# BIULETYN MORSKI

Kwartalnik Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

NR 3 (73) LIPIEC-SIERPIEŃ-WRZESIEŃ 2014 ISSN 1426-1006

*Motto życiowe i pożyteczne:*

*“Ludzie mający charakter postępują właściwie nie dlatego, że myślą, że zmienią przez to świat, lecz dlatego, że nie godzą się na to, by świat ich zmienił.”*

*Michael Josephson*

## SPIS TREŚCI

Z działalności Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków ..... 3
Polityka Ateńska ITF ..... 3
Z działalności Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków ..... 5
Dobiegł końca tegoroczny Bałtycki Tydzień Kampanii ..... 5
Porady dla marynarzy ..... 7
Z działalności Organizacji Marynarzy Kontraktowych ..... 11
WIADOMOŚCI ..... 15
HISTORIA ..... 18
Z życia marynarskiego opowieści niezwykłe ..... 21
Piękne Biskaje ..... 21
Humor na dobry dzień ..... 22
Okiem żony marynarza ..... 24
Z życia marynarskiego… ..... 25
Nadesłane zdjęcia z burty od naszych marynarzy ..... 27

**Wydawca**
Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”

**Adres redakcji**
71-604 Szczecin, ul. Szarotki 8 tel. (91) 422-33-11 fax (91) 422-29-00 e-mail: biuro@nms.org.pl, www.solidarnosc.nms.org.pl

Rękopisów nie zamówionych redakcja nie zwraca, za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

**Druk**
Drukarnia MISIURO Gdańsk-Brzeźno, ul. Gdańska 29 tel./fax 58 342 89 37
58 342 26 18
e-mail: biuro@misiuro.pl www.misiuro.pl

Numer zamknięto 26 września 2014

Zdjęcie na okładce:
Maciej Pokusa

## Od Redakcji

*Ponownie witamy, przekazując Państwu treści zawarte w naszym kwartalniku wraz z nadchodzącą jesienią z nadzieją na piękną polską jesień a nie na mokrą, zimną i depresyjną pogodę.*

*W związku z niepokojącymi informacjami o utrzymującej się epidemii gorączki krwotocznej Ebola w krajach Afryki Zachodniej i zagrożeniem wynikającym z możliwości zarażenia się wirusem przez marynarzy pracujących na statkach w tych rejonach, zamieściliśmy na łamach naszego Biuletynu kilka cennych informacji i porad, które przekazujemy na podstawie danych uzyskanych ze Światowej Organizacji Zdrowia oraz od Specjalisty z dziedziny epidemiologii oraz od Kierownika Oddziału Epidemiologii Wojewódzkiej Stacji Sanitarno-Epidemiologicznej w Szczecinie mgr Renaty Opiela*

*Jak co roku, mamy za sobą Tydzień Akcji ITF, w której uczestniczyli marynarze towarzysząc Inspektorom ITF Andrzejowi Kościkowi i Adamowi Mazurkiewiczowi podczas inspekcji statków zawijających do porów w Gdyni, Gdańsku, Szczecinie i Świnoujściu. O szczegółach akcji przeczytacie Państwo na stronie 3 naszego kwartalnika.*

*Napisaliśmy również kilka słów o możliwości uzyskania przez marynarza drugiego paszportu, gdy sytuacja tego wymaga (np. stała praca na wodach terytorialnych i konieczność uzyskiwania cyklicznych wiz). Informacje, które przekazujemy w tym zakresie uzyskaliśmy z Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i „testujemy” temat na bieżąco, ponieważ marynarz jest w trakcie realizacji składania odpowiednich dokumentów, za 3 miesiące poinformujemy o wyniku starań.*

*Ponadto przekazujemy informacje, dotyczące marynarza, który wniósł odwołanie do ZUS w sprawie niesprawiedliwego pomniejszenia wskaźnika wynagrodzenia, co spowodowało drastycznie zmniejszenie kwoty przyznanej emerytury przez ZUS.*

*Kilka słów napisaliśmy o zorganizowanym Charytatywnym Turnieju Brydża Sportowego, z którego dochód został przekazany na Smerfny Fundusz Gargamela i wsparcie rehabilitacyjne dla naszej Oliwki Cieślak.*

*Polecamy również pamięci cykliczne artykuły – pomocne „Porady dla marynarzy”, „Historia”, ”Okiem żony marynarza” oraz treść „Z życia marynarskiego opowieści niezwykłe”, gdzie Straszy Marynarz Robert Semczyszyn opowiada o pięknych „Biskajach”*

*No i oczywiście zapraszamy do uśmiechu po przeczytaniu „Humoru na dobry dzień”. Może kilka z tych krótkich anegdot poprawią nastrój i spowodują nabranie dystansu do szarej rzeczywistość, czego sobie i Państwu życzymy.*

*Zapraszamy jak w każdym kwartale do rozwiązania naszej krzyżówki i na przesłanie do nas hasła listem na adres redakcji lub e-mailem: biuro@nms.org.pl. Można wygrać niebieską koszulkę polo, smycz, książkę „Tragedie rybackiego morza” Ryszarda Leszczyńskiego i wiele innych nagród.*

*Już teraz zachęcamy do przeczytania następnego numeru Biuletynu. Ukaże się tam informacja na temat Kongresu ITF.*

*Redaktor Biuletynu Morskiego*
*Bożena Szmajdzińska*

### WAŻNE

Informujemy, iż marynarze zrzeszeni w KSMMiR mają możliwość otrzymywania Biuletynu Morskiego Krajowej Sekcji Morskiej w formie elektronicznej (PDF od 2 do 5MB) w zamian za zwykłą wysyłkę pocztą tradycyjną. Przypominamy, że BIULETYN MORSKI wydawany jest kwartalnie i zawsze można skorzystać z archiwalnych wydań zamieszczanych na stronie internetowej Krajowej Sekcji Morskiej www.solidarnosc.nms.org.pl Prośbę o wysyłkę Biuletynu Morskiego drogą @ prosimy wysłać na adres: biuro@nms.org.pl

## Z działalności Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków

# Polityka Ateńska ITF

**Zatrzymać degradację warunków zatrudnienia i zachować miejsca pracy w sektorze kabotażowym UE. Wyrwa spowodowana przez tanie bandery w standardach narodowych obowiązujących na promach UE, wymaga uszczelnienia poprzez zastosowanie akceptowanych przez ITF Zbiorowych Układów Pracy, negocjowanych przez odpowiednich europejskich afiliantów ITF.**

Polityka Ateńska ITF obecna jest w Rezolucji dotyczącej Bałtyckiej Normy Regionalnej. Celem Polityki Ateńskiej jest między innymi ochrona europejskich wód przed nieregulowanym zalewem tanich bander, co za tym idzie także taniej siły marynarskiej spoza UE, co zagraża przewozom rodzimych armatorów i utratą miejsc pracy przez rodzimych Marynarzy.

Dochodzi już do tego, że umożliwia się rejestrację Promu „Nils Dacke” pod polską banderą narodową pomimo licznych uwag i zastrzeżeń ze strony związków zawodowych afiliowanych w ITF w odniesieniu do Konwencji o Pracy na Morzu – MLC 2006.

Prom ten po zarejestrowaniu w Polskim Rejestrze uzyskał w kolejności - 3 (trzy)! Morskie Tymczasowe Certyfikaty Pracy wydane przez Urząd Morski w Szczecinie

Jedynie związki zawodowe afiliowane w ITF podjęły uprawnione i uzasadnione kroki w ramach obowiązującego w Polsce prawa oraz zgodnie z ratyfikowanymi przez Polskę Konwencjami MOP w celu podpisania Układu Zbiorowego Pracy akceptowanego przez ITF.

Dzięki wspólnym działaniom polskich, niemieckich i szwedzkich związków zawodowych zabezpieczono odprawy dla blisko 70 szwedzkich marynarzy, zwolnionych z promu Nils Dacke a zatrudnionych wcześniej przez TT Line. Konflikt powstał w związku z przejściem promu na nową linię pomiędzy Polską i Szwecją, zmieniając banderę statku z niemieckiej na polską wraz z wymianą załogi na polską i znaczną obniżką wynagrodzeń sięgającą 70%.

Armator nie chciał także wejść w negocjacje układu zbiorowego akceptowanego przez ITF.

Przypominamy, iż w związku z postępowaniem armatora, szwedzkie, niemieckie i polskie związki zawodowe z rodziny ITF rozpoczęły ścisłą współpracę na rzecz marynarzy, która jak widać przyniosła już pierwsze oczekiwane rezultaty. **Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy oraz Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków**, trzymając wspólny front działań, były zmuszone do złożenia wniosku o uznanie promu Nils Dacke za statek „**taniej bandery**”.

Związki: niemiecki - Ver.di i szwedzki - SEKO, poparły nasz wniosek na marcowej sesji ITF - Fair Practices Committee, który przychylając się do tej opinii, uznał, iż polska bandera w tym przypadku nosi znamiona FoC (taniej bandery).

Armatorzy operujący pod banderą narodową, bądź choćby stosujący zbliżone standardy, pozostawiają w Europie pieniądze w postaci podatków, zobowiązań społecznych, socjalnych i emerytalnych.

Z żalem należy przyjąć do wiadomości fakt istnienia tanich bander w europejskim obszarze kabotażowym. Wyciek kapitału europejskiego i degradacja umiejętności wyrażająca się narastającym niedoborem profesjonalistów morskich, oficerów i marynarzy szeregowych może w efekcie doprowadzić do utraty zasobów ludzkich podtrzymujących konkurencyjność europejskiej gospodarki morskiej. Ratunkiem w obliczu już wyrządzonych oraz potencjalnych przyszłych szkód, jest równe pole gry dla wszystkich uczestników rynku żeglugi kabotażowej, gwarantowane podpisaniem z lokalnymi Związkami Zawodowymi afiliowanymi w ITF Zbiorowych Układów Pracy ITF CBA.

Wejście promu „Nils Dacke” podnoszącego polską, narodową banderę na linię Świnoujście – Trelleborg należy wg strony związkowej traktować jako użyteczną (prawnie) prowokację pozwalającą na uwidocznienie wszystkim zainteresowanym zagrożeń, jakie wynikają dla marynarskiego rynku pracy z następujących faktów:

- Globalizacji gospodarki światowej.
- Nieprecyzyjnych zapisów prawnych państw UE.
- Szerokiego spektrum możliwości interpretowania Konwencji MOP.
- Szeregu Konwencji UE liberalizujących rynek pracy będących w oczywistej kolizji z Konwencjami MOP.

- Braku zdecydowanych działań organów administracyjnych Rzeczpospolitej Polskiej na rzecz stworzenia klarownych regulacji prawnych uniemożliwiających wybiórcze stosowanie przez pracodawców, w tym także zagranicznych wyjmowanych z różnych „miejsc” odpowiednich do sytuacji paragrafów prawa.

Przestrzeganie równej płacy za równą pracę eliminuje jako powód zatrudniania jedynie niższy koszt pracy oraz przyczynia się do zachowania w Europie marynarskich miejsc pracy oraz umiejętności morskich i jakości żeglugi, hamuje też szaleńczy wyścig do dna kosztem Marynarzy.

Nie pozbawiaj się wpływu na jakość i kształt Twojego zatrudnienia , jeśli tylko chcesz, możesz mieć w tym swój udział, wystarczy że wypełnisz deklarację członkowską jednej z lokalnych Organizacji Związkowych w Strukturze KSMMiR NSZZ „Solidarność”. Wspierasz w ten sposób liczebnie i finansowo Międzynarodową Federację Transportowców ITF, posiadającą niezbędną podmiotowość i skuteczne narzędzia o zasięgu europejskim i globalnym do obrony marynarzy.

*Polityka ITF zawarta w:*

## Mexico City Policy ITF policy on minimum conditions on Merchant chips

We fragmencie: „Polityka Ateńska; wspólna polityka ITF w odniesieniu do europejskich serwisów promowych”- stwierdza między innymi:

*„... załogi zatrudnione na promach operujących pomiędzy państwami europejskimi należy objąć takimi warunkami zatrudnienia, które są na równi z, lub korzystniejsze od stosowanych w tych krajach. Jeżeli warunki zatrudnienia obowiązujące w tych krajach znacznie różnią się od siebie, afilianci, których to dotyczy powinni dojść do porozumienia w oparciu o korzystniejsze warunki , jeżeli obustronne porozumienie nie zostanie osiągnięte, działa postępowanie arbitrażowe ITF, określone w konstytucji ITF…”*

*Grzegorz Daleki*

POLISH AIRLINES

LOT

## Kolejny przywódca związku w LOT zwolniony!

**25 lipca 2014r. zarząd Polskich Linii Lotniczych LOT bezpodstawnie zwolnił wiceprzewodniczącego Związku Zawodowego Personelu Pokładowego Andrzeja Jeżewskiego.**

Jest on już ósmym przywódcą związku zwolnionym w ciągu 5 lat, co ewidentnie świadczy o antyzwiązkowej polityce prowadzonej przez zarząd. Firma złamała polskie prawo zwalniając pana Jeżewskiego bez podstaw oraz konsultacji ze stroną związkową.

Ponieważ LOT jest spółką Skarbu Państwa, struktury ETF i ITF wysłały wspólny list do Prezydenta RP, Premiera oraz Ministra Finansów z prośbą o przywrócenie Andrzeja do pracy. Wspomniane zostały również zobowiązania Polski jako sygnatariusza konwencji Międzynarodowej Organizacji Pracy.

Jednocześnie ETF i ITF uruchomiły kampanię internetową pod adresem:

http://www.labourstartcampaigns.net/show_campaign.cgi?c=2452

Zależy nam wszystkim na mocnej kampanii, która pokaże, że takie zachowanie Zarządu Polskich Linii Lotniczych nie może być tolerowane.

Zwracamy się do wszystkich o wsparcie i promowanie prowadzonej akcji aby nagłośnić powtarzającą się sytuację.

## Z działalności Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków

# Dobiegł końca tegoroczny Bałtycki Tydzień Kampanii

**Jak co roku w dniach 1 - 5 Września 2014 roku Związki Zawodowe afiliowane w ITF/ETF: Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, Krajowa Sekcja Portów Morskich NSZZ „Solidarność”, Federacja Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy przeprowadziły kontrole warunków zatrudnienia marynarzy na statkach zawijających do portów w regionie Morza Bałtyckiego oraz Norwegii.**

Centrala i Koordynacja Bałtyckiego Tygodnia Kampanii mieściła się w tym roku w Rydze na Łotwie. Gospodarzem był łotewski Inspektor ITF - Norbert Petrovskis oraz „Latvian Seafarers” Union of Merchant Fleet” przy wsparciu Iriny Ozerkina oraz Dongli Hur z biura ITF w Londynie.

Hasłem Tygodnia Kampanii było: „STOP SOCIAL DUMPING”.

W Gdyni w Tygodniu Kampanii udział wzięli Dokerzy i Marynarze z Finlandii: -Jarmo Pekkarinen – przewodniczący AKT. -Juha_Anttila,AKT - Olli Kauranen, przewodniczący FSU.

W ramach Bałtyckiego Tygodnia Kampanii skontrolowane zostały warunki pracy oraz bezpieczeństwo zatrudnionych w Gdyni dokerów.

O brakach i uchybieniach poinformowane zostały odpowiednie służby i wkrótce opublikujemy na naszej stronie www.solidarnosc.nms.org.pl szczegółowy Raport.

Z kolei Piotr Ratkowski i Marcin Mrozewski z Portu Gdańskiego uczestniczyli w Kampanii w portach w Finlandii.

Pod kierownictwem Inspektora ITF w Finlandii Ilpo Minkkinena nasi koledzy skontrolowali 5 jednostek. W jednym przypadku wykryto nieprawidłowości - na statku m/v Elise, problem z wynagrodzeniem 3 oficera. Nawiązano kontakt z armatorem i zażądano zmiany kontraktu na nowy.

W polskich portach: Szczecin, Świnoujście, Gdynia i Gdańsk przeprowadziliśmy inspekcje 29 statków. Problemy na które zwrócili uwagę kontrolujący Inspektorzy to m.in:

Na statku m/v „Kumbor” inspekcjonowanym w Gdyni przez Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy: - brak akceptowanego przez ITF Układu Zbiorowego Pracy, w tej sytuacji OZZOiM wystosował do armatora statku wezwanie do rozpoczęcia negocjacji w celu podpisania Układu Zbiorowego Pracy akceptowanego przez ITF. Armator został ostrzeżony, że jeżeli nie podpisze Układu

Zbiorowego akceptowanego przez ITF, statek będzie otwarty do Akcji Związków Zawodowych.

Z kolei na statku m/v Sandal kontrolowanym przez grupę inspekcyjną Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” wspólnie z MKK NSZZ „Solidarność” Port Gdańsk, wykryto nieprawidłowości w zakresie przestrzegania Konwencji MOP - MLC 2006, min.:
- brak wysokości wynagrodzenia i sposobu jego naliczania w marynarskich umowach o pracę

Portowcy kontrolujący bezpieczeństwo w trakcie załadunku i wyładunku przeprowadzili inspekcję pod kątem nielegalnego wykonywania prac dokerskich przez marynarzy, rozdali ulotki na temat Kampanii POC dot. Tanich Portów.

Prace przeładunkowe są niebezpieczne dla marynarzy, ponieważ nie są oni odpowiednio przeszkoleni i często nisko opłacani, odbierając tym samym pracę tradycyjnie wykonywaną i należącą do dokerów.

W portach Szczecin i Świnoujście skontrolowano 8 statków. Między innymi grupy inspekcyjne odwiedziły 2 statki bandery Hong Kongu: m/v Genco Surprise oraz m/v King Canola. Na obu statkach stosowany był narodowy układ zbiorowy związków zawodowych z Hong Kongu a warunki pracy chińskich i filipińskich załóg były zgodne z warunkami tego układu. Jednak w opinii inspektorów obie jednostki były statkami tanich bander ze względu na fakt, iż własność była poza Hong Kongiem, dlatego powinien na nich obowiązywać układ zbiorowy akceptowany przez ITF dla statków tanich bander. Sprawa ta jest w trakcie wyjaśniania z biurem ITF w Londynie.

Z kolei w Świnoujściu grupa inspekcyjna odwiedziła dwa promy: należący do Polskiej Żeglugi Bałtyckiej prom „Baltivia” pod banderą Wysp Bahama oraz należący do TT Line prom Nils Dacke bandery polskiej. Na obu promach wolontariusze przekazali marynarzom aktualny stan negocjacji układów zbiorowych i podwyżek wynagrodzeń. Prom Nils Dacke został niedawno uznany przez ITF za statek taniej bandery a obowiązujący na nim obecnie układ zbiorowy nie jest uznawany ani przez ITF ani przez polskie, szwedzkie i niemieckie związki zawodowe marynarzy i dokerów.

Pozostałe statki inspekcjonowane w Szczecinie nie wzbudziły zastrzeżeń, posiadały akceptowane układy zbiorowe a warunki pracy i płacy odpowiadały zapisom układów zbiorowych.

*Grzegorz Daleki*

Z ogromnym żalem zawiadamiamy,
że w dniu 30 września 2014 roku
na wieczną wachtę odszedł Marynarz
z Organizacji Marynarzy
Kontraktowych NSZZ „Solidarność”

**Gas Engineer**

**Kazimierz Penke**

Rodzinie i przyjaciołom składamy serdeczne
wyrazy współczucia

*Organizacja Marynarzy Kontraktowych*
*NSZZ „Solidarność”*

# PORADY DLA MARYNARZY

## Wirus Ebola – ważne informacje dla marynarzy

**Informacja dla osób podróżujących do Gwinei, Liberii, Sierra Leone oraz Nigerii w związku z epidemią gorączki Ebola**

Opracowano na podstawie materiałów WHO z 22 sierpnia 2014 r.

WHO informuje o utrzymującej się epidemii gorączki krwotocznej Ebola w krajach Afryki Zachodniej. Do dnia 22 sierpnia 2014 r. w Gwinei, Sierra Leone, Liberii i Nigerii odnotowano łącznie 2615 zachorowań, w tym 1427 śmiertelnych, przy czym w okresie od 19 sierpnia do 12 sierpnia odnotowano łącznie 142 nowe zachorowania (w Gwinei 28, w Sierra Leone 3, w Liberii 110, w Nigerii 1).Liczba zachorowań zawiera zarówno przypadki potwierdzone laboratoryjnie, prawdopodobne jak i podejrzane, jest to więc liczba, która może ulec zmianie, gdyż dane epidemiologiczne nt. przypadków ulegają ciągłej aktualizacji.

- W Gwinei odnotowano łącznie 607 zachorowań, w tym 406 śmiertelnych.
- W Liberii odnotowano łącznie 1082 przypadki, w tym 624 śmiertelne.
- W Sierra Leone wystąpiło łącznie 910 zachorowań, w tym 392 śmiertelne.
- W Nigerii wystąpiło łącznie 16 przypadków, w tym 5 śmiertelnych.

Nie odnotowano przypadków zachorowań wśród podróżnych powracających z ww. krajów do Europy.

WHO potwierdza, że sytuacja epidemiologiczna w regionie jest poważna, w szczególności w Sierra Leone i Liberii, gdzie po pierwotnym okresie niskiej zachorowalności obecnie liczba przypadków wzrasta.

Światowa Organizacja Zdrowia wydała w dniu 8 sierpnia 2014 r. oświadczenie w sprawie uznania tego zdarzenia za sytuację nadzwyczajną stanowiącą zagrożenie dla innych państw. Pełny tekst oświadczenia dostępny jest na stronie internetowej Światowej Organizacji Zdrowia pod adresem: http://www.who.int/mediacentre/news/statements/2014/ebola-20140808/en/

Ministerstwa Zdrowia Gwinei, Liberii, Sierra Leone, Nigerii, a także Togo i Ghany wspólnie ze Światową Organizacją Zdrowia oraz innymi organizacjami kontynuują działania mające na celu zapobieganie szerzeniu się zachorowań na gorączkę Ebola.

W chwili obecnej czynnikami, które utrudniają opanowanie epidemii gorączki Ebola na terenie Gwinei, Sierra Leone i Liberii są: - rozległość obszaru, na którym utrzymuje się transmisja wirusa oraz znajdują się źródła zakażenia, - lokalne uwarunkowania kulturowe i religijne np. tradycja pochówku zwłok osób zmarłych wymagająca bezpośredniego kontaktu uczestników pogrzebu z ciałem osobyzmarłej, - nasilony przepływ osób pomiędzy obszarami wiejskimi i miejskimi oraz przez granice trzech ww. państw.

W chwili obecnej WHO i ECDC określają ryzyko zachorowania osób podróżujących na teren Gwinei i państw sąsiadujących jako niskie, z uwagi na fakt, iż przeniesienie wirusa Ebola następuje przez bezpośredni kontakt z krwią, wydzielinami i wydalinami osoby zakażonej.

Zgodnie z zaleceniami WHO podróżujący powinni: • unikać wszelkich kontaktów z osobami zakażonymi (chorymi lub ciałami osób zmarłych), • unikać wszelkich kontaktów z dzikimi zwierzętami (w szczególności z małpami, gatunkami leśnych antylop, gryzoniami, nietoperzami), również z ciałami padłych zwierząt, • nie spożywać mięsa dzikich zwierząt, • dokładnie myć i obierać warzywa oraz owoce przed ich spożyciem, • przestrzegać zasad higieny rąk, • stosować zabezpieczenia podczas kontaktów płciowych, • zrezygnować z odwiedzania miejsc bytowania nietoperzy (np. jaskiń, kopalni, schronów).

Biorąc jednak powyższe pod uwagę, zaleca się osobom podróżującym w rejony występowania gorączki krwotocznej Ebola, zachowanie wszelkich możliwych środków ostrożności, w tym również rozważenie możliwości przełożenia podróży na inny termin.

Więcej informacji nt. bieżącej sytuacji w Gwinei, Liberii i Sierra Leone dostępnych jest tu: http://www.afro.who.int/en/clusters-a-programmes/dpc/epidemic-a-pandemic--alert-and-response/outbreak-news.html

http://www.ecdc.europa.eu/en/healthtopics/ebola_marburg_fevers/Pages/index.aspx

http://www.cdc.gov/vhf/ebola/outbreaks/guinea/index.html

**Charakterystyka:**

Gorączka krwotoczna Ebola jest powodowana przez wirusy z rodziny Filoviridae. Jest to choroba występująca rzadko, jednakże charakteryzująca się bardzo wysoką śmiertelnością sięgającą ponad 90%. Rezerwuar wirusów jest nieznany. Istnieje hipoteza mówiąca, że rezerwuarem wirusa Ebola są nietoperze owocożerne. Epidemie i przypadki gorączki krwotocznej Ebola występowały dotychczas głównie w Afryce. Istnieje jednak ryzyko zawleczenia tej choroby również na inne tereny, w tym także do Europy np. wraz z powracającymi osobami zakażonymi w okresie inkubacji choroby.

**Jak można się zarazić:**

Przeniesienie wirusa Ebola następuje przez bezpośredni kontakt z krwią, wydzielinami i wydalinami osoby zakażonej. Transmisja wirusa Ebola możliwa jest również od osoby zmarłej z powodu zakażenia oraz od zakażonych/padłych zwierząt takich jak: małpy czy nietoperze.

**Objawy:**

Po okresie inkubacji trwającym w przypadku Ebola od 2 do 21 dni pojawiają się objawy grypopodobne (gorącz-

ka, dreszcze, bóle głowy, bóle mięśni i stawów, bóle gardła, osłabienie), które bardzo szybko nasilają się. Następnie pojawia się biegunka, wymioty, bóle brzucha, niekiedy wysypka, zaczerwienie oczu oraz objawy krwotoczne (krwawienia zewnętrzne i wewnętrzne).

W szczytowej fazie choroby dochodzi do obfitych krwawień z jam ciała oraz krwotoków wewnętrznych. Chory zwykle traci przytomność i kontakt z otoczeniem, zdarza się, że doznaje zaburzeń psychicznych. Choroba może doprowadzić do śmierci.

**Leczenie:**

Nie ma specyficznego leczenia, ani szczepionki przeciwko gorączkom krwotocznym Ebola. Brak skutecznego leczenia i duża zakaźność wirusów wymusza stosowanie odpowiednich zabezpieczeń przez osoby kontaktujące się lub opiekujące osobą zakażoną lub chorą (np. szczególne warunki izolacji, środków ochrony osobistej).

W razie zachorowania w trakcie pobytu należy natychmiast poprosić o pomoc lekarską, zaś w przypadku wystąpienia niepokojących objawów po powrocie z ww. rejonów należy niezwłocznie skontaktować się z lekarzem informując o przebytej podróży.

W celu uzyskania profesjonalnej porady lekarskiej o chorobach zakaźnych występujących w tym regionie, należy przed wyjazdem skontaktować się z lekarzem medycyny podróży lub lekarzem medycyny tropikalnej, najlepiej nie później niż 4 - 6 tyg. przed planowaną podróżą. Pozwoli to na przyjęcie zalecanej przez lekarza profilaktyki.

Więcej informacji dotyczących bezpieczeństwa w ww. krajach znajduje się na stronie Ministerstwa Spraw Zagranicznych w zakładce „Polak za granicą”.

*Na podstawie informacji Głównego Inspektoratu Sanitarnego B.S.*

## Wywiad z Kierownikiem Oddziału Epidemiologii Wojewódzkiej Stacji Sanitarno-Epidemiologicznej w Szczecinie mgr Renatą Opiela.

**W ostatnich dniach wiele mówi się o epidemii gorączki krwotocznej, która rozszerza się na kolejne afrykańskie kraje i pochłania coraz więcej ofiar. Wraz z doniesieniami o pierwszych przypadkach podejrzenia choroby w Europie pojawiło się pytanie, jak mocno zagrożeni mogą się czuć marynarze, wykonujący swoją pracę na statkach, które zawijają do portów afrykańskich.**
**Z pytaniami jakie „nękają” naszych marynarzy i ich rodziny, zwróciliśmy się do Kierownika Oddziału Epidemiologii Wojewódzkiej Stacji Sanitarno- Epidemiologicznej w Szczecinie mgr Renaty Opiela.**

*Kierownik Oddziału Epidemiologii Wojewódzkiej Stacji Sanitarno- Epidemiologicznej w Szczecinie mgr Renata Opiela.*

**W jaki sposób można się zakazić wirusem?**

Przeniesienie wirusa Ebola może nastąpić poprzez bezpośredni kontakt z krwią lub innymi płynami ustrojowymi (art. śliną, moczem, wymiocinami, wydalinami) żywych/martwych **osób zakażonych** lub przedmiotami skażonymi tym materiałem, a także poprzez bezpośredni kontakt z krwią i innymi płynami ustrojowymi martwych lub żywych dzikich zwierząt, takich jak **małpy, antylopy leśne i nietoperze** (w krajach gdzie stwierdzono obecność wirusa u zwierząt tj. Afryce Wschodniej, Zachodniej i Środkowej). Bardzo ważne jest to, iż do zakażenia może także dojść w wyniku kontaktu seksualnego z osobą zakażoną wirusem Ebola, do 3 miesięcy po jej wyleczeniu (wyzdrowieniu). Wirus Ebola nie przenosi się drogą powietrzną tak jak wirus grypy, natomiast istnieje możliwość zakażenia drogą kropelkową przy bezpośrednim kontakcie „twarzą w twarz”.

**A dotyk? Czy wirus może przeniknąć przez skórę zdrowej osoby?**

Biorąc pod uwagę fakt, iż wirus przenosi się przez bezpośredni kontakt z krwią, wydzielinami i wydalinami osoby zakażonej, ryzyko przeniesienia przez zdrową skórę (art. uścisk dłoni) jest bardzo niskie. Należy jednak mieć świadomość, iż objawami gorączki krwotocznej mogą być również zmiany skórne, dlatego kontakt ze zmienioną skórą osoby chorej już takie ryzyko znacznie podwyższa. W związku z powyższym zaleca się unikanie jakichkolwiek kontaktów z osobą chorą/ bądź ograniczenie ich do niezbędnego minimum. W przypadku niemożności

uniknięcia kontaktu z osobą chorą należy zabezpieczyć się w odpowiednie środki ochrony osobistej (rękawice, maskę, fartuch, gogle, osłonę na włosy oraz osłonę na buty).

**O czym powinni pamiętać marynarze wyjeżdżający w tej chwili do krajów Afryki Zachodniej? Jakie środki ostrożności powinni zachować?**

Z uwagi na rodzaj transmisji wirusa obecnie Światowa Organizacja Zdrowia oraz Europejskie Centrum art. Zapobiegania i Kontroli Chorób ocenia ryzyko zachorowania osób podróżujących na tereny Afryki Zachodniej objęte epidemią jako bardzo niskie. Ze względu na sytuację epidemiologiczną nie zaleca się jednak podróżowania w rejony zagrożenia, jeżeli wyjazd można odłożyć. Przy czym należy podkreślić, iż rejon zagrożenia odnosi się do obszaru, na którym potwierdzono zachorowania na gorączkę krwotoczną Ebola, tak więc rejon zagrożenia nie musi być tożsamy z całym krajem, w którym odnotowano zachorowania na tę chorobę. W przypadku podróży w regiony Afryki objęte zachorowaniami należy przestrzegać następujących zasad:

- **unikać wszelkich kontaktów z osobami zakażonymi (chorymi lub ciałami osób zmarłych),**
- **unikać wszelkich kontaktów z dzikimi zwierzętami (w szczególności z małpami, gatunkami leśnych antylop, gryzoniami, nietoperzami), również z ciałami padłych zwierząt, w tym nie spożywać mięs dzikich zwierząt;**
- **dokładnie myć i obierać warzywa oraz owoce przed ich spożyciem (owoce mogą być zanieczyszczone wydalinami/wydzielinami zakażonych zwierząt);**
- **przestrzegać zasad higieny rąk;**
- **stosować zabezpieczenia podczas kontaktów płciowych;**
- **zrezygnować z odwiedzania miejsc bytowania nietoperzy (art. jaskiń, kopalni, schronów);**
- **jeżeli istnieje taka możliwość zabezpieczyć się w polisę medyczną, która uwzględnia ewentualną ewakuację pacjenta w związku z chorobą.**

W przypadku zachorowania w trakcie pobytu należy natychmiast poprosić o pomoc lekarską, dlatego warto również przed podróżą dokonać rozeznania co do możliwości podjęcia ewentualnego leczenia w placówkach ochrony zdrowia kraju docelowego podróży, które zapewniają odpowiedni poziom bezpieczeństwa świadczonych usług medycznych.

**Co dzieje się z organizmem chorego na Ebolę? Jak przebiega sama choroba?**

Choroba charakteryzuje się ostrym i nagłym początkiem i podzielić ja można na dwie fazy. W pierwszej fazie choroby mamy do czynienia z objawami grypopodobnymi tj. gorączką, bólami głowy, mięśni, stawów, silnym osłabieniem, następnie bólami brzucha, biegunką, nudnościami. Druga faza choroby dotyczy poważnych objawów wielonarządowych, a mianowicie: dysfunkcji nerek i wątroby, wysypki, krwawień wewnętrznych i zewnętrznych. Śmiertelność w tej chorobie może sięgać od 50 nawet do 90 %, w zależności od czasu wdrożonego leczenia i hospitalizacji, a także poziomu wiremii (obecności wirusów we krwi).

**Czy Państwowa Inspekcja Sanitarna posiada opracowane procedury postępowania wobec załogi, jeżeli zawija do polskiego portu statek, który wraca z portu kraju zagrożonego wirusem? Do portu w Świnoujściu n. p. cyklicznie zawijają statki z Liberii z rudą żelaza, ich podróż trwa ok. 16 dni..**

Bezpośredni nadzór nad portami zarówno lotniczymi jak i morskimi sprawuje Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny, w przypadku województwa zachodniopomorskiego jest to Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Szczecinie lub Świnoujściu. Inspektor ten podejmuje działania nadzoru w przypadku podejrzenia zawleczenia gorączki krwotocznej Ebola. W sytuacji powrotu osób bezobjawowych z rejonu zagrożenia (rejonu zachorowań) , działania Inspekcji ograniczają się do działań informacyjnych dot. Charakterystyki choroby, objawów jej towarzyszących, a także postępowania w przypadku wystąpienia objawów sugerujących gorączkę krwotoczną Ebola. Biorąc pod uwagę, fakt, iż podróż z Liberii, trwa ok. 16 dni, tak jak Pani wspomniała, a także fakt , że okres „wylegania” choroby trwa od 2 do 21 dni (średnio 8-10 dni) można przypuszczać, iż objawy chorobowe w przypadku zakażenia powinny się rozwinąć u większości osób zakażonych już podczas podróży. Warto podkreślić, że Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny posiada stosowne procedury wewnętrzne na wypadek podejrzenia zawleczenia chorób wysoce zakaźnych i niebezpiecznych na teren naszego kraju. Natomiast każdy kapitan statku morskiego przed wpłynięciem do portu jest zobowiązany przesłać tzw. Morską Deklarację Zdrowia, w której podana jest również informacja o stanie zdrowia pasażerów i załogi.

**Kto powinien poinformować Inspekcję Sanitarną o fakcie zawinięcia do polskiego portu statku przybywającego z kraju zagrożonego wirusem Ebola?**

Zgodnie z przepisami (art.27 ust.8 art.2) ustawy z dnia 5 grudnia 2008r. o zapobieganiu i zwalczaniu zakażeń i chorób zakaźnych u ludzi ( t.j. Dz.U. z 2013r. poz.947 z późn. zm.), to **kapitan statku morskiego** osobiście lub za pośrednictwem Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa, agenta statku lub kapitana, w przypadku podejrzenia zachorowania na chorobę szczególnie niebezpieczną i wysoce zakaźną, art.: gorączkę krwotoczną Ebola, lub zgonu z powodu takiej choroby członka załogi lub pasażera, jest obowiązany do niezwłocznego zgłoszenia tego faktu organom Państwowej Inspekcji Sanitarnej, w przypadku portu w Świnoujściu, Państwowemu Granicznemu Inspektorowi Sanitarnemu w Świnoujściu. Nie ma natomiast konieczności informowania Państwowej Inspekcji Sanitarnej o powrocie statku z rejonu zagrożenia, w przypadku, gdy nie mamy do czynienia z podejrzeniem choroby zakaźnej

u pasażera lub załogi, to samo dotyczy statków powietrznych. Warto również wspomnieć, że Inspektorzy Graniczni dysponują bieżącą wiedzą na temat wszystkich jednostek wpływających do portu poprzez funkcjonujący system monitoringu elektronicznego.

**Ile trwa proces „wylęgania” wirusa od momentu zakażenia do pierwszych objawów?**

Okres „wylęgania” choroby – inkubacji (od momentu zakażenia do wystąpienia objawów chorobowych) wynosi od 2 do 21 dni (średnio ok. 8-10 dni). Dlatego brak objawów w okresie 3 tygodni od powrotu z podróży wyklucza zakażenie wirusem Ebola. Warto też wspomnieć przy tej okazji iż osoba bez objawów chorobowych, nawet jeśli jest zakażona wirusem Ebola nie stwarza zagrożenia dla innych osób do czasu pojawienia się symptomów choroby.

**Jeżeli marynarz przebywał w rejonie zagrożenia lub miał kontakt z osobami chorymi na gorączkę krwotoczną lub zmarłymi, czy powinien podlegać kwarantannie?**

Jeżeli marynarz przebywał w rejonie zagrożenia i **nie miał** kontaktu z potencjalnym źródłem zakażenia nie podlega kwarantannie. Natomiast marynarz ten powinien posiadać wiedzę co do objawów choroby i przez okres do **3 tygodni** samodzielnie się obserwować. W razie wystąpienia niepokojących objawów, chory powinien niezwłocznie skontaktować się **telefonicznie** z numerami alarmowymi 999 lub 112 i poinformować dyspozytora o swojej historii podróży oraz możliwym kontakcie z potencjalnym źródłem zakażenia. Należy przy tym zwrócić również uwagę, iż osoba z podejrzeniem gorączki krwotocznej powinna powstrzymać się od korzystania ze środków komunikacji miejskiej w celu udania się placówki ochrony zdrowia.

Natomiast w przypadku, gdy marynarz przebywał w rejonie zagrożenia i miał kontakt z osobą chorą, bądź innym potencjalnym źródłem zakażenia podlega kwarantannie do 21 dni, po uprzedniej indywidualnej ocenie ryzyka zakażenia. O objęciu kwarantanną osób z kontaktu z osobą podejrzaną o zakażenie na statku, decyduje Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Szczecinie lub Świnoujściu co wynika z cyt. wcześniej ustawy. ( art. 33 ust.1 cyt. Ustawy). W przypadku braku objawów w okresie do 3 tygodni kwarantanna oraz obserwacja zostaje zakończona.

**I na koniec – kilka ważnych wskazówek dla marynarzy, jak powinni się zabezpieczyć przed możliwością zakażenia.**

Niestety na chwilę obecną nie ma szczepionki przeciw wirusowi gorączki krwotocznej Ebola, dlatego rozważne zachowanie i przestrzeganie wcześniej omówionych zaleceń jest jedyną formą uniknięcia zakażenia. Sytuacja dotycząca epidemii gorączki krwotocznej Ebola jest bardzo zmienna dlatego polecam śledzenie wskazanych stron internetych, w celu uzyskania **bieżących** informacji.

- Narodowego Instytutu Zdrowia Publicznego Państwowego Zakładu Higieny (http://www.pzh.gov.pl/page/
- Głównego Inspektoratu Sanitarnego http://www.gis.gov.pl/dep/?lang=pl&dep=13&id=105)
- Ministerstwa Spraw Zagranicznych (http://www.msz.gov.pl/pl/informacje_konsularne/ostrzezenia/ostrzezenia_dla_podrozujacych)

Dziękuje za rozmowę i cenne wskazówki dla naszych marynarzy, którzy wykonują bardzo niebezpieczną pracę i są narażeni oprócz niebezpieczeństwa żywiołu wody na możliwość zachorowania na nieuleczalne i śmiertelne choroby. W normalnie pojętym prawie pracy, w chwili zachorowania mogliby ubiegać się o odszkodowania z tytułu choroby nabytej w pracy wykonywanej w niebezpiecznych warunkach. W pracy w systemie kontraktowym mogą się jedynie ubiegać o informacje, jak uniknąć zachorowania…

*BS.*

*Kierownik Oddziału Epidemiologii Wojewódzkiej Stacji Sanitarno- Epidemiologicznej w Szczecinie mgr Renata Opiela.*

# Z DZIAŁALNOŚCI ORGANIZACJI MARYNARZY KONTRAKTOWYCH

## Słów kilka o możliwości wydaniu drugiego paszportu dla marynarza

Organizacja Marynarzy Kontraktowych jest w trakcie ustalania możliwości uzyskania drugiego paszportu dla marynarza z naszej Organizacji, który zwrócił się do nas z prośbą o pomoc w przeprowadzeniu procedury postępowania w takim wypadku.

W związku z tym zwróciliśmy się do Departamentu Spraw Obywatelskich w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych z prośbą o wskazanie, gdzie i jakie dokumenty musi złożyć marynarz występujący o pozyskanie drugiego paszportu. Poniżej pozyskane informacje:

- Należy złożyć podanie do Dyrektora Departamentu Spraw Obywatelskich wraz z opisem sytuacji szczególnej, która określa, dlaczego występujemy o drugi paszport. Podanie należy skierować na adres: **ul. Pawińskiego 17/21 02-106 Warszawa**
- Dołączyć pismo od armatora potwierdzające konieczność uzyskania paszportu. UWAGA: Pismo musi być tłumaczone na język polski przez tłumacza przysięgłego
- Dołączyć kopię Książeczki Żeglarskiej
- Można również załączyć kserokopie certyfikatów uprawniających do poruszania się n.p. w strefie offshorowej
- Sugerujemy dołączyć również harmonogramy prac, projektu na wodach terytorialnych

Minister Spraw Wewnętrznych, w drodze decyzji administracyjnej może wydać zgodę na wydanie obywatelowi drugiego paszportu. Paszport jest ważny przez okres 2 lat.

Osoba, która otrzymała decyzję pozytywną Ministra Spraw Wewnętrznych na wydanie drugiego paszportu, składa wniosek o jego wydanie do Ministra Spraw Wewnętrznych albo do wybranego przez siebie wojewody, a za granicą – do konsula. Decyzja o której mowa wygasa, jeżeli złożenie wniosku o wydanie paszportu nie nastąpi przed upływem 3 miesięcy od dnia jej wydania.

O tym, czy marynarz uzyskał zgodę na wydanie drugiego paszportu, poinformujemy w następnym wydaniu Biuletynu Morskiego.

*BS*

## Pomoc w przygotowaniu odwołania do Sądu Pracy w sprawie nie zaliczenia przez ZUS wynagrodzenia z PPDiUR „Gryf”

W sierpniu zgłosił się do OMK członek naszej Organizacji z prośbą o pomoc w przygotowaniu odwołania od Decyzji ZUS w sprawie ustalania kapitału początkowego.

Zakład Ubezpieczeń Społecznych nie uznał wynagrodzenia osiągniętego przez marynarza od 01 do 12/1977 r. pomimo przedstawionego przez marynarza świadectwa pracy.

Do ustalenia kapitału początkowego ZUS ustalił minimalnie wynagrodzenie, pomijając dowód w sprawie w postaci wspomnianego świadectwa, podnosząc , że mógłby zaliczyć większą kwotę wynagrodzenia po przedstawieniu wpisu w książeczce ubezpieczeniowej, której to marynarz nie posiadał. Jak widać dokument o nazwie „Legitymacja ubezpieczeniowa” ma większą wartość dla ZUS niż posiadane i podpisane przez pracodawcę świadectwo pracy z wymienionym wynagrodzeniem i stanowi wg urzędników dokument PŁACOWY…

W toku postępowania ustaliliśmy, że przechowywaniem akt osobowych i płacowych z PPDiUR ”Gryf” zajmuje się:

**Ośrodek Archiwizacji i Usług Ekonomicznych**
**„AUDIATOR” sp. z o.o.**
**ul. Sikorskiego 33**
**64-920 Piła**

**tel. 067 351 78 55**
**GSM: 510 601 364**
**www.audiator.com.pl**

W toku ustaleń, Ośrodek Archiwizacji poinformował nas, ze dokumenty płacowe Pana X zostały zniszczone, ZGODNIE Z OBOWIĄUJĄCYM WÓWCZAS PRAWEM.

Ustaliliśmy w związku z tym, że w sytuacji, w której dokumenty świadczące o okresach zatrudnienia oraz wysokości zarobków zostały zniszczone, przepisy Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 lutego 1983 r. w sprawie postępowania o świadczenia emerytalno-rentowe i zasad wypłaty tych świadczeń umożliwiają osobie ubezpieczonej przedstawienie dokumentacji zastępczej wysokości wynagrodzenia, którą stanowią kserokopie, odpisy oraz wyciągi z akt osobowych pracownika-czyli na podstawie art. świadectwa pracy.

Na jej podstawie organ rentowy winien ustalić wysokość wynagrodzenia, którą należy uwzględnić do ustalenia podstawy wymiaru świadczenia.

Zdaniem Naczelnego Sądu Administracyjnego, w państwie prawa nie ma miejsca dla mechanicznej i sztywno pojmowanej zasady nadrzędności interesu państwa nad interesem indywidualnym (art. 7 k.p.a.). Organ orzekający w każdym przypadku ma obowiązek wskazać, o jaki interes ogólny chodzi, i udowodnić, że jest on tak ważny i znaczący, iż bezwzględnie wymaga ograniczenia uprawnień indywidualnych obywatela. Zarówno wykazanie takiego interesu, jak i jego znaczenie, a także przesłanki powodujące konieczność przedłożenia w konkretnym przypadku interesu społecznego nad indywidualnym podlegać muszą wnikliwej kontroli instancyjnej i sądowej, szczególnie wówczas, gdy w ocenie organu, w interesie społecznym leży ograniczenie praw obywatela określonych w Konstytucji RP (wyrok NSA z 21 czerwca 2001 r., sygn. Akt V SA 3718/00, opubl. ONSA z 2002 r. nr 3, poz. 124).W innym orzeczeniu sąd wyraźnie stwierdza, że organowi administracji publicznej, nie wolno się ograniczać do ochrony interesów państwa. Powinien on być również obrońcą interesów jednostki (wyrok WSA w Warszawie z 18 stycznia 2006 r., sygn. Akt II SA/Wa 2057/05, niepubl.; wyrok NSA z 28 kwietnia 2003 r., sygn. Akt II SA 2486/01, niepubl.) Ponadto polski system emerytalny nie zapewnia obywatelom dostatniego życia po okresie aktywności zawodowej. Winien jednak respektować, ustalone już zasady wyliczania emerytury na podstawie zarobków uzyskiwanych w życiu zawodowym na podstawie dokumentacji zastępczej, jeżeli dopuścił wcześniejszymi rozwiązaniami prawnymi do ich zniszczenia. Byłoby bardzo demoralizujące i niesprawiedliwe dla podatnika, gdyby wysiłek włożony kiedyś w pracę i odprowadzone wówczas do ZUS składki na ubezpieczenie społeczne zostały przez Rzeczpospolitą całkowicie zignorowane i pominięte z powodów biurokratycznych.

Na podstawie powyższych ustaleń, napisaliśmy Panu X odwołanie. Na razie nie mamy informacji o decyzji Sądu.

## Pismo OMK w sprawie bezpodstawnego zwolnienia przywódcy związku z LOT skierowane do Prezydenta RP

*Sz. P.*

*Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej*
*Bronisław Komorowski*
*Kancelaria Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej*
*Ul. Wiejska 10*
*00-902 Warszawa*

**Dot.: Zwolnienie Andrzeja Jeżewskiego**

*Szanowny Panie Prezydencie.*

*Zwracamy się do Pana Prezydenta jako związek zawodowy, wchodzący w skład Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność, afiliowanej w Międzynarodowej Federacji Pracowników Transportu (International Transport Workers' Federation – ITF) oraz Europejskiej Federacji Pracowników Transportu (European Transport Workers' Federation – ETF).*

*ITF skupia ponad 700 związków zawodowych z ponad 150 krajów i liczy ponad 4,5 miliona pracowników transportu.*

*Organizacja Marynarzy Kontraktowych NSZZ „Solidarność" przyłącza się do międzynarodowej akcji ITF i ETF wspierającej wiceprzewodniczącego Związku Zawodowego Personelu Pokładowego, pana Andrzeja Jeżewskiego, który został bezpodstawnie zwolniony przez Zarząd LOT 25 lipca 2014 r.*

*Andrzej Jeżewski jest już ósmym przywódcą związku, zwolnionym przez LOT w ciągu ostatnich pięciu lat, a zwolnienie to nastąpiło w trakcie negocjacji nowego układu zbiorowego pracy między związkami i liniami lotniczymi. ZZPP potwierdził również, ze Pan Jeżewski nie zaniedbał żadnych ze swoich obowiązków oraz nie zgodził się na wypowiedzenie.*

*Pomimo usilnych prób kontaktu oraz oficjalnego listu wysłanego 04.08.2014 r. przez Sekretariaty ITF i ETF do Prezesa LOT Sebastiana Mikosza z żądaniem przywrócenia zwolnionego pracownika do jego obowiązków, nie otrzymano żadnej odpowiedzi.*

*Złamane zostały nie tylko przepisy polskiego prawa ale również standardy wyznaczone przez konwencje Międzynarodowej Organizacji Pracy, które Polska ratyfikowała. Odpowiedzialny jest Rząd RP, który nie reaguje, pomimo faktu, iż spółka LOT jest firmą państwową.*

*Obecnie prowadzona jest szeroka kampania na skalę światową przeciwko działaniom Zarządu Polskich Linii Lotniczych LOT. Pod petycją przeciw zwolnieniu podpisują się ludzie z całego świata.*

*Mamy ogromną nadzieję, że władze Polski dostrzegą ten problem i pomogą w jego rozwiązaniu.*

*Z poważaniem,*
*Przewodniczący OMK NSZZ Solidarność*
*Tymoteusz Listewnik*

*Do wiadomości:*
*Związek Zawodowy Pracowników Pokładowych*

*Polskie Linie Lotnicze LOT, Prezes Zarządu Sebastian Mikosz*
*Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ ”Solidarność”*
*Zarząd Regionu Pomorza Zachodniego NSZZ Solidarność*

## Charytatywny Turniej Brydża Sportowego Organizacji Marynarzy Kontraktowych NSZZ ”S”

**Dnia 31 sierpnia 2014 r. odbył się Charytatywny Turniej Brydża Sportowego, którego celem było zebranie środków na SMERFNY FUNDUSZ GARGAMELA.** Dla przypomnienia:

Twórcą SFG jest Marek Szymański, dziennikarz, który stworzył internetowe wydanie gazetki z newsami i która jest rozsyłana bezpłatnie do 15 000 polskich marynarzy na kilkaset statków i czytana przez polskich marynarzy na całym świecie. SFG ma pod opieką chore dzieci marynarzy i który bardzo mocno wspiera finansowo zakup pakietów rehabilitacyjnych dla naszej podopiecznej Oliwki Cieślak, córki marynarza z naszej Organizacji, która cierpi na rozszczep kręgosłupa oraz niestabilność kończyn dolnych.

Do rywalizacji w Turnieju przystąpiło 92 uczestników, wśród których byli również marynarze. Dzięki wsparciu i pomocy Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ ”Solidarność” oraz Polferries, Unity Line, Studia Tańca KIMAMA, Filharmonii Szczecińskiej Teatrowi Polskiemu w Szczecinie poprzez ufundowanie cennych nagród dla finalistów Turnieju mogliśmy naszemu przedsięwzięciu nadać odpowiednia rangę i zdobyć środki od uczestników naszego Turnieju na wsparcie Smerfnego Funduszu Gargamela i naszej Oliwki.

Oliwka Cieślak była gościem specjalnym naszego Turnieju i wręczała zwycięzcom Turnieju nagrody oraz zdobyte medale.

*B.S.*

*Serdecznie wszystkim darczyńcom oraz uczestnikom Turnieju dziękujemy za aktywny udział w imieniu OMK i Oliwki.*

*Zdjęcia: Katarzyna Sękowska, H.S*

## Sprawozdanie z sesji konsultacyjnej Wojewódzkiej Komisji Dialogu Społecznego

**W dniach 28 - 29 sierpnia 2014r. w Hotelu „Focus” w Szczecinie odbyła się dwudniowa sesja konsultacyjna Wojewódzkiej Komisji Dialogu Społecznego p.n. „Spójność Dialogu”. W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele strony pracodawców, związków zawodowych i samorządu.**

Celem projektu „WKDS – spójność dialogu” jest wzrost efektywności mechanizmów konsultacyjnych oraz współpraca z partnerami społecznymi i organizacjami pozarządowymi w zakresie realizacji polityki publicznej, gospodarczej i społecznej. Uczestnicy sesji poruszali temat trudnej sytuacji, w jakiej znajduje się dialog w regionie. Dyskusja dotyczyła niewystarczającego zaangażowania instytucji państwowych w konsultacje społeczne oraz utrudnień wynikających ze źle skonstruowanych przepisów. **Organizacja Marynarzy Kontraktowych NSZZ Solidarność jako uczestnik projektu zwróciła uwagę na problemy, z którymi boryka się podczas rozwiązywania spraw marynarskich. Trudności w przepływie informacji przy konsultacjach do projektów nowych rozporządzeń i ustaw, lekceważenie strony pracowniczej, brak partnera do rozmowy przy proponowaniu nowych rozwiązań, niedostosowanie i zawiłość przepisów, lekceważenie marynarzy jako grupy zawodowej w Polsce oraz całkowity brak lobbowania na rzecz marynarzy w sejmie i ministerstwie to niektóre z kwestii poruszanych podczas spotkania.**

W podsumowaniu uczestnicy projektu wymienili konieczne zmiany, takie jak podniesienie poziomu świadomości dotyczącej dialogu społecznego w regionie, usprawnienie wymiany informacji między dialogiem centralnym i regionalnym, większe zaangażowanie władz w prowadzenie konsultacji, ułatwienia dla przedsiębiorstw oraz przeciwdziałanie bezrobociu.

*P.N.*

# WIADOMOŚCI – WIADOMOŚCI - WIADOMOŚCI

## Z sieci

### Powstanie Kanał Sueski 2

Za około 6,4 mld USD powstanie w Egipcie nowy kanał, podobny do Sueskiego, który ma zwiększyć przepływowość ważnego międzynarodowego szlaku wodnego.

Prezydent kraju wydał polecenie, aby budowa kanału została ukończona w ciągu roku. Inwestycja ma skrócić czas oczekiwania statków z 11 do 3 godzin.

Konieczność budowy nowego kanału motywowana jest wzrostem handlu międzynarodowego. Prace ma prowadzić 37 egipskich firm i wojsko.

Kanał Sueski generuje rocznie około 5 mld USD dochodów. Nowa inwestycja będzie miała wpływ na odbudowę gospodarki zniszczonej przez zawirowania polityczne. Projekt ma zostać sfinansowany ze źródeł lokalnych, m.in. przez banki i osoby prywatne.

Kanał ma mieć 72 km długości i będzie mógł przepuścić jednocześnie 46 statków. W ramach inwestycji powstaną też tunele drogowe i kolejowe.

*www.geoinzynieria.inzyniernia.com*

**Jarosław Siergiej prezesem Polskiej Żeglugi Bałtyckiej**

W wyniku przeprowadzonego konkursu na stanowisko prezesa Polskiej Żeglugi Bałtyckiej został wybrany Jarosław Siergiej, który do 2013 był prezesem Zarządu Mor Państwowe przedsiębiorstwo Polska Żegluga Bałtycka od 2011 roku, po rezygnacji z zajmowanego stanowiska Jana Warchoła, było kierowane przez pełniącego obowiązki prezesa Piotra Redmerskiego, który od lat piastował funkcję członka zarządu i dyrektora ds. ekonomiczno-finansowych Portów Szczecin i Świnoujście S.A.

Jarosław Siergiej obejmuje kierownictwo przedsiębiorstwa żeglugowego z wiekową flotą (zaledwie trzy promy eksploatowane przez armatora działającego pod handlową nazwą Polferries mają łącznie 101 lat) i od lat przechodzącego kolejne nieudane, niedokończone próby prywatyzacji.

PŻB, która od kilkunastu lat nie może być sprywatyzowana, w ostatnich latach przeszła proces restrukturyzacji. Firma zredukowała poziom zatrudnienia, a także pozbyła się (co było konieczne do przeprowadzenia planowanej prywatyzacji) zarówno budynku swojej siedziby w Kołobrzegu, jak i bazy promowej w Gdańsku.

Obecnie PŻB swoimi trzema promami obsługuje dwa połączenia promowe: Świnoujście - Ystad oraz Gdańsk - Nynashamn. Od stycznia br. PŻB konkuruje przy obsłudze połączenia do Ystad nie tylko ze swoim stałym rywalem, szczecińską Unity Line, ale także z niemieckim armatorem TT-Line.

Z pewnością Polska Żegluga Bałtycka potrzebuje managera znającego się na realiach żeglugi promowej, który sprawnie przeprowadzi ją przez ten trudny okres. Należy pamiętać, że jest to przedsiębiorstwo państwowe, w którym ważną rolę odgrywają związki zawodowe, a te w PŻB działają aktywnie, o czym w ostatnich latach wielokrotnie się już przekonaliśmy.

*Jarosław Siergiej urodził się w 1964 roku w Szczecinie. Ukończył Wyższą Szkołę Morską w Szczecinie na Wydziale Nawigacyjnym - specjalność transport morski. Jest absolwentem studiów podyplomowych: Marketing i Zarządzanie (Uniwersytet Warszawski), Executive MBA (University of Illinois at Urbana Campaign / Uniwersytet Warszawski) i Integracja Europejska (Papieska Akademia Teologiczna). Przez cztery lata pracował w Polskiej Żegludze Bałtyckiej na stanowisku II oficera nawigacyjnego. Był członkiem zarządu, a następnie prezesem Zarządu Morskiego Portu Police sp. z o.o. Później prezesem zarządu i dyrektorem naczelnym Zarządu Morskich Portów Szczecin i Świnoujście SA - od września 2008 roku, do lipca 2013 r., kiedy to zastąpił go, wygrywając konkurs, Ryszard Warzocha.*

*www.portamorski.pl*

**W ostatnim dziesięcioleciu (2003-2012) wzrosła liczba ataków piratów morskich, a jednocześnie zmieniły się obszary, na których do nich dochodzi. Na szczęście, ostatnie lata dowodzą, że występuje malejąca tendencja aktów piractwa.**

Jak informuje Konferencja Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju(UNCTAD), w latach 2003-2012 doszło do 3436 takich zarejestrowanych wydarzeń. Liczba ataków na statki (płynące, zakotwiczone na redzie lub stojące w porcie) wzrosła z 49 w 2008 roku, do 249 w 2010 r. i zmalała do 202 w 2012 roku.

W tym samym okresie, liczba udanych porwań statków wzrosła z 49 (2008 r.) do 53 (2010 r.), by istotnie spaść do 28 w 2012 roku. Zmalała także liczba prób ataków - z 445 w 2010 r., do 297 w 2012 r. Jak wynika z danych po trzech kwartałach 2013 roku, zgłoszono 188 incydentów piractwa i rozboju (prób i udanych aktów) przeciwko statkom, co WTO uznaje za najniższy poziom od 2006 roku. Do tego spadku przyczyniła się także lepsza prewencja, w postaci różnych środków zapobiegawczych, jakie podejmują armatorzy, w tym wzrost uzbrojonych strażników na pokładzie statków. Tym niemniej w okresie styczeń-wrzesień 2013 roku zaatakowano lub porwano 140 statków, w efekcie czego na zakładników wzięto 266 członków załogi, 34 porwano, 20 zostało rannych, a jedna osoba zabita.

W minionej dekadzie zmieniła się geografia piractwa, podkreśla UNCTAD. O ile wcześniej najwięcej ataków notowano na morzach południowo-wschodniej Azji, to obecnie występują dwa główne rejony przemocy: Ocean Indyjski, szczególnie u wybrzeży Afryki wschodniej (rejon od Zatoki Omańskiej, wybrzeży Somali, po Kanał Mozambicki, także rejon Malediwów) oraz Atlantyk u wybrzeży Afryki zachodniej (Zatoka Gwinejska). Niektórzy obserwatorzy podkreślają zwiększenie poziomu przemocy i determinacji piratów, szczególnie w rejonie Somali i na wodach Zatoki Gwinejskiej. W przeciwieństwie do modus operandi przyjętego przez somalijskich piratów, którzy porywają statki i załogi dla okupu, piraci w regionie zatoki Gwinejskiej koncentrują się na kradzieży ładunku ze statków, zwłaszcza ropy naftowej i produktów naftowych, w celu ich odsprzedaży na czarnym rynku, „przykładając niewielką uwagę na życie członków załogi” - stwierdza raport UNCTAD. Nie ma jednoznacznych skutków piractwa morskiego, choć bezwzględnie zakłóca przepływ towarów w transporcie morskim, a zatem i handel, piszą autorzy raportu. Ponadto ma wpływ na inne rodzaje działalności gospodarczej, takich jak rybołówstwo i produkcja energii (w tym z regionów off-shore), więc potencjalnie zagrażają rozwojowi gospodarki zarówno tej przybrzeżnej, jak i w regionach śródlądowych. WTO szacuje, że w latach 2005-2012 tylko w regionie Somali wartość okupu złożonego piratom wzrosła z 339 mln USD i 413 mln USD. Globalne koszty ekonomiczne piractwa u wybrzeży Somalii oszacowano na 18 mld USD, z marginesem błędu około 6 miliardów dolarów.

*www.logistyka.wnp.pl*

# Przeczytane

**Antarktyda topnieje! Kurczy się pokrywa lodowa Grenlandii! Takie sensacyjne doniesienia pojawiają się co chwila w mediach. Czy to pogoń za sensacją, czy przerażająca prawda? Zaniepokojeni medialnym hałasem, zaglądamy do najnowszych atlasów - wielka biała czapa wciąż pokrywa Antark- tydę, nieco mniejsza Grenlandię.**

Wszystko jest na swoim miejscu - oddychamy z ulgą - media jak zwykle przesadzają. Czy mamy rację? I tak, i nie. Rzeczywiście, powierzchnia lodowców kontynentalnych w zasadzie się nie zmienia, ale w kilku punktach trwa przemeblowanie - wielkie lodowe rzeki wyprowadzają z głębi lądolodów miliony ton lodu. Naukowcy są zanie- pokojeni, gdyż może to doprowadzić do katastrofalnych zmian przyrodniczych.

Dwa ostatnie lądolody na Ziemi - grenlandzki i antarktyczny - resztki pokrywy lodowej, jaka 12 tys. lat temu skuwała większość kontynentów, podlegają powolnym przemianom, podobnym do tych, które zachodzą w każdym lodowcu. Śnieg padający w obszarach zasilania zamienia się na drodze rekrystalizacji, pod naciskiem warstw nadległych, w coraz bardziej zwięzłą masę - firn, lód firnowy i wreszcie w lód lodowcowy. Jednocześnie całość pełznie wolno ku wybrzeżom. Tam z cielska lądolodu odłamują się góry lodowe, które są wynoszone przez prądy na otwarte morze, gdzie topnieją. Morze paruje, powstają chmury, z których pada śnieg i cykl się zamyka. Pętla jest długa: śnieg z wnętrza Antarktydy, już w postaci lodu, dociera do wybrzeży w ciągu kilku tysięcy lat. To obrazuje niesłychanie małą szybkość rozpełzania lądolodu. Jednak nie całe cielsko porusza się w żółwim tempie. W latach 70. dzięki badaniom teledetekcyjnym - najpierw lotniczym, później satelitarnym -zlokalizowano tzw. strumienie lodowe. To swego rodzaju rzeki, w obrębie których lód płynie szybciej niż w otaczającym lodowcu. Długie na kilkaset i szerokie na kilkadziesiąt kilometrów, są dobrze widoczne na zdjęciach lotniczych, dzięki szczelinom, które tworzą się w lodzie poddawanym intensywnemu rozciąganiu. Najlepiej poznano strumienie lodowe Antarktydy Zachodniej. Ich prędkość zaskoczyła specjalistów - w 1987 roku lód w strumieniu B na Lodowcu Rossa płynął ze średnią szybkością 2,3 m na dobę. To zawrotne tempo w świecie glacjologii! Podobne doniesienia napływały z Alaski. W 1980 roku lodowiec Columbia obudził się z kilkusetletniej drzemki i zaczął spływać wąskim strumieniem do Cieśniny Księcia Williama, poruszając się w tempie ponad 20 m na dobę. Czoło lodowca cofnęło się już o 14 km w wąskim fiordzie i nadal nie jest stabilne. Jednak najszybsze strumienie lodowe odkryto na Grenlandii. Lodowiec Jakobshavn na zachodnim wybrzeżu wyspy drenuje strumień Jakobs-

havn Isbrae, znany od lat jako największy producent gór lodowych na północnym Atlantyku. Jest wielce prawdopodobne, że góra, z którą zderzył się Titanic, pochodziła właśnie z tych okolic. Od 2000 roku lód zaczął spływać do fiordu jeszcze szybciej. Obserwacje -dziś dokładniejsze, dzięki satelitom wykonującym zdjęcia optyczne i radarowe -wykazały, że jego średnia prędkość wynosiła 26 m na dobę. Od tego czasu wciąż przyspiesza. Wiosną 2003 roku osiągnął 34,5 m na dobę. Jeszcze szybszy strumień znalazła ekspedycja glacjologiczna z Climate Change Institute w University of Maine (USA). W zeszłym roku naukowcy stwierdzili, że strumień lodowy Kangerdlugssuaq na wschodnim wybrzeżu Grenlandii porusza się ze średnią prędkością prawie 40 m na dobę. Zdumieni badacze obserwowali gigantyczną rzekę lodu, której ruch można było dostrzec gołym okiem! Tutaj, podobnie jak w przypadku alaskiego lodowca Columbia, czoło lodowca szybko cofa się w głąb fiordu; w ciągu ostatnich czterech lat przesunęło się o 5 km.

*Miesięcznik „Wiedza i Życie”*

*Zdjęcie; Naukawpolsce.pl*

# Usłyszane

## Skandal w Hiszpanii. Żaglowiec armii przemycał kokainę

Żaglowiec hiszpańskiej marynarki wojennej, Juan Sebastian Elcano przemycał kokainę. Podczas rewizji gwardia cywilna znalazła na pokładzie 127 kg tego narkotyku. Aresztowano trzech oficerów: dwóch Hiszpanów i jednego Ekwadorczyka. Policja bada teraz, od kiedy żaglowiec był wykorzystywany do przemytu. Informacja, że oficerowie Juana Sebastiana Elcano handlują kokainą dotarła do Hiszpanii z Nowego Jorku. W czerwcu tamtejsza policja aresztowała dwóch przemytników, którzy zeznali, że kupili narkotyki od hiszpańskich marynarzy i ujawnili ich nazwiska. Okazało się, że w maju żaglowiec cumował w Nowym Jorku, gdzie przypłynął prosto z Kolumbii. Dokładnej inspekcji jednostki dokonano po jej powrocie do macierzystego portu w Kadyksie, na południu Hiszpanii. Narkotyki były ukryte w podwójnej ścianie pomieszczenia do przechowywania żagli. Nie wiadomo, czy były przemycane po raz pierwszy. Oficerom grozi od pół roku do 6 lat więzienia. Rok temu na 5 lat pozbawienia wolności zostali skazani dwaj marynarze, którzy przemycali haszysz z Ceuty do Kadyksu.

*Polskie Radio*

**Najnowocześniejszy okręt polskiej marynarki wojennej trafił do szczecińskiej stoczni. ORP „Kontradmirał Xawery Czernicki” stoi przy nabrzeżu stoczni Makrum Pomerania.**

To jedynie konserwacja, naprawa bieżąca - wyjaśnia oficer prasowy 8 Flotylli Obrony Wybrzeża ze Świnoujścia, kapitan marynarki Monika Trzcińska. - Ten rodzaj remontu nie wiąże się z poważną modernizacją czy gruntowną przebudową. Kiedy konserwacja się zakończy, okręt wróci do służby i będzie dalej wykonywał swoje zadania. Wiadomo, że remont potrwa dwa miesiące. ORP „Kontradmirał Xawery Czernicki” jest okrętem dowodzenia siłami obrony przeciwminowej. Może też służyć jako okręt - baza dla żołnierzy jednostek specjalnych. W tej roli sprawdził się podczas misji w Iraku w 2003 roku. Okręt prowadził działania z zespołami uderzeniowymi komandosów Marynarki Wojennej z jednostki „Formoza”.

*Polskie Radio Szczecin(11/09/2014)*

*Zdjęcie: Polska.Zbrojna.pl*

# HISTORIA – HISTORIA - HISTORIA - HISTORIA

## Eugeniusz Kwiatkowski
## Umysł i serce poświęcił morzu

**Dnia 22 sierpnia br. mija 40. rocznica śmierci inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego, najbardziej zasłużonego człowieka dla Wybrzeża i morza polskiego.**

Eugeniusz Kwiatkowski urodził się 30 grudnia 1888 r. w Krakowie. Uczył się w Gimnazjum Księży Jezuitów w Chyrowie. Szkoła była znana z wysokiego poziomu nauczania, jak również wychowania w duchu patriotyczno-religijnym. Studia ukończył na Politechnice w Krakowie i w Monachium, uzyskując tytuł inżyniera chemika. Był wielkim patriotą, w Legionach Sikorskiego walczył o niepodległość Polski we Lwowie. Jako minister przemysłu i handlu w latach 1926-1930 stał się naczelnym filarem budowy Polski morskiej, wybitnym autorytetem politycznym, naukowym i moralnym.

Jako twórca Gdyni głosił i realizował program gospodarczego zjednoczenia i przebudowy Polski – przeobrażenia naszego ubogiego państwa rolniczego, w państwo rolniczo - przemysłowe, skierowania nadmiaru ludności wiejskiej do miast, do przemysłu i handlu. Mówił, że wolą i pracą Polacy powinni nieprzerwanie powiększać dobrobyt Polski, siłę gospodarczą Narodu bez której nie ma wielkości Państwa. Bardzo liczył na nieugiętą stalową wolę młodego pokolenia i społeczeństwa, bo od nich zależą przemiany gospodarcze i przemysłowe w kraju podobnie jak na Wybrzeżu „niosące pożytek całej Polsce, w okresie normalnej pracy jak i nadzwyczajnej potrzeby.”

Kwiatkowski działając w niezwykle trudnych warunkach społeczno politycznych doprowadził do budowy portu uniwersalnego, powstałego z „betonu i stali” oraz do powstania na wskroś nowoczesnego miasta. Przez całe życie kierował się wartościami chrześcijańsko-narodowymi, ideą niepodległości, demokracji i postępu cywilizacji. Mówił, że trzeba najdokładniej i najszczerzej ukochać morze, jako skarb Narodu, „bo to okno na świat.” Dokonał przeobrażenia rybackiej wioski kaszubskiej w wielki port, który stał się największym, najnowocześniejszym portem na Bałtyku, większym od Kopenhagi, Bremy, Królewca i ówczesnego wolnego Miasta Gdańska. Po wielu latach powiał na Polskę silny „wiatr od morza”. Gdynia wyrosła na wielkie miasto, na siedzibę urzędów morskich, stoczni, Żeglugi Polskiej, floty handlowej i pasażerskiej.

Eugeniusz Kwiatkowski wniósł nie tylko wielkie zasługi dla rozbudowy portu i miasta, ale również dla budowy magistrali węglowej Śląsk-Gdynia. Jednym z ważniejszych zadań dla Kwiatkowskiego było kształcenie kadr dla floty w istniejącej już od roku 1920 Szkole Morskiej w Tczewie, którą z jego inicjatywy przeniesiono do Gdyni. Budowa i zakupienie statków: m/s „Batory”, „Chrobry”, „Sobieski”, „Piłsudski”, „Lwów” i „Dar Pomorza” stały się chlubą narodu polskiego. Poświęcenia „Daru Pomorza” dokonał w roku 1930 biskup Stanisław Wojciech Okoniewski, który wspierał poczynania inż. Kwiatkowskiego w dziedzinie portu i miasta. W jednym ze swych wystąpień ksiądz biskup powiedział: „*Polska o morzu śpiewa i marzy, mówi i pisze, że synów swoich posyła na „Darze Pomorza” pod polską banderą. Jest on dla młodych żeglarzy małą ojczyzną i uniwersytetem szkolącym ludzi morza*”. Wówczas inż. Eugeniusz Kwiatkowski do księgi pamiątkowej „Daru Pomorza” wpisał zdanie, które wyrażało sens jego działania: „*Polska bez własnego Wybrzeża morskiego i bez własnej floty nie będzie nigdy, ani zjednoczona, ani niepodległa, ani samodzielna gospodarczo i politycznie, ani szanowana w wielkiej rodzinie państw i narodów, ani zdolna do zabezpieczenia warunków bytu, pracy i postępu i dobrobytu swym obywatelom*”. Te słowa stały się myślą przewodnią Ligi Morskiej i Kolonialnej. Aby to osiągnąć, potrzebna była współpraca całego narodu, zdobywanie tysięcy polskich serc dla ukochania morza i zaangażowania w sprawy morskie. Najlepszy przykład dawał tu minister Eugeniusz Kwiatkowski. W roku 1937 z inspiracji Kwiatkowskiego opracowano specjalny projekt zabudowy dzielnicy reprezentacyjnej Gdyni, położonej między Kamienną Górą a Skwerem Kościuszki. Był on szczególnie analizowany na konferencji w roku 1937 w Radzie Miejskiej w Gdyni pod przewodnictwem Kwiatkowskiego oraz przy udziale Pre-

zydenta Rzeczypospolitej profesora Ignacego Mościckiego. Nad morzem miało powstać forum obudowane z trzech, a otwarte jedną stroną na basen żeglarski i morze. Zbliżająca się zawierucha wojenna przeszkodziła realizacji planów. Minister Kwiatkowski z mieszkańcami 100. tysięcznej Gdyni i delegacjami z Gdańska, Kaszub, z Pomorza i z całej Polski przewodniczył rocie ślubowania: ”Przysięgamy stać na straży i bronić odwiecznych praw Polski do Bałtyku i morskich przeznaczeń Rzeczypospolitej. Tak nam dopomóż Bóg”.

Wybuch II wojny światowej przerwał dzieła inż. Kwiatkowskiego przekreślając jego perspektywiczną wizję Gdyni, jako miasta milionowego o milionowym tonażu, floty handlowej oraz silnej floty wojennej. Po wybuchu II wojny światowej przebywał na emigracji w Rumunii, został tam internowany. Opiekował się również i wspomagał uchodźców polskich. Czas ten również wypełnił badaniami nad problemami gospodarczymi świata. Po powrocie w roku 1945 został powołany na stanowisko kierownika Delegatury Rządu do spraw Odbudowy Wybrzeża. Pod jego kierownictwem odbudowano porty, uruchomiono stocznie. Powstały zręby rybołówstwa morskiego, odbudowano również kościoły w Gdańsku. Ponownie zapalił się do pracy szczęśliwy, że mógł powrócić nad ukochane morze.

W kwietniu 1946 r. inż. Kwiatkowski wydał odezwę do narodu polskiego: „*Przyjdźcie nieufni tu do naszej strasznie okaleczonej Gdyni. Twarze się Wam rozświecą, gdy zobaczycie jak na rumowiskach nabrzeży wśród zburzonych magazynów, spalonych budowli, ociemniałych latarni sapią dźwigi i taśmowce, jak pracują ludzie, by raz jeszcze z morza gruzów wydobyć na powierzchnię polskiego życia twór nowy, piękny i wielki. I wówczas uwierzycie w niezniszczalną moc własnego narodu*”.

Nazwisko Eugeniusza Kwiatkowskiego zostało zapisane złotymi zgłoskami w dziejach polskiego morza. Z tego wszystkiego co Polska dokonała przez niego na morzu, możemy być dumni.

W styczniu 1947 r. mówił do 20. tysięcznej rzeszy robotników w Stoczni Gdańskiej przewidująco i z przestrogą, że nową strukturę gospodarczą i społeczną w nowych granicach politycznych trzeba uznać i przyjąć za naszą wspólną i drogą nam własność. Trzeba nam „*wgryźć się tak mocno, tak zwarcie, tak solidarnie, by żadna moc ludzka bezkarnie nie mogła ani nas wyprzeć z nowych siedzib, ani nami zawładnąć.*” Jak przewidujące były te słowa przestrogi świadczą realia dnia dzisiejszego. W krótkim czasie okazało się, że to wszystko co zaplanował Kwiatkowski nie podobało się obecnie rządzącej partii, odmówił wstąpienia do PPR-u, co spowodowało usunięcie go z przynależności do Delegatury. Ówczesny premier Józef Cyrankiewicz zawiadomił listowanie Eugeniusza Kwiatkowskiego 29 stycznia 1948 r., że z dniem 30 kwietnia tego roku Delegatura po spełnieniu nałożonych na nią zadań zostanie rozwiązana. Decyzją ówczesnego ministra żeglugi i handlu zagranicznego Stefana Jędrychowskiego, prof. Kwiatkowski został nagle odwołany ze stanowiska. Otrzymał również nakaz opuszczenia mieszkania w Sopocie, opuszczenia Wybrzeża bez prawa osiedlenia się na Wybrzeżu i w Warszawie. Natychmiast też zmieniono w Gdyni nazwę ulicy Eugeniusza Kwiatkowskiego na ulicę 22 Lipca. Fakt ten wywołał oburzenie społeczności gdyńskiej, głęboki żal za nieprawne i niesprawiedliwe, krzywdzące i nieetyczne postępowanie ówczesnych władz. Jako Delegat Rządu zainwestował fundusze dla młodej uczelni - Uniwersytetu Gdańskiego, udzielając materialnego wsparcia na jego rozwój z siedzibą w Sopocie.

Eugeniusz Kwiatkowski wyjechał z Wybrzeża i zamieszkał w Krakowie. Żyjąc w bardzo skromnych warunkach poświęcił się pracy naukowej w dziedzinie chemii.

Myśli jego były skierowane do morza, do Gdyni, do Gdańska i do polskiego Wybrzeża.

W 1952 r. w Gdyni zmarła matka E. Kwiatkowskiego. Przybył On na pogrzeb, odwiedzając także zamieszkałą tutaj rodzinę. Po 24 godzinach zgodnie z obowiązującymi wówczas przepisami, aby nie narazić się na przykrości musiał opuścić Gdynię i wrócić do Krakowa. Życie Eugeniusza Kwiatkowskiego było emocjonalnie zawsze złączone z Gdynią. Społeczeństwo Gdyni doceniając zasługi tego Wielkiego Męża Stanu wystawiło mu pomnik przy ul. 10 Lutego twarzą skierowaną w kierunku morza. Uroczystość odsłonięcia i poświecenia pomnika odbyła się 1 października 1994r.

Dnia 12 czerwca 2008 roku po 34 latach budowy oddano do użytku estakadę im. Eugeniusza Kwiatkowskiego, która prowadzi do Nabrzeża Helskiego, gdzie zawijają statki kontenerowe oraz promy. Nabrzeże to stale się rozwija i podawane jest ciągłej modernizacji.

Eugeniusz Kwiatkowski zmarł w Krakowie dnia 22 sierpnia 1974 r. w wieku 86 lat. Trumna z jego zwłokami na życzenie ówczesnego kardynała Karola Wojtyły została złożona w kaplicy Wazów w katedrze na Wawelu. Kardynał Karol Wojtyła w homilii powiedział: ”że logika tego życia wymaga, aby modlitwa za jego duszę popłynęła z wawelskiej katedry.” Tam też odbyło się nabożeństwo żałobne, któremu przewodniczył osobiście ks. kardynał Metropolia. W ho-

*Rząd Józefa Piłsudskiego, 2.10.1926. Od lewej min.rolnictwa Karol Niezabitowski, min. robót publicznych Jędrzej Moraczewski, min. komunikacji Paweł Romocki, min. przemysłu i handlu Eugeniusz Kwiatkowski*

milii przypomniał wielkie zasługi zmarłego dla kraju, jego zaangażowanie w organizacjach niepodległościowych oraz głęboką religijność i niezłomność charakteru. Warto wspomnieć, że władze państwowe zaproponowały ks. kardynałowi kilka dni przed pogrzebem, aby nabożeństwo żałobne odbyło się w kościele, zaś na cmentarzu pogrzeb odbył się z udziałem najwyższych władz państwowych z orkiestrą, ale w oprawie świeckiej – bez księdza i bez modlitwy. Ksiądz kardynał Metropolita odpowiedział bardzo spokojnie, ale zdecydowanie, ze sam osobiście poprowadzi modlitwy w Kaplicy Królewskiej i na cmentarzu Rakowickim. Tak też się stało. Wielkie uznanie dla dzieła Eugeniusza Kwiatkowskiego wyraził Ojciec Św. Jan Paweł II w Gdyni dnia 11 czerwca 1987 r. na Skwerze Kościuszki mówiąc: „*Wraz z całym moim Narodem nie przestaję żywić wdzięczności dla tych, którzy to miasto, ten port bałtycki tworzyli tutaj od podstaw poniekąd z niczego. Mam na myśli Wielkiego Polaka – inż. Eugeniusza Kwiatkowskiego, a wraz z nim wszystkich jego współpracowników. Byli oni przedstawicielami tego pokolenia, które na nowo po wiekach zrozumiało, że dostęp do morza jest elementem niepodległej Polski.*”

*Gdynia, 1947.08-02. Otwarcie Międzynarodowych Targów Gdańskich. Nz. m.in. pełnomocnik rządu ds. odbudowy Wybrzeża Eugeniusz Kwiatkowski (w kapeluszu)*

**Kończąc te wspomnienia w 40. rocznicę śmierci tego wielce zasłużonego człowieka dodam że testament jego powinien być przykładem, wzorem i zachętą dla tych, którzy są obecnie odpowiedzialni za losy gospodarki morskiej, aby realizowali hasło E. Kwiatkowskiego „Rzecz Najważniejsza Polska.”**

*Joanna Ryłko*

W artykule wykorzystano fragmenty homilii ks. Hilarego Jastaka.

***Polska bez własnego wybrzeża morskiego i bez własnej floty nie będzie nigdy ani zjednoczona, ani niepodległa, ani samodzielna gospodarczo i politycznie, ani szanowana w wielkiej rodzinie państw i narodów, ani zdolna do zabezpieczenia warunków bytu pracy, postępu i dobrobytu swym obywatelom.***

*13 lipca 1930 r. Eugeniusz Kwiatkowski*

# Z życia marynarskiego opowieści niezwykłe...

# PIĘKNE BISKAJE

**Był piękny lutowy poranek. Prace na pokładzie przebiegały zgodnie z planem, wszyscy byli zadowoleni i uśmiechnięci. Podczas pracy podziwialiśmy piękne, błękitne i ciche morze.**

Niestety - niedługo, ponieważ pogoda szybko zaczęła się psuć i już nie było tak fajnie.

Wieczorem zaczęło już kołysać i wszyscy wiedzieliśmy że zaraz się zacznie na,, Biskaju”.

Fale były coraz mocniejsze, wiał silny wiatr i wtedy zdaliśmy sobie sprawę, że to już nie są żarty. Każdy z nas był w gotowości.

Statkiem mocno bujało, przechył sięgał nawet do 30 stopni raz na prawą burtę, raz na lewą burtę. Zastanawialiśmy się ile to potrwa, lecz to był dopiero początek, najgorsze było przed nami.

Trwało to sześć dni i wszyscy byliśmy bardzo zmęczeni, lecz najgorszy był trzeci dzień sztormu.

„Biskaj” dał nam we znaki tak mocno że w czwartej ładowni zaczęły puszczać ładunki a były to ciężkie maszyny typu koparki…

Nic nie mogliśmy zrobić, bo zejść do ładowni się nie dało i mieliśmy zabronione ze względu na nasze bezpieczeństwo. Cały czas nas uspakajano, że nic takiego się nie stało.

Wszystko było dobrze dopóki się nie dowiedzieliśmy, iż w czwartej ładowni zaczęła nabierać woda.

Wszyscy myśleliśmy o najgorszym, jednak „Amber Lagoon” i my daliśmy radę sztormowi.

Choć straty były duże, najważniejsze było to, iż wszyscy wyszliśmy cało z tego i nic nikomu się nie stało.

Bosman miał tzw. ”mieszane uczucia” śmiał się a zarazem też denerwował-jak my wszyscy. Mówił, że takie jest morze - raz ciche, spokojne i piękne a raz straszne.

Jak się trochę uspokoiło zaczęliśmy prace porządkowe w środku. Chief o nas się martwił, każdego ranka zawsze do każdego zachodził i się pytał czy wszystko ok. i o wszystkim informował.

Parę razy byłem na „Biskaju” i zawsze trafiałem na piękną pogodę. Słyszałem, że luty jest „ostrym” miesiącem w tym rejonie i miałem okazję się właśnie o tym przekonać.

Wszyscy trzymaliśmy się razem jak jedna wielka rodzina, bo razem pracujemy, siedzimy na statku oraz razem wracamy szczęśliwie do naszych rodzin, które na nas czekają.

Po sztormie moja kabina wyglądała strasznie, wszystko miałem powywalane z szaf, wszystkie rzeczy wylądowały na podłodze.

Nawet zdarzyło się, że z koi wyleciałem jak z procy, ale na szczęście nic mi się nie stało. Po ciężkich paru dniach dotarliśmy na stocznię w Hiszpanii, do pięknego Vigo. Tam był szybki remont i dalej ruszyliśmy do kolejnego portu RPA, gdzie mieliśmy kolejny remont, który trwał dwa tygodnie. Później ruszyliśmy w dalszy rejs na Stany.

Moją historię opowiedziałem rodzinie i znajomym. Wszyscy słuchali z zainteresowaniem jak również z przerażeniem. Kto nie był nigdy na morzu do końca nie zrozumie, co ja przeżyłem przez te parę dni sztormu. Jestem jeszcze młodym „wilkiem morskim” i wszystko stoi przede mną otworem. Rejs na,, Amber Lagoon” trwał od stycznia do lipca i nigdy go nie zapomnę ponieważ dużo mnie nauczył i nabyłem dużo doświadczenia.

*Autor: Robert Semczyszyn*
*Marynarz z Organizacji Marynarzy Kontraktowych*

*Zdjęcia: Autor*

# Humor na dobry dzień

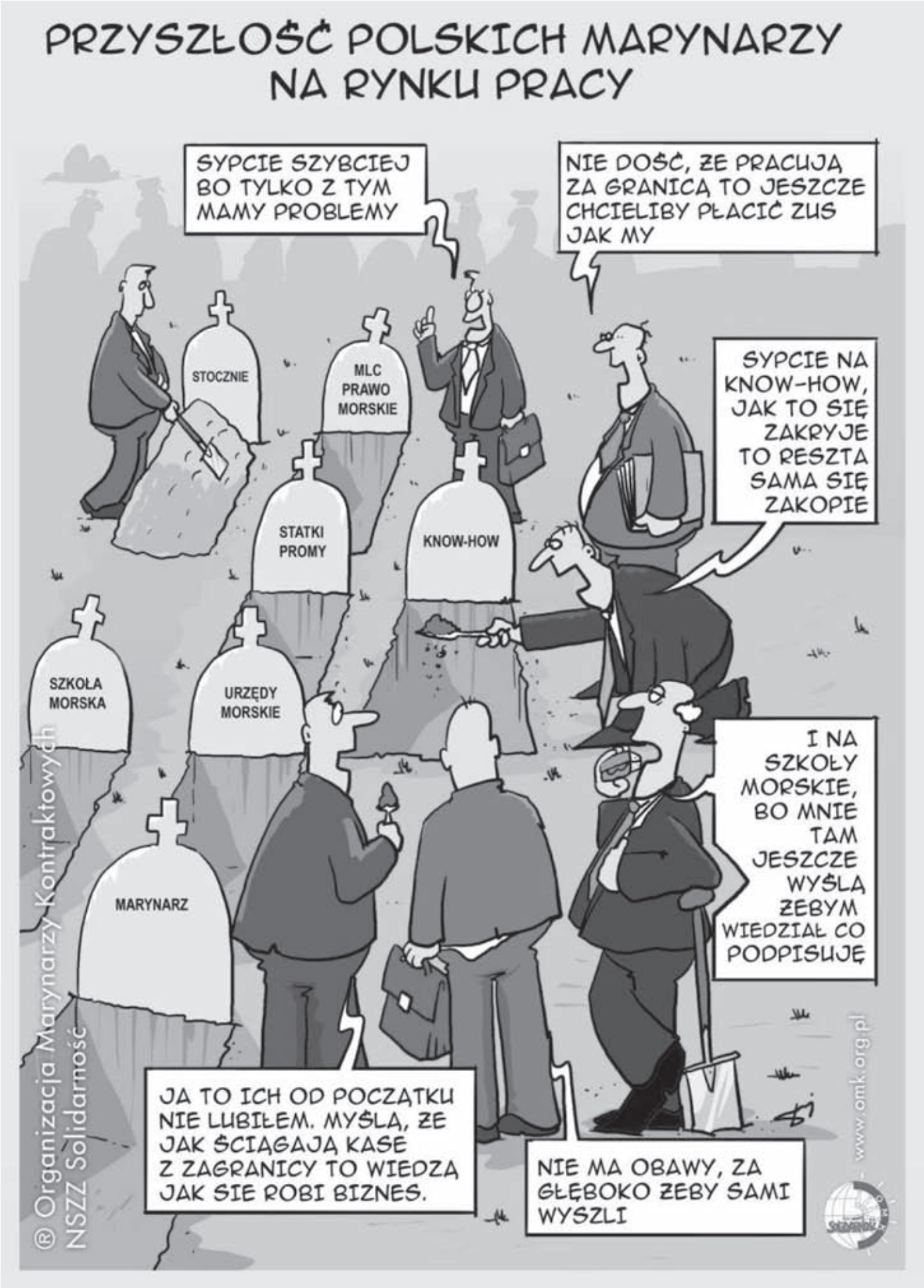
*Rozmowa telefoniczna:*
*- Kochanie, odwołałam dzisiejsza wizytę mojej mamy, kupiłam Ci sześciopak pszenicznego, na kolację będą pyszne steki, a później masażyk w mojej nowej bieliźnie i...*
*- Jak mocno?!*
*- No... błotnik wgnieciony, kierunkowskaz rozbity, lusterko urwane...*

*Trzech facetów puka do Bram Niebieskich.*
*Wychodzi Św. Piotr i pyta jakiż to los przygnał ich jednocześnie w to miejsce?*
*Odpowiada pierwszy:*
*- Podejrzewałem, ze żona mnie zdradza, wyrywam sie z pracy, wpadam do domu, widzę ją roznegliżowaną w sypialni, bezskutecznie próbuję znaleźć gacha, w końcu wychodzę na balkon a tu nagi gość piętro niżej, w szale wywlekam lodówkę, gdy udało mi sie ją zrzucić zaplątana ręka w kabel zasilający pociągnęła mnie z dziesiątego piętra.*
*Odpowiada drugi:*
*Piękny poranek, dzieci w szkole, żona zadowolona z małżeńskich igraszek szykuje śniadanie, postanowiłem odetchnąć na balkonie a tu jakiś idiota spuszcza na mnie lodówkę.*
*Odpowiada trzeci:*
*Siedzę sobie cichutko w lodowce …*

*Kierowca ciężarówki przewozi wysoki towar. Po drodze zaklinował się pod mostem. Dzwoni na policje. Jeden z policjantów przyjeżdżając na miejsce ogląda zaklinowaną ciężarówkę i mówi:*
*- I co, zaklinował się Pan?*
*A kierowca na to:*
*- Nie… MOST WIOZĘ i mi się paliwo skończyło…*

*Prosty komunikat werbalny jako gwarancja efektywności przekazu informacji.*
*- Bożenusia, zjedz kawałeczek tortu!*
*- Dziękuje, Heniusina, nie chce.*
*- No spróbuj, bardzo smaczny!*
*- Nie, dziękuje. Ja po osiemnastej już nie jem nic słodkiego.*
*-Bożenusia, proszę.*
*-Heniusina, ja deserów w ogóle nie jadam...*
*- Zryj ten tort, ku**a! Pierścionek w nim jest, żenić się z Tobą chcę!!!*

*Jeżeli miałeś nieudany dzień i wydaje Ci się, że nienawidzisz swojej pracy, spróbuj tego:*
*1 - W drodze powrotnej do domu zatrzymaj się w pobliżu apteki. Wejdź do środka i zainteresuj się termometrami na składzie.*
*2 - Kup rektalny (analny) termometr firmy Johnson & Johnson. Ważne jest byś się nie pomylił - musisz kupić termometr tylko firmy Johnson & Johnson!*
*3 - Kiedy przyjdziesz do domu - zamknij drzwi na klucz. Zasuń zasłony i wyłącz telefon, żeby nikt ci nie przeszkadzał w terapii.*
*4 - Ubierz się w ulubioną odzież - na przykład w dres Adidasa albo kostium od Versace i połóż się swobodnie na łóżku.*
*5 - Otwórz opakowanie i wyjmij termometr. Ostrożnie odłóż termometr na stolik nocny tak, by się nie zbił.*
*6 - Wyciągnij instrukcję obsługi termometru i przeczytaj ją. Zwróć szczególną uwagę na akapit na samym dole strony pisany drobnym maczkiem:*
*„Każdy rektalny (analny) termometr wyprodukowany w firmie Johnson & Johnson, podlega indywidualnej kontroli.”*
*7 - Teraz zamknij oczy i powtórz cicho w myśli pięćdziesiąt razy:*
*„Jaki jestem szczęśliwy, że nie pracuję w dziale kontroli jakości firmy Johnson & Johnson!”*


PRZYSZŁOŚĆ POLSKICH MARYNARZY NA RYNKU PRACY
SYPCIE SZYBCIEJ BO TYLKO Z TYM MAMY PROBLEMY
NIE DOŚĆ, ŻE PRACUJĄ ZA GRANICĄ TO JESZCZE CHCIELIBY PŁACIĆ ZUS JAK MY
STOCZNIE
MLC PRAWO MORSKIE
STATKI PROMY
KNOW-HOW
SYPCIE NA KNOW-HOW, JAK TO SIĘ ZAKRYJE TO RESZTA SAMA SIĘ ZAKOPIE
SZKOŁA MORSKA
URZĘDY MORSKIE
MARYNARZ
I NA SZKOŁY MORSKIE, BO MNIE TAM JESZCZE WYŚLĄ ŻEBYM WIEDZIAŁ CO PODPISUJĘ
JA TO ICH OD POCZĄTKU NIE LUBIŁEM. MYŚLĄ, ŻE JAK ŚCIĄGAJĄ KASE Z ZAGRANICY TO WIEDZĄ JAK SIE ROBI BIZNES.
NIE MA OBAWY, ZA GŁĘBOKO ŻEBY SAMI WYSZLI
® Organizacja Marynarzy Kontraktowych NSZZ Solidarność
www.omk.org.pl

# Okiem żony marynarza
# ZŁOTE RADY DLA WILKÓW MORSKICH

**Zastanawiałam się, jakie normy należy spełnić, aby zostać szczęśliwą wybranką Wilka Morskiego oraz doprowadzić do możliwości zrozumienia przez Niego naszej „pokręconej”, kobiecej natury, aby w miarę łagodnie przetrwać sztormy i awarie na pokładzie wspólnego rejsu przez następne lata, bez konieczności wcześniejszego zezłomowania jednostki.**

**W wyniku tychże przemyśleń, poniżej kilka złotych porad na szczęśliwy związek dla naszych partnerów:**

**Twoja kobieta mówi:** „Nie, nic się nie stało, nie jestem zła.”

**Interpretujesz:** „Chyba naprawdę nic się nie stało, ona nie jest zła.”

**Jak jest w istocie:** prawdopodobnie jest wściekła i dusi to w sobie, co prędzej czy później grozi erupcją. Więc albo uciekaj, albo przypomnij sobie, co ostatnio przeskrobałeś.

I trudno ocenić, czy bardziej ją denerwuje to, co zrobiłeś nie po jej myśli, czy to, że zdajesz się nie zauważać oczywistego faktu, że jest zła i jeszcze głupio pytasz.

**Wskazówka dla Ciebie:** ***postaraj się rozpoznać po jej twarzy, czy coś jest na rzeczy. Uwaga: jeśli ma obrażoną minę to znaczy, że coś się stało, niezależnie od tego, co twierdzi.***

**Twoja kobieta mówi:** „Interesuje mnie, czy twoim zdaniem ładnie wyglądam w tej sukience.”

**Interpretujesz:** „Interesuje ją moje zdanie na ten temat.”

**Jak jest w istocie:** zależy jej na tym, żebyś ją pochwalił i powiedział, że ładnie.

**Wskazówka dla ciebie:** ***kobieta we wszystkich nowo zakupionych ubraniach (zwłaszcza takich, których nie można już zwrócić) wygląda pięknie, szczupło i młodo.***

**Twoja kobieta mówi:** „Nigdy nigdzie nie wychodzimy.”

**Interpretujesz:** dosłownie, a to znaczy, że ona jest niepoczytalną mitomanką lub sklerotyczką, bo przecież byliście dwa tygodnie temu w kinie.

**Jak jest w istocie:** kobieta chce zakomunikować, że bardzo dobrze bawi się w twoim towarzystwie, chętnie spędzałaby z tobą więcej czasu i ma ochotę, abyś ją gdzieś znowu zaprosił.

**Wskazówka dla ciebie:** ***traktuj słowa „nigdy”, „nigdzie”, „zawsze”, „żaden”, jakby ich nie było. Kobieta używając podobnych zwrotów nie ma na myśli ich dosłownego znaczenia. Podkreśla jedynie dramatyzm sytuacji.***

**Twoja kobieta mówi:** „Mam problem. Mianowicie…” (i tu dwie godziny narzeka i opowiada o swoich nieszczęściach).

**Interpretujesz:** „Ona ma problem. Interesuje ją rozwiązanie.”

**Jak jest w istocie:** ostatnią rzeczą, jakiej potrzebuje, to twoje złote rady. Jeśli chcesz, aby była zadowolona, wysłuchaj jej uważnie, pokiwaj głową ze zrozumieniem i przytul.

**Wskazówka dla ciebie:** ***w ogóle częściej ją przytulaj…***

**Twoja kobieta mówi:** „Kiedyś tyle się starałeś. A teraz w ogóle mi nie pomagasz.”

**Interpretujesz:** „Ona daje mi do zrozumienia, że nie spisuję się jako mężczyzna. W ogóle nie można na mnie polegać.” Wydaje się to wszystko o tyle dziwne, że nawet o nic Cię nie prosiła.

**Jak jest w istocie:** kobieta chce, abyś się sam domyślał, kiedy ona potrzebuje pomocy i nie musiała cię o nic prosić. To, że nie jesteś jasnowidzem utwierdza ją tylko w przekonaniu, że brakuje ci zaangażowania, motywacji i zainteresowania jej osobą.

**Wskazówka dla ciebie:** ***na wszelki wypadek zapytaj dwa razy dziennie, czy nie potrzebuje Twojej pomocy… najlepiej jak kończy proces rozwieszania prania i gdy zakończy nakrywanie do stołu celem spożycia wspólnego posiłku.***

Powodzenia;)

# Z życia marynarskiego...

| | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Łowione obok śledzi | Miasto u stóp Tatr | Ogół czaso-pism | Na kwaśny kompot | | Krążą w drzewie | | Wśród ludzi morza | Grzyb paso-żytniczy | | Łuk koryta rzeki | | Amery-kańskie wyspy |
| | | | | 12 | | | Wiszące łóżko majtka | | | 11 | | |
| Mocny alkohol z ryżu | | | | | Kamie-nie pod kołami | | 13 | | | ... irlandzki (pies) | 5 | 200 mg w jubi-lerstwie |
| Radiowa na statku | | | | 6 | | | Drąg z hakiem | | 9 | | | |
| Owad, który żądli | | 14 | | Inaczej stan pogody | Pływa niere-gularnie | 15 | Droga między lipami | | | | 4 | |
| | | | | | | Morski skoru-piak | 2 | Usypiał kiedyś pacjenta | | | | |
| Tlenowy dla nurka | | Richard, słynny aktor | | | | | | | Atena lub Diana | | Miłośnik np. żeg-larstwa | |
| | | 8 | | | | Czasem uwiera w bucie | | Ani ..., ani swat | | | | |
| Jest stolicą Turcji | | Slajd minus zdjęcie | | | 17 | | | Rajski mężczyzna | 3 | Morze przy porcie | | Rozbija się o brzeg |
| | | | | | | | | | | | 1 | |
| | | | | | Część tekstu ustawy | 10 | Bywa bez-mięsna | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | 7 |
| | | | | | Oświetla salę balową | | Brana u krawca | | 16 | | | |

| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | | | | | | |

***Zapraszamy do rozwiązania naszej krzyżówki i zachęcamy do przesłania do nas hasła listem na adres redakcji lub e-mailem: biuro@nms.org.pl do dnia 31/12/2014 r.***
***Można wygrać niebieską koszulkę polo, smycz, książki i wiele innych nagród.***

## *Życzymy powodzenia* ☺

## *ZAPAMIĘTAJ*

***NSZZ „Solidarność” jest Związkiem otwartym. Praca w systemie kontraktowym nie pozbawia Cię prawa do wstąpienia do naszego Związku***

**KRAJOWA SEKCJA MORSKA MARYNARZY I RYBAKÓW NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”**
**(afiliowana w ITF i ETF)**

*Biuro w Szczecinie*
*ul. Szarotki 8*
*71-604 SZCZECIN*
*Tel: 91/4223311*
*Fax: 91/4222900*
***e-mail: szczecin@nms.org.pl***

*Biuro w Gdyni*
*ul. Śląska 49A*
*81-310 GDYNIA*
*Tel/fax:58/6218543*
*Tel.58/6218173*
***e-mail: gdynia@nms.org.pl***

## *TWOJE ORGANIZACJE ZWIĄZKOWE W STRUKTURZE KSMMiR NSZZ „Solidarność”*

NSZZ"S"ORGANIZACJA MIĘDZYZAKŁADOWA MARYNARZY I RYBAKÓW
ul.Śląska 49A
81-310 GDYNIA
tel/fax:58/6612035, 58/6218541
e-mail:marynarz@nms.org.pl
www.marynarz.org.pl

NSZZ"S" PRZY POLSKIEJ ŻEGLUDZE MORSKIEJ
Plac Rodła 8
70-419 SZCZECIN
tel.91/3594085, 91/3594079
tel/fax:913594084
e-mail:
pzmsolidarnosc@neostrada.pl

NSZZ"S" "DALMOR"S.A
ul.Hryniewickiego 10
81-340 GDYNIA
tel/fax:58/6201845 tel:512021380
e-mail:
solidarnosc.dalmor@gmail.com

NSZZ"S" POLSKA ŻEGLUGA BAŁTYCKA S.A.
ul.Portowa 41
78-100 KOŁOBRZEG
tel:94/3552204
tel/fax:94/3528258
e-mail:kolobrzeg@nms.org.pl

NSZZ"S" MORSKICH SŁUZB I PRZEDSIĘBIORSTW RATOWNICZYCH
ul.Hryniewickiego 10
81-340 GDYNIA
tel.58/6607653
e-mail:msiprsolidarnosc@nms.org.pl

NSZZ "S"PRZEDSIĘBIORSTWO ROBÓT CZERPALNYCH I PODWODNYCH
ul.Przetoczna 66
80-702 GDAŃSK
tel:600344230
e-mail:kzprcip@gmail.com

NSZZ"S" ORGANIZACJA MARYNARZY KONTRAKTOWYCH
ul.Szarotki 8
71-604 SZCZECIN
tel.91/4223311 fax:91/4222900
e-mail:biuro@nms.org.pl
www.omk.org.pl

### INSPEKTOR ITF

ADAM MAZURKIEWICZ
ul.Szarotki 8 71-604 SZCZECIN
tel/fax:91/4239330,91/4239707
tel.kom.501539329
e-mail:adam_mazurkiewicz@nms.org.pl

### INSPEKTOR ITF

ANDRZEJ KOŚCIK
ul:Śląska 49A 81-310 GDYNIA
tel/fax:58/6616053, 58/6616069
tel.kom.602233619
e-mail:koscik_andrzej@nms.org.pl

# Nadesłane zdjęcia z burty od naszych marynarzy

*Nadesłał: A.J.*

*Nadesłał: Wojciech Basiński*

*Nadesłał: Zbyszek Sękowski*

***Dziękujemy i prosimy o więcej ☺***

SAN REMO
KINGSTOWN

STOP SOCIAL DUMPING
PORT GDAŃSK