorganizmach efekt świecenia wody; do reakcji pobudzają plankton różne bodźce, np. dotyk, nagła zmiana temperatury itd;

luzować

– zwalniać naprężenie liny, łańcucha, popuszczać =>oddaną linę, zwalniać zablokowany na =>stoperze łańcuch itp;

ławka bosmańska

– *krzeselko bosmańskie*, *stelinga*;

łopot

– =>kurs wprost pod wiatr, kiedy żagiel nie pracuje, lecz beładnie łopocze;

195

łukowanie

– *kołowanie*;

majtek

– *midszypman*, najmłodszy stopniem marynarz służby nawigacyjnej;

malacja

– *flauta*;

manewrowość

– czułość statku na wychylenia =>steru;

marki

– umowne znaczniki, w postaci barwnych plamek lub skrawków materiału na linach, linkach sond, łańcuchach kotwicznych itp, naniesione w celu przybliżonego określenia długości oddanej liny lub głębokości, na jakiej leży rzucona kotwica;

marszpik

– *rozek*, *swajka*; jedno z narzędzi =>bosmańskich;

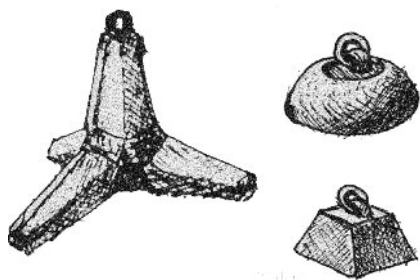
187

martwa fala

– *sejsza*;

martwa kotwica

– kłoc betonowy, kamienny, stalowy, żeliwny lub inny, używany do trwałego zakotwiczenia np. =>boi;

**martwa woda**

– obszar wodny, gdzie rzadka woda słodka (z ujścia rzeki, topniejących lodów itp.) zalega nad gęstsza i cięższa wodą morską; statek wpływający na taki obszar gwałtownie traci prędkość z powodu powstawania pod nim hamujących fal wewnętrznych;

martwy kąt

– kąt w stosunku do kierunku wiatru, pod którym nie można już =>halsować, ponieważ żagle już nie pracują lecz „=>łopoczą”; wynosi ok. 36° w lewo i 36° w prawo od osi kierunku wiatru; 195

mayday

– radiowy odpowiednik telegraficznego =>“SOS”, czyli międzynarodowego sygnału wzywania pomocy; pochodzi od francuskiego “m’aide”, co znaczy “pomóżcie mi”;

Mercator

– skrócona nazwa mapy z siatką Mercatora lub samej siatki kartograficznej, w której wszystkie południki są równoległe do siebie; takie odwzorowanie znacznie ułatwia obliczenia nawigacyjne i wykreślanie kursów na mapie; zob. =>ortodroma i =>loksodroma;

midszypman

– *majtek*; najniższy stopień w służbie nawigacyjnej;

Międzynarodowy Kod Sygnałowy

– **MKS**; uzgodniony pomiędzy wszystkimi użytkownikami szlaków morskich zespół =>sygnałów o ściśle określonych znaczeniach, opisanych okolicznościach użycia każdego z sygnałów i sposobach jego nadawania; kodem można się porozumiewać za pomocą =>chorągiewek sygnałowych, alfabetem =>Morse’a i alfabetem =>semaforowym, a do przekazywania sygnałów służą takie urządzenia, jak telegraf, radiotelefon, =>buczek mgłowy, =>aldis, =>projektor, syrena sygnalizacyjna itp;

mila morska

– 1 Mm = 1852 m;

Morse’a alfabet

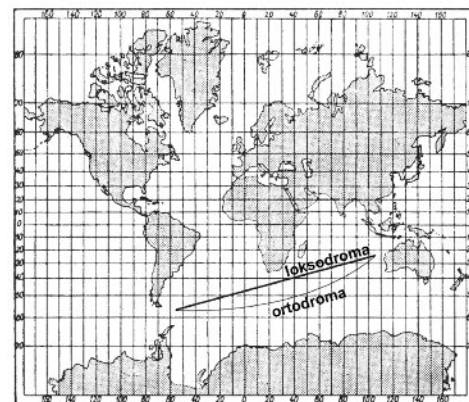
– *alfabet Morse’a*;

mostek kapitański

– *pomost nawigacyjny*;

motyl (2)

– przy pełnym wietrze od rufy (=>fordewind) żagle skośne ustawia się tak, aby łapały jak najwięcej wiatru, nie zabierając go sobie wzajemnie, tzn. rogi =>szotowe mocuje się do przeciwnych burt;



mapa Mercatora

myszkowanie

– nieznaczne zbaczanie statku z założonego kursu wskutek nieprawidłowości działania urządzeń sterowych lub innych przyczyn, np. silnego prądu;

nabieżnik

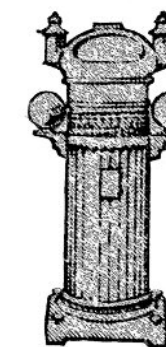
– zespół znaków nawigacyjnych (=>staw, elementów krajobrazu) lub =>żeglugowych (=>boi, =>pław) naprowadzających na wejście do =>portu, =>tor wodny na szczególnie trudnym akwenie itp; w skład nabieżnika mogą wchodzić jednocześnie dobrze widoczne z morza elementy architektury, np. wieże kościelne, kominy fabryk itp, oraz stawy pokrywające się wzajemnie lub z nimi;

**nadbrzeżne prawo**

– *sztrand*; dawne prawo przyznające znalazcy własność tego, co wyrzuci morze;

naktuz

– *naktous*; dawniej miał postać szafki z trzema przegrodami, w której przechowywano kompas i lampy; obecnie naktuz nie przypomina raczej szafki, ale pełni podobne funkcje - jest zintegrowany ze stanowiskiem sterowym i zawiera kompas oraz - niekiedy - =>repetitory urządzeń nawigacyjnych;

**namiar**

– kąt zawarty pomiędzy północą geograficzną i wybranym celem;

nautofon

– *buczek mgłowy*, którego membrana poruszana jest elektromagnesem;

nautyka

– ogół wiedzy żeglarskiej z takich dziedzin, jak: =>locja, =>nawigacja, astronomia nautyczna, dewiacja (wpływ kadłuba na odchylenie igły magnetycznej kompasu), meteorologia nautyczna i innych związanych z prowadzeniem statków;

nawietrzna

– *podwietrzna*; burta lub strona żagla wystawiona do wiatru;

nawigacja

– gałąź nauki obejmująca całokształt wiedzy potrzebnej do prowadzenia statku;

nawigacyjne znaki

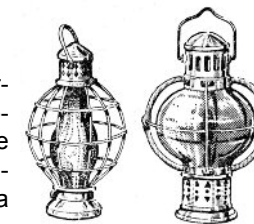
– umowne, określone międzynarodowymi kowencjami znaki stałe, mające ułatwić żeglugę; mogą być ustawione na brzegu, na =>kaszycach lub pływające; najważniejsze typy: =>latarnie morskie, =>latarniowce, =>stawy, =>pławy, w tym również wysyłające sygnały dźwiękowe =>boje „buczące”, =>echoboje, =>radioboje; wszystkie stałe znaki są wymienione i szczegółowo opisane w =>locjach i na mapach morskich;

nawigacyjny kabel

– ułożony na dnie trudnych żeglugowo =>akwenów, wysyłający nieprzerwanie impulsy elektromagnetyczne, odbierane przez urządzenia nawigacyjne statku; dzięki niemu można przejść trudny akwen bez pomocy =>pilota;

nietoperz

– mała ręczna latarnia z kulistym kloszem, świecąca we wszystkich kierunkach; stosowana



3.1 NAWIGACJA I SZLAKI WODNE

powszechnie jako światło pozycyjne na mniejszych jednostkach;

niezatapialność

– zdolność statku do utrzymania się na powierzchni wody z uszkodzonym kadłubem;

ochmistrz

– oficer dbający o wygodę pasażerów, jakość jedzenia, rozrywki, zabawianie dzieci itp.; przełożony stewardów, odpowiednik marszałka dworu na dworze królewskim; na statkach z nieliczną załogą – żartobliwe określenie kucharza;

oddawanie

– ogólne określenie czasowego wydania poza obręb statku jakiegoś elementu jego stałego wyposażenia, np. =>trapu, =>cum, =>kotwicy itp;

odlichtowanie

– tymczasowe przeładowanie części ładunku na =>lichtugę, w celu zmniejszenia zanurzenia, np. dla ulżenia przy ściąganiu z miziny lub przed przejściem przez płycznę;

oko (wacht)

– specjalna dziobowa =>wacht obserwacyjna w trudnych warunkach, np. mgły; stojący "na oku" powinien w regularnych odstępach czasu potwierdzać swoje czuwanie, wypowiadając określoną formułkę, np. "na dziobie wszystko klar";

ortodroma 197

– droga statku (=>trawersata) wykreślona na planiglobach linią prostą jest najkrótszą fizycznie drogą, ale wymaga skomplikowanych obliczeń nawigacyjnych, ponieważ południki zbiegają się na biegunach; na odwzorowaniu =>Mercatora ortodroma jest łukiem, a wyrysowana na globusie obiegnie go wokół i spotka się z punktem początkowym; jej odwrotnością, tworzącą na globusie spiralę od równika ku biegunowi, jest =>lodsodroma, która nie będąc najkrótszą drogą, jest jednak wygodniejsza dla nawigatorów z powodu uproszczenia obliczeń, a na morskiej mapie Mercatora jest

linią prostą, przecinającą wszystkie południki pod takim samym kątem;

osuch

– obszar wybrzeża w pasie nadbrzeżnym, zalewany w czasie przypływów;

owijk

– jedno z narzędzi bosmańskich, służące do wykonywania =>omotek; 187

pasat

– wiatr wiejący przez cały rok z kierunków wschodnich w strefie międzyzwrotnikowej (poniżej 30°), na półkuli północnej – N-E, a na południowej – S-E, z prędkością ok. 5-6 m/s (tj. ~4°B); strefa pasatów jest przedzielona pasem ciszy równikowej; są wywoływane przez spływ mas powietrza ze stref wyżów zwrotnikowych w kierunku równikowych stref obniżonego ciśnienia; zasięg pionowy pasatów wynosi od 2 do 15 km, natomiast wyżej wieją tzw. antypasaty z kierunków zachodnich;

pelagial

– toń morska w zakresie od powierzchni aż do głębokości, gdzie dociera światło słoneczne (zob. =>litoral); ryby żyjące w tej toni nazywane są pelagicznymi, w odróżnieniu od dennych; obejmuje wody otwarte, zamieszkałe przez stworzenia o mobilnym trybie życia, nie przywiązane do miejsca na dnie albo brzegu;

pełny wiatr 195

– *fordewind*; wiatr wiejący dokładnie od rufy;

pilot

– *locman*; człowiek przyjmowany na pokład w celu przeprowadzenia statku przez szczególnie trudny =>akwen, np. Kanał Sueski;

**pilotowiec**

– niewielki stateczek, obecnie głównie motorowy, przeprowadzający statki przez trudne =>akweny;

piwo

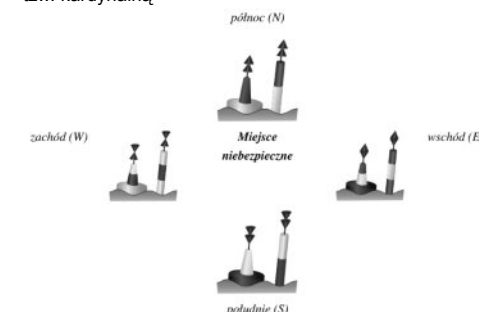
– popularny napój izotoniczny marynarzy i żeglarzy; szczególnie ceniony w dawniejszych czasach, kiedy wodę pitną przechowywano w beczkach, przez co tęchła i nie nadawała się do picia; używany chętnie również dzisiaj, głównie z powodu przywiązania do tradycji; tolerowany przez kapitanów, w odróżnieniu od zakazanych mocniejszych alkoholi;

pława

– *boja, bakan*; pływający znak =>żeglugowy lub =>nawigacyjny, umocowany w miejscu dzięki =>martwej kotwicy;



oznakowanie niebezpiecznego miejsca pławą tzw. kardynalną

**pomost nawigacyjny**

– *mostek kapitański*; pokład głównej =>nadbudówki, na którym mieści się =>sterówka, przeważnie połączona drzwiami z odkrytymi pomostami po bokach nadbudówki (*skrzydłami*); centrum dowodzenia statkiem;

w sterówce znajdują się wszystkie przyrządy do kierowania jednostką: =>koło sterowe, =>kompas, =>telegraf maszynowy, =>repektor girobusoli, urządzenia nawigacyjne itp; do sterówki zazwyczaj przylegają kabiny: nawigacyjna, radiostacji, pilota; 205

projektor

– reflektor ustawiony na obrotowym cokole, wyposażony w specjalną żaluzję do nadawania sygnałów świetlnych w określonym kierunku; może też być używany jako szpeceracz; mała ręczna wersja to =>aldis;

**psia wacht**

– wacht między północą i 4.00;

radar

– urządzenie radiolokacyjne służące do wykrywania innych obiektów, określania ich położenia i parametrów ruchu;



antena radarowa

paraboliczna



segmentowa prosta

ekran radaru nawigacyjnego



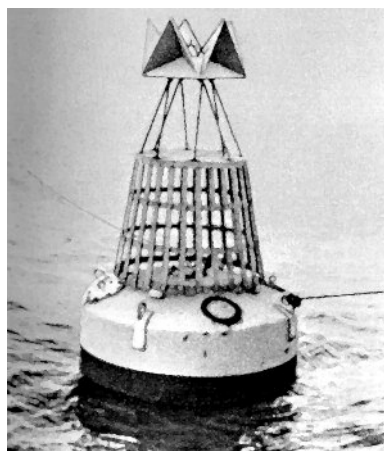
3.1 NAWIGACJA I SZLAKI WODNE

radelko

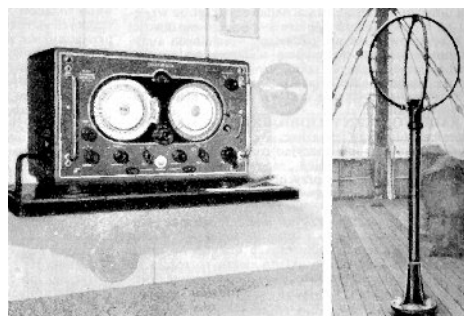
– jedno z narzędzi bosmańskich - obrotowe kółko na krótkim trzonku, służące do uszczelniania szczelin między klepkami pokładu;

radioboja

– urządzenie nawigacyjne zakotwiczone na stałe i opisane w locji lub używane w razie nagłej potrzeby, pozostawione na =>martwej kotwicy dla ostrzegania, w miejscu np. zatonięcia statku; emituje określony sygnał radiowy w sposób ciągły lub w trybie odzewowym; =>transponder;

**radiogoniometr**

– urządzenie radiolokacyjne z anteną emitującą sygnał do odbiorników (co najmniej dwóch), skąd drogą radiową przekazuje się wskazania na pokład i nanosi na mapę, a z przecięcia dwóch namiarów wynika położenie jednostki;

**radiokompas**

– elektroniczne urządzenie radionawigacyjne pokazujące na ekranie, czy statek idzie właściwym kursem, np. na =>radiolatarnię;

radiolatarnia

– stałe urządzenie radionawigacyjne, stanowiące część całej sieci urządzeń usytuowanych na brzegu i wysyłających stałe impulsy radiowe podobnie, jak latarnia morska - świetlne; radiolatarnie tworzą złożony system nawigacyjny i dzięki ich namięrom można określić pozycję statku; zob. =>transponder, =>DECCA;

rejestr statków

– od XVII w. statki są rejestrowane z dokładnym opisem przeznaczenia, =>tonażu, zmian =>armatora, remontów itd., dla celów handlowych i ubezpieczeniowych; najbardziej znane rejestry:
– angielski rejestr Lloyd'a działający od 1834 r. (właściwie od 1687, ale do XIX w. nie miał zasięgu międzynarodowego);
– Biuro Veritas działało od 1828 r. w Antwerpii, po czym w 1832 r. przeniosło się do Paryża;

repetytor

– wskaźnik w =>sterówce, pokazujący odczyty urządzenia ukrytego głęboko pod pokładem, wewnątrz kadłuba np. =>girobusoli;

retman

– odpowiednik =>szypra wśród flisaków spławiających rzeką drewno powiązane w tratwy; dowódca całego zespołu tratw;

rozpoznawczy kod

– indywidualny sygnał składający się z 4 liter, używany w rejestrach, łączności radiowej i radiolokacji; polskie statki mają kody zaczynające się od liter SP i tak przykładowy kod SPJF przez radiotelefon powinien być przeliterowany "sierra - papa - juliett - foxtrott"; patrz - wyklejka okładki;

rożek radarowy

– *reflektor radarowy*; romboidalny rodzaj anteny w postaci trzech kwadratów przecina-

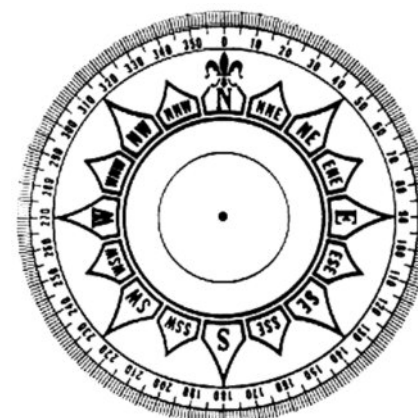
jących się wzajemnie w trzech płaszczyznach; takie ukształtowanie daje dużą powierzchnię odbicia dla sygnałów radarowych, dzięki czemu nawet najmniejsze jednostki dają silny sygnał, wyraźnie widoczny na ekranach, choć ich kadłuby mogą być wykonane z tworzyw sztucznych, które słabo odbijają promienie radarów; posiadanie rożków jest wymagane i obowiązkowe dla wszystkich, a szczególnie najmniejszych jednostek wychodzących na morze;

**róg mgłowy**

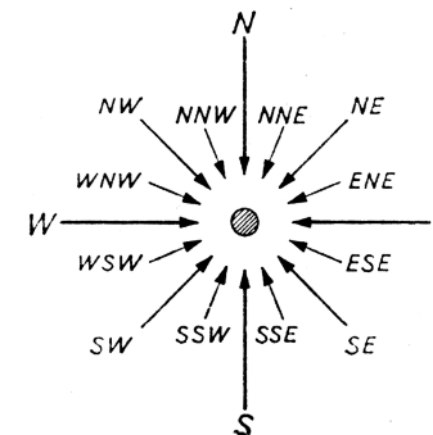
– *fog-horn*, *buczek*, =>tyfon lub =>nautofon;

**róża kompasowa**

– tarcza =>kompasu z naniesioną podziałką od 0° do 360° i w =>rumbach (rumb=11,25°), do odczytywania namiarów i kursów względem osi N-S; zastępuje igłę magnetyczną w =>kompasie morskim; pływa w szczelnie zamkniętym kociołku zawieszonym przegubowo, dzięki czemu niweluje się wpływ kołysania statku na wskazania kompasu;

**róża wiatrów**

– wyrysowane na mapie graficzne przedstawienie rozkładu kierunków i prędkości wiatrów w regionie; ma formę okręgu z promieniami rozchodzącymi się kreskami, oznaczającymi strony świata, których długość jest proporcjonalna do częstości występowania wiatru z danego kierunku, a częstość okresów ciszy jest oznaczona liczbami wewnątrz okręgu; zwykle stosuje się różę 16-kierunkową;

**rumb**

– 1/32 kąta pełnego (ok. 11,25°); jednostka pozwalająca w przybliżeniu określić kierunek w stosunku do osi N-S;

rzutka

– cienka linka zakończona ciężarkiem, np. woreczkiem z piaskiem, do której mocuje się koniec grubszej i cięższej liny, np. =>cumy; służy do podawania cumy na brzeg lub =>holu na pokład innej jednostki; do rzucania na większe odległości służy specjalny pistolet lub nawet wyrzutnia, stosowana na statkach ratowniczych;

sażeń

– anglosaska miara długości; *fathom (fm)* = 1,8288 m;

sejsza

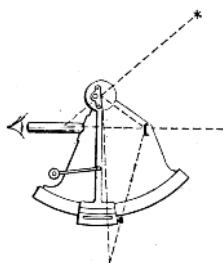
– *fala stojąca*; zjawisko polegające na opadaniu poziomu wody po jednej stronie

3.1 NAWIGACJA I SZLAKI WODNE

=>akwenu podczas, gdy po drugiej stronie poziom się wznosi; występuje w ograniczonych zbiornikach wodnych - jeziorach, morzach wewnętrznych itp;

seksans

– przyrząd astronomiczny do określania wysokości ciał niebieskich nad horyzontem;

**semafor (alfabet)**

– skrócona nazwa =>alfabetu semaforowego;

semafor (urządzenie)

– znak =>nawigacyjny ustawiany na brzegu; ma postać masztu z ruchomymi ramionami, pokazującymi siłę i kierunek wiatru;

skala pogodowa

– Beauforte'a skala;

skiper

– szypier;

skrzynka bosmańska

– kufer z przegródkami do przechowywania drobnych części zamiennych i narzędzi =>bosmańskich;

sonda

– przyrząd nawigacyjny do pomiaru głębokości; najprostsza wersja to linka z ciężarkiem, tzw. pogłębiaczem, na której w umow-

ny sposób kolorowymi skrawkami materiału oznacza się długość co 5 m; budowa obciążnika pozwala na pobranie próbki gruntu z dna dla określenia, czy kotwica będzie dobrze trzymała w przypadku oddania w danym miejscu; sondy mogą też być mechaniczne, akustyczne i inne, mniej lub bardziej zaawansowane technicznie;

SOS

– międzynarodowy kod wzywania pomocy, nadawany telegraficznie, przy pomocy =>chorągiewek sygnałowych, sygnałów świetlnych lub dźwiękowych; skrót od „save our ship” (ratujcie nasz statek) lub - jak chcą inni - „save our souls” (ratujcie nasze dusze); dawniej używano też kodu CQD od skrótu „come quick - danger” (przybywajcie szybko - niebezpieczeństwo), a alternatywnie używa się też radiowego wezwania „mayday” (od franc. „m'aide” czyli „pomóżcie mi”); od katastrofy Titanica wszystkie radiostacje są obowiązane w określonym czasie i odstępach nasłuchiwać sygnałów alarmowych, w przypadku telegrafu na częstotliwości 500 kHz, a w radiotelefonie - 2182 kHz; do nadawania i odbioru na takich częstotliwościach są też dostrojone wszystkie samoczynne urządzenia ratunkowe (zob.=>transponder);

stateczność

– zdolność statku do przeciwstawiania się przechyłom i kołysaniu;

stateczność kursowa

– zdolność statku do utrzymania obranego kursu bez odchyłeń (=>dryfu i =>myszkania);

stawa

– stały znak =>żeglugowy lub =>nawigacyjny, ustawiony na brzegu, falochronie lub na =>kaszycy;

**stelinga**

– krzeselko bosmańskie;

sterburta

– prawa burta (oznaczona kolorem zielonym); nazwa wywodzi się od łodzi Wikinów, na których zamiast dwu wioseł sterowych pozostawiono z czasem tylko jedno, zawsze właśnie na prawej burcie; stojący przy sterze drugą burtę miał za sobą, stąd nazywa się ją bakburtą, od „back” czyli tył;

sterowność

– wartość wypadkowa =>stateczności kursowej i =>manewrowości;

sterówka

– pomieszczenie o dobrej widoczności na =>pomoście nawigacyjnym, gdzie znajdują się wszystkie przyrządy do kierowania statkiem;

**steward**

– pracownik statków cywilnych, pasażerskich lub handlowych, do którego należy obsługiwanie pasażerów;

stopa

– foot (1 ft); miara długości często używana w terminologii morskiej: amsterdamska=284 mm, gdańska=288 mm, szwedzka=297 mm, angielska=305 mm (obowiązująca obecnie);

stopnie morskie

– przede wszystkim dzielą się na oficerskie i marynarskie, a ponadto - zależnie od rodzaju służby - nawigacyjne, mechaniczne, elektrotechniczne, radiotechniczne, administracyjno-gospodarcze;

stopnie oficerskie:

nawigacyjne: kapitan żeglugi wielkiej, kapitan żeglugi małej, porucznik żeglugi wielkiej, porucznik żeglugi małej;

mechaniczne: oficer I, II, III, IV klasy;

elektrotechniczne: oficer I, II, III klasy;

radiotechniczne: oficer I, II klasy;

intendenci: oficer I, II klasy;

stopnie marynarskie:

bosman, cieśla okrętowy, starszy marynarz, marynarz, młodszy marynarz;

w służbach mechaniczno-elektrycznych: magazynier-mechanik, smarownik, motorzysta, elektromonter, starszy palacz, palacz, młodszy motorzysta, pomocnik palacza;

sudwestka

– część =>szstormiaka - obszerny nieprzemakalny kaptur z szerokim rondem, wiązany pod brodą; 207

swajka

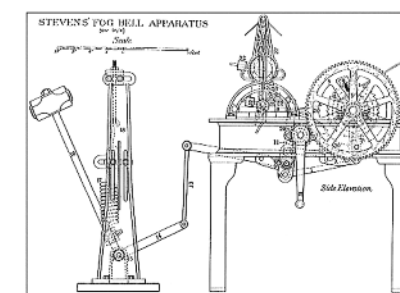
– marszpik;

sygnały

– do porozumiewania się na odległość można użyć rozmaitych sposobów: telegraficznie, światłem, dźwiękiem, =>kodem flagowym, kodem =>semaforowym itp; dawniej do nadawania sygnałów lub poleceń dla załogi używano dzwonów, bębnow, trąbek, dział, latarni itp; przed wynalezieniem kodów sygnałowych używano też =>gejtaw, aby przekazać komendę np. „do ataku” przez podciągnięcie rogu żagla; zob. =>Międzynarodowy Kod Sygnałowy;

sygnały mgłowe

– specjalne sygnały nadawane w nietypowy sposób, jak np. wybuchy na wysokości ok. 200 m, dzięki czemu są dalej słyszalne lub =>dzwony podwodne i oscylatory elektryczne, o zasięgu dźwięku nawet do 25 Mm;



dzwon podwodny Stevensa

3.1 NAWIGACJA I SZLAKI WODNE

syrena przeciwmgielna

– nadajnik silnych ultradźwięków o modulowanych częstotliwościach, powodujący łącznie się pyłu wodnego w większe krople i ich opadanie w niewielkiej odległości od statku;

szadź

– rodzaj szronu w wilgotnym środowisku; błyskawicznie zamarzająca mgła oblepiająca ostrymi kryształkami lodu dosłownie wszystko; zjawisko tyleż piękne, co niebezpieczne dla marynarzy;

**szczytówka**

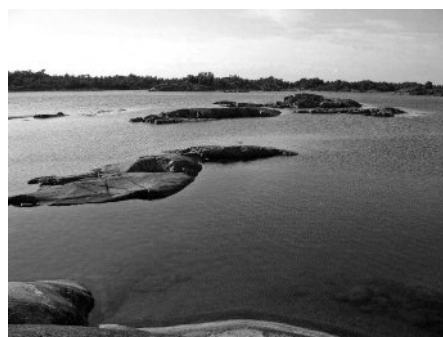
– lampa sygnałowa na topie masztu, złożona z 2-4 niezależnych żarówek, służąca do nadawania sygnałów ogólnie widocznych wokół statku;

szelf

– *półka kontynentalna*; przybrzeżny pas stosunkowo płytkiej wody (do 200m), przed progiem właściwej głębiny oceanicznej;

szkiery

– przybrzeżne wody z licznymi drobnymi wysepkami skalistymi wygładzonymi przez wodę i wiatr; w Europie szczególnie licznie występują u wybrzeży Skandynawii od strony Bałtyku;

**szkimuszgar**

– *wyczesanka*;

szklanka

– uderzenia => dzwonu pokładowego oznaczające określone godziny w cyklu 4-godzinym, wybijane co pół godziny, od 1 do 8 uderzeń, np: 1 uderzenie - 12.30 lub 16.30, 2 uderzenia - 13.00 lub 17.00, 3 - 13.30 lub 17.30 itd, aż do 8 - 16.00 lub 20.00; pełne godziny wybijają się podwójnym szybkim uderzeniem;

szkwał

– gwałtowny porywisty wiatr, niosący uderzenia deszczu, śniegu lub gradu; pojawia się znikąd i bez ostrzeżenia, powoduje nagły zanik widoczności i przeważnie równie niespodziewanie ustępuje; to rodzaj działającej na ograniczonym obszarze trąby powietrznej, nazywany "białym szkwałem" z powodu nieprzeziernego, gęstego pyłu wodnego, unoszącego się w powietrzu;

sztil

– *flauta*, *malacja*, *cisza*;

sztorm

– stan pogody na morzu, kiedy siła wiatru przekracza 9°B (=> Beauforte'a skala);

NAWIGACJA I SZLAKI WODNE

3.1



Sztorm; tych kilka zdjęć doskonale ilustruje pojęcie "dzielności morskiej" jednostek ratowniczych

**sztorman**

– oficer => wachtowy;

sztormiak

– nieprzemakalne ubranie dwuczęściowe (spodnie i kurtka) z tkaniny gumowanej lub plastikowanej, uzupełniane specjalnym kapeluszem (=> sudwestką) zawiązywanym pod brodą i wysokimi kaloszami;

**sztormlina**

– lina rozciągana w czasie => sztormowania na wysokości ok. 1 m nad pokładem, do której w razie potrzeby można się przywiązać lub przynajmniej się przytrzymać;

sztormowanie

– przygotowanie statku do przejścia przez strefę burzy, polegające na umocowaniu wszystkich luźnych przedmiotów, zwinięciu niektórych żagli, => zrefowaniu pozostałych lub zastąpieniu ich => sztormżaglami, ustawieniu statku ukośnie pod wiatr (=> bejde-wind) i stanięciu w => dryf pod żaglami; mniejsze statki wyrzucają też => dryfkotwy; => motorowce i => parowce muszą tylko utrzymać się dziobem lub rufą do fali, równolegle do osi wiatru;

sztrand

– dobra wyrzucona na brzeg przez morze, pochodząca z rozbitych jednostek, dawniej przechodząca na własność znalazcy, głównie mieszkańców wybrzeża (=> nadbrzeżne prawo);

sztrandowanie

– celowe wprowadzenie mocno uszkodzonego statku na mieliznę lub nawet spowodowanie wyrzucenia na brzeg, aby zapobiec zatonięciu lub rozbiciu;

szwaber

– jedno z narzędzi => bosmańskich; rodzaj miękkiej miotłki z rozplecionej liny, służącej do osuszania; podobnej do mopa;

187

szyper

– *skiper*; dowódca statku handlowego lub niewielkiej jednostki (np. => kutra, => holownika), często zarazem jej właściciel; na dawnych => okrętach zajmował się prowadzeniem jednostki podczas, gdy faktycznym dowódcą był kapitan;

śluza wyrównawcza

– urządzenie, a właściwie cała budowla, występujące na drodze wodnej łączącej dwa => akweny o różnej wysokości lustra wody; stanowi wydzielony odcinek kanału o solidnie

uregulowanych nabrzeżach, zamykany z dwu stron szczelnymi wrotami; statek wpływa z akwenu położonego niżej, zamyka się dolne wrota, po czym wpompowuje do śluzy ilość wody konieczną do wyrównania poziomów, następnie otwiera się wrota górne i statek wypływa na akwen wyższy lub odwrotnie – statek wpływa przez wrota górne, a po ich zamknięciu spuszcza się wodę ze śluzy, po czym otwiera wrota dolne;

192



śryż

– zjawisko hydrologiczne polegające na „gruzłowatym” zamarzaniu wody przy nagłym i szybkim obniżeniu temperatury; woda wówczas staje się gęsta od kaszkowatych kryształków lodu;

światła nawigacyjne

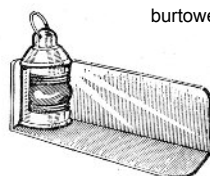
– umieszczone na stałe na znakach =>nawigacyjnych, jak =>latarnie morskie, =>stawy, =>plawy; ich charakterystyki są indywidualnie opisane szczegółowo w =>locjach i na mapach morskich - okres świecenia, okres przerwy, kolor światła, sektory o różnych kolorach, położenie geograficzne itp;

195

światła okrętowe

– obowiązkowe światła wszystkich jednostek pływających uczestniczących w ruchu na wodnym morskim i śródlodowym, określone szczegółowymi przepisami międzynarodowymi; przepisy określają bardzo precyzyjnie kąty sektorów świecenia, wzajemne wysokości rozmieszczenia zależnie od rodzaju i wielkości jednostki, dodatkowo jej aktualnej sytuacji i statusu itd;

z powodu mnogości nie omówię tutaj wszystkich konfiguracji, bo stanowi to materiał na osobną książkę;



światła burtowe



tanie bandery

– żegluga krajów nie liczących się szczególnie z bezpieczeństwem i warunkami pracy załóg, a jednostki są wysłużone i zdezelowane wskutek oszczędzania na remontach; mimo tych niedogodności nie brakuje chętnych do pływania na nich, a to dzięki minimalnym podatkom;

do tanich bander zaliczają się: Liberia, Panama, Cypr, Liban, Honduras, Kostaryka, Singapur, Bahama; nawiasem mówiąc - w wielu flotach nie zaliczających się do „tanich bander” panują podobne warunki dla załóg i ładunków, ale jakoś o tym sza... (sza-cjalizm);

targan

– nasmołowane i naolejone pakuły do uszczelniania szpar i szczelin w pokładzie lub poszyciu;

torosy

– zwały gruzu lodowego na obrzeżach dużych polaci dryfującego lodu; powstają wskutek wzajemnego ścierania się płyt lodowych; mogą osiągać nawet kilka metrów wysokości;

tor wodny

– *farwater*, wyznaczony szlak na =>akwenach trudnych do żeglugi z powodu np. skał lub prądów, oznakowany znakami =>nawigacyjnymi, np. =>plawami, a przed wejściem do portu - =>nabieżnikami; przez szczególnie trudne tory wodne przeprowadza statki =>pilot; często przebywa się trudny akwen (np. wąski. kręty kanał) dzięki =>werpowaniu;



transponder

– urządzenie odzewowe, emitujące identyfikacyjne sygnały radiowe w sposób ciągły i samoczynny, bądź po otrzymaniu impulsu z innego nadajnika, czyli - można powiedzieć - przedstawia się, na pytanie „ktoś ty?”

trawers (kierunek)

– kierunek prostopadły do osi wzdłużnej statku;

trawersata (kurs)

– przejście =>akwenu, np. oceanu, najkrótszą drogą w poprzek lub na ukos; zob. =>ortodroma i =>loksodroma;

trymowanie (jachtu)

– równoważenie jachtu przez naciąganie takielunku, wyrównanie żagliny, wyważanie i gładzenie kadłuba, napinanie nowych lin itp;

tyfon

– *buczek mgłowy*, którego membranę wprawia w drgania sprężone powietrze; elektryczny buczonek to =>nautofon;

wachta

– zmiana załogantów pełniących służbę; wachty mogą być: morskie (podczas rejsu), postojowe (podczas postoju w porcie) oraz kotwiczne (podczas kotwiczenia, np. na =>redzie); czas trwania służby jednej zmiany - przeważnie 4 godziny; zmiany obwieszcza =>dzwon pokładowy wybijaniem =>szklanek;

werpowanie

– manewrowanie statkiem bez użycia maszyny napędowych, przez przyciąganie do oddanej kotwicy - wybierając =>kabestaniem =>kanat lub łańcuch kotwiczny; czynność tę poprzedza =>zawieszenie kotwicy i oznaczenie =>bojką miejsca jej rzucenia;

114

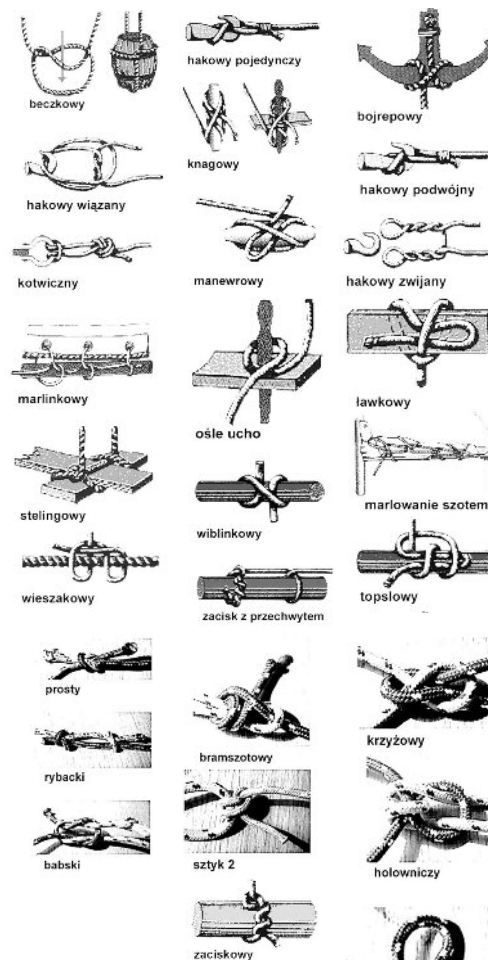
węzeł

– morska jednostka prędkości; 1 Mm/h (1,85 km/h); nazwa pochodzi od liczenia supłów na linie =>logu;

węzły marynarskie

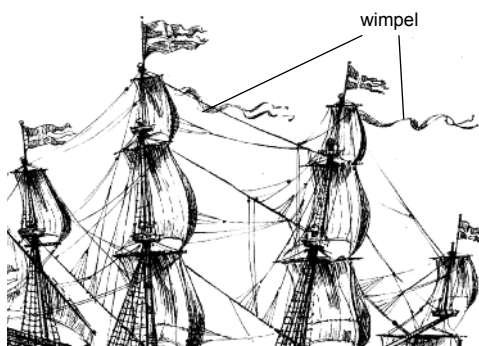
– sposoby wiązania lin doskonalone przez wieki krzewienia tradycji żeglugowych na

całym świecie, obmyślane dla optymalnego spełnienia zadania, tzn. muszą trzymać z odpowiednią mocą, być łatwe do szybkiego zawiązania, a także do rozwiązania;



wimpel

– *flaga wiatrowa*; długi porzec na szczycie masztu pokazujący kierunek wiatru, dawniej stanowiący jednocześnie znak rozpoznawczy jednostek wojennych (handlowe go nie miały); obecnie do określenia kierunku i siły wiatru stosuje się =>anemometr, a wimpel stanowi ozdobny znak rozpoznawczy z wymalowanym godłem =>armatora;



wybieganie

– określenie dotyczące żagli, kotwic, cum i innych lin; oznacza ogólnie skracanie lub zmniejszanie; wybieranie żagla to zmniejszanie jego powierzchni roboczej przez podciąganie =>gejtawami i =>gordingami, bądź zwijanie na =>bomie lub =>sztagu (=>rolfok); wybieranie kotwicy to po prostu jej podnoszenie, a wybieranie cum to wciąganie ich na pokład po zwolnieniu z =>pole-rów na =>kei; odwrotna czynność to =>od-dawanie bądź =>luzowanie;

zaokrętować się

– przybyć na statek lub okręt w celu odbycia na nim rejsu jako załogant;

zasysanie

– zjawisko hydrodynamiczne zwiększonego oporu wody, spowodowane przez miejscowe przyspieszenie strumienia za =>śrubą napędową; pod kadłubem powstaje wówczas strumień przyspieszający dążący do wyrównania różnicy i zasysający kadłub do tyłu;

zawietrzna

– burta lub strona żagla osłonięta od wiatru;

zejman

– wilk morski, stary i doświadczony morski wyga;

znos

– dryf;

zudwestka

– sudwestka;

zwrot

– zmiana kierunku poruszania, zmiana =>halsu; przejście przez oś kierunku wiatru dziobem to zwrot „oversztag“, natomiast rufą - zwrot „fordewind“; polega na przerzuceniu =>szotowych rogów żagli do przeciwnej burty i zmianie kierunku wychylenia =>steru;

zwrotność

– czułość statku na wychylenia =>steru;

żeglarskie stopnie

– nadawane przez Polski Związek Żeglarski, a dowodem ich nabycia jest patent PZŻ; są to: żeglarz jachtowy, sternik jachtowy, jachtowy sternik morski, jachtowy kapitan żeglugi bałtyckiej, jachtowy kapitan żeglugi wielkiej;

żeglowność (akwenu)

– przydatność =>drogi wodnej lub =>akwenu do ruchu statków, uwzględniając stan dna, obecność mielizn, stan brzegów, oznakowanie, występowanie prądów i zawirowań, zanieczyszczenie itp;

żeglowność (statku)

– zespół cech eksploatacyjnych uzdatniających statek do pływania: =>pływalność, =>stateczność, =>sterowność, =>niezatapialność, =>dzielność;

żeglugowe znaki

– w odróżnieniu od znaków =>nawigacyjnych nie są stałe, lecz przenoszone lub uaktualniane w zależności od zmian warunków, np. przesunięcie głównego nurtu koryta rzeki, naniesienie materiału dennego przez =>sztorm itp; są to plawy, stawy i nabieżniki;

żyrokompas

– girokompas;

awanport

– przedporcie; obszerny =>basen u wejścia do =>portu, ale już za =>falochronami, tzn. już w porcie, służący np. jako schronienie przed =>sztormem lub miejsce oczekiwania dla statków, które nie zmieściły się przy =>nabrzeżach; za przebywanie w awanporcie trzeba płacić opłaty portowe i tym się różni od =>redy;

218



basen

– wydzielony =>akwen w porcie okolony =>nabrzeżami, służący postojowi statków; port może posiadać kilka lub wiele basenów połączonych =>kanałami portowymi;

218



beczka cumownicza

– boja cumownicza; walcowaty pływak zakotwiczony na stałe na =>martwej kotwicy, wyposażony w =>pierścienie cumownicze, spotykany na redach i w portach;

binduga

– rodzaj przystani tymczasowej z obozowiskiem, gdzie przygotowuje się świeżo ścięte drewno do splawienia;

bloki stępkowe

– kilbloki;

bodega

– skład winny w porcie, o specyficznej budowie i wyposażeniu, dostosowanych do tego szczególnego rodzaju przechowywanego towaru;

bosmanat portu

– odpowiednik kapitanatu dla mniejszych portów; administruje i zarządza portem, odpowiada za stan urządzeń portowych, porządek zarówno w sensie higienicznym, jak i prawnym, decyduje o prawie i kolejności wchodzenia do portu itp;

bramowy żuraw

– portalowy żuraw;

brest

– dodatkowa =>cuma, napinana prostopadle do osi wzdłużnej statku;

212

bunkierka

– niewielki stateczek zaopatrujący inne jednostki w paliwo, zabierający również zużyte oleje i inne odpady, których nie należy usuwać wprost do wody za burtę; spotykany na =>redach i w =>portach;

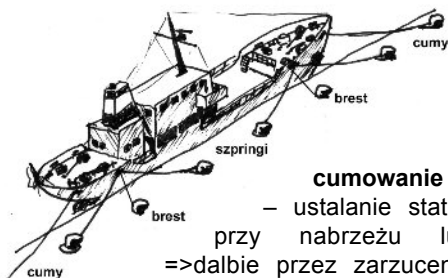


bunkrowa stacja

– wydzielona ze względów bezpieczeństwa i oznakowana odpowiednio część =>portu, gdzie statki mogą zaopatrywać się w paliwo;

cuma

– główna lina utrzymująca statek przy nabrzeżu lub innym miejscu postoju (np. =>dalbie lub burcie innego statku), biegnąca od dziobu w przód i od rufy w tył; cumy pomocnicze skierowane ku środkowi dłu-gości statku - to =>szpringi, natomiast pro-stopadłe do burty to =>bresty;

**cumowanie**

– ustalanie statku przy nabrzeżu lub =>dalbie przez zarzucenie =>cum, =>szpringów i =>brestów na =>polery, =>knechty, =>pal cumowniczy lub =>pierścień cumowniczy; jeżeli cuma nie jest zakończona uchem - mocuje się ją na polerze przez obłożenie liny w specjalny sposób, aby trzymała przez samo naprężenie, jest bowiem zbyt gruba i sztywna, by ją wiązać;

cumowniczy

– *cumownik*; robotnik portowy mający za zadanie przyjąć rzucone ze statku cumy i obłożyć je na polerach; najczęściej "dyżury cumowe" mają wyznaczane robotnicy wykonujący inne prace na nabrzeżu;

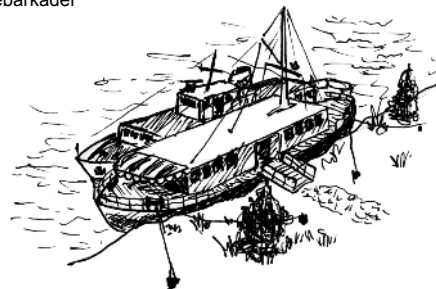
dalba

– budowla służąca do =>cumowania, spotykana w =>przedporciach i na =>redach; ma postać wystającej z wody wieżyczki z pali, wyposażonej w urządzenie cumownicze (=>pole-ry) i =>odboj-nice;

193

**debarkader**

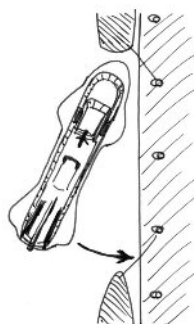
– rodzaj pływającej przystani; =>barka lub =>ponton zacumowany na stałe, wyposażony w pomost i urządzenia =>cumownicze;

debarkader**dejman**

– *day-man*; robotnik dniówkowy w porcie, najmowany w razie potrzeby do prac przeładunkowych itp;

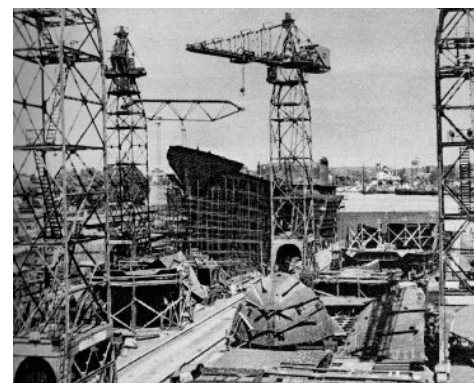
dobijanie

– podchodzenie do =>nabrzeża, pomostu, burty innej jednostki itp. w taki sposób, aby ustawić statek możliwie blisko i największą częścią długości burty przy nabrzeżu; w ciasnych miejscach, np. między zacumowanymi statkami, umożliwiają to nastawne płyty =>śruby napędowej lub =>stery strumieniowe, można też dociągnąć rufę cumami, po wstępnym dobiciu i zacumowaniu dziobem, natomiast duże jednostki mogą skorzystać z pomocy =>holowników;

**dok**

– miejsce, gdzie buduje się lub remontuje statki; może być *suchy* lub *pływający*; suchy dok to budowla żelbetowa w formie wielkiego basenu, zamykanego szczelnymi wrotami; pływający dok to konstrukcja stalowa lub żelbetowa, ze zbiornikami balastowymi i wrotami; dok jest zalewany (pływający -

zatapiany), aby statek mógł doń wpłynąć, a następnie zamyka się wrota i wypompowuje wodę; w czasie postoju w doku kadłub statku spoczywa na =>kilbłokach i legarach; po zakończeniu prac dok ponownie zalewa się wodą (zatapia) i statek wypływa;



powyżej: suche doki stoczniowe, na pierwszym planie widoczne gotowe sekcje-moduły statku;
poniżej: dok pływający w stanie wynurzonej;

**dok portowy**

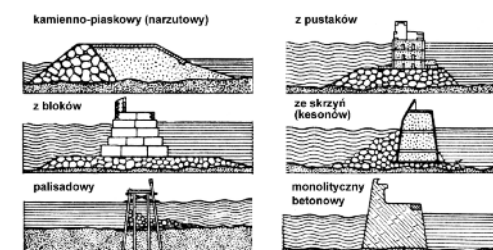
– zamykany szczelnymi wrotami basen portowy stosowany w portach, gdzie występują duże różnice poziomu wody w wyniku pływów morskich; bywają też porty w całości zamykane =>śluzami dla utrzymania stałego poziomu lustra wody;

**elewator**

– portowy budynek magazynowo-przeładunkowy, składający się z silosów na ziarno (z nawiewem wysuszającym) i urządzeń przeładunkowych;

**falochron (budowla)**

– budowla osłaniająca =>akweny =>portowe przed falami otwartego morza;

typy falochronów

główki

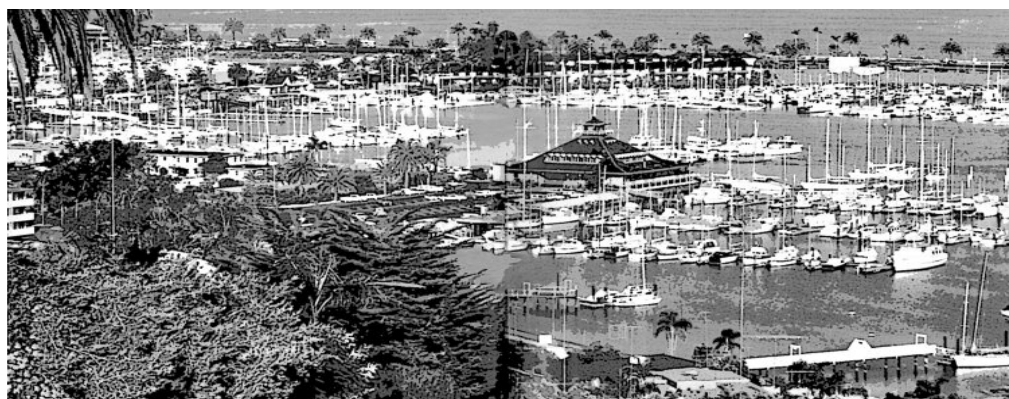
– światła na końcach =>falachronów na =>stawach, znaczące wejście do =>portu; oczywiście oznaczone kolorami zgodnymi z systematyką nautyczną, tzn. (patrzac na wejście od strony morza) prawa jest zielona, natomiast lewa - czerwona;

**heling**

– ława montażowa do budowy i remontów małych łodzi, jachtów itp; również specjalny =>dok dla małych jednostek, wyposażony w =>slip;

**jachtowy port**

– *marina*; port przystosowany do przyjmowania mniejszych jednostek (niższa =>keja, więcej stanowisk, gęsto rozmieszczone =>dalby), zwykle wyposażony w =>slip;

**kapitanat portu**

– odpowiednik bosmanatu w dużych portach; administruje i zarządza portem, odpowiada za stan urządzeń portowych, porządek zarówno w sensie higienicznym, jak i prawnym, decyduje o prawie i kolejności wchodzenia do portu itp;



budynek kapitanatu

karuzela

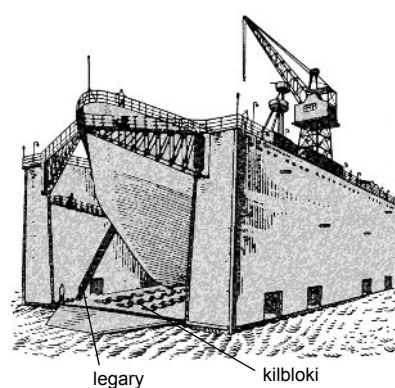
– potoczna nazwa *obrotnicy*;

keja

– *nabrzeże*; według niektórych to określenie odnosi się tylko do nabrzeży dla małych jednostek, jednak spotykałem się z nim w każdym porcie, niezależnie od wielkości samego portu, jak i przyjmowanych jednostek;

kilbloki

– *bloki stępkowe*; kłoc drewniane, żeliwne lub stalowe, na których spoczywa =>stępka statku budowanego lub naprawianego w =>doku;

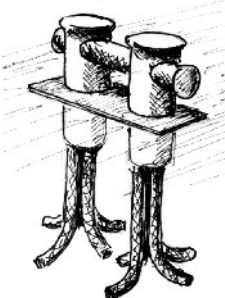


legary

kilbloki

knecht

– *pachoł*, niewielki =>biteng na pokładzie do mocowania cieńszych lin; na dawnych żaglowcach stosowano =>fał-knecht pod pokładem; może też być ustawiony na =>nabrzeżu między =>polerami, do =>cumowania mniejszych jednostek lub mocowania linek pomocniczych;



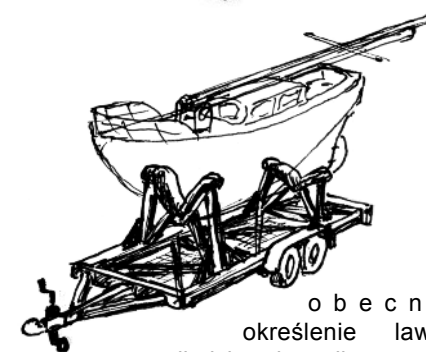
86

kontroler

– niewielka motorówka inspekcyjna, używana na =>redach i w =>awanportach, pełniąc służbę sprawdzającą, czy przebywające tam jednostki stosują się do przepisów portowych, nie mają zabronionych ładunków itp;

**ławeta**

– *łoże*; rama drewniana lub stalowa, stanowiąca „podwozie” działła;



o b e c n i e
określenie ławety
podłodziowej, czyli przyczepy
samochodowej do transportu lądowego
niewielkich łodzi - =>jachtów, =>motorówek,
=>skuterów wodnych itp; wyposażona
w =>>wyciągarkę i legary z poduszkami;
można nią wjechać bezpośrednio do wody
po =>slipie, aby zwodować lub podjąć łódź;

łamacz fal

– podwodny =>falochron, całkowicie zanurzony, niewidoczny z powierzchni;

manipulacyjny magazyn

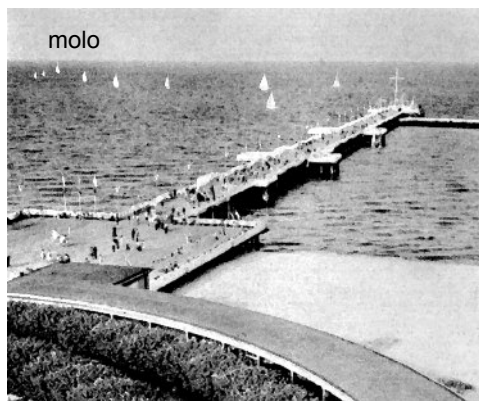
– magazyn położony możliwie najbliżej =>nabrzeża, w którym towar jest przechowywany krótko, poddawany ekspertyzom, cłony, przepakowywany itp; odpowiednikiem w portach rybackich jest „hala rybna”, w pasażerskich - dworzec morski, a dla ładunków masowych - plac zwałowy;

marina

– *jachtowy port*;

moło

– pomost prostopadły lub ukośny do brzegu, przeznaczony do spacerowania i =>cumowania małych jednostek; niekiedy mołem bywają nazywane =>nabrzeża portowe;



mostowy żuraw

– typ =>żurawia =>portalowego, ale z długim wysięgnikiem przedłużającym belkę suwnicy w bok, poza =>nabrzeże, ponad =>cumujący statek; wysięgnik przeważnie jest zawiasowo zespolony z całością, dzięki czemu można go unosić (jak most zwodzony);.



nabrzeże

– budowla ograniczająca obszar wodny i zabezpieczająca brzeg; podstawowe typy:
- masywne, zbudowane z bloków betonowych, związanych razem w zwartą całość przez zbrojenia i zalanie betonem,
- oczepowe, składające się ze szczelnej ściany betonowej, związanej nadbudowaną na palach belką oczepu,
- płytowe, o postaci szczelnej ściany betonowej, nadbudowanej płytą betonową opartą na palach wbitych w dno,
- skrzyniowe, składające się ze skrzyń betonowych, wypełnianych po ułożeniu betonem i wiązanych razem w całość,

- pomostowe, o postaci równoległego do brzegu pomostu, wspartego na palach wbitych w dno i w brzeg, na zboczu skarpy opadającej do wody;
wyposażone w urządzenia =>cumownicze, przeładunkowe, drogi, torowiska, magazyny =>manipulacyjne, dworce morskie, place zwałowe, =>żurawie itp., a także =>odbojnice i =>odbijacze, zabezpieczające kadłuby przybijających jednostek i nabrzeże przed wzajemnym uszkodzeniem;

obłożenie

– jeżeli =>cuma nie jest zakończona =>benzelem - jej =>łopar należy owinać na =>polerze w specjalny sposób, dzięki któremu trzyma się bez węzłów, a tylko dzięki naprężeniu;

obrotnica

– *karuzela*; miejsce w =>porcie, gdzie =>basen jest poszerzony na tyle, aby statki mogły obracać się o 180°;

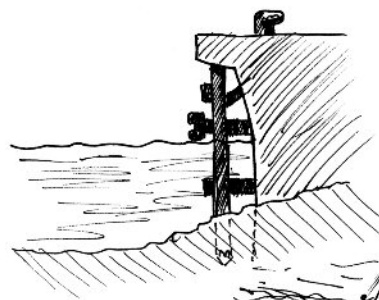
odbijacz

– zawieszony na burcie lub =>nabrzeżu worek manilowy lub opona samochodowa, zabezpieczająca burtę przed zbyt silnym uderzeniem o nabrzeże;



odbojnica

– konstrukcja z mocnych, grubych belek zabezpieczająca =>nabrzeże lub =>falochron przed uderzeniami kadłubów przybijających i =>cumujących jednostek;



pachoł

– *poler*, *knecht*;



pal cumowniczy

– gruby pal wbity w dno basenu portowego lub na płyciznie, służący do cumowania w małych portach, głównie rybackich;



pierścień cumowniczy

– *ucho cumownicze*; okucie mocno utwierdzone w nabrzeżu, w postaci pierścienia lub dwu pierścieni osadzonych we wspólnym =>rymie, służące do =>cumowania mniejszych jednostek, np. =>jachtów i łodzi;
cumowanie na podwójnym pierścieniu polega na przełożeniu ucha cumy przez jeden z pierścieni i nałożeniu na drugi;

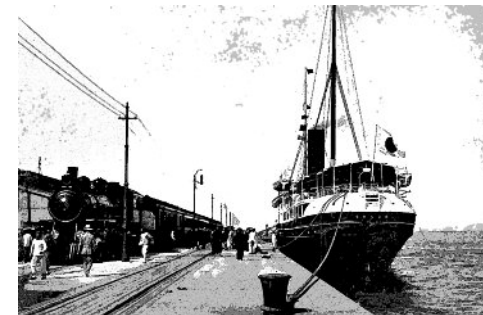


pirs

– budowla =>portowa, specjalizowane =>nabrzeże, wyposażone w urządzenia przeładunkowe, np. na pirsie węglowym znajdują się =>żurawie z czerpakami i taśmociągami, a na pirsie naftowym - rurociągi i pompownie;



powyżej: pirs naftowy;
poniżej: historyczne zdjęcie pirsu pasażerskiego Linii Południowo-Mandżurskiej, na którym pasażerowie przeładują się wprost z pociągu na statek *Saikyo Maru*;



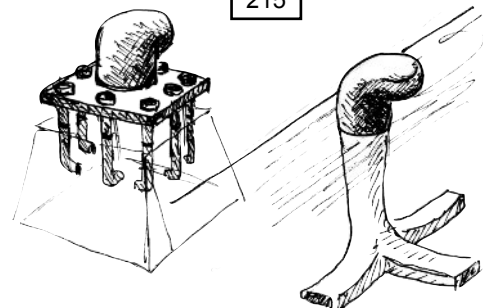
poduszka

– *odbijacz*;

poler

– *pachoł*; wmurowany głęboko w =>nabrzeże, solidny słupek w kształcie grzybka, najczęściej żeliwny; służy do zarzucania na nim =>cum i =>sprężynów; podobne funkcje na pokładzie spełnia nieco mniejszy =>knecht;

215



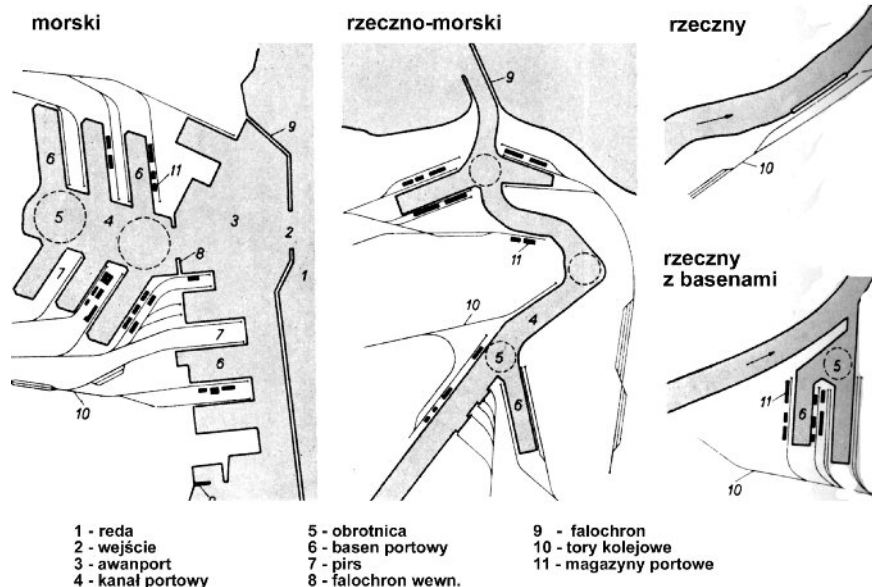
port (przystań)

– miejsce postoju i obsługi technicznej statków, uzupełniania paliwa, zapasów prowiantu, przeładunku itp.; podstawowe typy portów:

- 1) śródlądowe (jeziorne),
- 2) rzeczne
- 3) morskie
- 4) rzeczno-morskie (położone w ujściu rzeki, np. Świnoujście, Hamburg);



mały port rybacko - turystyczny



poza tym porty dzieli się na wojenne i cywilne, a wśród nich: handlowe, przemysłowe, rybackie, ochronne (sztormowe), =>bunkrowe, pasażerskie; w wielu portach istnieją wydzielone strefy każdego z rodzajów;



przystań rybacka

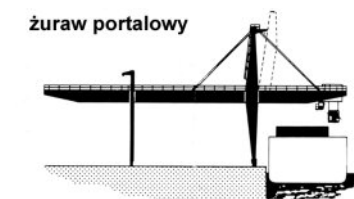


wejście do portu

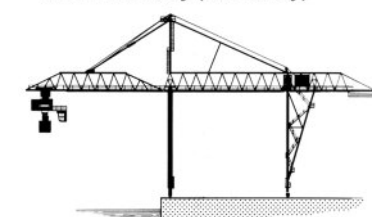
port składa się z części wodnej i lądowej; część wodna składa się z: wejścia (przesmyku między =>falochronami, czy raczej =>główkami), =>awanportu, służącego też za schronienie dla tych statków, które nie



żuraw portalowy



żuraw mostowy (zwodzony)



zmieściły się przy =>kejach, kanałów portowych stanowiących ciągi komunikacyjne oraz basenów portowych z =>nabrzeżami, czyli właściwego miejsca postoju statków; w każdym porcie znajduje się tzw. obrotnica, czyli basen lub kanał na tyle poszerzony, aby statki mogły się w nim obrócić o 360° wokół osi;

część lądowa jest zagospodarowana zależnie od przeznaczenia portu, a przeważnie znajdują się tam =>żurawie, drogi, torowiska, magazyny, place składowe, dworce morskie itp;

przedporcie

– awanport;

przyciąganie

– naprężenie =>cum zwisających luźno po zacumowaniu, w celu zapobieżenia =>kołowaniu statku; dodatkowo przyciąga się statek =>szpringami i =>brestami;

przystań

– pomost, =>molo lub inna konstrukcja umożliwiająca statkom dobijanie dla wygodnego przesiadania pasażerów, wyposażony w =>polery lub =>knechty, wiatę przeciwdeszczową lub niewielki budynek;



Dworzec Morski

portalowy

– *bramowy, mostowy*; typ =>żurawia portowego poruszającego się po specjalnych szynach wzdłuż =>nabrzeża; składa się z poprzecznej belki wspartej na dwu wysokich podporach z napędem jezdny, po której porusza się wózek suwnicy; konstrukcja żurawia jest przewieszona „okrakiem” nad całym nabrzeżem lub nad całym =>basenem, sięgając wysięgnikiem ponad statek (=>mostowe); w stocznich żurawie poruszają się ponad całym =>dokiem;



przystanek tramwaju wodnego w Wenecji

reda

– *kotwicowisko*; miejsce przed wejściem do =>portu, gdzie statki oczekują na pozwolenie wejścia; stojące na redzie statki nie muszą płacić opłat portowych, ale mogą się zaopatrzyć w wodę, prowiant, leki, a także paliwo (jeśli port dysponuje =>bunkrowcem);

sling

– gotowa wiązka bel lub worów (z ziarnem, nawozem itp), wraz z paletą lub bez, przyspieszająca przeładunek w porcie; może stanowić podstawową jednostkę ładunku =>drobnicowego;

slip (w porcie)

– pochylnia z szynami lub bez, schodząca wprost do wody, z żurawiem lub wciągarką na nabrzeżu, może być wyposażona w cały system wózków do przetaczania; służy do wyciągania lub opuszczania na wodę mniejszych statków, jachtów itp.; spotykana w =>stocznjach remontowych, =>portach jachtowych, a także na =>kanałach, gdzie część drogi między kolejnymi stopniami trzeba pokonać po gruncie (np. kanał elbląski);

**stocznia**

– zakład przemysłowy lub rzemieślniczy, w którym buduje się i remontuje statki, łodzie, okręty i inne jednostki pływające; w jej skład wchodzi =>doki suche i pływające, liczne żurawie i urządzenia montażowe, linie komunikacyjne (drogi, torowiska), często też zakłady metalurgiczne (odlewnie, walcownie, skrawalnie itp); stocznie małych jednostek zazwyczaj specjalizują się w ich budowie, natomiast wielkie stocznie przeznaczone dla wielkich jednostek raczej się nimi nie zajmują; osobnym rodzajem są stocznie remontowe, które również budują statki, choć nie te największe; także zwykłe stocznie, na co dzień budujące statki - dokonują remontów i okresowych przeglądów (np. oskrobanie i malowanie kadłuba itp);



u góry: widok ogólny stoczni remontowej;
powyżej: statek w stanie surowym po zwodowaniu przeprowadza się do innego miejsca w stoczni, gdzie będzie wykańczany;
poniżej: suchy dok stoczni remontowej; wyraźnie widać kilbłoki i legary, ustalające burty do ścian doku;



dawniej do takich prac konserwacyjnych wyciągano statki na brzeg lub pływając przy plaży i kładziono go po prostu na boku, mocując linami do najbliższych drzew; operacja była trudna i niebezpieczna, dlatego wykonywana rzadko.

suchy dok

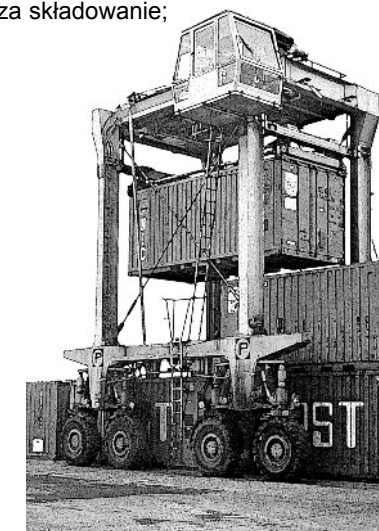
– stoczniowy lub remontowy obetonowany basen przeznaczony do budowy, napraw i remontów statków, ze szczelnymi wrotami, specjalnymi szynami i =>kilbłokami na dnie; ponad nim rozstawia się =>żurawie lub suwnice =>portalowe;

suwnica bramowa

– portalowy żuraw;

sztapler

– urządzenie magazynowe do składowania towarów w sterty lub pracownik odpowiedzialny za składowanie;



sztaplowanie

– układanie ładunku drobnicowego w sterty, w ładowni lub magazynie portowym, z przestrzeganiem zaleceń producentów i właścicieli ładunku;

**sztauer**

– specjalista ładunku odpowiedzialny za =>sztauowanie;

sztauowanie

– umiejętne, równomierne rozlokowanie ładunku =>drobnicowego w ładowniach, uwzględniające stabilność statku, właściwe warunki przechowywania oraz kolejność rozładunku; luzy w ładowniach wypełnia się specjalnymi klockami, tzw. drewnem sztauerskim, aby zapobiec przemieszczaniu się ładunku przy kołysaniu; na =>masowcach analogiczna czynność to =>trymowanie;

tarcza cumowa

– blaszane kołko o średnicy ok. 80 cm z otworem do nałożenia na =>cumę, zakładane na czas postoju w porcie, zapobiegające przedostawaniu się po cumach na pokład szczurów i innych szkodników;

trap

– *gang, schodnia*; pomost przerzucony między statkiem i =>nabrzeżem lub pomost ze schodkami opuszczany =>żurawikiem, spotykany na dużych jednostkach, którego stopnie są umocowane wahlwie w ramie, dzięki czemu zawsze mają położenie poziome, niezależnie od kąta jej nachylenia; również zewnętrzne klatki schodowe na statkach bywają nazywane trapami, czy częściej – gangami;

100

trymer

– specjalista ładunku zajmujący się =>trymowaniem;

trymowanie (ładunku)

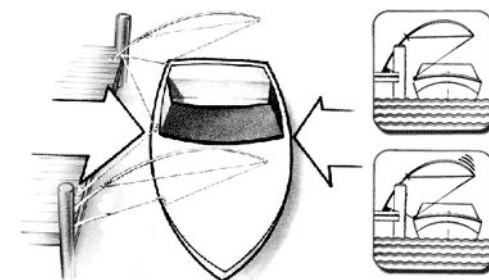
– umiejętne, równomierne rozłożenie w ładowniach ładunku =>masowego (rudy, węgla itp), mające statkowi zapewnić =>stabilność; w przypadku ładunków =>drobnicowych odpowiednikiem jest =>sztauowanie;

wodowanie (statku)

– przeprowadzenie statku z miejsca budowy lub remontu na wodę, dzięki specjalnej pochylni lub przez zalanie =>doku; z pochylni statek zjeżdża do wody na specjalnych wózkach, ze wzdłużnej zacyczaj rufą i łagodnie, natomiast z pochylni bocznej (burtowej) „zeskakuje” z progu nieco ponad powierzchnią wody, ponieważ zsuniecie bokiem mogłoby spowodować zbyt duży przechył i nabranie wody;

**wytyk cumowniczy**

– proste urządzenie cumownicze w postaci giętkich tyczek umocowanych trwale w =>nabrzeżu, niwelujących =>kołowanie i zarazem zabezpieczających przed obijaniem burt o nabrzeże; dzięki ich zastosowaniu łódź pozostaje w stałym położeniu względem nabrzeża, ale jest od niego odsunięta na bezpieczną odległość;



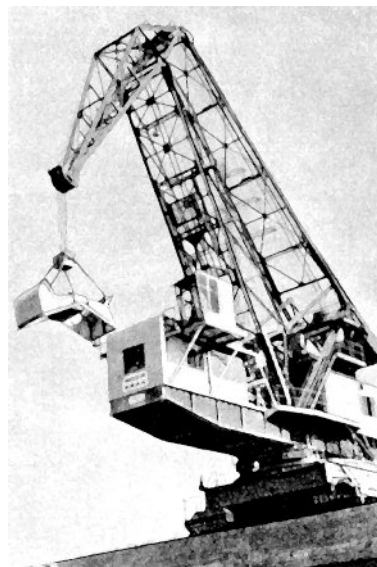
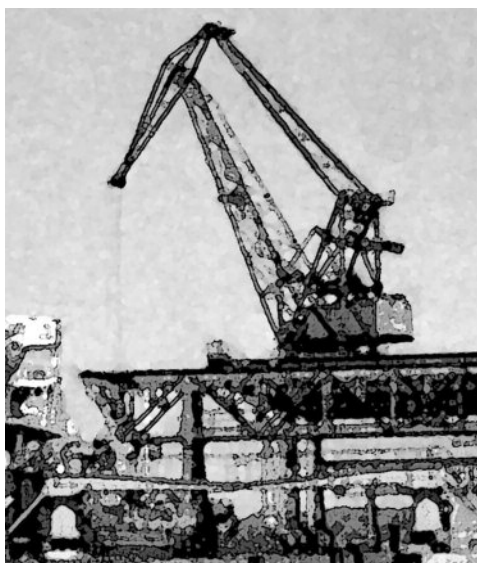
200 wiązek koszu	2650 worków zboża	1000 skrzyń szkła	350 worków zboża	1300 bel szmat
200 worków cebuli	560 3000 worków cykorii	500 bel celulozu	3000 skrzyń jaj	500 bel celulozu
300 skrzyń jaj	3000 worków cykorii	500 bel celulozu	500 bel celulozu	700 bel szmat
300 bel papieru	140 skrzyń wyrob. włók.	4000 sztuk bekonów	1200 skrzyń smalcu	300 skrzyń wyrob. włók.
200 t cynku				

zbieraczka portowa

– *śmieciarka, szambiarka*; niewielki stateczek operujący w portach, odbierający ze statków ścieki i zużyte płyny techniczne, których nie można wylać wprost do wody bez szkody dla środowiska, np. zużyte oleje; wszystkie odpady są przekazywane do zakładów utylizacji, a niektóre po podaniu regeneracji mogą być częściowo odzyskane do ponownego użytku;

żuraw portowy

– urządzenie przeładunkowe o potężnym udźwigu ustawione na =>nabrzeżu, z charakterystycznymi nogami i łamanym wysięgiem;

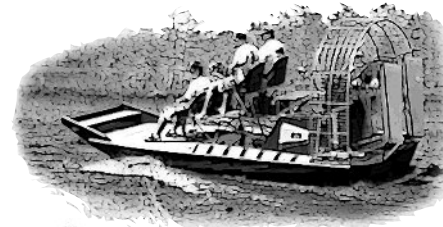


po lewej: żuraw z łożem jezdnym ułożonym poprzecznie nad nabrzeżem;
 powyżej: żuraw z chwytakiem do ładunków sypkich, ustawiony na łożu jezdym wzdłuż nabrzeża;
 po lewej na dole: żuraw pływający zastępujący slip;

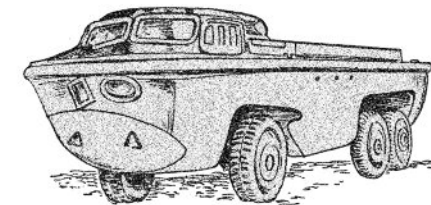
nikami; taka konstrukcja, zwana “wypadową” zapewnia przenoszenie ładunku na stałej wysokości ponad statkiem i nabrzeżem, dzięki przesuwaniu tylko w płaszczyźnie poziomej, a dopiero po osiągnięciu właściwego położenia ładunek jest opuszczany; obecnie coraz częściej zastępowany przez nowocześniejsze i bardziej uniwersalne suwnice =>portalowe - =>bramowe i =>mostowe;

**airboat**

– rodzaj płaskodennego =>ślizgacza napędzanego śmigłem, używanego na mokradłach i bagnach, gdzie nie można zastosować zanurzonego =>pędnika; z powodzeniem jest również używany w Arktyce, gdzie można nim poruszać się także po śniegu i lodzie, a jeżeli jest dedykowany do tego rodzaju warunków eksploatacji - stanowi osobny typ, zwany “arctic-boat”;

**amfibia**

– ogólne pojęcie zaczerpnięte z zoologii, oznaczające wchłuk mogący się poruszać w dwu różnych środowiskach, np. wodnym i lądowym (pojazd pływający, =>poduszkiowiec, =>airboat) lub wodnym i powietrznym (=>latająca łódź, =>hydroplan, =>wodnosamolot, =>ekranoplan, śmigłowiec z pływakami);

**BACO**

– typ *barkowca*, przystosowany do transportu zarówno =>barek systemowych, jak i zwykłych, ogólnie stosowanych;

**bagier**

– *pogłębiarka*;

barka (obecnie)

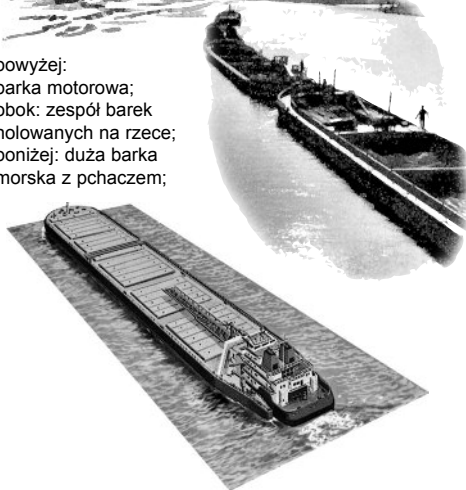
– płaskodenny statek transportowy, głównie =>śródlądowy, z napędem (obecnie – tylko motorowym, dawniej również parowym, żaglowym, wiosłowym) bądź bez napędu – =>holowany lub pchany;



powyżej: zespół barek pchanych na rzece;
poniżej: barka z pchaczem na kanale;



powyżej:
barka motorowa;
obok: zespół barek
holowanych na rzece;
poniżej: duża barka
morska z pchaczem;

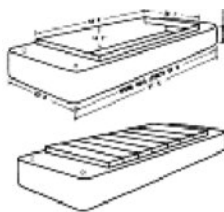


barkas (rybacki)

– łódź rybacka =>włokowa do 10 m długości,
z 1 żaglem =>rejowym lub =>rozprzowym;

barka systemowa

– zunifikowana barka,
a właściwie rodzaj pły-
wającego szczelnego
kontenera, przeznac-
zona do transportu
=>barkowcami;



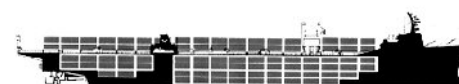
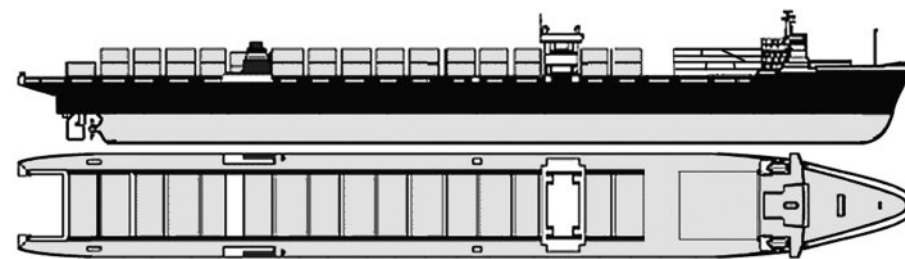
istnieje kilka typo-szeregów dostosowanych
do różnych typów barkowców - =>LASH,
=>SEA-BEE, =>BACO;

barkowiec

– statek o specjalnej konstrukcji pozwala-
jącej na transport całych barek wraz z ła-
dunkiem, dzięki czemu nie musi korzystać
z portów, a przez to jest nadzwyczaj efekty-
wny i ekonomiczny, mimo stosunkowo du-
żych kosztów budowy i stopnia skompli-
kowania; może dostarczać ładunek do
miejsc, gdzie nie ma portów, a barki zwo-
dowane wraz z ładunkiem przy brzegu mogą
być dalej przeprowadzone rzekami lub kana-
łami, co nie wymaga żadnych urządzeń
przeładunkowych;



dedykowanym typem barek dla barkowców
są tzw. =>barki systemowe o zunifikowanych
wymiarach i specjalnych sprzęgach, ułatwia-
jących ich podnoszenie i wodowanie; takie
barki bywają też nazywane "kontenerowymi";
przystosowane do transportu tylko tych
barek są statki typu LASH (Lighter Aboard
Ship), podnoszące barki z rufy suwnicą
=>bramową, która następnie układa je war-

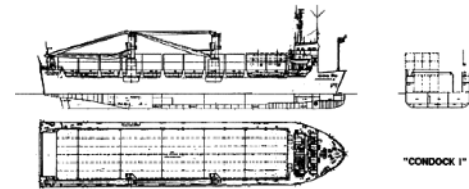


stwami na pokładzie, oraz statki SEA-BEE
(Sea Barge) różniące się tym, że w części
rufowej mają potężny podnośnik w formie
platformy, a barki podniesione na pokład
są przeprowadzane na właściwe miejsce
dzięki systemowi przenośników wózkowych;



nieco innym typem są statki przystosowane
do transportu zarówno barek systemowych,
jak i zwykłych, o dowolnym kształcie, z ogra-
niczeniem jedynie rozmiarów (BACO,
CONDOCK); barki są wprowadzane do
częściowo zanurzonego (zatopionego)
kadłuba, a po zamknięciu furty ładunkowej
i wypompowaniu wody statek rusza w dalszy
rejs; statki typu CONDOCK bywają również
używane do transportu urządzeń o szcze-
gólnie wielkich gabarytach podobnie, jak
=>platformowce półzanurzone;



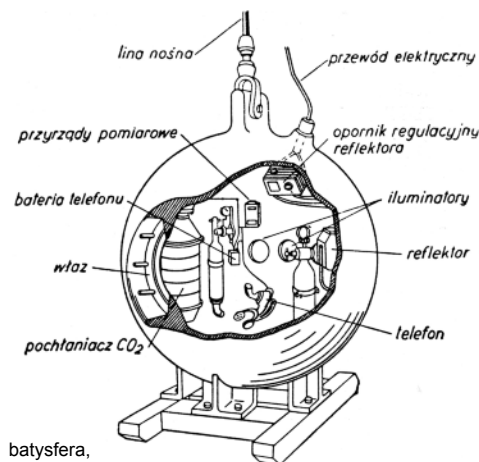
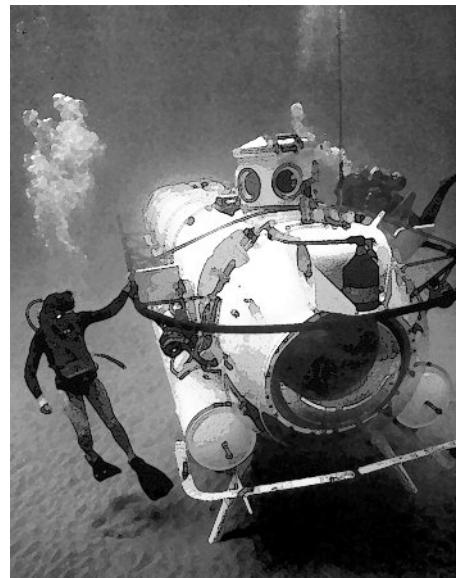
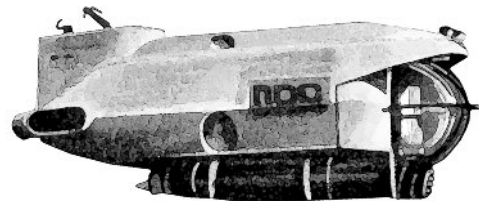


istnieje jeszcze typ barkowca włączający barki do swojego kadłuba burtami lub rufą - członowiec;

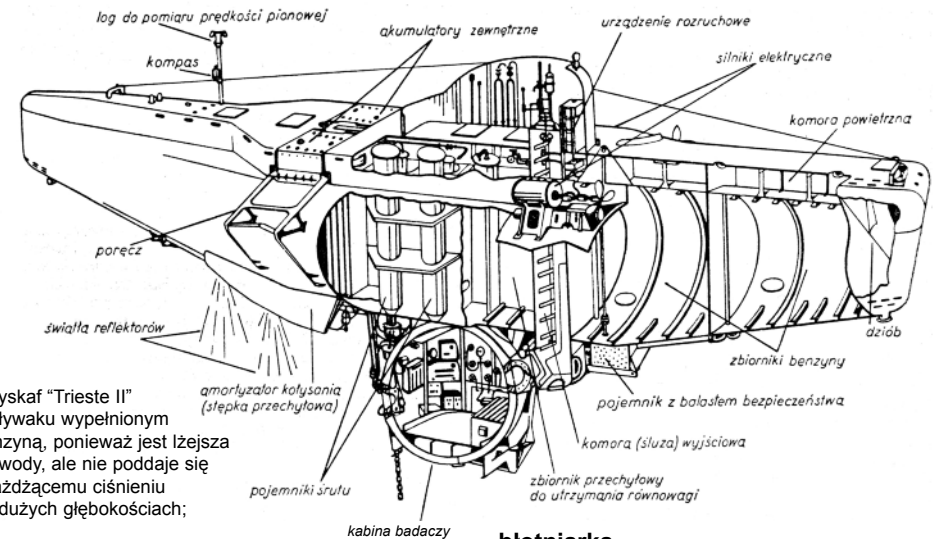


batyskaf

– typ małej łodzi podwodnej przeznaczonej głównie do prac na dużej głębokości lub badań i eksploracji dna morskiego;



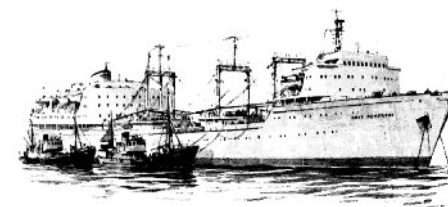
batysfera, czyli batyskaf bez napędu, opuszczany na linie ze statku-bazy;



batyskaf "Trieste II" o pływaku wypełnionym benzyną, ponieważ jest lżejsza od wody, ale nie poddaje się miążdżącemu ciśnieniu na dużych głębokościach;

baza-przetwórnia

– duży statek rybacki przyjmujący od mniejszych jednostek =>łowczych (np. =>trawlerów czy =>lugrów) złowione ryby do dalszego przetworzenia, w zamian zaopatrujący je w paliwo, łód, prowiant, wodę itp;



BIBO

– ang. skrót Bulk-In - Bags-Out oznacza, że statek taki przyjmuje ładunek w stanie masowym sypkim (np. cukier), a w trakcie rejsu konfekcjonuje go i pakuje w zamówione porcje, dzięki linii produkcyjnej na pokładzie; w porcie docelowym wydaje już odważone i zapakowane porcje;

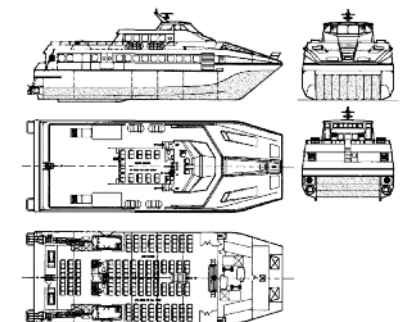


blotniarka

– szalanda;

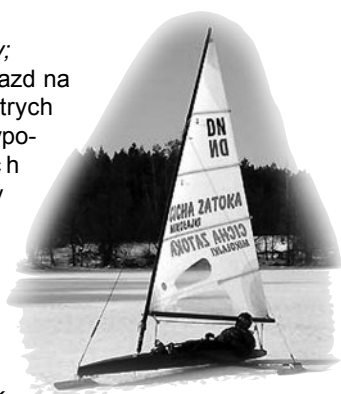
bocznościan

– *side-wall, semi-hovercraft*; rodzaj skrzyżowania =>katamaranu z =>poduszkowcem; sztywne boczne ściany nie pozwalają mu wyjść na brzeg, a elastyczne kurtyny z przodu i z tyłu utrzymują ciśnienie wtłoczonego pod kadłub powietrza, które odciąża kadłub i poprawia osiągi statku;



bojer

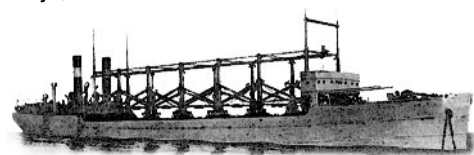
– *ślizg lodowy*; sportowy pojazd na trzech ostrych płozach, przypominających łyżwy; siły napędowej dostarcza żagiel rozpięty na maszcie, obsługiwany podobnie, jak na małej łodzi, choć osiągane prędkości znacznie przekraczają te osiągalne na wodzie;

**bugser**

– *tug-boat*, =>holownik lub =>pchacz; 233

bunkrowiec

– statek dostarczający paliwo, (ropę, benzol, węgiel i wodę kotłową itp) również na otwartym morzu; przystosowany zarówno do transportu, jak i samodzielnego przeładunku; odbiera również odpady maszynowe, których nie można usuwać za burtę, np. zużyte oleje;

**CONDOCK**

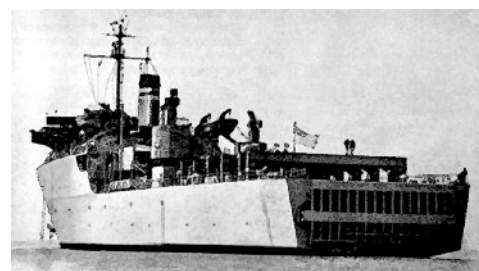
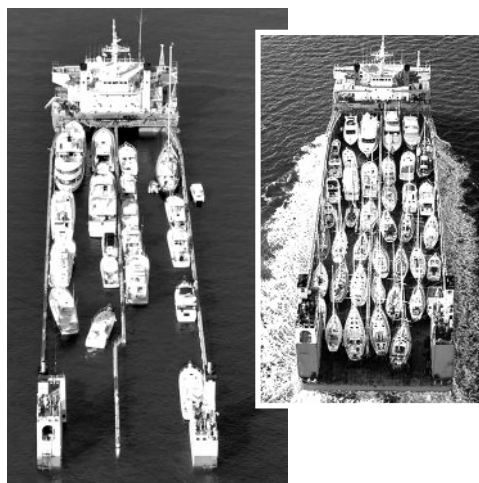
– jedna z odmian *barkowca*; statek przystosowany do transportu w całości barek wraz z ładunkiem; =>dokowiec;

**członowiec**

– jedna z odmian *barkowca*; statek przystosowany do transportu całych =>barek wraz z ich ładunkiem, przez włączenie ich do swojego kadłuba z burty lub rufy; może też być zastosowany do transportu ciężkich ładunków o nieregularnych gabarytach, np. głazów przy budowie falochronu; 228

dokowiec

– statek przeznaczony do transportu całych statków lub do ich doraźnych napraw z dala od =>stoczni remontowej; kadłub jest częściowo zatapiany do wprowadzenia mniejszej jednostki, a następnie furta ładunkowa (zwykle na rufie) jest zamykana i woda wypompowana, dzięki czemu można ruszać w dalszy rejs; transportowana jednostka może być zabezpieczona kilbłokami, poduszkami i rozporami, aby ustalić jej położenie w ładowni; różni się tym od =>doku pływającego, że posiada własny napęd i pełne zdolności żeglugowe;

**draga (bagier)**

– *potębiarka*;

draga (sieć)

– typ =>sieci rybackiej do połowu ryb dennych, =>włok denny;

dryfter

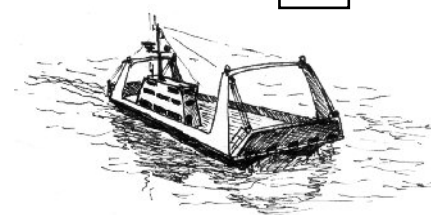
– *lugier*; typ statku =>rybackiego;

dryfująca sieć

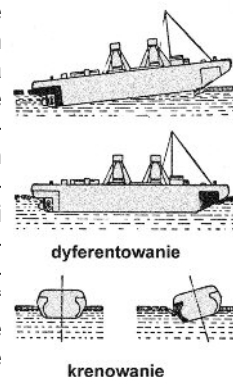
– =>sieć rybacka zastawna, wyposażona w pływalki utrzymujące ją tuż pod powierzchnią wody; 248

dwukońcowy prom

– spotykany najczęściej w =>portach, gdzie panuje ożywiony transport wahadłowy między brzegami (np. Świnoujście, Nowy Jork); na obu końcach ma takie same urządzenia do szybkiej wymiany pojazdów i pasażerów - rampy przeładunkowe, urządzenia cumownicze itp; dzięki temu zaoszczędza się dużo czasu i paliwa na zbędnym manewrowaniu; 245

**dyferentowanie**

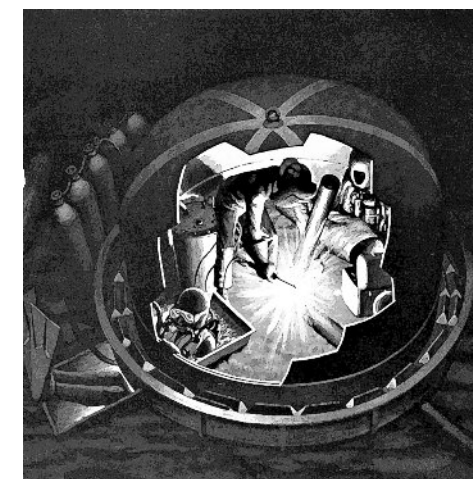
– balansowanie całym kadłubem =>lodołamacza przez napełnianie i opróżnianie dziobowych i rufowych zbiorników =>balastowych; dzięki specjalnemu kształtowi =>forstewy statek „wślizguje się” dziobem na płytę lodu, a następnie



kruszy ją własnym ciężarem; podobna operacja, ale wokół osi wzdłużnej statku - to =>krenowanie;

dzwon nurkowy

– urządzenie służące do wykonywania rozmaitych prac na dużych głębokościach, np. napraw instalacji na dnie morza; działa podobnie jak keson, tzn. opuszczony na dno utrzymuje wewnątrz pęcherz powietrza dzięki znacznemu ciężarowi i stabilności; nurkowie po wejściu do wnętrza mogą oddychać normalnie odświeżanym na bieżąco powietrzem, którego ciśnienie może być regulowane;



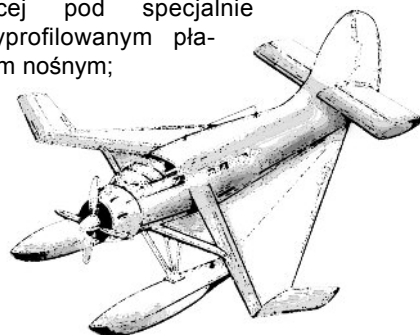
dźwigowiec

– rodzaj => żurawia pływającego posiadający pełne zdolności żeglugowe, tzn. własny napęd, urządzenia nawigacyjne, pomieszczenia mieszkalne dla załogi, własne zapasy itd; często używany przy budowie rozmaitych instalacji w pełnym morzu (np. => platform wydobywczych), bądź do podnoszenia z dna znacznych ciężarów (np. wraków);



ekranoplan

– typ => amfibii; samolot unoszący się - po osiągnięciu odpowiedniej prędkości - nisko nad wodą na poduszce powietrznej, powstającej pod specjalnie wyprofilowanym płatem nośnym;



gazowiec

– => zbiornikowiec do transportu gazów ciekłych, wyposażony w urządzenia do schładzania ładunku od -25°C (gazy naftopochodne, jak propan, butan) do -163°C (gaz naturalny, metan);



grzęzy

– ciężarki obciążające => sieć rybacką w kierunku dna, dzięki czemu jest ona rozpostarta pionowo pod powierzchnią wody;

hojer

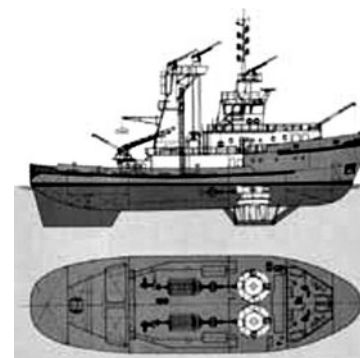
duża łódź rybacka do połowu => włokiem, wyposażona w zanurzony w wodzie zbiornik na żywe ryby (tzw. => sadze);

247

holownik

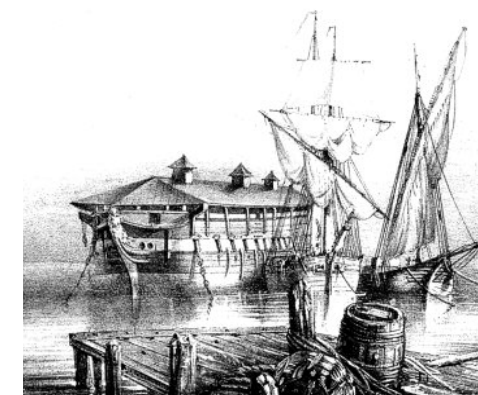
– *bugser, tow-boat*; niewielki statek o potężnej mocy maszyn, przeznaczony do holowania dużych, ciężkich jednostek; dzieli się na: 1) rzeczne, 2) portowe, 3) morskie i 4) oceaniczne, z czego dwa ostatnie powinny odznaczać się dużą => dzielnością morską; często holowniki są wyposażane jednocześnie w urządzenia do holowania i pchania (=> pchacze); u nasady haka holowniczego lub wbudowany w => wyciągarkę mają zawsze amortyzator szarpnięć; często towarzyszą statkom dla ubezpieczenia, są wyposażone w urządzenia ratownicze i armatki wodne;

240



hulk

– wycofany z żeglugi stary statek, pozbawiony urządzeń żeglugowych, przeznaczony na hotel, restaurację, koszary, warsztat itp;



hydrobus

– *tramwaj wodny*;

hydrograf

– statek pomiarowy do badań środowiska morskiego, zmian prądów, ukształtowania dna itp; zebrane dzięki niemu dane mogą być wykorzystane np. przy opracowaniu => locji;



hydroplan

– *wodnosamolot lub latająca łódź*; => amfibia;

igła sieciowa

– *kleszczka*;

jumper

– stosowana na => trawlerach specjalna, osobna => talia do podnoszenia na pokład => matni wybieranej sieci;



kablowiec

– specjalistyczny statek do układania i podnoszenia kabli telekomunikacyjnych przebiegających po dnie morza, a także do ich koniecznych napraw;

katamaran

– statek dwukadłubowy, którego protoplastą była bez wątpienia prądawna =>piroga z bocznym pływakim stabilizacyjnym, później przekształconym w drugi kadłub, przez



powiązanie dwu łodzi przy pomocy długich tyczek (a nawet trzech - =>trimaran); zastosowanie dwu kadłubów poprawia stabilność statku oraz pozwala osiągnąć większą prędkość mimo powiększenia powierzchni pokładu, dzięki niewielkiej objętości części podwodnej; dzięki tym zaletom budowany w dość wszechstronnych przeznaczeniach, od rekreacyjnych =>jachtów, przez =>promy, do okrętów wojennych;



kiosk

– charakterystyczna nadbudowa na kadłubie jednostek podwodnych, zazwyczaj mieszcząca =>pomost dowodzenia, główny właz, ewentualnie służę wyjściową oraz =>peryskop; na kiosku również często montowane są stery głębokości lub stateczniki;

264



kitoboj

– (z ros.) statek =>wielorybiczny;

252

kleszczka

– *igła sieciowa*; igła o specjalnej budowie, służąca do plecienia i naprawiania sieci rybackich;

kodentowy węzeł

– *kutel*; specjalny węzeł zamykający =>matnię =>włoka; otwiera się go jednym zdecydowanym pociągnięciem;

kontenerowiec

– statek przystosowany do transportu wyłącznie kontenerów jako ładunku masowego;



kosmograficzny statek

– specjalistyczna jednostka wyposażona w oprzyrządowanie do śledzenia ruchu



statków kosmicznych, znajdujących się na orbicie okołoziemskiej oraz utrzymywania łączności z ich załogami; odczyty urządzeń i sygnał łączności radiowej na otwartym morzu podlega znacznie mniejszym zakłóceniom, niżeli na lądzie, gęsto usianym różnymi antenami i nadajnikami;

kozły sieciowe

– rodzaj =>derricka na statkach rybackich (=>lugrach, =>sejnerach), charakterystycznie wystający ponad burtami, służący do holowania lub wybierania sieci;



kreba

– podwyższona obudowa =>luku na =>lugrach rybackich, wystająca ponad burty; do kreby spadają ryby wytrąsane z sieci;

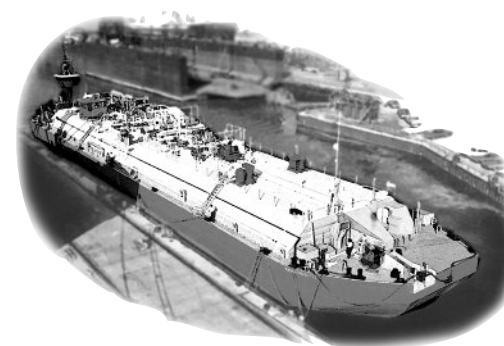
krenowanie

– balansowanie kadłubem =>lodołamacza wokół osi podłużnej przez napętnianie i opróżnianie burtowych zbiorników balastowych, mające na celu skruszenie przylegającego do kadłuba lodu i poszerzenie toru wodnego; podobna operacja, ale wokół osi poprzecznej kadłuba - to =>dyferentowanie;

231

kufrowiec

– statek o wysokiej, wysklepionej pokrywie luku, przypominającej wieko kufra;



kutel

– linka ze =>stropikiem do otwierania =>matni sieci rybackiej (zob. =>węzeł kodentowy);

kuter (rybacki)

– mały statek =>rybacki zalewowy i przybrzeżny, drewniany lub stalowy, czasem (obecnie już coraz rzadziej) ma składany maszt z żaglem pomocniczym, ułatwiającym dryfowanie wraz z wydaną siecią (=>dryfter);



LASH

– jeden z typów *barkowca*; statek przystosowany do transportu =>barek systemowych, wyposażony w poruszającą się wzdłuż pokładu ładunkową suwnicę =>bramową, podnoszącą barki z rufy i rozmieszczającą je na pokładzie; u celu także suwnica służy do wodowania barek;

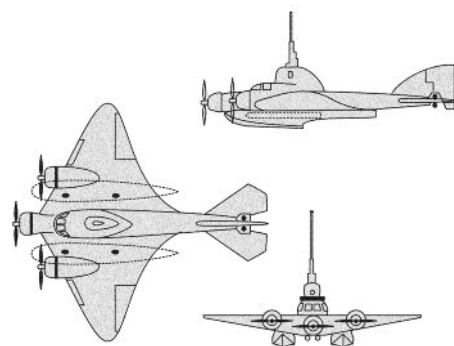
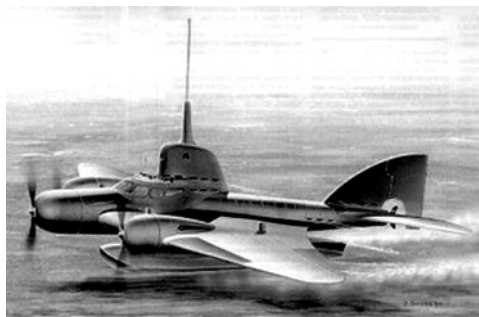


laszt

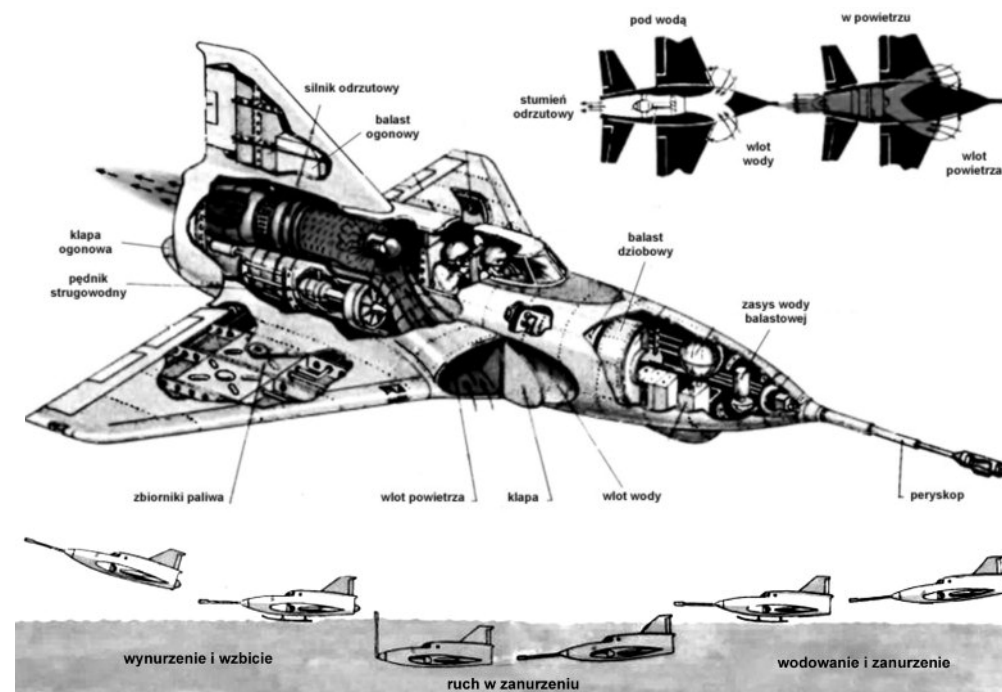
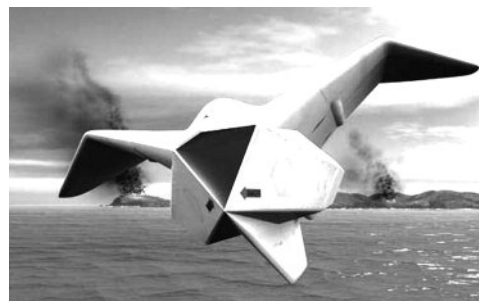
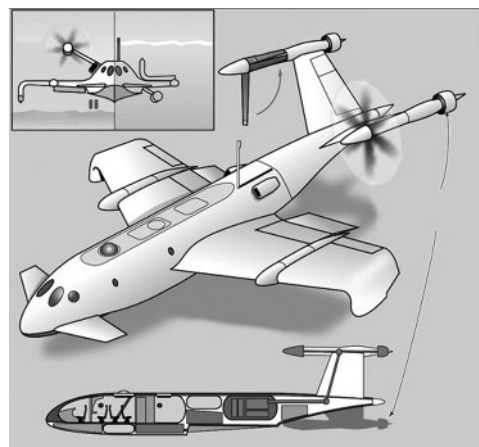
– pomost pomiędzy =>krebnami na =>lugach rybackich;

latająca łódź

– *hydroplan, amfibia*; typ samolotu o konstrukcji pozwalającej na start i lądowanie na wodzie, z kadłubem w kształcie łodzi z =>redanem i pływakami stabilizującymi na końcach skrzydeł; latające łodzie rozkwitły w początkach lotnictwa pasażerskiego, kiedy brakowało lotnisk; mimo wielu zalet odznaczają się jednak stosunkowo kiepską aerodynamiką i znajdują dziś głównie zastosowanie jako maszyny do zadań specjalnych, gdzie najważniejszą cechą jest niezależność od lotnisk - ratunkowe, pożarnicze, wojskowe itp; najczęściej mają schowane w kadłubie również podwozie kołowe, dzięki czemu mogą startować i lądować także na lądzie;

**latająca łódź podwodna**

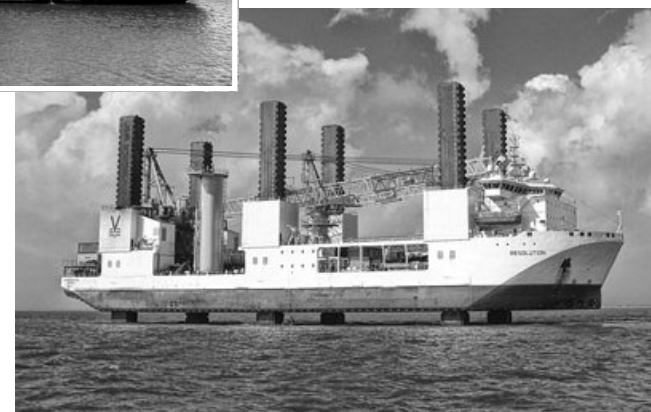
– eksperymentalny pojazd, który jednak nie wyszedł ze stadium prób i prototypów od 1946 roku; według ogólnej idei miały to być samoloty przystosowane do krótkotrwałego poruszania w zanurzeniu, dzięki kombinacji napędu śmigłowego lub odrzutowego z wodnym =>pędnikiem śrubowym lub =>strugowodnym, który miał być przełączany w chwili =>wodowania; od początku jednak konstruktorzy napotykali same problemy spowodowane zbyt znaczącymi różnicami między środowiskami przy dużych prędkościach, aż w końcu zaczęto się zastanawiać nad celowością budowy takiego pojazdu;

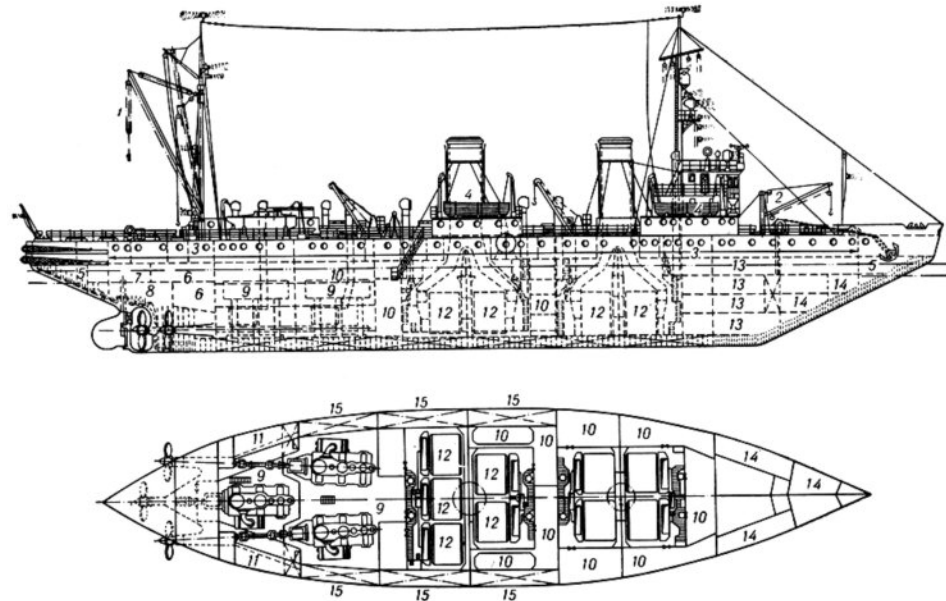
**lewarowiec**

– statek wiertniczy, poszukiwawczy lub (rzadko) wydobywczy, mający właściwie postać pływającej lewarowej =>platformy wiertniczej, ale o pełnych zdolnościach żeglugowych; po ustawieniu statku nad miejscem wiercenia opuszcza się podpory lewarowe, które sięgając dna unieruchamiają statek w żądanej pozycji;

latarniowiec

– statek zakotwiczony na stałe jako znak =>nawigacyjny, z zabudowaną =>latarnią morską i wszelkimi innymi urządzeniami =>radionawigacyjnymi; na burcie zawsze ma wymalowaną wielką nazwę miejsca, w którym jest zakotwiczony;





lodołamacz typu "Stalin": 1- rufowy żurawik; 2 - dziobowy żurawik; 3 - kajuty załogi; 4 - szalupa; 5 - zbiorniki balastowe; 6 - ładownia; 7 - przedział maszyny sterowej; 8 - zbiorniki słodkiej wody balastowej; 9 - maszynownia; 10 - bunkier; 11 - zbiorniki słodkiej wody; 12 - kotły parowe; 13 - prowiantownia; 14 - zbiorniki do dyferentowania; 15 - zbiorniki do krenowania;



lodołamacz "Jermak" w lodach Morza Karskiego



lodołamacz "Lenin"

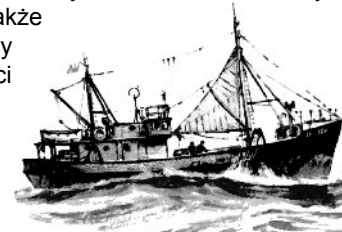
lodołamacz

– statek o bardzo dużej mocy maszyn, specjalnie wzmocnionej konstrukcji i specjalnym kształcie kadłuba umożliwiającym „wślizgiwanie się” dziobem na płytę lodu, w celu skruszenia jej pod ciężarem statku, a także zabezpieczającym kadłub przed zaklinowaniem w lodach; poziomy obrys =>wodnicy ma na ogół owalny kształt, a =>dziobnica i =>tylnica są nachylone pod dość łagodnym

kątem; ster i śruba (lub śruby) osłonięte tzw. =>ostrogą lodową; do kruszenia płyt lodowych służą specjalne zbiorniki balastowe na dziobie i rufie (=>dyferentowanie) oraz na burtach (=>krenowanie); lodołamacze prócz zadań czysto użytkowych, tzn. utrzymywania żeglowności zamrzniętych szlaków i zapobiegania powstawaniu zatorów lodowych na rzekach, pełnią także wiele funkcji naukowych i badawczych;

lugier (rybacki)

– dryfter; statek =>łowczy do połowów biernych =>pławnicami zastawnymi; drewniany lub stalowy, jednopokładowy, o niskich nadbudówkach; nazwa "dryfter" pochodzi od specyfiki połowu biernego sieciami =>dryfującymi, kiedy to statek po wydaniu sieci z pokładu dryfuje wraz z nimi; często dla ułatwienia żeglugi w dryfie jest wyposażony w składany maszt z dodatkowym żaglem, a także w dodatkowy ster w części dziobowej;



lugrotrawler

– =>sejner; statek rybacki łączący cechy =>lugra i =>trawlera, tzn. nadaje się zarówno do połowów czynnych (=>trałowania), jak i biernego (stawiania =>pławnic) oraz pół-czynnych za pomocą okrężnic (=>tuńczykowiec); jego uniwersalność jest okupiona mniejszą sprawnością przy każdym z rodzajów połowu;



sejner krewetkowy

łowczy

– statek rybacki tylko do połowów, nie przetwarzający złowionych ryb, lecz dostarcza-



jący je do przetworni zasolone lub schłodzone w lodzie; również określenie statków =>wielorybniczych, ze względu na specyficzną technikę ich połowów, przypominającą raczej polowanie;

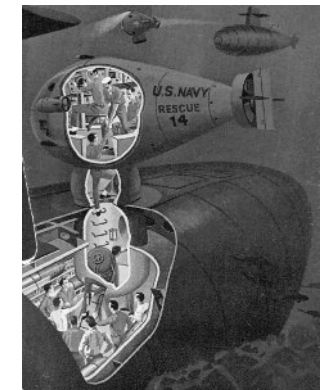
łódź latająca

– latająca łódź;

łódź podwodna

– jednostka cywilna lub bojowa zdolna do poruszania w zanurzeniu i na powierzchni; główne uzbrojenie =>okrętów podwodnych stanowią =>torpedy lub rakiety balistyczne; napęd zwykle elektryczny, prądnice napędzane przez silniki spalinowe lub turbiny parowe zasilane przez reaktor atomowy; zmianę =>pływalności łodzi podwodnej zapewniają zbiorniki =>balastowe, w razie potrzeby napełniane wodą bądź opróżniane; do obserwacji powierzchni w małym zanurzeniu służy =>peryskop; cywilne łodzie podwodne są używane do celów badawczych i eksploracyjnych (=>batyskafy), ratunkowych lub turystycznych (miniaturowe);

miniaturowe łodzie podwodne: obok: ewakuacja załogi dużego okrętu podwodnego; poniżej: turyści zwiedzający rafę koralową;



matnia

– część sieci rybackiej, w której zbierają się złapane ryby, stanowiąca pułapkę; w dnie matni jest otwierana gardziel, przez którą ryby wysypuje się do ładowni po zwolnieniu zamknięcia =>kutelem;

248

myśliwski

– używana czasem nazwa statków =>wielorybnych, ze względu na specyfikę techniki połowów na ssaki morskie - foki, walenie, morsy itp, przypominającą bardziej polowanie niżeli połów;

OBO

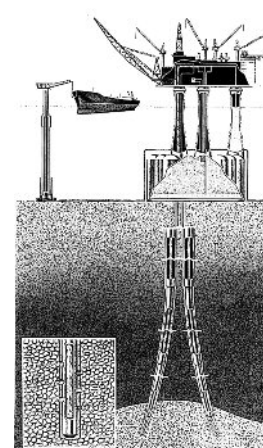
– ang. skrót od "ORE - BULK - OIL" oznaczający, że statek jest =>masowcem uniwersalnym, mogącym przewozić zarówno ładunki płynne, jak i sypkie, ma też system balastowy konieczny przy transporcie rudy metali (zob. =>rudowęgłowiec);

**olejowiec**

– =>zbiornikowiec przeznaczony tylko do transportu oleju, wyposażony w specjalnej konstrukcji pompy i instalacje na pokładzie;

**PCC**

– ang. skrót od Pure Car Carrier (właściwie RO-RO PCC) oznaczający, że statek jest przeznaczony i dostosowany wyłącznie do transportu samochodów jako ładunku masowego;



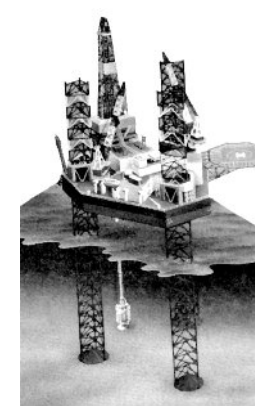
schemat instalacji wydobywczej



platforma grawitacyjna, spoczywająca na dnie swoją potężną masą;

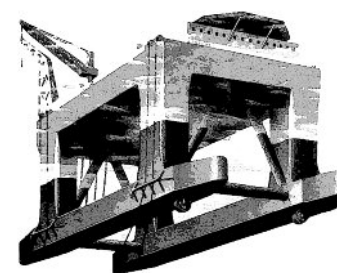


platforma lekka, na spokojne wody;

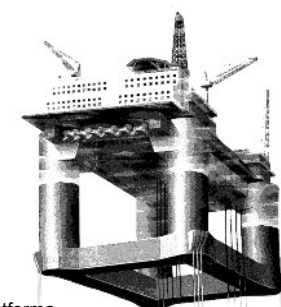


platforma lewarowa;

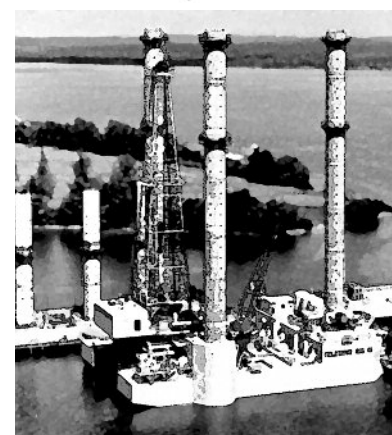
platforma pływająca samobieżna (poszukiwawcza);



platforma pływająca, utrzymująca stałą pozycję dzięki sterom strumieniowym;



platforma naciągowa, utrzymywana w miejscu przez silnie naciągnięte liny zakotwione w dnie;



powyżej: holowanie platformy pływającej do miejsca pracy;
po lewej: przygotowanie platformy lewarowej do holowania na miejsce przeznaczenia;

peryskop

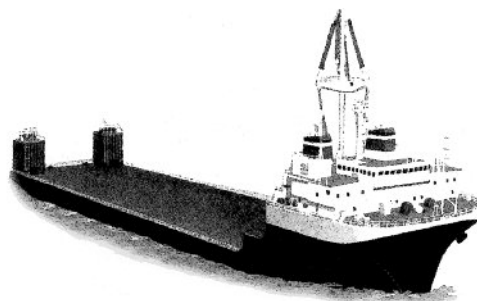
– urządzenie obserwacyjne na jednostkach podwodnych, pozwalające obserwować powierzchnię morza, z zanurzenia; dawniej były to niezbyt złożone układy optyczne (lustrzane), a obecnie - elektroniczne, o znacznie większych możliwościach; [270]

platforma wiertnicza

– morska instalacja górnicza, wydobywcza lub przetwórcza, w formie platformy stojącej na kilku wysokich podporach słupowych, zakotwiczona na stałe, oparta na dnie morskim bądź pływająca, wyposażona w pływaki (jak =>katamaran); spotyka się też platformy badawcze czy poszukiwawcze, wyposażone we własny napęd; [241]

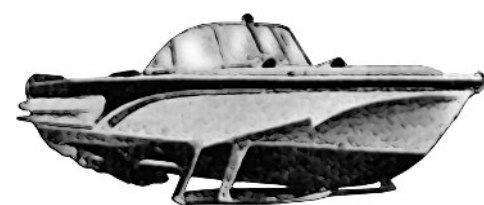
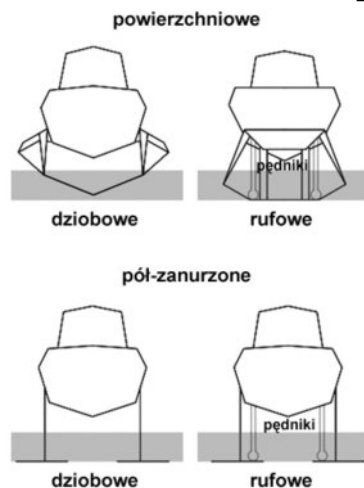
platformowiec półzanurzany

– statek przeznaczony do transportu szczególnie ciężkich i ponadgabarytowych ładunków; cały jego pokład ładunkowy to płaska platforma z urządzeniami do mocowania ładunku; działa podobnie, jak =>dokowiec, tzn. może się częściowo zanurzyć, aby pokład znalazł się pod wodą, a po wprowadzeniu nań pływającego ładunku - ponownie się wynurza i jest gotowy do rejsu; może też przyjmować ładunki nie wymagające zanurzenia, umieszczane na pokładzie przez =>żuraw;



pláty nośne

– element nośny kadłuba statków niesionych siłą =>wyporu dynamicznego, np. =>wodołotów; ma formę odpowiednio wyprofilowanych skrzydeł, umocowanych trwale pod kadłubem lub składanych hydraulicznie przed wejściem na płytsze wody; pláty mogą być zwarte lub dzielone, płytkie (jeziorowe, zalewowe) lub głębokie (pełnomorskie), a wówczas mogą też mieć - dla regulacji zanurzenia - nastawny kąt natarcia, sterowany przez komputer; [253]



wspomagające płyty nośne szybkich łodzi motorowych;



plawiki

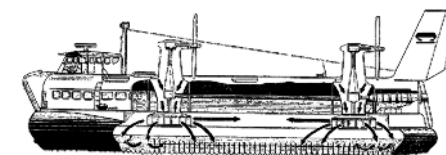
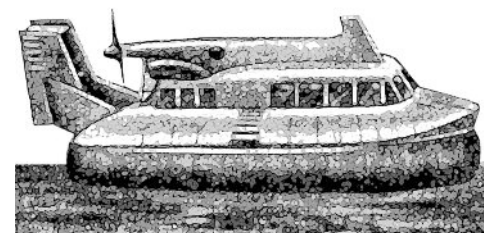
– drewniane lub plastikowe pływaki, najczęściej w formie kolorowych kulek, utrzymujące górną krawędź zastawnej =>sieci rybackiej tuż pod powierzchnią wody; do rozpostarcia płaszczyzny sieci w pionie służą =>grzęzy;

plawnica

– typ rybackiej sieci zastawnej, czyli do połowów biernych; sieć zastawia się na określony czas, po czym wybiera się ją wraz z rybami zaplątanymi w oczka lub uwięzionymi w pułapce - tzw. =>matni; [248]

poduszkowiec

– właściwie nie jest jednostką pływającą, ale pełni rolę transportowca morskiego, należy więc o nim wspomnieć; unosi się nad powierzchnią dzięki poduszce powietrznej, czyli ogromnej ilości powietrza włączanej pod pojazd przez specjalne wentylatory i utrzymywanej pod pewnym ciśnieniem dzięki elastycznym fartuchom; napęd stanowią przeważnie pędniki =>śmigłowe; nie potrzebuje specjalnego =>nabrzeża,

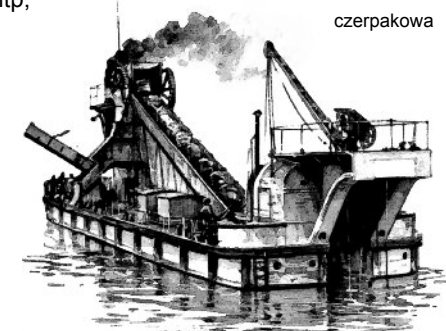


a jedynie w miarę łagodnego brzegu, na który wpływa sponad wody i - po wyłączeniu wentylatorów - osiada miękko na plaży;



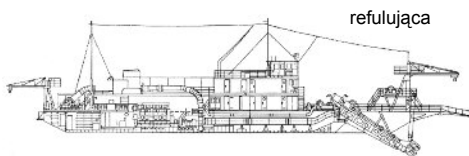
pogłębiarka

– *bagier, draga, szlamownik*; urządzenie pływające służące do wydobywania gruntu z dna zbiorników wodnych; dzieli się według rodzaju urządzeń wydobywczych na czerpakowe, chwytakowe, ssące i łyżkowe, a ze względu na sposób odprowadzania urobku na: nasiębierne (z ładownią na urobek - =>szalandowe), refulujące (odprowadzające wodną zawiesinę urobku poprzez =>refuler do miejsca zwalaki) oraz przenoszące (ładujące urobek na =>szalandy lub =>barki); używane do pogłębiania =>torów wodnych, =>basenów portowych, koryt rzek, =>kanałów, budowy =>nabrzeży, odbudowy plaż i brzegów zniszczonych przez sztorm itp;





chwyதாகowa



refulująca

polarnik

– statek przeznaczony do żeglugi po wodach arktycznych, ze skośnie ścietą =>dziobnicą dla ułatwienia kruszenia lodu, z dodatkowymi =>wręgami dla wzmocnienia i grubszym wałem napędowym, zabezpieczeniem steru i śruby tzw. =>ostrogą lodową, oraz =>„posterunkiem lodowym” - małą kabiną na dziobie, na specjalnym maszcie, z pełnym wyposażeniem do prowadzenia statku; pomalowany jest zazwyczaj w całości, wraz z nadbudówkami i masztami, na jaskrawy kolor dobrze widoczny wśród pól lodowych - pomarańczowy lub czerwony;

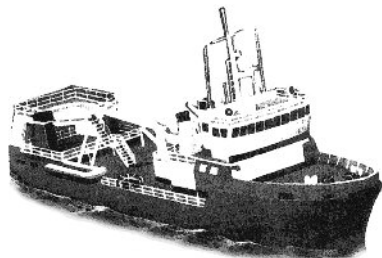


policyjny

– niewielki okręci, raczej słabo uzbrojony, używany przez straż przybrzeżną i policję do dozoru wód przybrzeżnych; od małej =>motorówki, poprzez =>kutry, do =>fregat i =>korwet;

pomiarowiec

– statek naukowo-badawczy, przeznaczony do obserwacji i pomiarów warunków oraz zmian zachodzących w środowisku wodnym; dokonane pomiary mogą być wykorzystane np. przy opracowaniu =>locji;



ponton (stalowy)

– rodzaj dużego pływaka w formie stalowego pudła, na którym spoczywa jakiś znaczny ciężar (np. przęsło mostu tymczasowego) lub jest zainstalowane jakieś urządzenie (np. =>refuler, =>żuraw);



ponton (pływak)

– rodzaj pływaka z bardzo mocnego tworzywa (stali, epoksydu, specjalnej tkaniny kompozytowej) używanego do podnoszenia z dna znacznych ciężarów, np. wraków lub ich części; ponton jest zatapiany, a po umocowaniu linami do podnoszonego ładunku wypompowuje się z niego wodę i wpompowuje powietrze, aby wypłynął na powierzchnię;

posterunek lodowy

– stanowisko obserwacyjne na dziobie statku =>polarniczego, z pełnym oprzyrządowaniem do prowadzenia statku (=>telegraf maszynowy, =>busola, radar itp); często ustawiane na specjalnym maszcie pustym

wewnątrz, przez który wchodzi się na posterunek spod pokładu;

poszukiwawczy

– statek badawczy, często z urządzeniami górnictwymi, przeznaczony do poszukiwań podziemnych złóż surowców, np. rudy manganu;



pożarnik

– strażak;

półpoduszkowiec

– semi-hovercraft, bocznościan;

prom

– statek pasażersko-towarowy, zabierający na pokład ludzi, samochody, pociągi i inne ładunki; specjalna konstrukcja (=>furty dziobowe, burtowe lub rufowe, obszerne pokłady z ułożonymi na nich szynami) ułatwia maksymalnie załadunek i rozładunek; używany przeważnie na krótkich trasach =>trawersujących;



prom portowy

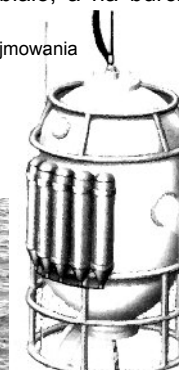
– wahadłowiec; mały prom kursujący nieprzerwanie między brzegami w portach dzielących miasto, a przyjmujących duże jednostki oceaniczne, co uniemożliwia zbudowanie mostów, np. w Świnoujściu – promy =>dwukońcowe serii „Karsibór” (samochodowe) oraz osobowe „Filutek” (=>tramwaje wodne);



ratowniczy

– specjalny statek o dużej =>dzielności i =>niezatapialności, solidnej konstrukcji, często z charakterystycznie podwyższonym dziobem, aby przeciwstawić się wysokim falam i dość niską =>wolną burtą, aby łatwiej podejmować z wody rozbitków; wyposażony w urządzenia =>holownicze i ambulatorium, ale przede wszystkim we wszelki sprzęt ratunkowy (=>koła, =>tratwy, =>łódzie itp); zazwyczaj malowany na białą, a na burcie

obok: dzwon ratowniczy do podejmowania rozbitków z dużych głębokości; poniżej: kapsuła ratunkowa przewożona przez statki ratownicze;

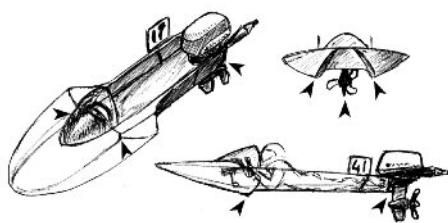


w części dziobowej oznaczony dużym czerwonym krzyżem maltańskim ujętym w okrag;



redan

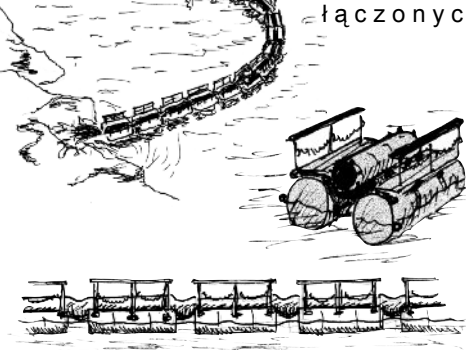
– uskok w dennej części =>kadłuba szybkich łodzi i statków, ułatwiający wynurzenie kadłuba w celu zmniejszenia oporów dzięki sile =>wyporu dynamicznego;



redan 3-punktowy ślizgacza; strzałki wskazują miejsca styku kadłuba z powierzchnią wody;

refuler

– urządzenie pomocnicze dla =>pogłębiarki, odprowadzające urobek na brzeg lub do wody z dala od pogłębianego miejsca; składa się z połączonych



=>pontonów z rurociągiem i - co kilka segmentów - pompami;

rekin

– nawiewnik w formie długiego rękawa z mocnej tkaniny, stosowany na tankowcach;

ro-rowiec

– (od ang. - “roll-in - roll-out”) statek o konstrukcji pozwalającej wjeżdżać na pokład całymi pojazdami – samochodami i wagonami, co znacznie ułatwia i przyspiesza przeładunek; występuje w licznych odmianach, dedykowanych do konkretnego typu pojazdów (np. =>PCC) lub wariantach uniwersalnych;

ro-rowiec z podniesioną rampą ładunkową, będącą jednocześnie zamknięciem furty rufowej;



ROV

– Remote Operated Vehicle, czyli Zdalnie Sterowany Pojazd, najczęściej podwodny, do badania wraków, kontroli podwodnych instalacji itp; jego zanurzenia nie ogranicza zapas powietrza, ani głębokość, a jedynie zasięg



kabla sterującego, którego masa - co oczywiste - wzrasta wraz z długością; podobne miniaturowe aparaty do prac podwodnych, ale sterowane przez ludzi - to MOV (Man Operated Vehicle);

MOV



rozkładacz

– statek przeznaczony do rozścielania na dnie materiału sypkiego - gruzu, rumoszu skalnego, żwiru zmieszanego ze spoiwem i innych, mających przykryć poprowadzone na dnie instalacje, rurociągi itp;



rudowęglowiec

– =>masowiec przeznaczony do transportu węgla lub rudy metali, przy czym węglem ładownie wypełniane są po brzegi, a rudą –

tylko do 1/3 wysokości; podobnie jak =>rudowiec – wyposażony w zbiorniki =>balastowe tuż pod pokładem, a czasem nawet na pokładzie;



rudowiec

– masowiec przeznaczony do transportu rudy metali; cechuje go mała ładownia i duży tonaż =>BRT przy małym =>NRT z powodu dużego ciężaru właściwego rudy; wyposażony w zbiorniki balastowe nad ładownią i na burtach, mające poprawić stateczność i dzielność morską; na ogół nie posiada własnych urządzeń przeładunkowych, ewentualnie posiadający =>stoker w części dennej ładowni, wynoszący ładunek na górny pokład;

rybacki statek

– przeznaczony do połowów ryb i innych owoców morza; główny podział statków rybackich uwzględnia 2 kategorie: 1) żałowe i przybrzeżne oraz 2) dalekomorskie; kategorię 1 stanowią: łodzie i =>kutry, łodzie =>żakowe, =>półbarkasy, =>hojery, =>barkasy, małe kutry (do 13 m); kategoria 2 to: =>trawler, =>lugier (dryfter), =>lugrotrawler, =>sejner, =>baza-przetwórnia, statek-chłodnia, statek-przetwórnia;

sadze

– zanurzony w wodzie zasobnik na żywe ryby, używany na =>hojerach;



samochodowiec

– PCC; statek o specjalnej konstrukcji umożliwiającej transport wyłącznie samochodów, jako ładunku =>masowego;



SEA-BEE

– odmiana barkowca; statek przystosowany do transportu całych =>barek systemowych wraz z ładunkiem, przyjmujący je na pokład z rufy dzięki specjalnemu podnośnikowi, skąd są przetaczane na odpowiednie miejsce składowania przez system wózków;



sejner

– =>lugrotrawler do połowów biernych =>sieciami zastawnymi, a także połowów pół-czynnych okrężnicami; charakterystyczne dla sejnerów są wystające wysoko nad burtę =>kozły sieciowe;



semi-hovercraft

– półpoduszkowiec, bocznościan;

siarkowiec

– =>zbiornikowiec przystosowany do transportu siarki w stanie półpłynnym, podgrzewanej w specjalnych ładowniach i utrzymywanej w stałej temperaturze 135°C;

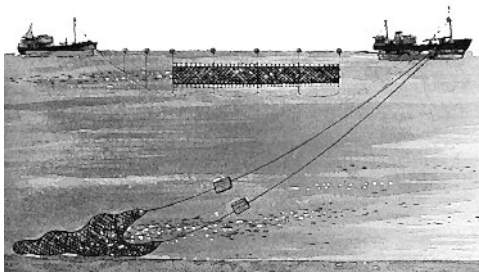


side-wall

– bocznościan;

sieci rybackie

– dzielą się na 2 zasadnicze kategorie - do połowów czynnych i biernych, a dalej na 5 podstawowych rodzajów: 1) ciągnione, 2) miotane, 3) zastawne, 4) spławiane i 5) pułapkowe, przy czym 1 i 2 służą do połowu czynnego, a 3, 4 i 5 - do biernego;



ciągnione: niewód, przywłoka, włok, draga, ceza;

miotane: podrywka, okrężnica;

spławiane: pławnica, drygawica, wonton;

zastawne: manca, net, ślę, także wonton;

pułapkowe: żak, mieroża;

wymienione typy sieci służą zarówno do połowów morskich jak i śródlądowych; istnieją jeszcze oczywiście dalsze rozróżnienia (np. włok może być denne lub pelagiczny, ciągniony przez 1 statek nazywa się trałem, a przez dwa statki - tuką), ale temat jest zbyt obszerny, aby go wyczerpać w tej książce;

ogólnie sieci ciągnione składają się z liny trałowej, skrzydeł i =>matni zamykanej =>kutelem, a sieci zastawne - z sieci, =>pławików utrzymujących sieć przy powierzchni oraz =>grzęz, czyli ciężarków obciążających sieć w dół;

sling

– gotowa wiązka bel lub worów (z ziarnem, nawozem itp), wraz z paletą lub bez, przyspieszająca przeładunek w porcie; może stanowić podstawową jednostkę ładunku =>drobnicowego;

slip (trawlera)

251

– pochylnia na rufie =>wielorybników lub =>trawlerów, służąca do wciągania zdobyczy na pokład;

statek-dok

– dokowiec; statek przeznaczony do doraźnych napraw na pełnym morzu lub transportu mniejszych jednostek (np. =>barek) w całości, bez przeładunku; zasada jego działania jest podobna do pływającego =>doku, różni się tylko pełną zdolnością żeglugową podczas, gdy pływający dok nie nadaje się do pływania komunikacyjnego;

strażak

– statek =>ratowniczy zbliżony wyglądem do =>holownika, ale zawsze pomalowany na czerwono (przynajmniej nadbudówki); wyposażony w kilka lub kilkanaście armatek wodnych i pianowych, wysokowydajne pompy gaśnicze, sprzęt ratowniczy itp;



szalanda (bagrowa)

– blotniarka; =>barka pomocnicza w zespole =>pogłębiarki, wyposażona w klapy denne lub burtowe do opróżniania z urobku ładowni „pod siebie”; gdy klapy są otwarte - utrzymuje się na wodzie dzięki zbiornikom powietrza na rufie, dziobie i obu burtach;



szczudłowiec

– statek o dość nietypowym napędzie specjalnym, przeznaczony do robót wydobywczych, np. => pogłębiarka; wysięgniki wysunięte poza obrys kadłuba i sięgające dna opierają się o nie i przyciągają statek o długość wysięgu; przemienne działanie dwu wysięgników przypomina kroczenie na szczudłach i pozwala na precyzyjne przemieszczanie po zamulonych akwenach oraz w pobliżu brzegu, gdzie gromadzą się znaczne ilości osadów;



szlamownik

– pogłębiarka; określenie odnosi się najbardziej do pogłębiarek nasiębiernych, zintegrowanych z => szalandą;

szpitalnik

– statek pełniący funkcję pływającego szpitala, często zaadaptowany ze statku pasażerskiego, stosowany w regionach dotkniętych klęskami żywiołowymi, bądź objętych działaniami wojennymi; zawsze wyróżnia go malowanie na biało z wielkim zielonym krzyżem na burtach i nadbudówkach;



ślizgacz (łódź)

– szybka łódź unosząca się na wodzie dzięki sile => wyporu dynamicznego; ma płaski i szeroki kadłub z => redanem, dzięki czemu po osiągnięciu wystarczającej prędkości wynurza się niemal całkowicie, dotykając wody tylko punktowo, a zanurzony pozostaje => pędnik i => ster;

246



tankowiec

– duży statek do transportu ładunków => masowych w stanie płynnym (ropy, paliw itp); klasa największych statków => handlowych, a wyobrażenie o ich wielkości może dać zestawienie danych jednego z największych na świecie - Globtik London: długość – 373 m, szerokość – 28 m, => nośność – 476 292 DWT, moc maszyn – 45 000 KM, prędkość z ładunkiem – 15,5 => węzła, załoga 15-20 ludzi; dla porównania – wysokość Pałacu Kultury w Warszawie to 274 m; pierwszy na świecie tankowiec zwodowano w 1872 r.

w Anglii, miał zbiorniki w formie cystern opartych na wręgach i – co ciekawe – był żaglowcem;



tankowiec Brooklyn wraca do stoczni po odbyciu prób morskich, ale nie zmieścił się pod mostem Brooklyńskim i trzeba było zdemontować komin oraz maszt;

towboat

– holownik lub pchacz;

233



trał (sieć)

– typ => sieci rybackiej; => włók ciągnięty przez 1 => trawler;

248

tramwaj wodny

– statek rzeczny stosowany w miastach o rozbudowanej sieci => kanałów lub leżących w ujściu rzeki z => portem (Amsterdam, Wenecja, Świnoujście itp); na ogół kryty, bez => pokładów słonecznych, ponieważ nie jest statkiem typowo wycieczkowym, lecz środkiem komunikacji miejskiej; specjalnie ukształtowana podwodna część kadłuba nie powoduje powstawania fali; są na świecie miejsca, np. w górach Azji, do których mieszkańcy mogą dotrzeć tylko hydrobusem, bądź pieszo;



trawler

– statek rybacki => łowczy o dość silnych maszynach, umożliwiających ciągnięcie => włoka z odpowiednią prędkością; => sieci może rzucać i wybierać z burtę dzięki tzw. „koziom sieciowym” lub z rufy, dzięki pochylni zwanej => „slipem”; obciążone zdobyczą sieci są wciągane na pokład => windą trałową (rodzaj => braspila);



trawler-przetwórnia

– duży statek => rybacki od razu przetwarzający złowione ryby na mączkę rybną, olej i filety mrożone; dzięki chłodniom i zapasom może pozostawać na morzu przez ok 2 miesiące; podobny typ stanowią trawlerzy-zamrażalnie, przerabiające ryby na filety i mączkę rybną;

trimaran

– statek trójkadłubowy, o konstrukcji podobnej do => katamarana, ale jeszcze stabilniejszy i posiadający większą przestrzeń użytkową; jego pierwowzór, egzotyczny lakatoi używany do dziś w regionie Polinezji i Oceanii powstał z => pirogi z dwoma pływakami bocznymi;

101

trunkdeck

– kufrowiec;

tugboat

– holownik lub pchacz;

tuka

– typ => sieci rybackiej; => włók ciągnięty przez dwa => trawlerzy;

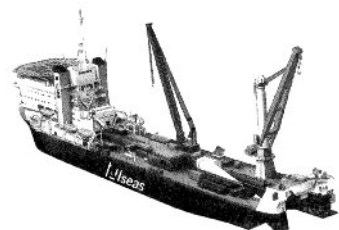
248

tuńczykowiec

– duży =>sejner specjalnie przystosowany do połowu tuńczyków przy pomocy tzw. okrężnic; łodzie pomocnicze otaczają ławicę rozciągając sieć, która następnie jest ściągana w dolnej części i zamykana w pułapkę w rodzaju worka, a uwięzione ryby odsysa się na pokład specjalnymi pompami; duże tuńczykowce mają na pokładzie lądowisko dla śmigłowców oberwacyjnych;

układacz

– statek przeznaczony do układania podwodnych instalacji, przewodów, rurociągów itp; wyposażony w służące do tego specjalne urządzenia, podajniki, spawarki itd;



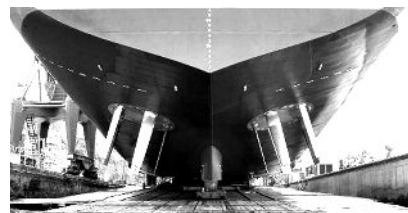
vaporetto

– wenecki =>tramwaj wodny;

VSP

123

– skrót od Voith-Schneider Propelled (Tractor, Ferry, Fire Boat itd), oznaczający jednostkę napędzaną wirnikami Voitha-Schneidera, dodatkowa litera określa dokładniej rodzaj jednostki - holownik, prom itd;



water-taxi

– taxi wodne;

68

węglowiec

– masowiec przeznaczony szczególnie do transportu węgla, zazwyczaj z własnymi urządzeniami przeładunkowymi;



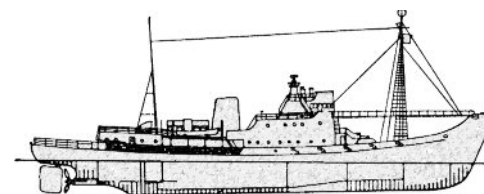
węzeł kodentowy

– kodentowy węzeł, kutel;

wielorybnik

– kitoboj; specjalny statek =>myśliwski przeznaczony do połowów głównie wielorybów, ale także innych ssaków morskich, które stały się intratnym zajęciem od XVIII w.; charakterystyczny dla niego jest wysoki dziób i pomost pomiędzy sterówką a =>bakiem, gdzie umieszcza się jedno lub kilka działek pneumatycznych do miotania harpunów (uzbrojonych często w groty wybuchowe, z truczną lub rażące prądem); statki wielorybnicze pracują zwykle w zespołach składających się z 4-10 =>łowczych (zwanych też myśliwskimi z powodu specyfiki połowów) oraz =>bazy-przetwórci; na rufie często mają =>slip (jak =>trawler) do wciągania zdobyczy na pokład; dawniej

statek służył tylko jako baza, a po odnalezieniu stada wielorybów spuszczano na wodę =>welboty i nimi ścigano ofiary oraz miotano ręcznie harpuna; choć to zajęcie było bardzo niebezpieczne - niestety nie odstraszalo żadnych łupu łowców; dawne wielorybniki można było z daleka poznać po zatłuszczonych żaglach i smrodzie psującego się tranu; znane są przypadki, kiedy rozjuszony atakiem wieloryb uszkodził, a nawet zatopił statek;



włok

– typ =>sieci rybackiej do połowów czynnych; można wyodrębnić włoki =>pelagiczne i włoki denne (=>dragi), a dalej: ciągnięte przez 1 =>trawler (=>trał) lub przez 2 trawler (=>tuka);

248

wodnosamolot



– samolot przystosowany do startowania i lądowania na wodzie, dzięki zastosowaniu pływaków zamiast podwozia; dla ułatwienia startu i lądowania pływaki mają =>redan; aby umożliwić alternatywne startowanie i lądowanie na gruncie - w pływakach może mieć schowane również podwozie kołowe; różni się tym od =>latającej łodzi, że konstrukcyjnie jest normalnym samolotem, wyposażonym tylko w specjalne podwozie, które można w każdej chwili zamienić na tradycyjne;

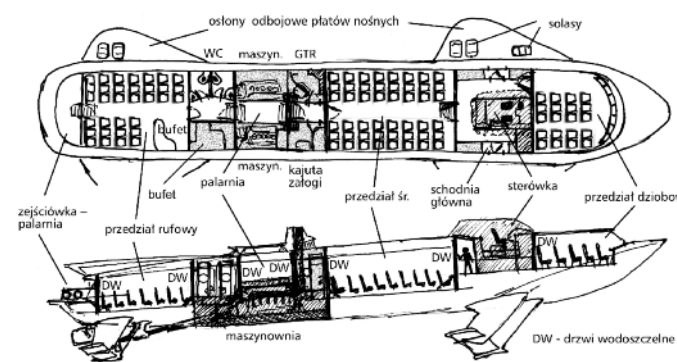
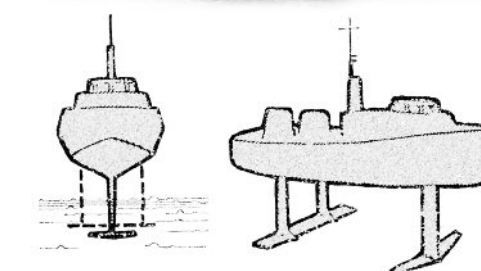
wodolot

– statek działający zgodnie z zasadą =>wyporu dynamicznego - przy wystarczająco dużej prędkości unosi się ponad wodą dzięki płatom nośnym, które wraz z =>pędnikiem pozostają w zanurzeniu; to minimalizuje opory ruchu i pozwala na dalsze zwiększanie prędkości; podstawowe typy wodolotów:

- z płatem płaskim – jeziorne, rzeczne,
- z płatem V – zalewowe, przybrzeżne,
- z płatem głębokim nastawianym automatycznie – pełnomorskie;

wodowanie (amfibii)

– lądowanie na wodzie =>amfibii, =>wodnosamolotu lub =>ekranoplanu;



wodolot pasażerski rekreacyjny

wonton 248

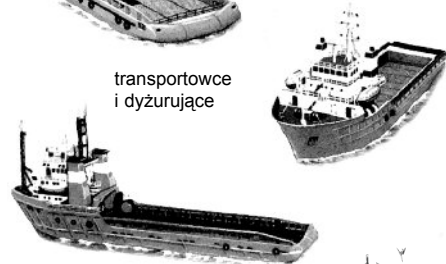
– typ => sieci rybackiej do połowów biernych; zastawna, wyposażona w => grzęzy i => pławiki;

wspomagający statek

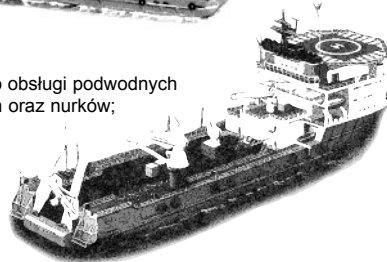
– niezbyt duża jednostka o dużej => dzielności morskiej i silnych maszynach, podobna do => holownika, ale z większym pokładem ładunkowym i => żurawikami, bądź przeznaczony dla ponadwymiarowych ładunków => platformowiec; pełni funkcje zaopatrzeniowe => platform wiertniczych, służy do wymiany załogi, niesie pomoc w niektórych pracach, ewentualnie do ich holowania; takie statki często towarzyszą stale platformom lub statkom => badawczym;



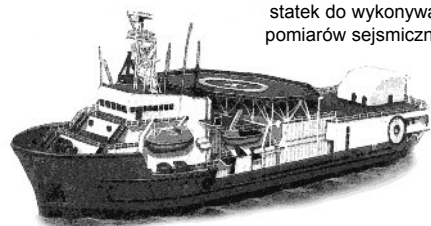
transportowce i dyżurujące



statek do obsługi podwodnych urządzeń oraz nurków;



statek do wykonywania pomiarów sejsmicznych



zbiornikowiec

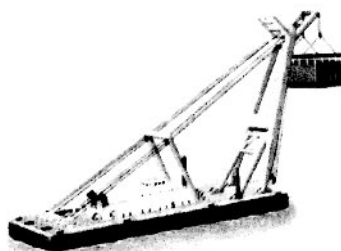
– tankowiec; => masowiec do ładunków płynnych, wyposażony w specjalne instalacje przeładunkowe oraz zapewniające bezpieczeństwo; => gazowiec, => siarkowiec, => olejowiec, chemikaliowiec itp; 250

żak

– typ => sieci rybackiej zastawnej, pułapkowej; 248

żuraw pływający

– ciężki żuraw o potężnym udźwigu, zainstalowany na dużym => pontonie o wielkiej => wyporności; używany w miejscach niedostępnych dla zwykłych żurawi, np. przy budowie => dalb, umocnień, mostów, platform wydobywczych, instalacji podmorskich itp; 232

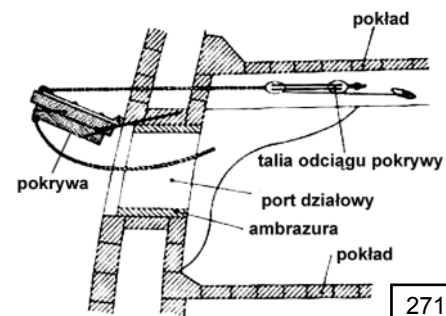


abordaż

– dawny sposób walki morskiej, kiedy walczące okręty szczepiano burtami przy użyciu specjalnych haków, a żołnierze wdierali się na pokład wroga i zdobywali okręt w walce wręcz; zapoczątkowali ten sposób walki rzymianie w III w.n.e., instalując na swoich okrętach specjalny pomost zwany => „krukiem”, który z impetem własnej masy opadał na pokład przeciwnika i wbijał się weń mocnymi pazurami;

ambrazura

– ościeżnica => portu działowego, otwór strzelniczy i obserwacyjny w burcie okrętu;



arkebuz

– dawna broń palna, rodzaj rusznicy; pierwowzór muszkietu;



awizo

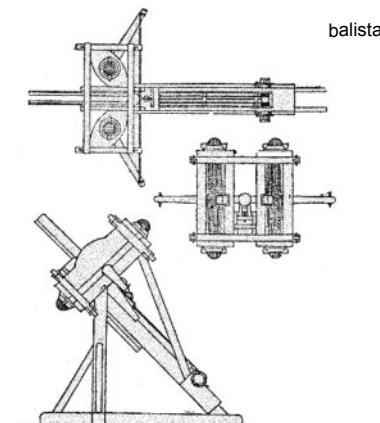
– mały => okręcik pomocniczy, następca => tenderów, => szebek i => galer; pełnił rolę łącznikową, musiał zatem być szybki, choć niekoniecznie dobrze uzbrojony; współcześnie taką klasę wyróżnia tylko marynarka francuska, natomiast w innych krajach tę rolę pełnią => korwety; 264

balista

– dawna machina bojowa, skrzyżowanie kuszy i katapulty, do miotania ciężkich pocisków;

barbeta

– potężna, mocno opancerzona podstawa wieży artyleryjskiej; 259

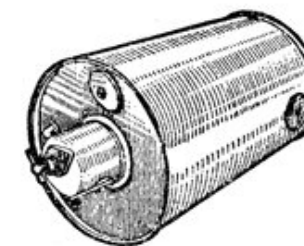


birema

– protoplasta => galery; starożytny rzymski okręt z dwoma rzędami wioseł, dużym żaglem => rejowym na głównym maszcie i mniejszym na => artemonie; wyposażona w taran w części dziobowej, pomost => abordażowy i wieżę dla łuczników; długość ponad 30 m, szerokość ok. 6 m, zanurzenie ponad 1 m;

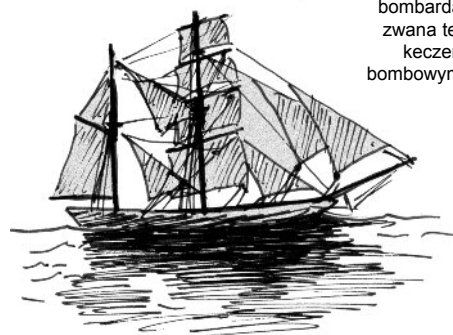
bomba głębinowa

– rodzaj broni do zwalczania okrętów podwodnych w postaci walcowatego pojemnika wypełnionego materiałem wybuchowym, z zapalnikiem czasowym lub ciśnieniowym, powodującym wybuch na określonej przez ustawienie zapalnika głębokości;



bombarda (okręt) 256

– dawny typ okrętu z końca XVIII w.; 2-maszty, => grot rejowy, => bezan => skośny, a zamiast => foka miał specjalną platformę dla uzbrojenia – miotaczy pocisków lub/i moździerzy;



bombarda,
zwana też
keczem
bombowym;

bombarda (działo)

– dawne działo o lufie kutej z żelaznych płyt i zespalonej pierścieniami lub odlewanej z brązu;

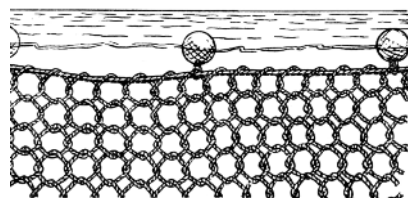


bombardela

– dawne małe działo =>relingowe ładowane od tyłu, z komorą ładunkową;

bony

– sieci zaporowe; sieci stalowe lub =>boje z pułapkami zabezpieczające wejście do =>portu przed atakiem, szczególnie podwodnym;



brander

– statek wycofany z żeglugi, który napelniano =>balastem (kamieniami, betonem) i zatapiano u wejścia do =>portu, aby je zablokować; już starożytni Grecy wpadli na pomysł użycia starego statku wypełnionego materiałem zapalającym i skierowania go w stronę nieprzyjaciela; później używano

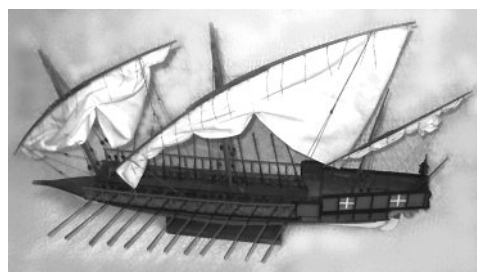
beczek i skrzynek wypełnianych materiałem wybuchowym lub zapalającym, które były pierwowzorem =>min morskich;

brandwachtla

– czata wodna; okręt dyżurujący przy wejściu do portu i np. otwierający =>bony; również okręt przeznaczony do zwalczania =>branderów;

brigantino

– dawne małe =>okręciaki pochodzące od =>galery (tzw. ćwierćgalery), o 8-12 =>bankach wiosłowych, które nosiły 10-20 dział;



brok

– mocna lina umocowana do =>ławety działa, ustalająca działo przy burcie;

275

czołowy szyk

– okręty w takim szyku idą zwrócone burtami do siebie, czyli „tyraliera”;

desantowiec

– =>okręt zabierający na pokład żołnierzy i pojazdy, podchodzący blisko brzegu dzięki płaskodennej budowie, najczęściej wyposażony w otwieraną =>furtę dziobową; obecnie coraz częściej zastępowane przez nowocześniejsze jednostki na poduszce powietrz-



nej LCAC (Landing Craft Air Cushion - pojazd lądujący na poduszce powietrznej), mogące wychodzić wprost na plażę i rozwijające znaczną prędkość (do 40 węzłów) przy potężnej nośności; ponieważ przy wszystkich zaletach pojazdy takie mają zasadniczą wadę - paliwożerność - są używane tylko do operacji lądowania, natomiast rejs odbywają na pokładzie okrętu-bazy (zob. =>barkowiec =>BACO, =>CONDOCK)



DEVASTATION

– pierwszy prawdziwy =>pancernik, zwodowany w 1871 r. w Anglii; metalowy, opancerzony, z wieżami dla najcięższych dział, natomiast lżejsze działa były jeszcze po dawnemu rozmieszczone wzdłuż burt;



DEVASTATION

DICKMANN AREND

– (ur. 1572 r., zm. 28.11.1629 r. pod Oliwą) admirał polskiej floty pochodzenia fryzyjskiego (z Delft); w 1608 r. osiadł w Gdańsku, a w listopadzie 1626 r. został mianowany admirałem floty polskiej przez Komisję Okrętów Królewskich; brał udział w walkach ze Szwedami i poprowadził polskie okręty do wspańiałego zwycięstwa w „Bitwie pod Oliwą”, w której zginął bohatersko od kuli armatniej;



diera

– antyczny okręt z dwoma rzędami wioseł, pierwotnie budowany przez Fenicjan, później rozpowszechniony w całym regionie śródziemnomorskim;

dozorowiec

– niewielki, szybki okręt, niezbyt silnie uzbrojony, do patrolowania wód przybrzeżnych;



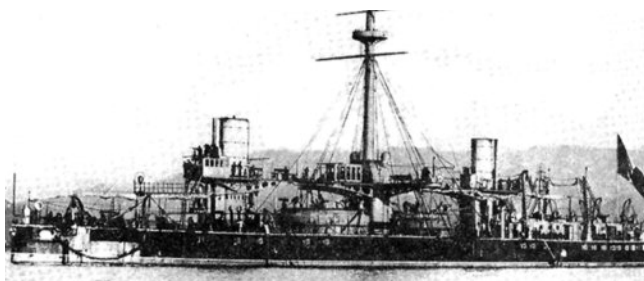
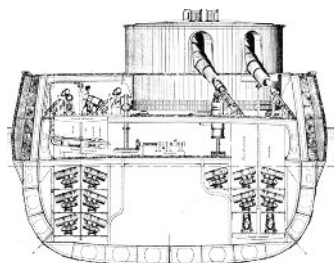


DREADNOUGHT

– protoplasta nowoczesnego =>pancernika, zwodowany w 1906 r.; całkowicie stalowy, z opancerzoną burtą (28 mm), 10 ciężkimi działami 305 mm w 5 obrotowych wieżach, szybkość 21,5 =>węzła, =>wyporność 22500 t; na wzór Anglików także w innych krajach zaczęto budować podobne okręty i nazywano je potocznie „drednotami”;

DUILIO

– włoski pancernik, zwodowany w 1878 r., jako jeden z pierwszych miał działa o gwintowanych lufach kalibru 450 mm, zainstalowane w obrotowych wieżach; działa były ładowane przez lufę, ale po serii niebezpiecznych wypadków przy ładowaniu zarzucono ten typ dział i przestawiono się całkowicie na ładowanie od tyłu;



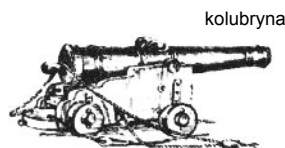
działo

– orientacyjna klasyfikacja dział z XVI-XVII w.:

- kanona
- kolubryna
- bastarda
- średniak
- falkon
- falkonet

w XVII w. próbowano znormalizować działa i wprowadzono następujący podział:

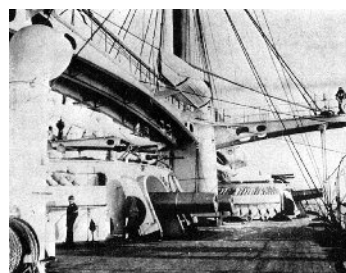
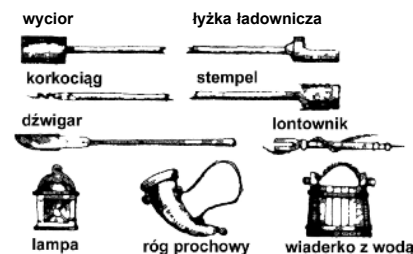
- kartauna (skrócona kolubryna 48-funtowa)
- półkartauna 24-funtowa
- ćwierćkartauna 12-funtowa
- oktawa 6-funtowa



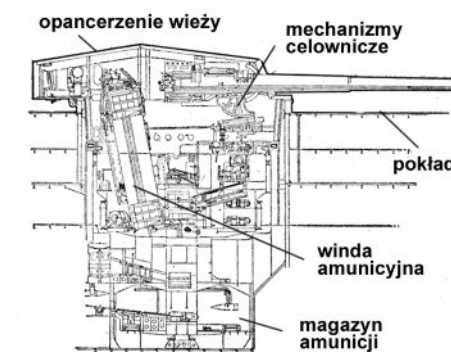
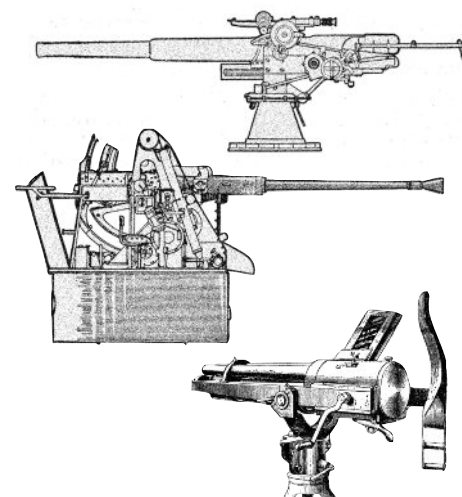
muzealna makietka dawnego stanowiska ogniowego



do obsługi złożonego cyklu ładowania i odpalania działa służył zestaw specjalnych narzędzi:



* stempel - do ubijania w lufie ładunku miotającego, * łyżka ładownicza - do wysypywania głęboko do lufy ładunku prochu, * korkociąg - do przepychania panewki zapłonowej na lufie oraz usuwania z lufy pozostałości poprzedniego ładunku, * wycior - do usuwania z lufy resztek prochu i nagaru po poprzednim wystrzale, * dźwigar - do unoszenia lufy na lawecie w czasie celowania, * lontownica - do wtykania lontu w otwór panewki zapłonowej, * latarnia - do podpalania lontu w przypadku zgaśnięcia, * róg prochowy - do zasypywania prochu na panewkę zapłonową, * wiadro z wodą - do gaszenia przypadkowo wzniesionego płomienia lub szybkiego schładzania narzędzi i elementów działa, a także do moczenia wyciora przed czyszczeniem lufy, aby zgasić wszelkie pozostałe iskry po wystrzale;



wieża artyleryjska

wynalezienie komór ładunkowych i dział ładowanych od tyłu, a następnie gotowych ładunków, czyli naboju, znacznie uprościło cały cykl i poprawiło szybkostrzelność; obecnie, od XIX w. działa są instalowane w opancerzonych wieżach obrotowych; w coraz większym stopniu wypierane są przez pociski rakietowe;



działomiar

– dawne określenie wielkości pocisku, wyrażane jego masą, również przyrząd do określania tej wielkości w postaci pierścieni o różnych średnicach, połączonych jedną osią lub - w prymitywniejszej wersji - żelaznego trójkąta o naznaczonych podziałkach,

których przecięcie po obrysie umieszczonej w rogu trójkąta kuli armatniej określało jej wielkość;



dźwigar

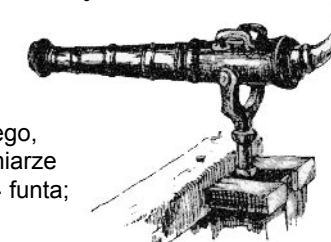
– jedno z dawnych narzędzi do obsługi =>działa; unoszono nim lufę w trakcie celowania, a następnie ustalano ją klinami;

eskadra

– zespół taktyczny =>okrętów wyznaczony do wykonania określonego zadania, mający wspólnego dowódcę;

falkonet

– dawny typ działka =>relingowego, o =>działomiarze ok. 1/2 - 3/4 funta;



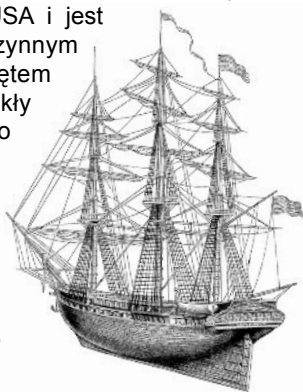
fregata (okręt)

– niewielki, szybki =>okręt dozorowy eskortujący konwoje, a szczególnie chroniący je przed atakami podwodnymi;

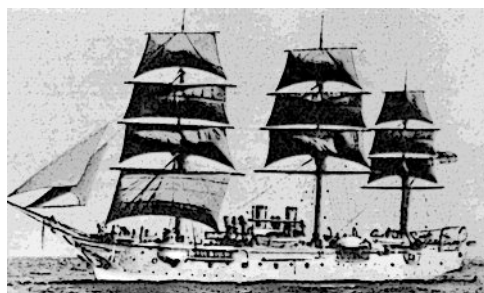


fregata (pełnorejowiec)

– =>pełnorejowiec 3-5-masztowy, budowany w XVII-XX w., a sporadycznie także obecnie; w XVII w. były to małe, 3-masztowe stateczki; w XVIII w. powstały we Francji właściwe fregaty, szybkie i silnie uzbrojone, jako bardziej operatywne od cięższych i wolniejszych =>liniowców; niemal całkowicie zredukowano okazałe =>kasztel, a działa rozmieszczono na 3 pokładach; na 3 masztach niosły po 3-4 żagle rejoye, prócz tego =>bezan =>łaciński (później =>gaflowy) oraz 1-2 =>blindżagle (później =>kliwery); służyła głównie do ochrony liniowców, eskortowania transportowców, dobijania uszkodzonych okrętów wroga, a także niesienia pomocy sprzymierzeńcom; najpierw rozpowszechniła się w Europie, a pod koniec XVIII w. dotarła także do USA; jedna z pierwszych - „Constitution” z 1797 r. - do dziś służy we flocie wojennej USA i jest najstarszym czynnym służbowo =>okrętem świata; ma smukły kadłub z bardzo twardego drewna białego dębu i ożaglowanie klasyczne - po 4 żagle rejoye na 3 masztach, sztakle i kliwery, bezan gaflowy;



fregaty wojenne były protoplastami późniejszych =>krążowników; równocześnie z wojennymi rozwojowi podlegały również fregaty handlowe, różniące się od wcześniejszych statków smuklejszym kadłubem, niosące oczywiście również lekkie uzbrojenie; na przełomie XIX -XX w. pływały ogromne 4-masztowe fregaty do ładunków masowych, zwane =>„windjamerami” o stalowych kadłubach i =>takielunku, z windami parowymi do obsługi żagli, których miały po 5 na maszcie; największa i zarazem jedyna 5-masztowa fregata w historii to =>„Preussen”; w XIX w. zaczęto stosować wspomaganie napędu maszyną parową,



a następnie opancerzenie kadłuba; dawne fregaty nosiły do 60 dział; dziś fregaty w służbie cywilnej pełnią rolę statków szkolnych;

fregata (dawna)

– starożytny okręt, rozwojowa wersja =>galery, o 6-20 =>bankach wiosłowych;

furta działowa

– kłapa zamykająca =>port działowy; do otwierania i zamykania służyła =>drajrepy przewleczone przez otwór w burcie nad portem i przymocowane do specjalnego uszka na kłapie; stosowano też furty fałszburtowe, bez zawiasów, z otworem na lufę, wstawiane sztywno w =>ambrazurę; często również stosowano dwuczęściowe furty, składające się z dwu kłap - półportów górnego i dolnego;

271

fusta

– dawny typ okrętu, rozwojowa wersja =>galery, zwana „szybką galera”; 18-22 =>banki wiosłowe;

galeas (galera)

– *galeasa*, (od łac. *galea grossa*); największa z =>galer, z XVI-XVIII w.; miała dodatkowy pokład bojowy nad pokładem wiosłarzy i =>afterkasztel; do 32 par wiosel, 3 maszty =>łacińskie, silne uzbrojenie (do 70 dział) rozmieszczone na burtach i na dziobowej okrągłej tzw. *baterii*, umożliwiającej ostrzał we wszystkich kierunkach; do 70 m długości, ok. 16 m szerokości, wyporności ok. 1000 t, załoga ok. 800 osób; =>flisacy siedzieli pod pokładem, a na pokładzie ustawiano artylerię;



galeon

– powstał na południu Europy jako rozwojowa wersja hiszpańskiej =>karaki, pierwotnie jako dalekomorski statek handlowy przystosowany jednak do noszenia uzbrojenia i działania jako bojowy, a jego powstanie wynikało z konieczności wzmożenia komunikacji z zamorskimi koloniami; był szybszy i smuklejszy od karaki, miał wyższe maszty ze =>stengami i niósł więcej, ale mniejszych i łatwiejszych w obsłudze żagli (po 3 na jednym maszcie); wyporność średnio 1000 t, dł. 40 m, szer. 10 m, zanurzenie ok. 5 m, typowy dla galeonu pokładzik =>galionowy; 3-masztowy, w czym 2 maszty =>rejoye i =>bezan =>łaciński, =>blind-żagiel;

ponieważ przewoził dużo pasażerów (osadników, wojska, misjonarzy itp) zaczęto rozbudowywać =>kasztel z kabinami (=>afterkasztel miał nawet 7 pięter pokładów); nieco później przybyła =>blindstenga i =>bonaventurmaszt; =>korsarskie odmiany galeonów były nieco mniejsze, ale szybsze i zwrotniejsze, niosły mniej dział, ale za to cięższych, ponadto ich załogi były sprawniejsze, bo nie pochodziły od =>łapaczy; z czasem zaczęto wprowadzać specjalizowane galeony handlowe i wojenne, ponieważ na handlowych działa zabierały zbyt dużo cennej przestrzeni i znacznie obciążały statek, zmniejszając jego =>ładowność uży-

teczną, natomiast na wojennych cała konstrukcja była podporządkowana sprawności bojowej, była solidniejsza, a działa zajmowały wszystkie pokłady i nadbudówki; do końca XVI w. galeon rozprzestrzenił się na całą Europę i przez długi czas stanowił podstawowy typ we wszystkich liczących się flotach; również =>Hansa zaczęła budować własne galeony, zamiast uzbrajać doraźnie =>koggi i =>holki; niektóre z nich były bardzo wielkie i wysokie, z bardzo rozbudowanymi kasztelami (np. „Adler von Lubeck” miał =>grotmaszt wysokości 62,1 m przy dł. pokładu 49 m); w połowie XVII w. zaczęto wprowadzać taktykę =>liniową bitew morskich, a za pierwszy okręt liniowy historycy uznają angielski „Sovereign of the Seas” zwodowany w 1637 r., będący zarazem

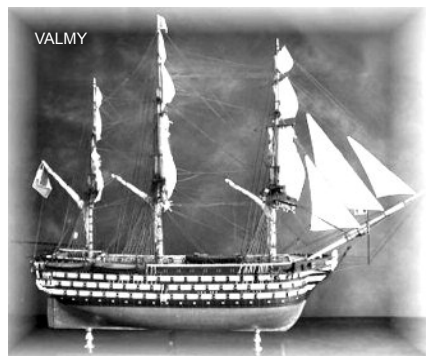


najpiękniej w historii ozdobionym okrętem, aż do wprowadzenia pod koniec XVII w. przepisu admiralicji, zakazującego nadmiernej ozdabiania z przyczyn pożarowych; okręt więc stracił swoją pyszność, ale - jak na ironię - przypadkowy pożar zniszczył go doszczętnie w 1696 r.; w innych krajach nie rezygnowano z bogactwa ozdób, uznając je za reprezentację potęgi mocarstwa, jednak często kapitanowie po wyjściu na morze kazali rzeźby usuwać i wyrzucać za burtę, jako zbędny balast; ok. połowy XVII w. zniknęły z galeonów bonaventurmaszt, za to pojawiły się =>bombramsle i =>blindstengi, a na tylnym maszcie prócz łacińskiego

bezana stosowano też =>marsel i =>bramsel; w tym czasie pojawiła się również mniejsza wersja galeonu - *pinas*; największym galeonem w historii był hiszpański „Santissima Trinidad” z 1778 r., który nosił



130 dział; ostatnie galeony z przełomu wieków XVIII i XIX już nie miały blindżagli i blindstengi, tylko dziobowe =>sztaksle nad długim =>bukszprytem oraz =>gaflowy bezan; zwodowanymi jako ostatnie galeonami były dwa francuskie okręty: „Valmy” z 1847 r. i „Bretagne” z 1855 r.;



galeota

– typ dawnego okrętu powstałego od =>galery, zwany „półgalera”; 2-3 maszty =>łacińskie, 14-20 =>banków wiosłowych, wypukłe burty, zaokrąglona rufa;



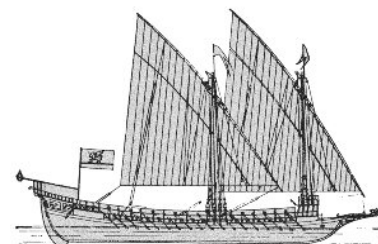
z czasem jego ożaglowanie zmieniono na =>gaflowe i mieszane gaflowo-rejowe ze =>sztakslami;

galera

– przez wiele wieków podstawowy typ okrętu, najpierw =>wiosłowca, później =>żaglowca; używana już od ok. 1000 r., powstała najprawdopodobniej z =>dromona, ponieważ początkowo jej rufę wieńczyły identyczne iglice; przetrwała bez radykalnych zmian konstrukcyjnych aż do XIX w., a nieznacznym modyfikacjom podlegały głównie detale, jak np. rozbudowa =>kaszteli na =>jucie czy sposób rozmieszczenia =>flisaków (wiosła najpierw były grupowane po trzy obok siebie, dopiero później nad sobą); pierwotnie wyposażone w wiosła sterowe, a od czasów Wypraw Krzyżowych w =>ster zawiasowy; do końca XII w. galery miały jeden maszt =>łaciński, dopiero w XIII w. zaczęto stosować 2 maszty z ogromnymi żaglami, na =>rejkach niemal równych długością całemu kadłubowi; żagle były jednak traktowane tylko jako wspomaganie, a główny napęd stanowiły wiosła, wyprowadzone przez uproszczony =>bank - belkę zwaną =>apostis; w czasie walk żagle zwijano, a opuszczone reyki mocowano do pokładu; głównym orężem galery był taran dziobowy, aż do czasu pojawienia się dział;

z czasem powstawały rozwojowe wersje galery: =>fusta, =>galeota (półgalera), =>saeta (lekka fregata), =>fregata, =>brigantino (ćwierćgalera), =>galeas; średniowieczne galery miały smukły i niski kadłub (o stosunku długości do szerokości 6:1 i zanurzeniu ok. 2m), wydłużony dziób jako pozostałość po taranie, 2-3 maszty łacińskie, do 26 par wiosel, a przy każdym z nich do 5 flisaków siedzących za sobą lub obok siebie na ukośnych ławkach; bardzo istotne było nadawanie zgodnego rytmu wszystkim wiosłarzom, aby wiosła się nie krzyżowały i nie zderzały, stąd też na każdej galerze był specjalny człowiek walący rytmicznie w bęben lub grający na jakimś instrumencie o donośnym głosie; z czasem budowano coraz większe galery (w XVII w. nawet 57 m), ich kadłub był coraz smuklejszy

(9:1), a coraz dłuższe wiosła obsługiwało nawet do 8 ludzi; oprócz rozbudowy coraz obficiej zdobionych =>afterkasteli dla oficerów - pojawiły się też w XVII w. dziobowe nadbudówki artyleryjskie, zwane *bateriami*; galery przeniknęły w XVII w. również do Europy północnej i stanowiły do końca XVIII w. znaczącą siłę w niektórych flotach, głównie Rosyjskiej i Szwedzkiej;



zależnie od wielkości miały od 1 do 3 masztów z żaglami łacińskimi, wielkie galery osiągały dł. 50 m, szer. 9 m, na każdej burcie do 38 wiosel, a załoga wraz z wiosłarzami liczyła do 500 osób; dzięki napędowi wiosłowemu przydawały się często do holowania większych żaglowców; znaczenie galer zaczęło słabnąć z początkiem XVIII w., a do ostatnich należały okręty francuskie z czasów panowania Ludwika XIV, państwa papieskiego oraz kawalerów maltańskich; pozostałe zostały rozbrojone i służyły jako =>hulki więzienne; największa w historii bitwa galer odbyła się w 1571 r. pod Lepanto, gdzie starły się galery tureckie (ok. 250) ze sprzymierzonymi siłami (zwycięskimi) południowej Europy (ok. 210); kara zesłania na galery była stosowana we Francji jeszcze w XIX w.;

grecki ogień

– ogień grecki;

hakownica

– lekkie działko =>relingowe, pierwowzór muszkietu; nazwa pochodzi od specjalnego haka, którym mocowano działko na =>falszburcie;



haubica

– typ =>działa wprowadzony do użytku ok. 1824 r., o dużym działomiarze, strzelające bombami i granatami, eksplodującymi po uderzeniu w cel;

impavesata

– =>falszburta na =>galerach osłaniająca wiosłarzy przed ogniem przeciwnika; nazwa pochodzi od tarcz bojowych „pavese” (pawęż), ustawianych wcześniej na =>bankach wiosłowych wzdłuż burt;

kanona

– dawne ciężkie działko 48-funtowe;

kanonierka

– obecnie już rzadko spotykany typ okrętu przybrzeżnego o małym zasięgu pływania, małej szybkości, małym zanurzeniu i lekkim opancerzeniu, ale stosunkowo silnym uzbrojeniu; używana do ostrzeliwania celów na lądzie, jako dozorca, eskortowiec, stawiacz min;



karronada

– typ dawnej armaty; charakteryzowała się dużym działomiarze przy niewielkich rozmiarach, dzięki czemu była chętnie używana do 1860 r., kiedy pojawiły się działa z gwin-towaną lufą;

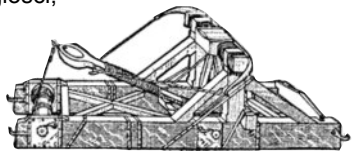
kartauna

– dawne ciężkie działko 48-funtowe;



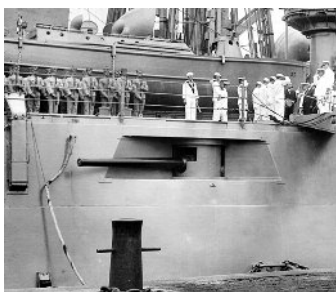
katapulta

– dawna machina bojowa miotająca ciężkie pociski i bomby zapalające na niewielkie odległości;



kazamata

– na okrętach z XIX i początku XX w., przed powszechnym wprowadzeniem wież artyleryjskich, instalowano działa nadal na burtach, ale już w obrotowych kazamatach, co dawało nieco większą swobodę w celowaniu i większy kąt ostrzału;



kiosk

– charakterystyczna nadbudowa na kadłubie jednostek podwodnych, zazwyczaj mieszcząca =>pomost dowodzenia, główny władz, ewentualnie służę wyjściową oraz =>peryskop; na kiosku również często montowane są stery głębokości lub stateczniki;



kolubryna

– dawne ciężkie =>działo;

komodor

– stopień oficerski nadawany w marynarce wojennej niektórym krajów na czas wykonania określonej operacji bojowej; dowódca =>zespołu okrętów, zwykle w randze komandora;

kontrtorpedowiec

– niszczyciel;

konwojowiec

– okręt towarzyszący jednostkom transportowym dla ich ochrony, najczęściej =>fregata, =>korweta lub =>niszczyciel;

kordelas

– dawna ręczna broń sieczna, będąca skrzyżowaniem jatagana z kordem, stworzona specjalnie do walki wręcz w ciasnych pomieszczeniach =>między pokładziami podczas =>abordażu;

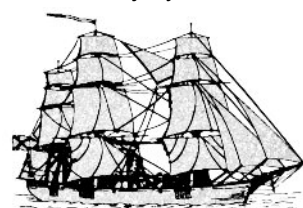


korkociąg

– jedno z dawnych narzędzi do obsługi =>działa, służące do przetykania otworu zapłonowego;

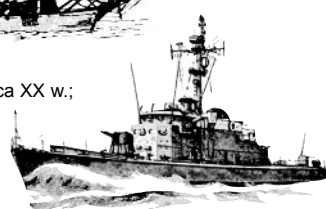
korweta (okręt)

– nieduży i szybki okręt =>dozorowy do służby patrolowej, eskortowania konwojów, zwalczania okrętów podwodnych itp; niezbyt silnie uzbrojony;



korweta z XIX w., jako mniejsza wersja fregaty żaglowo-parowej;

korweta z końca XX w.;



krażownik

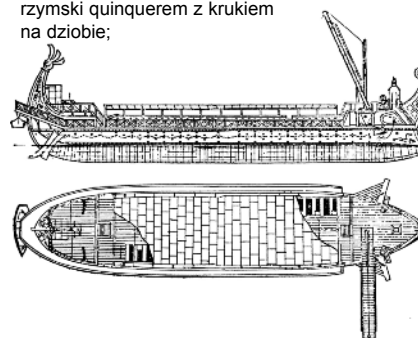
– następca =>fregaty, dawniej bywał też nieopancerzony (=>kaperski); duży =>okręt o dużym zasięgu pływania, silnie uzbrojony, przeznaczony do prowadzenia bitew w składzie =>eskadry, wyprowadzania do ataków mniejszych jednostek, np. =>kutrów torpedowych lub =>niszczycieli i osłaniania ich działań ogniem artyleryjskim, desantów, rajdów rozpoznawczych i zwalczania konwojów, stawiania zapór minowych; maszyny o potężnej mocy (do 120 000 KM) zapewniają dużą prędkość (ok. 40 =>węzłów); zazwyczaj uzbrojony w =>torpedy i =>miny morskie, silnie opancerzony, posiada przeciętnie ok. 9 dział ciężkich (do 305 mm), 12 średnich (120-130 mm) i do 60 lekkich dział automatycznych (20-76 mm); obecnie część artylerii zastępuje się wyrzutniami kierowanych pocisków rakietowych bądź śmigłowcami; pierwsze krażowniki powstały ok. 1860 r.;



kruk

– pomost =>abordażowy na rzymskich okrętach wprowadzony w III w.p.n.e., który przyczynił się do zwycięstwa nad Kartagińczykami nie nawykłych do takiej taktyki bitew morskich; ciężki pomost o długości 6-12 m opadał pod własnym ciężarem na pokład przeciwnika i druzgotał go, a jednocześnie wbijał się weń specjalnymi pazurami;

rzymski quinquerem z krukiem na dziobie;



kuter raketowy

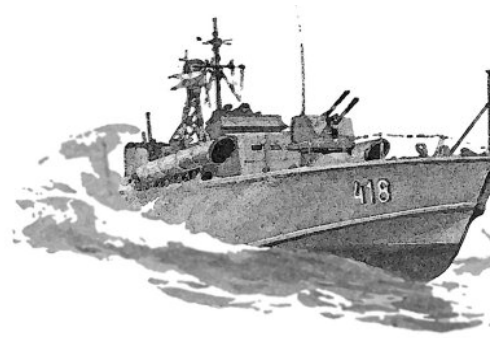
– mały i bardzo szybki okręt, którego głównym uzbrojeniem są pociski rakietowe, niekierowane lub samonaprowadzające;

kuter raketowy przystępujący do ataku - widać otwarte pokrywy wyrzutni;



kuter torpedowy

– mały i bardzo szybki okręt, którego głównym uzbrojeniem są =>torpedy; kutry mają niewielki zasięg pływania, dlatego też używa się ich głównie do ochrony wód przybrzeżnych bądź są wyprowadzane do rajdów bojowych przez większe jednostki (np. =>krażowniki) stanowiące dla nich rodzaj bazy;



kuter torpedowy wyposażony w płyty nośne jak wodolot, dzięki którym może w chwili ataku osiągać większe prędkości;



laweta

– łożo; rama drewniana lub stalowa, stanowiąca „podwozie” działa; 258

liburna

– protoplasta =>galery; podobny do =>biremy, rzymski lekki okręt z 1 rzędem wiosł, w starożytności bardzo rozpowszechniony na Morzu Śródziemnym; głównym uzbrojeniem były katapulty do miotania garnków z płonąca ropą lub wapnem, aby wzniecić pożar na okręcie wroga; długość ok. 29 m, szerokość 5 m, zanurzenie ok. 1,1 m; w wyniku dalszej ewolucji z liburny powstał =>dromon;

lina bateryjna 275

– mocna i gruba lina mocująca do siebie wszystkie działa jednego pokładu podczas rejsu, kiedy nie były używane;



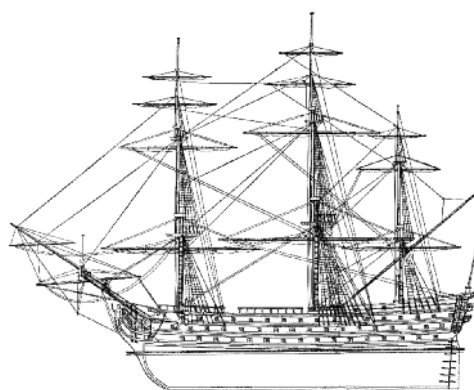
liniowa taktyka

– taktyka bitew morskich opracowana w XVII w., według której =>okręty szły jeden za drugim (szykiem torowym), jakby „gęsiego”, co pozwalało na oddanie pełnej salwy burtowej; linia składała się z grup okrętów tej samej =>rangi, oddalonych od siebie o ok. 200-600 m i płynących burtami do formacji przeciwnika, prowadząc intensywny ostrzał w celu rozerwania jego szyku i rozproszenia wrogich okrętów; kiedy się to udało - następowały pojedynki i =>abordaż;



liniowiec (okręt)

– okręt przeznaczony do walki w szyku =>liniowym (torowym), dzięki czemu mógł



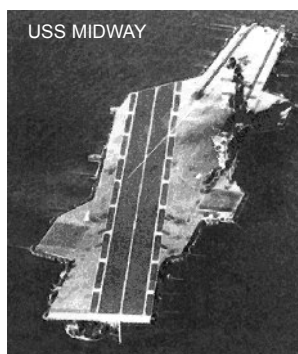
oddać pełną salwę burtową; wywodzi się w linii prostej od =>galeonu, ale z przeznaczeniem ściśle wojennym; współcześnie liniowcami nazywa się =>pancerniki; 270

lontownica

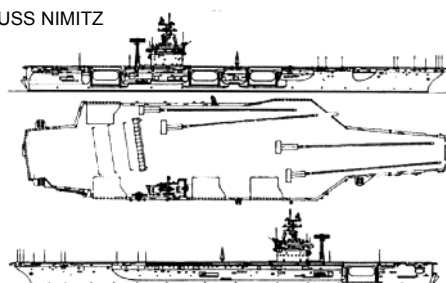
– jedno z dawnych narzędzi do obsługi =>działa, służące do osadzania lontu w otworze zapłonowym;

lotniskowiec

– klasa współczesnych największych =>okrętów; okręt-baza dla lotnictwa morskiego, wyposażony w katapulty startowe dla ułatwienia startu przy krótkim rozbiegu oraz urządzenia hamujące dobieg lądujących samolotów; pod pokładem mieści hangary, warsztaty, zbrojownię itp; pojęcie o wielkości lotnis-



USS NIMITZ



kowca daje zestawienie wybranych danych okrętu USS „Nimitz”:



długość - 322 m, szerokość - 77 m, napęd - 2 reaktory atomowe i turbiny parowe o łącznej mocy 260 000 kW, załoga - 5717 ludzi (wraz z lotnikami), 105 samolotów, prędkość - 34 =>węzły, =>wyporność - 81 600 t;

bardzo ciekawe zdjęcie, na którym lotniskowiec transportuje największy na świecie bombowiec B-52



łyżka ładownicza

– jedno z dawnych narzędzi do obsługi =>działa, służące do umieszczania ładunku prochu w lufie;

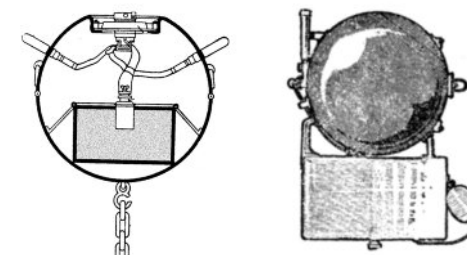
matelot

– sąsiedni =>okręt w szyku, (lewy, prawy, przedni, tylny);

mina morska

– bojowa, zastawna pułapka wybuchowa mająca za zadanie zatopić lub przynajmniej uszkodzić =>okręt przeciwnika; najczęściej ma postać kulistego zasobnika z materiałem wybuchowym, najeżonego zapalnikami kontaktowymi, powodującymi deto-

nację przy dotknięciu; mina może pływać swobodnie po powierzchni, może być ustalona =>martwą kotwicą w żądanym miejscu i na żądanej głębokości (zależnie od długości =>minliny) lub też może leżeć na dnie (wówczas może mieć zapalnik zbliżeniowy zamiast kontaktowego);

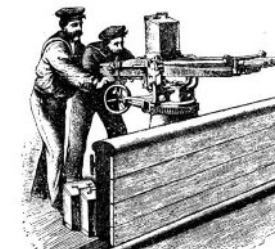


minlina

– lina lub łańcuch łączący =>minę morską z =>martwą kotwicą podobnie jak =>bojrep z =>boją;

mitraleza

– typ dawnego wielolufowego, szybkostrzelnego działka =>relingowego; na jego skonstruowanie pozwoliło wynalezienie ładunków w metalowych gilzach, czyli naboju;



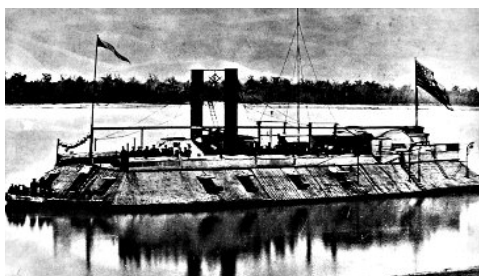
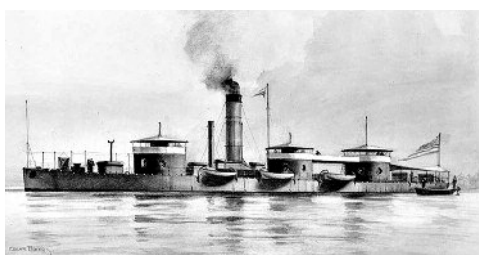
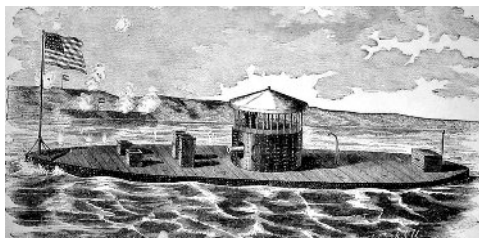
monera

– pierwsze okręty budowane przez Fenicjan już w II tysiącleciu p.n.e.; miały 1 rząd wiosł; dopiero później pojawiły się =>diery; w zależności od ogólnej liczby wiosł nazywano je bikonterami (20), triakonterami (30), quadrikonterami (40), pentekonterami (50);

MONITOR

– jeden z pierwszych całkowicie stalowych okrętów, całkowicie opancerzony, o napędzie parowym, z =>działem w obrotowej opancerzonej wieży; zwodowany w 1862 r., brał udział w Wojnie Secesyjnej; według tego pierwowzoru budowano później kolejne wersje, przeznaczone głównie do ostrzału

wybrzeża; dzięki małemu zanurzeniu (ok. 2 m) mogły operować na rzekach, nosiły przeważnie 1-2 ciężkie działa kalibru do 380 mm, choć zdarzały się też egzemplarze z kilkoma działami na burtach;



moździerz

– dawniej - dział o wielkim =>działomiarze i krótkiej lufie, miotające bomby z lontem rozrywające się po trafieniu w cel; budowano specjalne =>okręty do noszenia moździerzy, nazywane =>bombardami: zamiast =>fok-maszty miały na dziobie platformę do ustawienia moździerzy, zazwyczaj dwóch, a prócz nich były też uzbrojone w zwykłe armaty;



NELSON HORATIO

– ur. 29.09.1758 r., od 12 roku życia służył w brytyjskiej Marynarce Wojennej; w 1793 r. jako dowódca okrętu *Agamemnon* walczył z flotą francuską na Morzu Śródziemnym i w walce stracił oko; w 1796 r. został komandorem, a po zwycięstwie nad Hiszpanami pod Saint Vincent w 1797 r. został mianowany kontradmirałem; w przegranej bitwie pod Teneryfą stracił prawą rękę; w 1798 r. pokonał flotę Napoleona w bitwie pod Abukir, gdzie został trafiony w głowę, ale jej nie stracił; w 1799 r. odebrał Francuzom Neapol, za co został uhonorowany tytułem Księcia Nilu i w Neapolu stracił głowę za sprawą Lady Hamilton; po krótkiej przerwie wrócił do Anglii i w 1801 r. został mianowany wiceadmirałem; odniósł zwycięstwo nad flotą duńską pod Kopenhagą, następnie zwalczał i skutecznie blokował flotę francuską w Tulonie; w 1805 r., dowodząc okrętem *Victory* rozgromił połączoną flotę hiszpańsko-francuską w bitwie pod Trafalgarem, a w chwili ogłoszenia zwycięstwa stracił życie; jego dwa wielkie zwycięstwa - pod Abukir i pod Trafalgarem - zapewniły Wielkiej Brytanii panowanie na morzach na najbliższy wiek;



nelsońskie malowanie

– pod koniec XVIII w. angielski admirał Nelson nakazał malowanie =>okrętów w poziome żółto-czarne pasy, gdzie żółte były pasy =>portów działowych, a przestrzeń między nimi - czarna; =>furty działowe malowano od wewnątrz na czerwono; później kolor żółty zamieniono na biały;

262

niszczyciel

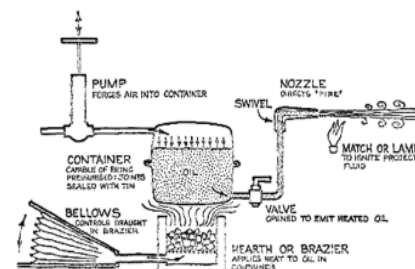
– jeden z najbardziej uniwersalnych okrętów, przeznaczony zarówno do rajdów i ataków =>torpedowych, jak i ochrony, zwalczania innych torpedowców i okrętów podwodnych, ochrony większych, mniej zwrotnych okrętów, patrolowania i rozpoznania, stawiania

zapór minowych, wyprowadzania do ataku mniejszych jednostek (np. =>kutrów); zwrotny i szybki (do 40 =>węzłów), zasięg do 4000 Mm, dość dobrze uzbrojony;



ogień grecki

– tajemnicza broń starożytności; łatwopalna ciecz o nieznanym do dziś dokładnym składzie (mieszanina ropy, siarki, smoły i saletry), wyrzucana z miotaczy zwanych „syfonoforami“ w sposób również do dziś nieznanym dokładnie, a próby odtworzenia opierają się tylko na przypuszczeniach;



powyżej:
ogień grecki
w czasie bitwy;
obok:
ręczny miotacz
ognia greckiego



okręt

– jednostka pływająca o przeznaczeniu woj-skowym, nawet najmniejsza; dawniej (jesz-cze przed II Wojną Światową) istniała ten-dencja do nazywania okrętami wszystkich dużych jednostek (choćby nawet cywilnych) i do dziś jest w użyciu wiele takich określeń, jak np. silnik okrętowy, śruba okrętowa itp; do XIX w. podział na okręty i statki cywilne był o tyle utrudniony, że z powodu niespo-kojnych czasów, ciągłych potyczek na morzach i licznych rabunków - właściwie każda jednostka niosła jakieś uzbrojenie, choćby =>relingowe; okręty o przeznaczeniu typowo bojowym różniły się od cywilnych (oprócz siły uzbrojenia) dość nieznacznie, głównie solidnością konstrukcji kadłuba i szybkością, a to za sprawą odrobiny smuk-lejszych kształtów, co wyrażało się w nieco innym stosunku długości do szerokości na linii zanurzenia, miały także nieco bardziej „gruszkowaty“ przekrój poprzeczny, tzn. górny pokład węższy w stosunku do szer-okości przekroju na =>linii wodnej, aby przy-gotowane do boju działa górnych pokładów nie wystawały za obrys kadłuba na linii wod-nej; pod koniec XVIII w. wprowadzono na okrętach =>ridersy i zaczęto stosować oku-cie części podwodnej blachą miedzianą dla ochrony przed szkodnikami drewna, a dla lepszego wykorzystania objętości kadłuba - wprowadzono „owalne“ rufy; wyraźny po-dział na okręty bojowe i statki handlowe wprowadzono dopiero w XVIII w. i wśród okrętów wyróżniano wówczas trzy zasad-nicze grupy: liniowce, fregaty i korwety; od tamtej pory podział na jednostki bojowe i cywilne utrzymał się do dziś;

organki

– dawny typ wielolufowego muszkietu
=>relingowego;



orlog

– dawna nazwa szwedzkich =>okrętów, które dzięki małemu zanurzeniu mogły rów-nież walczyć na rzekach; geneza nazwy jest dość zagadkowa i niewyjaśniona do dziś,

zatem nie wiadomo nawet, czy była pochwałą, czy wymysłem przez wrogów inwektywą?;

ORP

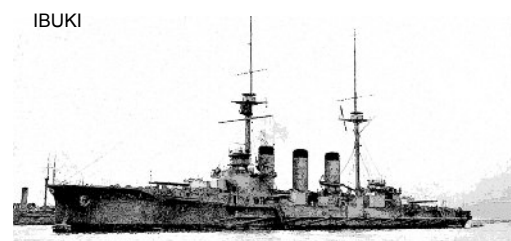
– Okręt Rzeczypospolitej Polskiej;

pancernik

– *liniowiec*; najciężej uzbrojone i największe (po lotniskowcach) okręty, obecnie już nie budowane w związku ze zmianą taktyki wojen morskich; największym pancernikiem w historii był japoński YAMATO o wyporności 70 000t;



YAMATO



IBUKI

patrolowiec

– *dozorowiec*;

pentekontera

– większa wersja =>monery; starożytny statek o 50 wiosłach;

pentera

– starożytna =>galera o pięciu rzędach wiosł, wzorowana na kartagińskich =>quinqueremach; miała do 73 m długości, ok. 8 m szerokości, do 300 =>flisaków i 100 żołnierzy, uzbrojona w katapulty;

peryskop

– urządzenie obserwacyjne na jednostkach podwodnych, pozwalające obserwować

powierzchnię morza z zanurzenia; dawniej były to niezbyt złożone układy optyczne (lustrzane), a obecnie - elektroniczne, o znacznie większych możliwościach;

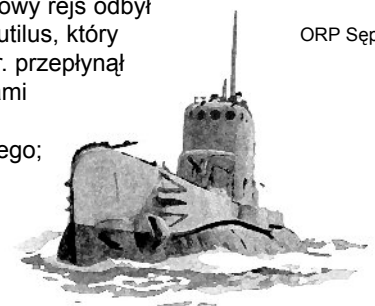


podwodny okręt

– jednostka bojowa o konstrukcji i przeznaczeniu do prowadzenia działań bojowych w zanurzeniu; głównym uzbrojeniem są =>torpedy, a w stanie wynurzonej może również używać działka umieszczonego na pokładzie; obecnie okręty podwodne przede wszystkim są nośnikami broni strategicznej -



rakiet z głowicami jądrowymi, które mogą być wystrzelane również z zanurzenia, natomiast uzbrojenie konwencjonalne służy bardziej do samoobrony; współczesne okręty podwodne o napędzie jądrowym mogą przebywać w zanurzeniu nawet kilka miesięcy, dzięki instalacjom regenerującym powietrze i uzdatniającym wodę morską, a rekordowy rejs odbył USS Nautilus, który w 1958 r. przepłynął pod lodami Bieguna Północnego;



ORP Sęp



widowiskowy moment wynurzenia awaryjnego USS Buffalo



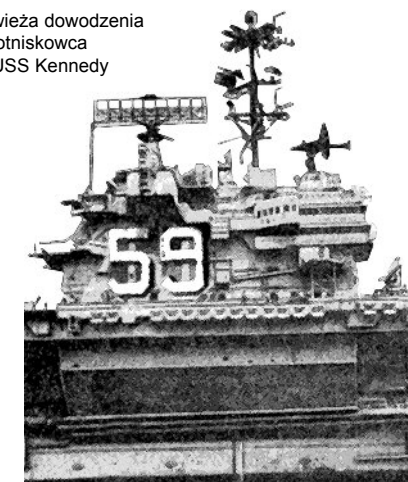
policyjny

– niewielki okrędek, raczej słabo uzbrojony, używany przez straż przybrzeżną i policję do dozoru wód przybrzeżnych; od małej =>motorówki, poprzez =>kutry, do =>fregat i =>korwet;

pomost dowodzenia

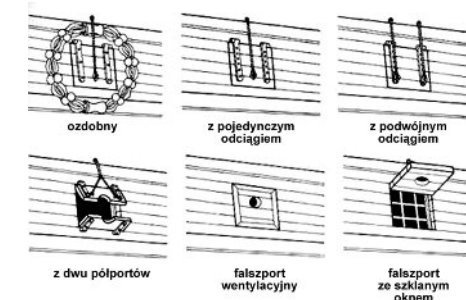
– na okręcie wojennym - odpowiednik =>pomostu nawigacyjnego;

wieża dowodzenia lotniskowca USS Kennedy



port (otwór)

– otwór w kadłubie służący do przeprowadzenia na zewnątrz jakiegoś elementu (=>helmport, =>halsklamp) lub do otwarcia burty dla różnych celów - ostrzału, obserwacji (=>ambrazura, port działowy) itp; czasem uciekano się do fortelu i dla przestraszenia przeciwnika malowano porty działowe na słabo uzbrojonych jednostkach (np. =>indiamenach)



porty działowe

popowka

– jedna z najdziwniejszych konstrukcji w historii okrętów, pomysłu rosyjskiego admirała Popowa; okręt o okrągłym kadłubie, który miał - według pomysłu - zapewnić

nadzwyczajną stabilność ciężkim działom, umieszczonym na pokładzie, tymczasem nie był wcale taki idealnie stabilny, ponadto kosztownie antymanewrowy i, z powodu bardzo niskiej burty, podatny na zalewanie wodą, ale przede wszystkim przy oddaniu strzału z jednego działła zaczynał się obracać, jak bąk; całości obrazu rozpaczy dopełnia fakt, że zwodowano go w 1871 r. w Petersburgu, ale ponieważ był przeznaczony do służby na Morzu Czarnym - został zdemontowany i po przewiezieniu w częściach do Sewastopola - tam zmontowany od nowa i zwodowany ponownie w 1873 r.; ma się rozumieć do służby nie wszedł nigdy i spisano go ze stanu w 1903, a złomowano w 1912 r.; dla ścisłości - były dwa takie okręty: *Nowgorod* i bliźniaczy *Admirał Popow*, ale los obydwu był taki sam;

pościgu za nim; dawniej walka kończyła się zwycięstwem dopiero wówczas, kiedy wrogi =>okręt poddał się i został przejęty albo poszedł na dno; uszkodzony okręt wróg mógł wyremontować i ponownie wprowadzić do walki, stąd zaciętość pościgów; działa instalowano również na rufie, aby ostrzeliwać ścigające okręty podczas ewentualnej ucieczki;

półkartauna

- dawne =>działo średniego =>działomiaru;

pryz

- dawniej - zdobycz morska; zagarnięty ładunek, statek lub jedno i drugie;

puszkarz

- dawniej - człowiek obsługujący dział, dowódca działu;

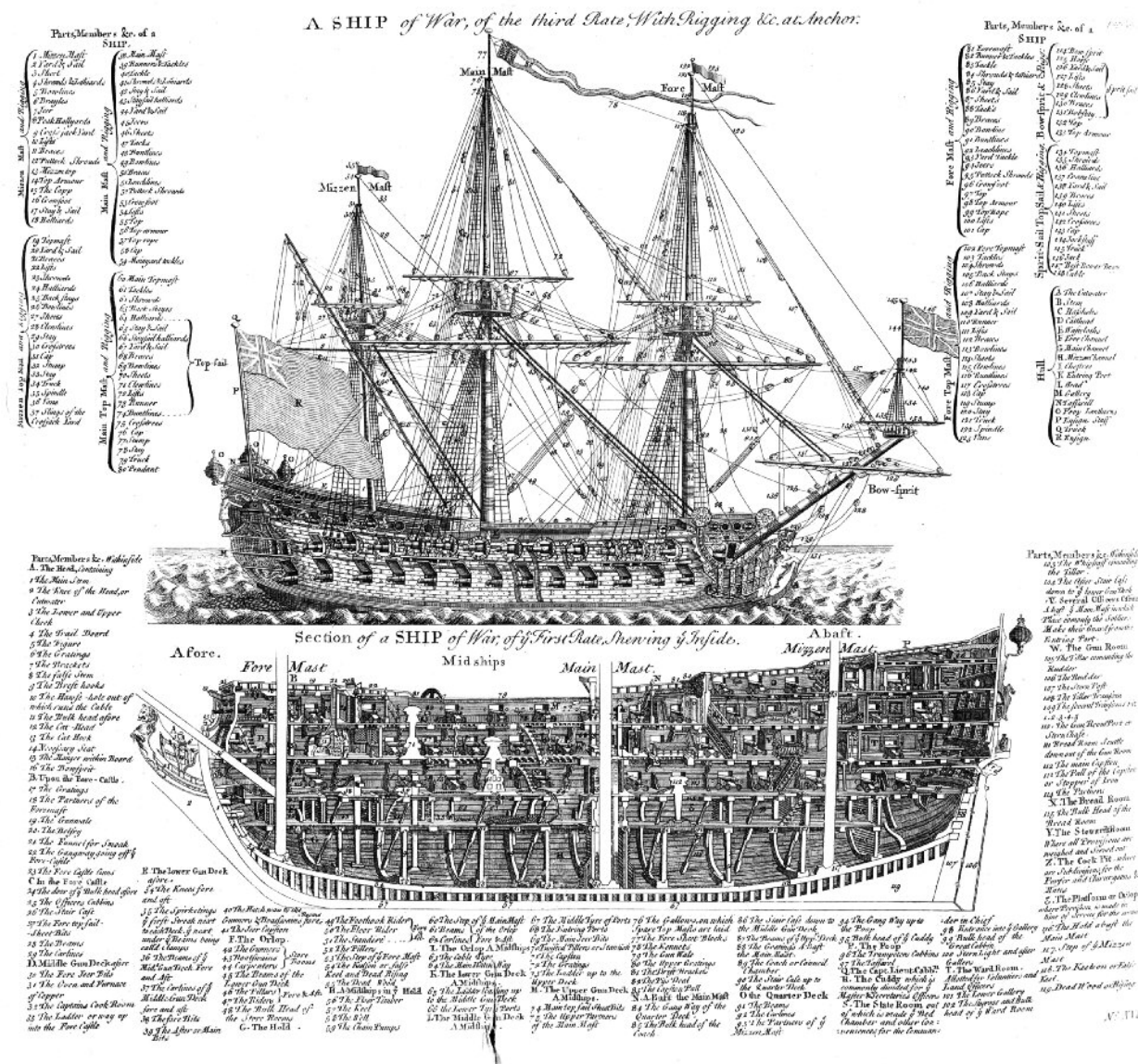
ranga okrętu

- dawny system klasyfikacji okrętów według nośności, liczby dział, długości, liczby żagli itd.; taki podział miał znaczenie dla taktyki =>liniowej, ponieważ okręty jednej grupy idące w szyku torowym musiały mieć zbliżone osiągi i możliwości, aby nie rozrywać szyku; w każdym kraju stosowano inny podział i w dodatku często go zmieniano, np. w Szwecji na początku XVII w. wyglądał tak: I ranga - okręty królewskie (200-450 łaśztów), II ranga - średnie (120-200 łaśztów), III ranga - małe i pomocnicze; w 1633 r. wprowadzono nowy podział na 4 rangi: I - królewskie, II - większe, III - mniejsze i IV - małe okręciaki, np. =>pinasy; w 1664 z kolei wprowadzono podział według długości okrętów na 3 klasy; Francuzi i Hiszpanie używali podobnej klasyfikacji: I ranga - 118 i więcej dział, II ranga - do 80 dział, III ranga - do 74 dział, natomiast Anglicy mieli 6 klas, z czego 3 pierwsze stanowiły =>liniowce;



pościgowe działa

- na dawnych okrętach - działa usytuowane w części dziobowej i skierowane do przodu, aby ostrzeliwać uciekający okręt w trakcie



rysunki przedstawiające budowę liniowców z XVIII w;

z archaicznego nazewnictwa i specyficznej pisowni można wnosić, że pochodzą rzeczywiście z epoki, jednak po wnikliwej analizie doszedłem do wniosku, że nie mogły posłużyć konstruktorom, ani budowniczym, a sporządził je raczej ktoś w rodzaju kronikarza; takielunek jest często poprowadzony niekonsekwentnie i nie odpowiada funkcji, jaką powinien spełniać, ponadto zbyt poważnym utrudnieniem przy odczytaniu schematów są zamazane cyfry, zlewające się z rysunkiem i w dodatku rozrzucone chaotycznie. a niektórych nie udało mi się odnaleźć wcale; na rysunku przedstawiającym takielunek okrętu liniowca III rangi - jako ciekawostkę można zauważyć zmarlowane na sztagach sztaksle, mimo uzbrojenia bukszprytu w blindrędy i blindstęgę; ponadto marsle są wzięte na gordingi, ale bez uprzedniego wzięcia na gejtawy - być może to celowe przedstawienie, aby w ten sposób pokazać, jak przebiegała bulina? Podobnie pogmatwane i niewyraźne są opisy przekroju kadłuba liniowca I rangi, dlatego opisałem tylko wybrane elementy, starając się zachować w miarę możliwości nazewnictwo z oryginału - patrz str. 91;

relingowe działka

– działka o małym =>działomiarze, rusznice, =>mitralezy, =>hakownice, =>organki, =>arkebuzy i inna lekka broń strzelnicza, moczowana na =>falszburcie na specjalnych podpórkach - stąd między innymi wzięła się angielska nazwa =>gunwale; [259]

rewolwerowe działko

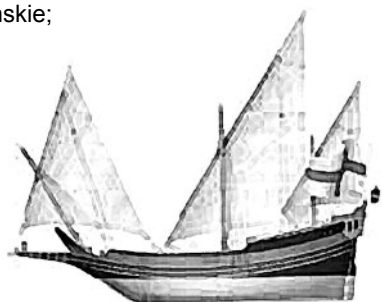
– skonstruowane w 1870 r. przez Hotchkissa, 5-lufowe, kaliber 37-47 mm, znormalizowane naboje i pociski wybuchowe; [259]

róg prochowy

– jedno z dawnych narzędzi do obsługi =>działa, służące do zasypywania prochu do otworu zapłonowego; [259]

saeta

– dawny okręt pochodzący od =>galery; lekka =>fregata 3-masztowa, czworokątny lub =>łaciński żagiel na =>fokmaszcie, a na =>grot- i =>stermaszcie - zawsze łacińskie;



SANTISSIMA TRINIDAD

– największy w historii hiszpański =>linowiec, niosący 130 dział; zwodowany w 1778 r.;



sieć zaporowa

– *bony*; rozpinana pod powierzchnią wody u wejścia do portu mocna sieć z dużych obręczy stalowych, zabezpieczająca port przed =>okrętami podwodnymi, =>torpedami itp; [256]

siekańce

– drobiazg ołowiany, np. pocięty drut, używany jako ładunek do muszkietów; pierwotny wzór śrutu;

skampowieja

– rosyjska wersja rozwojowa =>galery z początku XVIII w., mniejsza od innych =>okrętów - do 15 par wiosel, 1 lub 2 działa w baterii dziobowej;



SOVEREIGN OF THE SEAS

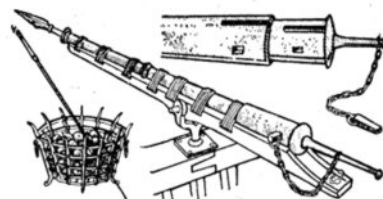
– angielski okręt z 1637 r., uznawany przez znawców i historyków za pierwszy prawdziwy =>galeon liniowy;



springarda

– jednofuntowe działko z XIII w., ładowane od tyłu, z komorą ładunkową, miotające wielkie harpuny (jak =>balista);

rysunek pokazuje ideę działania tylnej komory ładunkowej;



stawiacz min

– okręt przeznaczony do stawiania zapór minowych; dość szybki (do 25 =>węzłów), niezbyt silnie uzbrojony - artyleria średnia 130 mm i przeciwlotnicza 20-76 mm;



stempel

– jedno z dawnych narzędzi do obsługi =>działa, służące do ubijania ładunku w lufie;

szasowanie

– zalewanie wyrzutni =>torped lub zbiorników =>balastowych na =>łodziach podwodnych;

szlanga

– archaiczna nazwa *kolubryny*;

ścigacz

– mały i szybki (ok. 30 węzłów) okręciś do wykrywania i zwalczania okrętów podwodnych, wyposażony w urządzenia loka-

cyjne i bomby głębinowe oraz tylko lekkie uzbrojenie artyleryjskie dla samoobrony;



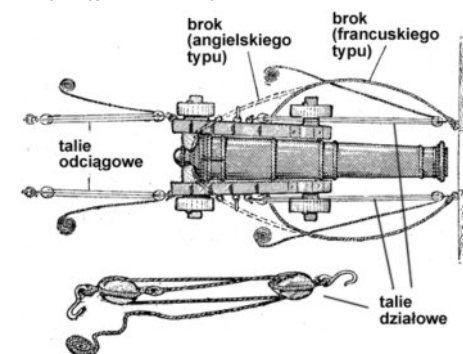
śmigłowcowiec

– *krążownik śmigłowcowy*; typ dużego okrętu z pokładem przeznaczonym dla startów i lądowania śmigłowców; powstał w ZSRR, który w ten sposób ominął międzynarodową konwencję, zakazującą stacjonowania =>lotniskowców w bazach na Morzu Czarnym;



talía działowa

– łączyła =>ławetę dział z burtą, służyła do odciągania dział przy ładowaniu lub do przyciągania po wystrzale;



tender

– dawniej niewielki okręciak z ożaglowaniem =>kutrowym, o znaczeniu raczej pomocniczym; obecnie – pływający warsztat;

68

torowy szyk

– liniowy szyk;

torpeda

– podwodny pocisk o własnym napędzie, wyladowany materiałem wybuchowym; testy tego typu broni zaczęły się w 1864 r., natomiast weszła do użytku w 1873 r. i od tej pory jest stale udoskonalana; istnieją torpedy niekierowane, kierowane lub samonaprowadzające; początkowo torpedy wyposażano w napęd parowo-gazowy, a później elektryczny, zasilany z własnych akumulatorów; głowice bojowe mieszczą nawet 1000 kg materiału wybuchowego; początkową prędkość torpeda zyskuje dzięki wyrzutni, z której jest wystrzelona sprężonym powietrzem; w latach II Wojny Światowej licznie stosowano też tzw. „żywe torpedy” i istniało całkiem sporo ich typów; wspólną cechą wszystkich było to, że na cel

naprowadzał je sternik, zaś różniły się tym, że sternik ginął w chwili wybuchu (japońskie) lub zostawiał ładunek wybuchowy i mógł uciec z życiem (niemieckie, włoskie);

torpedowiec

– niezbyt duży, szybki okręt, którego głównym uzbrojeniem są =>torpedy;

trał (minowy)

– specjalna lina holowana przez okręt, powodująca detonację =>miny, zerwanie =>min-liny i wypłynięcie miny na powierzchnię lub pozwalająca na odholowanie miny na pływną w celu jej zniszczenia;

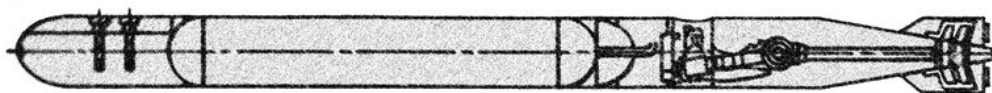
trałowiec

– okręt do poszukiwania i likwidowania =>min morskich - kotwiczonych, pływających, dennych i innych;

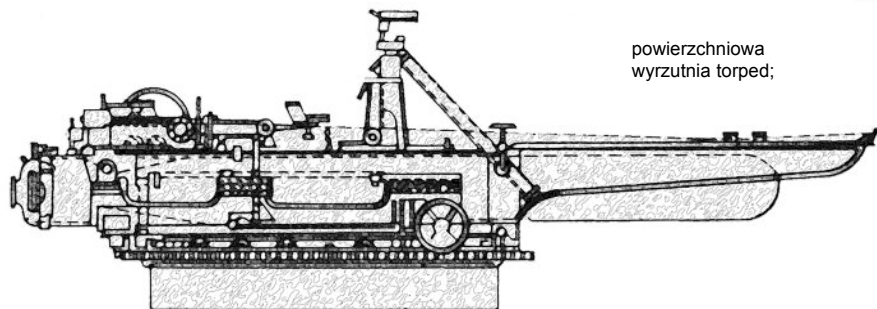
transportowiec

– pomocniczy okręt przeznaczony do transportu wojska, sprzętu, zaopatrzenia, amunicji itp.; nieuzbrojony lub słabo uzbrojony, często zaadaptowany statek cywilny, np. =>prom;

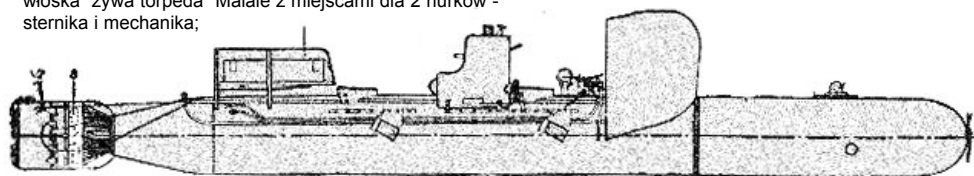
torpeda paro-gazowa;



powierzchniowa wyrzutnia torped;



włoska „żywa torpeda” Maiale z miejscami dla 2 nurków - sternika i mechanika;



triera

– starogrecki okręt =>żaglowo-wiosłowy o 3 rzędach wioseł (podobnie, jak rzymska =>trirema), rozwojowa wersja =>diery; budowany z drewna dębowego (w odróżnieniu od jodłowych statków handlowych);

trirema

– starożytny rzymski okręt o 3 rzędach wioseł, będący właściwie udoskonaloną =>trierą; długi i wąski (w odróżnieniu od statków handlowych), ok. 36 m, 180 wioseł, taran w części dziobowej, =>kruk, wieża dla łuczników;

TURTLE

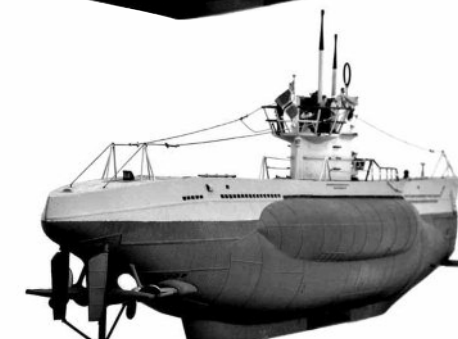
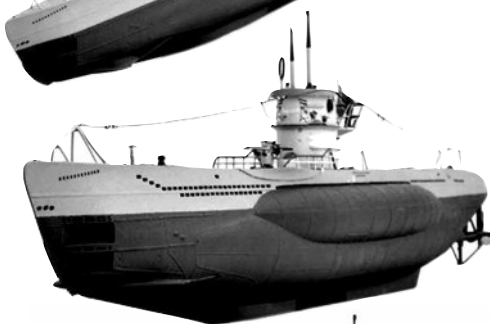
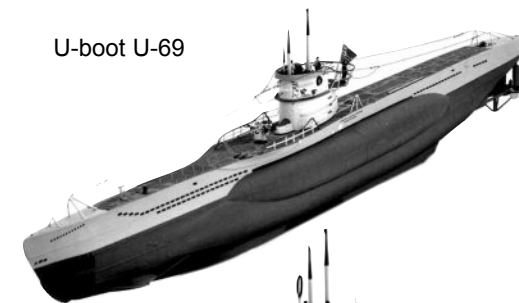
– pierwszy eksperymentalny okręt podwodny, zbudowany w czasie amerykańskiej wojny o niepodległość w 1776 r.; właściwie nie był jeszcze okrętem, lecz prymitywnym aparatem pływającym, 1-osobowym, napędzanym ręcznie przez 2 śruby z korbami, a jego zadaniem było umieszczenie pod dnem wrogiego okrętu ładunku czarnego prochu z zapalnikiem czasowym; podczas pierwszej próby zламаł się świder, w drugiej przeszkodził silny prąd wody, a trzecią udaremnił ostrzał; mimo niepowodzeń - to bez wątpienia pierwsza podwodna broń dywersyjna;



u-boot

– otoczone złowrogą sławą niemieckie okręty podwodne z czasu II Wojny Światowej, które zadawały dotkliwe straty konwojom zaopatrzeniowym na Atlantyku, polując na statki niczym na zwierzynę, przy użyciu tzw. *taktyki wilczego stada*, kiedy współdziałające okręty dzieliły się rolami w zależności od sytuacji i jedne „zaganiały”, inne „raniły” ofiarę, jeszcze inne „dobiwały”, a kolejne odwracały uwagę tropiących; ich mordercza skuteczność do dzisiaj wywołuje dreszcze u ludzi morza;

U-boot U-69



USS

– United States Ship - Okręt Stanów Zjednoczonych;

uzbrojenie (okrętu)

– ogół broni wszelkiego rodzaju zainstalowanej na okręcie (nie licząc broni ręcznej i osobistej załogi), a wlicza się w nią: działa, wyrzutnie torped, wyrzutnie rakiet, działka wszelkiego kalibru, karabiny maszynowe, wyrzutnie do stawiania min itp.; czasem do uzbrojenia zalicza się również samoloty pokładowe lub śmigłowce;

VICTORY

– słynny =>liniowiec angielski zwodowany w 1765 r., okręt =>flagowy admirała Horatio Nelsona, na którym odniósł zwycięstwo pod



Trafalgarek w 1805 r.; 3 pokłady (z pięciu) służyły tylko artylerii; liczba dział zmieniała się kilkakrotnie od 104 do 121, także ich kalibry i stosunek liczby ciężkich do lekkich; długość 92 m, szerokość 15,2 m, zanurzenie 7,6 m, nośność 2162 t, załoga 850 osób; ożaglowanie: =>fok- i =>grotmaszt - po 4 żagle =>poprzeczne, =>stermaszt - 3 poprzeczne i =>bezan =>gaflowy, prócz tego =>blind i =>bomblind oraz 2 =>kliwery; dziś okręt jest wystawiony w suchym doku w Portsmouth, jako pamiątka narodowa;



wrona (galery)

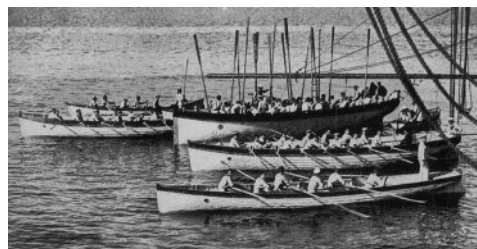
– spotykana niekiedy nazwa *kruka*; wzięta się prawdopodobnie z błędów w tłumaczeniu obcych nazw;

wycior

– jedno z narzędzi do obsługi =>działa, służące do przeczyszczania lufy po każdym wystrzale i gaszenia iskier;

wytyk (szalupowy)

– najczęściej stosowany na =>okrętach - poziome drzewce przymocowane wahlwie do burty w okolicy dziobowej, służące do =>cumowania łodzi =>pokładowych podczas postoju na kotwicy; mocuje się go na wysokości ok. 1 m nad powierzchnią wody i przywiązuje doń =>jakubki dla ułatwienia wsiadania do łodzi, a poruszanie wzdłuż drzewca umożliwia rozpięta pod nim =>perta;



dawniej stosowano też wytykowe zapory przeciwtorpedowe, składane na czas rejsu na burcie;



zespół okrętów

– grupa =>okrętów mających do wykonania wspólne zadanie; może być jedno- lub

różnorodna (okręty różnych klas); dywizjon - kilka dużych lub kilkanaście małych okrętów, brygada - dwa lub więcej dywizjonów, dywizja i eskadra - dwie lub więcej brygad;

zwiadowczy

– mały i szybki okręt do rajdów rozpoznawczych, słabo uzbrojony i w razie zagrożenia raczej uciekający, niż podejmujący walkę;

