



BIULETYN MORSKI

Kwartalnik Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”

NR 3 (69) LIPIEC-SIERPIEŃ-WRZESIEŃ 2013

ISSN 1426-1006



Motto życiowe i pożyteczne:

*Dalajlama zapytany o to, co najbardziej zadziwia go w ludzkości odpowiedział:
Człowiek, ponieważ poświęca swoje zdrowie by zarabiać pieniądze. Następnie poświęca
swoje pieniądze, by odzyskać zdrowie. Oprócz tego jest tak zaniepokojony swoją przyszłością,
że nie cieszy się z teraźniejszości. W rezultacie nie żyje ani w teraźniejszości, ani
w przyszłości. Żyje tak, jakby nigdy nie miał umrzeć,
po czym umiera tak naprawdę nie żyjąc.*



Od Redakcji

Zapraszamy do przeczytania kolejnego wydania Biuletynu Morskiego od umieszczonego na stronie tytułowej życiowego i pożytecznego motta i zatrzymania się chociaż na chwilę w tym naszym pędzie do przyszłości.

Jak w każdym kwartale proponujemy Państwu przeczytanie artykułów, dotyczących naszej pracy na morzu. W maju b.r. odbył się Kongres ETF, na którym przedstawiciele 30 krajów europejskich, w tym przedstawiciel Krajowej Sekcji Morskiej Jacek Cegielski, określali działania wobec globalnego kryzysu ekonomicznego, który jest ściśle powiązany ze spadkiem liczby marynarzy z UE.

We wrześniu, w dniach od 02-06 odbył się Bałtycki Tydzień Akcji ETF/ITF. Inspektorzy ITF Adam Mazurkiewicz i Andrzej Kościak wraz z marynarzami z Organizacji należących do KSMMiR, odbyli inspekcje na statkach tanich bander, cumujących w portach Szczecina, Świnoujścia i Gdyni, sprawdzając warunki zatrudnienia załóg oraz przestrzegania układów zbiorowych ITF przez armatora. O szczegółach przeczytacie Państwo na stronie 5.

Ponadto kolejny raz prosimy o wsparcie dla Oliwki, niepełnosprawnej córki Starszego Marynarza z OMK i podarowanie Jej pakietów rehabilitacyjnych. Dotychczasowe dary w postaci wspomnianych pakietów rehabilitacyjnych pozwoliły na ogromną poprawę stanu zdrowia dziecka.

Kilka słów poświęciliśmy wspaniałemu wydarzeniu, jakim było zorganizowanie wzorem lat ubiegłych Koncertu na Cmentarzu Centralnym w Szczecinie ku pamięci Tych, którzy nie powrócili z morza.

Zapraszamy również do przeczytania bardzo ciekawego wywiadu z Kapitanem Krzysztofem Baranowskim, znanym żeglarzem i twórcą „Szkoły pod żaglami”, który dwukrotnie opłynął kulę ziemską.

Zamieściliśmy także artykuł z cyklicznego działu p.n. „Historia”, gdzie przywołujemy z mroku niepamięci pamięć o naszej dawnej potęgze morskiej.

Proponujemy również artykuły z działu: porad dla marynarzy, serwisu prawnego i wiadomości.

Ponadto proponujemy nowy cykl recenzji o filmach i książkach, które warto polecić.

Starszy Marynarz Stefan Kuciński opowiada tekstem z życia marynarskiego opowieści niezwykle. Jest to kontynuacja opowieści zamieszczonej na łamach naszego kwartalnika w marcu b.r.

Polecamy również tekst z cyklu „Okiem żony marynarza” i zapraszamy wszystkie Panie „Marynarki” do napisania swoich refleksji i spostrzeżeń, celem umieszczenia ich w naszym Biuletynie. Podzielcie się z nami swoimi doświadczeniami z życia u boku Wilka Morskiego.

Standardowo znajdziecie Państwo także Krzyżówkę do rozwiązania oraz kolejny przepis kulinarny.

Rozwiązanie krzyżówki, prosimy przysyłać e-mailem na adres biuro@nms.org.pl lub listownie na adres redakcji do dnia 31/12/2013 r. z podaniem imienia, nazwiska oraz adresu zamieszkania.

Dla pierwszych 10 osób, którzy nadesłali rozwiązanie, wyślemy pocztą nagrody w postaci niebieskich koszulek Polo. W związku z tym prosimy wraz z rozwiązaniem krzyżówki podać informację o posiadanym rozmiarze odzieży – M, L, lub XL.

Redaktor Biuletynu Morskiego
Bożena Szmajdzińska

SPIS TREŚCI

Krajowa Sekcja Morska pozostaje we władzach Europejskiej Federacji Transportowców ETF.....	3
Zakończył się Bałtycki Tydzień Kampanii na Bałtyku	5
Krajowa Sekcja Morska w Ogólnopolskich Dniach Protestu	6
Z DZIAŁALNOŚCI KSMMiR.....	7
Solidarność Europejskich Dokerów ze strajkującą załogą Terminalu w Rotterdamie.....	8
SERWIS PRAWNY	8
Sprawy paszportowe - postępy można sprawdzić przez Internet.....	8
Koncert dedykowany Tym, którzy nie powrócili z morza na Cmentarzu Centralnym w Szczecinie.....	9
HISTORIA	13
WIADOMOŚCI	16
PORADY DLA MARYNARZY	19
Wspomóżmy Oliwkę	23
Podziękowanie.....	24
Z życia marynarskiego opowieści niezwykle... ..	25
RECENZJE – POLECANE FILMY - KSIĄŻKI	26
Okiem żony marynarza.....	27
Historie opowiedziane i przeczytane.....	27
Humor na dobry dzień.....	29
Nadesłane zdjęcia z burty od naszych marynarzy	31

Wydawca

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”

Adres redakcji

70-604 Szczecin, ul. Szarotki 8
tel. (91) 422-33-11 fax (91) 422-29-00
e-mail: szczecin@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 25 października 2013 r.

Zdjęcie na okładce:
Mariusz Basałygo

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

Krajowa Sekcja Morska

pozostaje we władzach Europejskiej Federacji Transportowców ETF



Sytuacja jest alarmująca, politycy UE nie realizują swoich obowiązków, a Komisja udaje że zapomniała, iż brak kwalifikowanych marynarzy, czy to szeregowych czy oficerów, wpłynie negatywnie na utrzymanie statków i ochronę środowiska. Jedyne wydarzenia, które można odnotować, to kilka niesprecyzowanych impulsów płynących z Komisji w ramach usiłowania zmiany definicji podróży wewnątrz UE na krajowe zamiast międzynarodowych.

Kongres przywołał wyzwania stojące przed marynarzami z UE, z którymi należy się zmierzyć. Nie wymieniając wszystkich, należą do nich między innymi:

- Niewłaściwe stosowanie wytycznych pomocy publicznej dla transportu morskiego, które nie chronią ani nie promują zatrudnienia europejskich marynarzy.
- Brak jasno zdefiniowanych ścieżek kariery.
- Wyłączenie marynarzy z zakresu niektórych Dyrektyw UE dotyczących pracy i spraw socjalnych.
- Zmęczenie, wydłużony czas pracy oraz niedostateczny czas odpoczynku.

Cele do osiągnięcia ustanowione przez Kongres ETF

- Wzmożenie kampanii Sekcji Transportu Morskiego ETF obejmującej lobbowanie zainteresowanych z UE na rzecz większej liczby oraz lepszych miejsc pracy dla europejskich marynarzy i oficerów wszystkich szczebli.
- Przekonanie ustawodawcy o zasadności przedłużenia zniesionej Dyrektywy dotyczącej warunków obsady załogowej w regularnych serwisach pasażerskich i promowych operujących pomiędzy Państwami Członkowskimi. Miałoby to na celu zagwarantowanie równego pola gry dla wszystkich marynarzy pracujących na lub zaangażowanych w wyłącznych i regularnych przewozach w UE (niezależnie od narodowości oraz bandery statku) zapobiegających dyskryminacji narodowościowej oraz dumpingowi płacowo – socjalnemu.
- Wezwanie Komisji Europejskiej, aby skorzystała z trwającego przeglądu Wytycznych Pomocy Publicznej dla transportu morskiego w taki sposób, aby pieniądze po-

Podczas ostatniego Kongresu ETF, który odbył się w maju br. w Berlinie, Jacek Cegielski, Wiceprzewodniczący Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ Solidarność, utrzymał następujące funkcje:

- Członek Komitetu Wykonawczego ETF
- Członek Sekcji Transportu Morskiego ETF

W kongresie wzięło udział ponad 400 przedstawicieli z ponad 30 krajów europejskich. Jacek utrzymując powyższe funkcje pozostanie nadal jedynym przedstawicielem polskich afiliantów ITF i ETF na tym europejskim forum.

Głównym tematem kongresu, poza wyborami, były działania ETF na nadchodzące 4 lata wobec globalnego kryzysu ekonomicznego powiązanego ze spadkiem liczby marynarzy z UE (zwłaszcza załóg szeregowych) w konsekwencji zanikaniem morskiego know-how. Tym razem zaznaczono, iż samo zrekompensowanie braku kadr europejskich nie uzdrowi sytuacji. Potrzebne jest także odmłodzenie umiejętności morskich w Europie poprzez inwestowanie w możliwości zatrudnienia w sektorze morskim dla Europejczyków.



- datników UE były przeznaczone na zwiększenie możliwości znalezienia pracy przez obywateli UE.
- Dążenie do przeciwdziałania szeroko rozpowszechniającej się tendencji kryminalizowania marynarzy.
 - Utrzymanie kwalifikowanych norm szkoleń, kształcenia i wystawiania świadectw podczas przeglądu aktualnych programów szkolenia i kształcenia morskiego dla żeglugi i powiązanych sektorów.
 - Poprawa szkolenia, naboru, perspektyw miejsca pracy i zachowania europejskich marynarzy przy przyznawaniu przez spółki żeglugowe odpowiedniej liczby miejsc szkoleniowych dla praktykantów aby ułatwić im ukończenie szkolenia i wejście na marynarski rynek pracy.
 - Osiągnięcie bezpiecznych warunków zatrudnienia na statkach uprawiających żeglugę na wodach europejskich, włącznie z maksymalnym czasem pracy i adekwatną obsadą załogową dla obowiązków wymaganych dla bezpiecznej eksploatacji statku, poza granicami terytorialnymi krajów członkowskich.
 - Posiadanie prawa do ubezpieczenia społecznego i uprawnień do emerytury państwowej przyznawanych wszystkim marynarzom służącym na statkach pod banderami UE – niezależnie od ich przynależności państwowej i ich miejsca zamieszkania.
 - Wzmocnienie zdolności Sekcji Transportu Morskiego ETF do monitorowania i wpływania na tworzenie polityki UE w kluczowych sprawach istotnych dla marynarzy.
 - Zaproponowanie europejskim armatorom i/lub ustawodawcom UE agendy odzwierciedlającej wdrożenie koncepcji uczciwego handlu / uczciwych frachtów, co powinno zapewnić marynarzom uczciwy udział w łańcuchu zaopatrzeniowym w kontekście lepszych warunków pracy i bytowania na statkach oraz armatorom przestrzegającym specyficzne warunki uzyskania odznaki „uczciwego handlu”, „uczciwego frachtu”.

- Zredagowanie konkretnej propozycji warunków obsady załogowej dla regularnych serwisów pasażerskich i promowych.
- Rozszerzenie działalności lobbingowej, dążenie do dialogu z potencjalnymi partnerami i wzmocnienie współpracy z sympatyzującymi europosłami.
- Podejmowanie wszelkich inicjatyw mogących wzmocnić mechanizm rokowań zbiorowych i sprzeciwiających się wszelkim usiłowaniom mającym na celu demontaż takich mechanizmów.
- Przyspieszenie rozważań nad normami kwalifikowanego szkolenia, kształcenia i wystawiania świadectw, aby pomóc marynarzom europejskim rozwinąć przewagę konkurencyjną w kontekście ich umiejętności.
- Lobbowanie UE i jej Państw członkowskich aby zajęły się wspieraniem propozycji przejrzystej i obowiązkowej obsady załogowej gwarantującej adekwatną skalę obsadową dla uniknięcia zmęczenia i stresu.
- Zainicjowanie studium na temat różnych mechanizmów zabezpieczenia społecznego i przepisów mających zastosowanie do marynarzy w ramach EOG oraz ostatecznie przygotowanie i sporządzenie praktycznego przewodnika dla udzielenia pomocy marynarzom i armatorom w zakresie wsparcia odnośnie ich praw i obowiązków. Powyższe ma zagwarantować wszystkim kategoriom marynarzy zatrudnionym na statkach bander UE pełne zabezpieczenie społeczne.
- Bardziej aktywne uczestnictwo w europejskiej debacie publicznej na temat zagadnień dotyczących ochrony środowiska w branży żeglugowej.
- Zorganizowanie kampanii na temat BHP w transporcie morskim dotyczącej głównie wpływu wydłużonego czasu pracy, narażenia na różne czynniki wynikające ze środowiska pracy.

T.L.



**Cele ustanowione przez Kongres ETF
będą realizowane między innymi
przez poniższe działania:**

- Przegląd Kampanii ETF na rzecz większej ilości i lepszych miejsc pracy na morzu.



**Pamiętaj, wstępując do Organizacji
wchodzącej w skład Krajowej Sekcji Morskiej
wspierasz działania ETF.**

Zakończył się Bałtycki Tydzień Kampanii na Bałtyku

Wszystkim zaangażowanym działaczom, pracownikom i wolontariuszom z polskich organizacji związkowych marynarzy i portowców należą się gorące podziękowania za ich niepodważalny wkład i zaangażowanie w sprawne i skuteczne przeprowadzenie Tygodnia Akcji. Niestety, nie wszyscy byli obecni. Zainteresowani wiedzą, o kim mówię.

To jest naprawdę budujące, że z roku na rok coraz więcej wolontariuszy z afiliowanych w ITF związków zawodowych marynarzy i portowców zgłasza chęć brania udziału w kampanii FOC i POC. W tym roku było nas ponad 60, a chętnych było jeszcze więcej! Zaprzeczają to teorii, że członkowie związków nie chcą angażować się w tego typu przedsięwzięcia.

Okazuje się, że chcą i potrafią, jeżeli tylko cel jest dla nich jasny, zrozumiały i autentycznie tożsamy z ich interesami. Z obserwacji członków grup inspekcyjnych kontrolujących statki w polskich portach łatwo wyciągnąć wnioski, że nasza wspólna praca i wysiłek na rzecz kampanii ITF przeciwko wygodnym banderom oraz będących jej zwieńczeniem dorocznych tygodni kampanii przynoszą wymierne skutki. Standardy zatrudnienia marynarzy ze statków FOC nieustannie się poprawiają, przyniatająca część statków w polskich portach posiada akceptowane przez ITF układy zbiorowe, coraz mniej jest przypadków oszustw i nie wypłacania wynagrodzeń w terminie. Nie znaczy to jednak, że nie ma już nic do zrobienia.

Obserwujemy niestety pogarszające się warunki pracy i płacy polskich portowców, brak układów zbiorowych w portach, brak stabilności zatrudnienia z powodu przenikających do portów obcych spółek zatrudniających dorywczych pracowników na tzw. umowy śmieciowe, przeładunki wykonywane przez marynarzy oraz słabnącą w niektórych terminalach rolę związków zawodowych. Potwierdza to pilną potrzebę głębszego zaangażowania się nas wszystkich w kampanię przeciwko wygodnym portom oraz na rzecz zorganizowania polskich portowców w związki zawodowe. Bez silnie zorganizowanych i dobrze wynagradzanych dokerów możemy stracić to, o co walczyliśmy przez tyle lat.

Paradoksalnie, choć skoordynowana i unikalna na skalę światową kampania ITF przeciwko wygodnym banderom znacząco poprawiła warunki pracy i płacy na statkach noszących bandery FOC, to zaczynamy obserwować dramatycznie pogarszającą się sytuację na statkach bander narodowych. Na przykład na statkach polskiej bandery marynarzy zatrudnia się w oparciu o prawo inne niż polskie lub na umowę zlecenie z pominięciem nie tylko polskiego prawa pracy ale również z pogwałceniem Morskiej Konwencji Pracy (MLC 2006). Niestety nie mamy jak dotąd na te zjawiska wspólnej, skutecznej odpowiedzi – chociaż ostrze naszej kampanii powinno zostać skierowane właśnie przeciwko tym statkom.

Wydaje się oczywiste, że zarówno sytuacja pracowników portowych, jak i marynarzy pracujących na statkach polskiej bandery wymaga z naszej strony skoordynowanej i solidarnej reakcji.

Tak jak przez ponad 60 lat marynarze mogli liczyć na wsparcie dokerów, tak obecnie portowcy potrzebują solidarnego wsparcia marynarzy.

Żadne dodatkowe wynagrodzenie za prace przeładunkowe nie zrekompensuje utraty wsparcia dokerów. Na ten kryzys zaufania właśnie czekają armatorzy.

Sądzę, że wszyscy logicznie myślący zgodzą się z diagnozą, że jedyną drogą do poprawy sytuacji pracowników sektora transportu morskiego jest silna i sprawna organizacja związkowa. Musimy wspólnie przeciwstawić się marazmowi i poczuciu beznadziei pracowników.

W całym cywilizowanym świecie pracownicy portowi i marynarze są najsilniej zorganizowaną grupą zawodową cieszącą się szacunkiem i bardzo dobrymi warunkami pracy i płacy. Nie ma żadnego powodu, aby inaczej było w Polsce. Obserwujemy jednak niestety postępujący kryzys zaufania marynarzy i portowców do związków zawodowych. Nie mam zamiaru wyciągać zbyt daleko idących wniosków, ale każdy z działaczy musi dokonać swego związkowego rachunku sumienia w celu wyeliminowania tego, co złe w naszych działaniach.

Na zakończenie, dziękując wszystkim ponownie za zaangażowanie, chciałbym Was jednocześnie serdecznie prosić, abyśmy wspólnie razem kontynuowali zakończony tydzień akcji przez następne 52 tygodnie, aż do września 2014, kiedy to mam nadzieję spotkać się z Wami ponownie.

W jedności siła !

United We Stand !

Pozdrowienia

Adam Mazurkiewicz, Inspektor ITF

Krajowy Koordynator Tygodnia Akcji w Polsce

Krajowa Sekcja Morska NSZZ „Solidarność”



Zdjęcie: Piotr Nowicki

Krajowa Sekcja Morska w Ogólnopolskich Dniach Protestu.



„Dość lekceważenia społeczeństwa”

- to hasło wrześniowych protestów jak najbardziej pasujące do sytuacji w gospodarce morskiej, w tym także sytuacji polskich marynarzy.

Pierwszy dzień protestów był dniem branżowym, w związku z tym członkowie organizacji wchodzących w skład Krajowej Sekcji Morskiej spotkali się 11 września pod Ministerstwem Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Tym razem wszystkie siły związkowe zostały zebrane razem. Manifestowały trzy centrale związkowe: NSZZ Solidarność, OPZZ i Forum.

W strukturach każdej z tych Organizacji znajduje się Związek Zawodowy dla marynarzy. Krajowa Sekcja Morska NSZZ Solidarność stała ramię w ramię z Ogólnopolskim Związkiem Zawodowym Oficerów i Marynarzy oraz Federacją Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków.

Krajowa Sekcja Morska Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” dodała do petycji wręczanej Ministrowi Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej między innymi następujące postulaty:

1. Zaprząść dyskryminacji polskich marynarzy w polskim ustawodawstwie m.in. w zakresie:
 - zabezpieczeń społecznych,



- bezpieczeństwa i higieny pracy,
 - opodatkowania.
2. Przyjąć „Ustawę o pracy na morskich statkach handlowych” w pełni wdrażającą Konwencję MOP – MLC (2006).
 3. Postulaty europejskiego oddziału ITF – Europejskiej Federacji Pracowników Transportu ETF obejmujące sprawy związane między innymi z:
 - promocją narodowych bander,
 - promocją naboru i zachowania dobrze wykwalifikowanej europejskiej siły roboczej,
 - zagwarantowaniem ustanowienia równego pola gry dla wszystkich marynarzy pracujących na lub zaangażowanych w wyłącznych i regularnych przewozach w UE,
 - przeciwdziałaniem szerokiemu rozpowszechnianiu się współczesnej tendencji kryminalizowania marynarzy,
 - bezpiecznymi warunkami zatrudnienia na statkach uprawiających żeglugę na wodach europejskich,
 - prawem do ubezpieczenia społecznego i uprawnień do emerytury państwowej wszystkim marynarzom służącym na statkach pod banderami UE.

T.L.

Z DZIAŁALNOŚCI KSMMiR

Polityka ITF w.s. „jurysdykcji offshorowej”

ITF opracowała wytyczne dla warunków zatrudnienia na jednostkach offshorowych pracujących na szelfach kontynentalnych. Wytyczne określają sprawy związane z ustawodawstwem kraju w którym wykonywana jest praca oraz jurysdykcji państwa bandery. W opisywanym dokumencie wskazano, iż MODU (Maritime Mobile Offshore Units) gdy operują na szelfie kontynentalnym powinny być objęte ustawodawstwem i układem zbiorowym państwa bandery. W przypadku gdy państwo, na którego szelfie kontynentalnym wykonywana jest praca posiada przepisy związane z zatrudnieniem, ubezpieczeniami społecznymi, innymi czynnikami ekonomicznymi lub istnieje polityka związkowa w tych kwestiach, to żaden z afiliantów ITF nie powinien podpisać się pod układem zbiorowym do czasu, gdy zakończą się negocjacje pomiędzy afiliantami z kraju bandery i kraju na którego szelfie kontynentalnym wykonywana jest praca. Wytyczne ITF zawierają także kilka innych zasad, z których powinni wywiązywać się afilianci ITF lecz dotyczą one już konkretnych sytuacji.

T.L.

Czy Krajowa Sekcja Morska będzie stroną norweskiego układu offshorowego ?

W związku z faktem, iż afilianci ITF z krajów pochodzenia marynarzy byli stroną jedynie układów zbiorowych na statki konwencjonalne Krajowa Sekcja Morska dała upoważnienie Norweskim Związkom Zawodowym do wejścia w negocjacje nowego, offshorowego układu zbiorowego. Takie same upoważnienia zostały wydane także przez afiliantów z innych krajów.

Prawie co roku jesienią mamy przegląd spraw wynikających z zatrudnienia obcokrajowców na statkach armatorów norweskich, w związku z tym odbywają się spotkania pomiędzy związkami zawodowymi i przedstawicielami stowarzyszenia armatorów norweskich, więc wkrótce możemy się spodziewać informacji o postępie negocjacyjnym.

T.L.

Kłopoty marynarzy Kontraktowych

- Kontynuując kwartalne streszczenia wybranych problemów przyniesionych przez marynarzy Kontraktowych, zamieszczamy krótkie streszczenia tego, co pojawiło się w ostatnich tygodniach.
- Nierówne warunki zatrudnienia na statkach tego samego armatora na statkach z tej samej grupy. Ponieważ jest to duży niemiecki armator, sprawa jest rozwiązywana przy pomocy niemieckich związków zawodowych Verdi.

- Nieprzestrzeganie zasad BHP na statku. Ignorowanie procedur związanych z pracą w zbiornikach i środkami ochrony dróg oddechowych. Spostrzeżenia marynarza były ignorowane przez dowództwo statku, co skończyło się rozwiązaniem zatrudnienia za porozumieniem stron na wniosek marynarza.
- Umowa o pracę na statku niezgodna z MLC jak i przepisami kraju bandery. Dodatkowo po fakcie gdy marynarz zjechał do domu na swój koszt (po wcześniejszym wypowiedzeniu), armator oskarżył marynarza o pijaństwo i zaniechanie pracy w chwili, kiedy Związek zwrócił się o końcowe rozliczenie marynarza.
- Armator duński stronił od powołania komisji lekarskiej po zakończeniu leczenia powypadkowego. Sprawa prowadzona przez Krajową Sekcję Morską wspólnie z duńskim afiliantem 3F.
- Wypadek na statku. Pracodawca odmówił jakiegokolwiek finansowej odpowiedzialności w postaci świadczenia chorobowego i pokrycia kosztów opieki medycznej w Polsce.
- Odszkodowanie za wcześniejsze zerwanie kontraktu – w tym przypadku niestety, nie mogliśmy się wstawić za marynarzem, który przez przypadek, w stercie dokumentów które dostał do podpisania w dniu zejścia ze statku, potwierdził także, że otrzymane wynagrodzenie jest końcowe i zamyka sprawę dotychczasowego zatrudnienia.
- Czy składki (podatek oraz Labour Market Contribution) odprowadzane w Danii za pracę na duńskim szelfie kontynentalnym dają jakiejkolwiek przywileje polskim marynarzom ? Sprawa jest prowadzona przez OMK i jak to bywa z instytucjami i przepisami krajowymi, uzyskanie jednoznacznej odpowiedzi nie jest proste lecz sprawa posuwa się do przodu.

T.L.

Krajowa Sekcja Morska negocjuje z Seatransem

W październiku odbyło się spotkanie pomiędzy przedstawicielami Krajowej Sekcji Morskiej oraz Seatransu w sprawie nowego układu zbiorowego na lata 2013 i 2014 obejmującego statki Paper Star i Paper Moon. Przypominamy, iż Krajowa Sekcja Morska miała wcześniej układ zbiorowy na te statki lecz został on wypowiedziany po zmianie pracodawcy. Marynarzy informujemy, iż tabela płac pozostanie w euro, a ubezpieczenia zostaną podniesione do obecnych standardów ITF.

Więcej szczegółów dotyczących negocjacji można uzyskać w szczecińskim biurze Krajowej Sekcji Morskiej.

Solidarność Europejskich Dokerów ze strajkującą załogą Terminalu w Rotterdamie

Europejscy Dokerzy zorganizowani w ETF – europejskim ramieniu ITF – oraz IDC (Międzynarodowa Rada Portowców) zadeklarowały swoje poparcie i solidarność z pracownikami terminalu kontenerowego w Rotterdamie, którzy podjęli walkę o nowy układ zbiorowy pracy. Niestety, długotrwałe negocjacje oraz upór zarządu (APMT) zmusił dokerów w Rotterdamie do sięgnięcia po najcięższą broń związkową, jaką jest strajk. Listy poparcia zaczęły napływać do Rotterdamu od wszystkich europejskich portowców.

22 października odbyły się wybory władz związku Dokerów na kadencję 2014-2018 na terminalu DCT

w Gdańsku. W trakcie zebrania wyborczego została przekazana informacja o trwającym sporze na terminalu w Rotterdamie. Nasi związkowi koledzy nie mieli najmniejszych wątpliwości, że słowa poparcia i otuchy muszą wypłynąć również od nich. Poniżej publikujemy przyjęte jednogłośnie Stanowisko Dokerów NSZZ „Solidarność” w DCT Gdańsk SA.

Adam Tylski

Stanowisko Dokerów zrzeszonych w NSZZ „Solidarność” w Deepwater Container Terminal Gdańsk SA. w s. trudnej sytuacji dokerów w Rotterdamie.

Przyjęte na Spotkaniu wyborczym 22.10.2013 r.

**Stanowisko Dokerów zrzeszonych w NSZZ „Solidarność” w Deepwater Container Terminal Gdańsk SA. w s. trudnej sytuacji dokerów w Rotterdamie.
Przyjęte na Spotkaniu wyborczym 22.10.2013 r.**

Drodzy Koledzy w Rotterdamie!

Dokerzy z DCT Gdańsk wyrażają swoją głęboką solidarność oraz poparcie dla strajkującej załogi APMTR. Walka o uczciwy i rzeczywisty – nie pozorowany – dialog społeczny i godne warunki pracy a zarazem życia stanowi najwyższe wartości, które są niepodważalne i niezbywalne!

My, Dokerzy którzy zorganizowali się w NSZZ „Solidarność” w DCT Gdańsk apelujemy jednocześnie do Maersk, by powrócił do negocjacji układu zbiorowego pracy, co stanowiłoby dowód poszanowania prawa do zrzeszania się i rokowań zbiorowych.

SERWIS PRAWNY

Sprawy paszportowe - postępy można sprawdzić przez Internet

Przez internet można sprawdzić, na jakim etapie znajduje się aktualnie dana sprawa paszportowa – przypomina Ministerstwo Spraw Wewnętrznych.

Dzięki uruchomionej w styczniu usłudze osoby, które złożyły wniosek o wydanie paszportu lub paszportu tymczasowego, mogą więc szybciej dowiedzieć się, czy dokument jest już gotowy do odbioru.

„Za pośrednictwem strony: www.paszporty.msw.gov.pl można sprawdzić na jakim etapie znajduje się sprawa paszportowa. Wystarczy wpisać numer sprawy umieszczony na potwierdzeniu złożenia wniosku otrzymanym w urzędzie” – wyjaśnia MSW.

Poszczególne sprawy dzielone są na trzy etapy. W zależności od stopnia realizacji wyświetlić mogą się następujące komunikaty: – wniosek został przyjęty; – wniosek został odrzucony; – personalizacja dokumentu; – paszport gotowy do odbioru.

Od połowy stycznia obowiązują nowe regulacje, zgodnie z którymi paszport można wyrobić u dowolnego wojewody.

„Po tegorocznej zmianie przepisów, aby złożyć wniosek o wydanie paszportu lub paszportu tymczasowego nie trzeba jechać do punktu paszportowego w miejsce swojego zameldowania. Obecnie wniosek można złożyć w dowolnym, najdogodniejszym dla nas punkcie paszportowym na terenie kraju. W tym samym punkcie odbierzemy także gotowy dokument” – tłumaczy MSW.

Wcześniejsze przepisy przewidywały możliwość wydania dokumentu paszportowego jedynie przez wojewodę odpowiedniego ze względu na miejsce zamieszkania osoby składającej wniosek. W przypadku braku takiego miejsca brano pod uwagę ostatnie miejsce meldunku na pobyt stały.

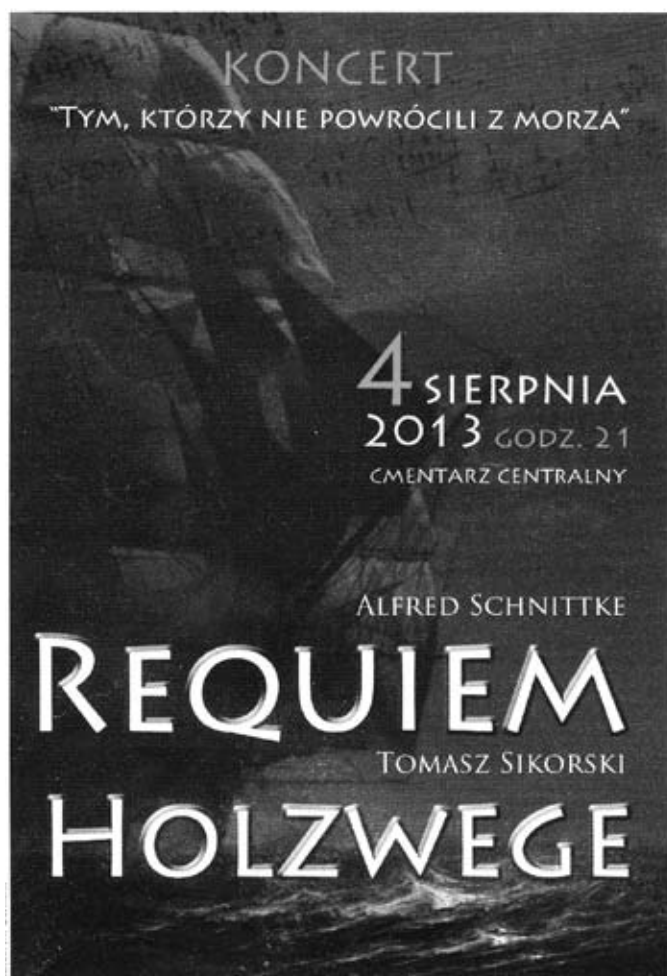
Opracowano na podst.: www.msw.gov.pl; www.podatki.biz

B.S.

Koncert dedykowany Tym, którzy nie powrócili z morza na Cmentarzu Centralnym w Szczecinie

W dniu 03 sierpnia 2013 roku odbył się koncert na Cmentarzu Centralnym w Szczecinie, gdzie zabrzmiały utwory „Requiem” Alfreda Schnittke oraz „Holzwege” Tomasza Sikorskiego.

TERMIN 4.08.2013. godz. 21



Koncert był dedykowany Tym, którzy nie powrócili z morza.

Wyjątkowy koncert w magicznej scenerii szczecińskiego Cmentarza Centralnego stał się tradycją, którą Opera na Zamku rozwija i kultywuje.

Cmentarz to dość nietypowa „sala koncertowa” - wraz z dźwiękami „Requiem” i „Holzwege” wybrzmiały w niezwyczajnych aranżacjach dźwięków gitary, perkusji oraz innych instrumentów.

Śpiew solistów i chóru oraz oprawa świetlna, wzorem lat ubiegłych zbudowały niepowtarzalny nastrój. W tym roku iluminacja świetlna była dosyć skromna, ale z uwagi na dramatyzm zawarty w wykonywanych utworach, suro-



wość scenerii i oszczędność odczuć wizualizacyjnych była jak najbardziej odpowiednia do tworzonej przez muzyków atmosfery.

Soliści:

Lucyna Boguszewska (sopran)

Joanna Tylkowska (sopran)

Małgorzata Kustosik (alt)

Paweł Wolski (tenor)

oraz chór i orkiestra Opery na Zamku pod batutą Jerzego Wołoszuksa.

Ten wyjątkowy koncert, który był wydarzeniem towarzyszącym finałowi regat Tall Ship Races 2013, stanowił okazję nie tylko do zadumy nad losem zaginionych na morzu, ale również do chwilowego odcięcia się od zabieganej i hałaśliwej codzienności.

Zgromadzeni słuchacze, zapatrzeni w przepiękne widowisko muzyczne niejednokrotnie ocierali łzy. Duża część obecnych na koncercie straciła na morzu kogoś z rodziny,



zdjęcia: www.opera.szczecin.pl

przyjaciela, znajomego, sąsiada...dlatego można było wy-czuć ogrom emocji, których ludzie nie związani z morzem nie zawsze rozumieją.

bs.

CHCĘ ZBUDOWAĆ NOWY ŻAGLOWIEC

ROZMOWA Z KAPITANEM KRZYSZTOFEM BARANOWSKIM

Skąd się wzięła u pana pasja do żeglarstwa? Rodzice ją zaszczepili, czy pojawiła się na przykład po przeczytaniu jakiejś książki?

Mój dziadek zabierał mnie na pływanię kajakiem po Odrze. Oczywiście, jak to na kajaku, musieliśmy wiosłować, a obok pływały żagłówki. Żeglarze na burcie nie musieli nic robić, łódki same pływały. To mnie tak zdopingowało, że poszedłem do klubu żeglarskiego, żeby też „nic nie robić”. Początkowo nie chcieli mnie przyjąć, bo byłem za młody, miałem wtedy 14 lat, ale kiedy poszedłem tam jesienią, okazało się, że już po sezonie i trzeba dużo pracować przy łódkach. Wtedy mnie wzięli, bo każda para rąk była potrzebna do pracy. I tak właśnie, nie chcąc pracować, trafiłem do klubu, żeby pracować przy jachtach. Jak już się zadamowiłem, to zostałem.

Pierwszy kontakt z morzem. Czuł pan, że zwiąże się z wodą na całe życie?

Nic takiego nie czułem, nie było żadnych sygnałów, że to będzie ważny temat w moim życiu. Kiedy już mogłem pływać po morzu, bardzo mi się to spodobało. Zwłaszcza kiedy pierwszy raz wypłynąłem jachtem pełnomorskim w wieku 17 lat. Pewne cechy otwartości i swobody, wielkości morza, młodego człowieka podniecają. Tak samo jest ze wspinaczką, nartami, gdy czuje się swobodę, otwartą przestrzeń.

Góry są dla pana alternatywą?

Jeździłem na nartach od 7 roku życia, bo mieszkalem w Szczawnicy, w Nowym Targu, a potem z Wrocławia także dojeżdżałem w góry. Te dwie dyscypliny, narty i żagle, spłoty się u mnie. Większość żeglarzy jeździ na nartach i większość narciarzy żegluje. Te sporty się uzupełniają.

W 1965 roku śmiało wypłynął pan na głęboką wodę jachtem Śmiały...

To był pierwszy rejs oceaniczny z Polski, bardzo chciałem się dostać na pokład, a nie bardzo mogłem. Zrobiłem w tym czasie stopień jachtowego kapitana żeglugi wielkiej, ale nie było już miejsca ani dla kapitana, ani dla nawigatora i żeglarsza, a ponieważ zwolniło się w ostatniej chwili miejsce dla kucharza, więc popłynąłem jako kuk i nie żałuję. Dało mi to świetne przygotowanie do wszystkich późniejszych wypraw.

Za burtą Śmiałego było kilka tysięcy metrów otchłani. Docierało do pana, że nie ma już żartów?

Nigdy nie miałem wrażenia, że tam jest duża głębokość. Można się utopić na głębokości 2 metrów, kiedy nie umie się pływać. Wiec na morzu ćwiczyłem manewr „człowiek



FOT. ROMAN ANUSIEWICZ

za burtą”, żeby w razie czego móc jakiegoś nieszczęśnika uratować. Dwukrotnie się to przydało. Musiałem wyciągać człowieka zza burty, gdy byłem już kapitanem. Ale skoro pan o to pyta, głębokość pod jachtem nie robi na mnie wrażenia. Nigdy nie rozważałem tego jako problemu.

Bywały jednak groźne momenty w czasie rejsów?

Zdarzały się, ale oczywiście ocena tego, co jest groźne, a co nie, zależy od doświadczenia. Gdy miałem 15 lat, groźna dla mnie była rzeka z prądami, wirami. Dopiero żegluga oceaniczna, w strefie sztormów i burz, uświadomiła mi realne zagrożenia. Gdy zetknąłem się twarzą w twarz z żywiołem. Wtedy doszedłem do wniosku, że wiatr nie jest tak groźny dla jachtu, jak fala. Oczywiście w pewnych rejonach świata, gdzie morze jest w stanie strasznie się rozbujać. Fale urastają do wielkości gór i takie ma się wrażenie, jakby się żeglowało wśród gór właśnie. Ale te rejony nie są często odwiedzane przez jachty, dlatego niewiele razy w życiu byłem w strefie dużego zagrożenia. Gdy dowodzę jachtem i mam pod opieką załogę, patrzę w niebo i niepokoję się, jeśli się chmurzy i barometr opada, bo to oznacza, że nadchodzi sztorm. Starałem się unikać takich sytuacji, ale na oceanie uniknąć się nie da.

Czy w ekstremalnych sytuacjach czuje się odpowiedzialność za innych członków załogi, czy też instynkt ratowania tylko siebie decyduje o naszym zachowaniu?

Nie, instynktu ratowania siebie w ogóle nie ma. Jeśli myślę o ratunku, to o ratunku dla jachtu. Póki jacht pływa, załoga jest w miarę bezpieczna. Natomiast gdy będzie tonął, załoga jest poważnie zagrożona. Tego rodzaju alarmy ćwiczymy wielokrotnie. Mamy procedury, jak się zachować, kiedy jest pożar na jachcie, kiedy dziura w kadłubie, kiedy człowiek za burtą albo trzeba opuścić statek na zawsze. Ćwiczenia są po to żeby załoga instynktownie wiedziała, jak się zachować, a nie poddawać panice.

Samotny rejs, pustka dookoła. Bywały u pana chwile rezygnacji, załamania, momenty kryzysowe?

W czasie samotnego rejsu nie ma chwil załamania i wątpliwości, co ja robię na morzu. Natomiast gdy się dopływa do portu, takie wątpliwości bywają. Żeglugę samotną uprawiam dlatego, że wielką przyjemność daje mi pokazanie samemu sobie, że daję radę tam, gdzie problemy ma cała załoga. To sprawdzian żeglarski. A poza tym żegluga samotna ma swoje uroki. Nie jest tak, że jest cicho i pusto. Zarówno jacht przemawia w jakiś sposób, jak i morze wydaje różnego rodzaju dźwięki, które są mi bliskie. Spotyka się delfiny, które potrafią podplłynąć i zorganizować żeglarzowi widowisko w postaci różnego rodzaju skoków, wydając przy tym z siebie odgłosy, więc żeglarz też się do nich odzywa. Jest wzajemna reakcja. To przyjemność, ale bywają też zagrożenia: człowiek może wypaść za burtę, a jacht, ustawiony tak, żeby zmierzał swoim kursem bez dotykania steru, popłynie dalej, kursu nie zmieni i człowiek zostanie. Tak więc to ryzykowna dyscyplina, jak taternictwo czy himalaizm. Może mniej, ale jednak ryzyko dodaje pieprzu do tych wszystkich sympatycznych cech. Samotna żegluga jest zwieńczeniem wcześniejszych dokonań. Nie jest się kapitanem, który dowodzi załogą, ale żeglarzem, który daje sobie radę w różnych warunkach. A morze już wie, jak zapewnić te różne warunki, od ciszy do sztormu.

Pływaliście też państwo całą rodziną po Atlantyku jachtem Polonez. To na pewno cudowne uczucie przeżyć to wszystko jeszcze raz, ale z bliskimi osobami na pokładzie.

Było to dość trudne przeżycie dla żony, ale zaowocowało ciekawą książką, w której ojciec rodziny mówił swoją wersję, a żona matka opowiadała swoją, zupełnie inną, jakbyśmy byli w dwóch różnych światach. Ta książka, „Dom pod żaglami”, jest ciekawym przykładem, jak ludzie mogą różnie postrzegać te same sprawy. Ciekawe było zachowanie dzieci. Ponieważ nie chcieliśmy, żeby straciły rok szkolny, prowadziliśmy dla nich naukę. Na Małgosi, która miała 7 lat, zrobiło to ogromne wrażenie, natomiast Jaś w wieku lat 12 miał takie postępy, jakich nigdy wcześniej w szkole nie robił. Więc to był jakby pierwowzór późniejszej „Szkół pod żaglami”, kiedy zabierałem na ocean całą klasę młodych ludzi. I ta „Szkoła pod żaglami” przetrwała 30 lat. We wrześniu wypływam w kolejny rejs z 3 klasą gimnazjalną i nauczycielami.

Zimą 1980 roku wypłynął pan pięknym jachtem Pogoria razem z naukowcami na Antarktydę. Skąd taki szalony projekt? Pogoria nie była przystosowana do arktycznych warunków.

Jacht można i należy przystosować do warunków antarktycznych. Popłynęliśmy tam w środku tamtejszego lata, więc warunki były zwykłe, oprócz tego, że sporo gór lodowych pływało. Natomiast wypłynęliśmy w grudniu, w sytuacji bardzo trudnej, kiedy nie było wiadomo, co z Pogorią zrobić, w jaki sposób ją utrzymać. A trafiła się okazja, Polska Akademia Nauk chciała wypróbować transport swoich pracowników naukowych na Antarktydę i z powrotem, ponieważ właśnie latem, czyli w okresie styczeń-luty, wymienia się tam ekipę. Potem, kiedy przychodzi zima, która zaczyna się w kwietniu, a kończy w grudniu, nie ma możliwości dopłynięcia, bo wszystko zamraża. Zazwyczaj płyną tam statki motorowe, ale PAN chciała spróbować, jakby o ile byłoby taniej, gdyby popłynął żaglowiec, który nie zużywa takiej ilości paliwa. Okazało się że jest to 10-krotnie tańsze, aczkolwiek dwa razy dłuższe. Dla nas to było niezwykle przeżycie. Popłynęliśmy tam, gdzie normalnie jachty nie płyną. W jedną stronę mieliśmy 2 naukowców, a z powrotem 20. Nie byli zbyt zadowoleni, ponieważ komfortu nie mieli. Nie było oddzielnych kabin, za bardzo kiwało, więc narzekali. Niemniej dla Pogorii był to bardzo dobry sprawdzian podczas tak długiego oceanicznego rejsu.

Czy w Polsce nadal panuje moda na żeglarstwo? Dzisiaj młodzi ludzie mają łatwy dostęp do całkiem innych rozrywek...

Żeglarstwo to nie tylko sport i rekreacja, lecz i ciężka praca, często w skrajnych warunkach. Nie ma chętnych na pływanie, chociaż moja szkoła jest za darmo. Rejsy oceaniczne, zazwyczaj bardzo kosztowne, my oferujemy bezpłatnie, ale nie ma chętnych, ponieważ warunek wstępny jest dość trudny do spełnienia. Mianowicie trzeba przez cały poprzedni rok szkolny pomagać innym, czyli sprawować funkcję wolontariusza w świetlicy, w szkole, w szpitalu, hospicjum. Do tego, niestety, mało kto się nadaje, w związku z czym wielu chętnych nie ma. Niedawno w Giżycku rozgrywaliśmy eliminacje. Ze 100 osób mogliśmy na pokład zabrać tylko 30. Takie kwalifikacje sportowe organizujemy na zakończenie roku wolontariatu. Wszystkich nie zabieramy w rejsy oceaniczne, natomiast wszyscy dostają w nagrodę tygodniowe rejsy po Mazurach.

Gdy 12 lat temu ponownie wybrał się pan w samotny rejs dookoła świata, było panu łatwiej dzięki współczesnej technice?

Nawigacja zrobiła olbrzymie postępy, dlatego nie musiałem już wychodzić na pokład z sekstansem, żeby mierzyć wysokość Słońca i obliczać linie pozycyjną, bo wykonywały to za mnie satelity. Trasę też miałem łatwiejszą, bo w pasatach, gdzie nie ma takich sztormów, aczkolwiek bywają huragany. Płynąłem właśnie w porze huraganów przez Ocean Indyjski i musiałem bardzo uważać. Akurat dwa huragany urodziły się w tym czasie, a ja w środku między nimi. Pierwszy rejs był jednak o wiele trudniejszy, prowadził trasę ekstremalnie trudną. Mój jacht był przez stocznnię specjalnie przygotowany, opływany przeze mnie dwa lata wcześniej. W czasie drugiego rejsu miałem 30 lat więcej, po drugie jacht był większy i bardziej wymagający,

a po trzecie nie był dobrze przygotowany, bo dostałem go na dwa miesiące przed wypłynięciem. To wszystko sprawiło, że ten drugi rejs był co najmniej tak trudny, jak pierwszy. Ale zarówno pierwszy, jak i drugi sympatycznie wspominam i chętnie popłynąłbym w trzeci rejs, gdyby było gdzie płynąć. Pierwszy rejs był w jedną stronę, drugi w odwrotną, a wzdłuż południków się nie da, bo mamy Arktykę i Antarktydę. A nie warto powtarzać rejsów wykonanych.

Były sytuacje zabawne, anegdotyczne? Może jakieś portowe opowieści...

W samotnym rejsie portów jest niewiele. W pierwszym rejsie były tylko 4, w drugim nieco ponad 20. Nie skłaniają do anegdot. Dla wszystkich doświadczonych żeglarzy port jest uciążliwy z wielu powodów, chociaż czasem trzeba do niego zawinąć. Natomiast na morzu zdarzały się różne historie, spotkania ze zwierzętami, zwidy, halucynacje. Pewnej nocy miałem spotkanie z wężem morskim, który w środku nocy zaatakował, ale w ostatniej chwili zmienił zamiar. Z jednego węża zrobiły się dwa, a rano okazało się, że to foki uchatki sobie tak baraszkowały. Powierzchnia wody zniekształcona ich ruchem świeciła i to spowodowało wrażenie, że jest to długi, kręty wąż atakujący jacht. Takie sytuacje się zdarzają, chociaż nie zawsze są pożądane. Na przykład gdy się najedzie na śpiącego wieloryba, to trzeba się liczyć z tym, że może się odwinąć ogonem i nawet zniszczyć jacht.

Jak żona przeżyła wszystkie rozłąki z panem?

Dolatywała do mnie na punkty pośrednie. Byłem umówiony ze sponsorami, że gdy gdzieś dopłynę na dłuższy postój, na tydzień lub dwa, to oni przyślą ludzi, żeby mogli sobie popłynąć, a ja będę ich sternikiem. Więc żona korzystała z okazji i dolatywała razem z nimi. Ale powiem szczerze, że problem istnieje i muszę negocjować z żoną każde kolejne wypłynięcie na tydzień lub dwa. Tak więc w długie rejsy się już nie wypuszczam. Teraz zaczynam kolejną „Szkołę pod żaglami” i płynę sam. Po niej mam tygodniowy rejs wspominkowy „Międzynarodowej szkoły pod żaglami” z załogą polsko-rosyjsko-amerykańską. Uczestnicy postanowili spotkać się po 25 latach na tej samej Pogorii. Będziemy pływać po Morzu Śródziemnym i na ten rejs żona wybiera się ze mną.

Gdyby była taka możliwość, z kim z chciałby się pan spotkać przy butelce rumu: Krzysztofem Kolumbem, Ferdynandem Magellanem czy Jamesem Cookiem?

Wiem na pewno, że z ludźmi morza mielibyśmy sobie wiele do opowiedzenia. Czy to Cook, czy Kolumb, ludzie morza są pełni wielkiej wiedzy i często nie mają z kim o tym porozmawiać, bo brakuje im w partnerach do rozmowy punktu odniesienia. Chętnie więc bym z tymi panami porozmawiał.

Jakie marzenia widnieją jeszcze na pana horyzoncie?

Teraz organizuję „Szkołę pod żaglami” polsko-rosyjską. Wbrew nastawieniu Polaków do Rosjan, chcę wziąć 15-latków i pokazać, że w tym wieku można się przyjaźnić bez jakichkolwiek uprzedzeń. Zobaczmy, jak się to rozwinie, czy

Rosjanie zaskoczą, czy im się spodoba, jak to będą relacjonować media rosyjskie. Mamy na pokładzie dwójkę dziennikarzy rosyjskich. Poza tym żeby żeglować, ciągle muszę szukać jachtu. Trzy zbudowałem, ale nimi nie dysponuję. Żeby wycharterować jacht, trzeba płacić 200 tys. zł miesięcznie. Więc chciałbym mieć żaglowiec, z którego mógłbym korzystać na dogodniejszych warunkach. Chcę zaproponować budowę nowego żaglowca i w tej sprawie rozglądam się po Polsce i zagranicę, żeby o tym rozmawiać.

Co się teraz dzieje z Polonezem, Pogorią i Fryderykiem Chopinem?

Pływają, ale z różnych względów nie mam do nich dostępu. Poloneza kupiła warszawska firma deweloperska, wyremontowała i korzysta z niego. Pogorii, którą zbudowałem dla telewizji, telewizja się pozbyła. Zarządza nią stowarzyszenie w Gdyni. Z kolei Fryderyk Chopin, którego zbudowałem dla swojej fundacji, został najpierw przejęty przez bank, potem przez innych armatorów i teraz zajmują się działalnością komercyjną. To znaczy prowadzą podobną szkołę żeglarską, która się nazywa „Niebieska”, ale każą sobie płacić 15 tys. zł od ucznia. Ponieważ ja się zajmuję działalnością charytatywną i propagowaniem wolontariatu, więc nie mogę od dzieci wymagać, żeby płaciły za semestr. Zresztą, to się sprzeciwia mojej ideologii, więc jest potrzeba, żeby nowy żaglowiec zbudować.

Życzę spełnienia marzeń, stopy wody pod kilem i dziękuję za rozmowę.

ROZMAWIAŁ ROMAN ANUSIEWICZ

KRZYSZTOF BARANOWSKI

Żeglarz, kapitan jachtowy, dziennikarz, nauczyciel. Urodził się w 1938 we Lwowie. Jako pierwszy Polak dwukrotnie opłynął samotnie kulę ziemską. W 1972 w transatlantycznych regatach samotnych żeglarzy z Plymouth (Wielka Brytania) do Newport (USA) na jachcie Polonez zajął 12



miejsce, po czym odbył dalszą drogę dookoła świata (jako trzeci Polak, po Władysławie Wagnerze i Leonidzie Telidze). W ciągu 272 dni pokonał ponad 35,4 tys. mil morskich. Po raz drugi wyruszył w taki rejs z portugalskiego portu Vilamoura na jachcie Lady B 2 października 1999, zakończył 30 sierpnia 2000 (24 tys. mil morskich trasą równikową). Pierwszy kapitan prototypowej barkentyny Pogoria. W 1983 był założycielem i prowadzącym „Szkołę pod żaglami” na Pogorii, a w 1992 na żaglowcu Fryderyk Chopin. Od 2008 jest w radzie programowej Polskiej Fundacji Morskiej. Żona Bogumiła Wander, spikerka i prezenterka TVP.

HISTORIA –HISTORIA –HISTORIA –HISTORIA

Ocalić od zapomnienia

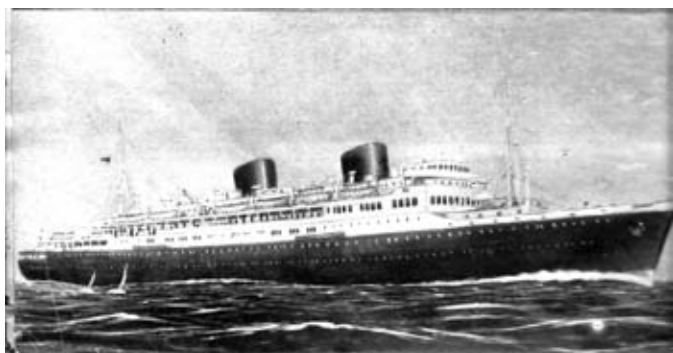
W Gdyni powstało Muzeum Emigracji, aby ocalić od zapomnienia historię tych wszystkich, którzy z różnych względów osobistych, oraz szukania lepszych warunków życia wyemigrowali z Ojczyzny.

Głównymi powodami były: wędrówka w poszukiwaniu chleba, uniknięcie prześladowań politycznych, czy też emigracja wyłącznie w celach zarobkowych.

Okres ten obejmuje czasy przedwojenne, stalinowskie PRL –u, czyli rok 1980 i masowe wyjazdy zasłużonych członków Solidarności. Obchodząc obecnie kolejne rocznice zrywu „Solidarności” w walce o godne prawa człowieka i całego społeczeństwa oraz odnowę życia politycznego należy wspomnieć tych, którzy o tą wolność walczyli i ją odzyskali. My cieszymy się odzyskaną wolnością a liderzy tejże Solidarności otrzymali nakaz opuszczenia kraju, otrzymując bilet w jedną stronę bez możliwości powrotu do Ojczyzny. Ojczyzna dla nich stała się wyrzutem sumienia.

Do najbardziej przykrych, smutnych i dramatycznych emigracji należy wspomnieć rok 1923, kiedy do Gdyni przyплыł francuski parowiec „Kentucky”, aby zabrać ludność wiejską z rodzinami z małymi dziećmi i niemowlętami. Podróż ta przebiegała w nieludzkich warunkach sanitarnych z balastem odchodów końskich z poprzedniej podróży.

Pierwszymi statkami, którymi emigrowali Polacy były parowce: s/s „Polonia”, s/s „Kościuszko”, s/s „Pułaski”, s/s „Piłsudski”, m/s „Batory”, m/s „Sobieski”, m/s „Chrobry” i ostatni transatlantyk tss „Stefan Batory”.



Zdjęcie z książki Witolda Urbanowicza *Transatlantyki*

Te wszystkie statki cumowały przy Nabrzeżu Francuskim w Gdyni, przy Dworcu Morskim, skąd następnie odpływały. Najważniejszym „niemyim świadkiem” tych wydarzeń był nowoczesny budynek Dworca Morskiego z 1933 r. oraz zatrudnieni tam pracownicy, którzy byli obserwatorami Rodaków opuszczających swoją Ojczyznę. W tym roku mija 80. Rocznica od jego powstania. Muzeum Emigracji chce nam przybliżyć dramatyczne sytuacje, niejednokrotnie rozpacz odpływających i żegnających ich rodzin oraz przyjaciół. Wśród emigrujących byli chłopci,

górale, Kaszubi, ludność z Kresów, ludzie świata kultury, inteligencja polska, poeci, pisarze, naukowcy oraz inni. Gdy wszedł do eksploatacji statek m/s „Batory” w roku 1936 a od 1951 stał się własnością Polskich Linii Oceanicznych, emigracja przebiegała w lepszych warunkach.

Statek ten odbył 222 rejsy liniowe przewożąc 270 tys. pasażerów, w tym również udających się w celach turystycznych.



Był szczęśliwym statkiem, pływającym przez 33 lata. W 1971 r. został złomowany w Hongkongu.

W 1970 r. Polskie Linie Oceaniczne zakupiły następcę Batorego, tss „Stefana Batorego”, który był w eksploatacji do roku 1987. Statek ten odbywał regularne rejsy po Atlantyku przewożąc również emigrantów.

Ze statystyk zamieszczonych w dokumentach Muzeum Emigracji wynika, że do Stanów Zjednoczonych wyjechało 1.900 000 emigrantów, do Brazylii 100.000 osób, do Argentyny 68.900, do Kanady 33.000, do Krajów Europejskich 800.000

W dwudziestolecie międzywojennym z Polski wyemigrowało ponad 1 milion obywateli, a do roku 1980 kolejny 1 milion. Do Niemiec udało się 637.593, do Francji 613.356 osób. Poza granicami kraju żyje od 14 do 17 milionów ludzi mających korzenie polskie.

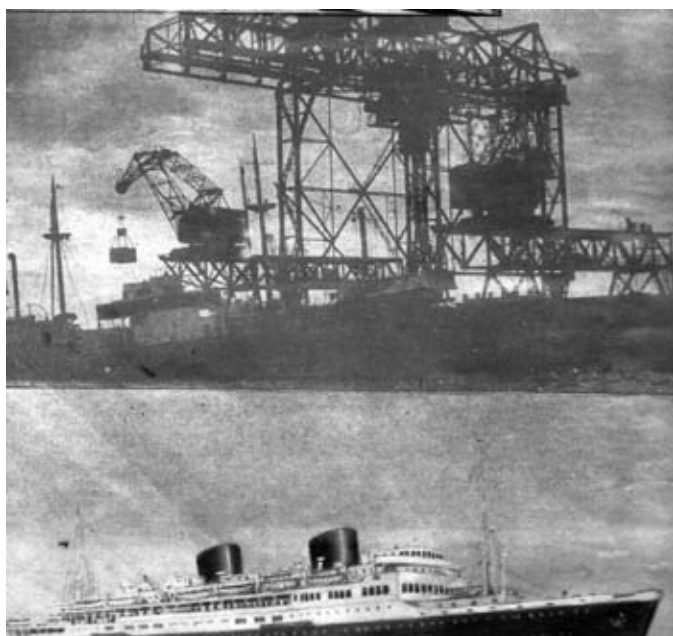


Budynek Dworca Morskiego jest obecnie remontowany i poddany renowacji pomieszczeń. Wyglądem swoim ma on przybliżyć sylwetkę przedwojenną. Niech Muzeum Emigracji, którego otwarcie jest przewidziane na rok 2014/15 obejmie wspomnieniami naszych Rodaków, którzy tęsknią za swoją ojczyzną. Aby żyjący tam mimo oddalenia czuli się zawsze Polakami i zachowali szlachetne dziedzictwo ziemi rodzinnej. Historia jest częścią tożsamości i trzeba się do niej zawsze odwoływać. Naród, który ją utracił przestaje być sobą. Miejmy nadzieję, że Muzeum Emigracji spełni nasze nadzieje i oczekiwania oraz w miarę otrzymanych świadectw i wspomnień przybliży starszemu i młodszemu pokoleniu losy Polaków i martyrologię tych, którzy opuścili dom rodzinny Polskę. Chcemy o nich pamiętać i przy nich być.

Joanna Ryłko

Pierwsze statki pasażerskie

Pierwszymi statkami, które weszły do żeglugi w Polsce były: s/s „Polonia” w 1911r, s/s „Kościuszko” 1915r, oraz s/s „Pułaski” w 1912r. Były to statki częściowo wyeksploatowane w wieku 15 – 19 lat. Służyły do przewozu ładunków, pasażerów i emigrantów z Polski. Warunki dla pasażerów były bardzo skromne. Na tych trzech statkach byli zaokrętowani polscy kapelani, którzy wchodzili w skład załogi. Do zajęć kapelana należało uczestnictwo w obchodzie statku przy boku kapitana i oficera dyżurnego. Statki te były obsługiwane przez załogi duńskie i polskie.



Zdjęcie z książki Witolda Urbanowicza *Transatlantyki*

W tym czasie był bardzo ożywiony ruch emigracyjny. Obcy armatorzy mieli duże korzyści od emigrantów. W roku 1925 wyszła ustawa o „wyłączności portów polskich dla wychodźstwa”. Przez to zostały ograniczone dochody polskich armatorów. Bandera polska na tych statkach została podniesiona w roku 1930. Od tej pory zamustrowano na statki załogę polską. Statki te były budowane

dla Linii Gdynia – Ameryka. Trasa przebiegała od Gdyni do Kopenhagi, Nowego Jorku, Halifaxu przewożąc pasażerów oraz drobnicę, pomimo iż nie spełniały wymaganych warunków do przewozu pasażerów. Statkiem „Polonia” dowodził kapitan Eustachy Borkowski. W 1938 roku „Polonia” została sprzedana na złom.

„Kościuszko” i „Pułaski” pływały na linii południowo-amerykańskiej z Gdyni do Rio de Janeiro, Santos Montevideo i Buenos Aires. Statkiem „Kościuszko” dowodził kapitan Eustachy Borkowski kapelanem był ks. Józef Szarkowski delegowany przez biskupa Stanisława Wojciecha Okoniewskiego. Oba statki miały być sprzedane, jednak ze względu na wybuch wojny Kościuszko wyszedł z kraju jako ostatni w nocy z 28 na 29 sierpnia 1939 roku do Wielkiej Brytanii.

Pomimo okresu międzywojennego i ciężkiej sytuacji finansowej Polska rozpoczęła budowę statków transatlantycznych. Do ich budowy wybrano najpierw stocznice duńskie Naskov Skibsværft, a ostatecznie inną, tańszą w Monfalcone koło Triestu we Włoszech. W Polsce nie było wówczas przemysłu okrętowego. Zawarto wtedy umowę z Komitetem Ekonomicznym Rady Ministrów w 1933 roku w Warszawie, po czym podjęto wówczas decyzję o budowie dwóch statków m/s „Piłsudski” i m/s „Batory”. Stępkę pod pierwszy statek położono 1 marca 1934 roku, a wodowanie odbyło się 19 grudnia 1934 roku. Na pamiątkę wejścia do eksploatacji transatlantyku wydano medal z napisem „Przez morze do rozkwitu Polski” m/s „Piłsudski” Ze względu na trudną sytuację finansową Polska za obydwa statki m/s „Piłsudski” i m/s „Batory” zapłaciła rządowi włoskiemu pięcioletnimi dostawami węgla.

„Piłsudski” po wyjściu ze stoczni przypłynął do Gdyni, a następnie wyruszył z 700 osobami na wycieczkę po Europie w towarzystwie ważnych osobistości z ministrem przemysłu i handlu na czele.

Statek był pięknie wyposażony w nowoczesne salony, kaplicę, basen oraz palarnię. Wyłynął pod dowództwem doświadczonego kapitana Mamerta Stankiewicza zawodowo dobrze przygotowanego do prowadzenia tak nowoczesnego statku. Tym bardziej, że uczestniczył i nadzorował jego budowę w stoczni włoskiej. Dowodził statkiem szkolnym „Lwów”, a później statkiem pasażerskim „Polonia”.

Na nabrzeżu w Gdyni „Piłsudskiego” powracającego z wycieczki oczekiwały tłumy ludzi witając go z wielką radością i dumą, że statek ten będzie służył imię Polski i banderę polską. Starszym Oficerem był Karol Borchardt późniejszy pisarz marynista, który podzielił się wspomnieniami i wrażeniami z podróży w swojej książce „Znaczy kapitan”. W pierwszą dziewiczą podróż wyruszył „Piłsudski” do Nowego Jorku 15.09.1935 roku. Dnia 17.09.1935 poświęcił go biskup Stanisław Wojciech Okoniewski. Przy nabrzeżu statek żegnały tłumy ludzi. Rejs przebiegał spokojnie i statek dopłynął do Nowego Jorku, gdzie inne statki rykiem syren pozdrowiały go z wielką radością. Na statek przybyła Polonia oraz miejscowi Amerykanie, przygrywała orkiestra Marynarki Wojennej. Polacy szczęśliwi weszli

na statek, gdzie zostali obdarowani najróżniejszymi upominkami z Polski, poczuli w sercach kawałek Ojczyzny.

Był to dowód na to, jakie serdeczne uczucia wiązą Wychodźstwo Polskie z Macierzą.

Wszyscy wraz z załogą zostali zaproszeni na bankiet w którym nie uczestniczył kapitan, ponieważ źle się poczuł. Statek w podróż powrotną udał się przez Halifax w Kanadzie dopływając w dobrej pogodzie do Gdyni. W następnej podróży był sztorm i w tym rejsie statek się nie sprawdził, ponieważ Północny Atlantyk przez olbrzymie fale łamał urządzenia, wybijał szyby, kładł statek potężnymi przechylami, przewracał sprzęty, zalewał pokład, kabiny. W wyniku zalania doszło do awarii urządzeń elektrycznych.



Zdjęcie ze zbiorów

Następnie sztorm się wyciszył, pozostawiając wielkie spustoszenie. Dziobowa część górnego pokładu została złamana. W wyniku powstałych uszkodzeń musiał przejść remont w Nowym Jorku. Statek nie sprawdził się w żegludze pod względem stateczności. Podczas budowy „Batorego” uwzględniono już błędy, które popełniono przy budowie Piłsudskiego.

Po przybyciu statku do Gdyni kapitan poważnie zachorował i został zabrany do szpitala. Po wybuchu II wojny światowej „Piłsudski” wracając z Nowego Jorku został w Anglii, przeszedł pod dowództwo brytyjskie gdzie dowódcą został ponownie kapitan Mamert Stankiewicz.

W październiku 1939 roku statek przemianowano na krążownik, który w wyniku działań wojennych wszedł na minę albo został storpedowany. Przyczyna zatonięcia jest

nie wyjaśniona. Kapitan Stankiewicz zmarł z wycieńczenia i obniżenia temperatury ciała. Zginął również czwarty mechanik Tadeusz Piotrowski, a Starszy Oficer Karol Olgierd Borchardt podczas katastrofy został ciężko ranny. Reszta załogi ocalała.

Nie ma tak okrutnej teraźniejszości w której wolno by nam zapomnieć o historii naszych pierwszych statków oraz o ludziach morza, którzy tą rzeczywistość tworzyli.

Joanna Ryłko

** W artykule wykorzystano częściowo materiały w oparciu o książkę „Transatlantyki” Witolda Urbanowicza*

WITOLD JAN URBANOWICZ

(ur.27 III 1905 Baku –zm.11 VIII 1988 Gdynia)



Inż. budowy kadłubów okrętowych. Po maturze uzyskanej w Zgierzu, studiował na Wydziale Budownictwa Okrętowego, z przerwami na odbycie służby wojskowej w Polskiej Marynarce Wojennej

Pracował następnie w Gdyni, w przedsiębiorstwach armatorskich Żegluga Polska i w Polsko-Brytyjskim

Towarzystwie Okrętowym „Polbryt” SA.

Brał udział w tworzeniu pierwszych polskich projektów statków towarowych i pasażerskich (motorowca pasażersko-towarowego „Warszawa II”). W 1939 brał udział w obronie Helu, następnie w Generalnej Guberni od 1942 żołnierz AK (w strukturach „Alfy” – Wydział Marynarki Wojennej), walczył w powstaniu warszawskim. Po II wojnie światowej organizator przemysłu okrętowego na Wybrzeżu. Kierował grupą stoczniową Morskiej Grupy Operacyjnej, która 1945 zabezpieczała majątek stoczni, 1945–50 dyrektor naczelny.

Przeforsował projekt budowy statków dla polskiej floty w polskich stoczniach, bez zagranicznych zamówień. W 1950 organizator Morskiego Instytutu Technicznego (Instytut Morski). Pracował także na Politechnice Gdańskiej, gdzie od 1966 był profesorem tytularnym (prof. mgr inż.) i gdzie zainicjował nową dyscyplinę naukową: architekturę okrętów. W 1991 doktor honoris causa Politechniki Gdańskiej. Autor m.in. Jak powstaje statek (1952), Architektura okrętów (1959, wyd. zmienione: 1965), Transatlantyki: zarys ich dziejów i techniki (1977). W 1945–1970 mieszkał w Gdańsku, następnie w Gdyni.

WIADOMOŚCI – WIADOMOŚCI – WIADOMOŚCI

Z sieci



Stocznia Remontowa Shipbuilding SA w Gdańsku podpisała kontrakt o wartości 0,5 mld zł na budowę specjalistycznych statków przeznaczonych do układania i konserwacji kabli podmorskich. Zamówił je norweski operator floty obsługującej morski przemysł wydobywczy.

Stocznia poinformowała w komunikacie, że dzięki podpisanemu kontraktowi oraz wcześniej zawartym umowom zakład ma wypełniony portfel zamówień co najmniej do końca 2014 roku. - Realizacja wszystkich zamówień realizowanych w stoczni zapewnia pracę prawie 2 tys. osób, zatrudnionych w stoczni i w firmach kooperujących z zakładem – podano.

Stocznia nie poinformowała, ile jednostek w ramach kontraktu zostanie zbudowanych. Według nieoficjalnych informacji, będą to dwa statki.

„Realizacja tego kontraktu jest ważna nie tylko dla Remontowej Shipbuilding SA, ale również dla całej branży okrętowej w Polsce; będą to bowiem najbardziej zaawansowane technicznie statki, jakie były kiedykolwiek zbudowane w polskiej stoczni” – uważa prezes zarządu stoczni Andrzej Wojtkiewicz. Jednostki w całości zostaną zbudowane w Gdańsku.

Statki służyć będą do układania, podnoszenia oraz serwisowania podmorskich instalacji elektrycznych średniego i wysokiego napięcia, znajdujących się w obrębie farm wiatrowych oraz podmorskich złóż ropy naftowej i gazu. Jednostki o długości 95 metrów będą mogły zabrać na pokład ponad 4,2 tys. ton kabli. Będą obsługiwane przez 60-osobowe załogi.

- Statki będą spełniać najwyższe normy związane z ochroną środowiska i bezpieczeństwa żeglugi (...), a pływać będą pod najbardziej renomowaną banderą norweską – podano w komunikacie. Będą wyposażone w najnowocześniejsze systemy nawigacyjne, napęd diesel-electric oraz system układania podmorskich łączy kablowych.

Koncepcja statków oraz część dokumentacji technicznej wykonana zostanie przez norweskie biuro Vard Design, a tzw. dokumentację roboczą wykona należące do Grupy Remontowa biuro projektowe Remontowa Marine Design & Consulting sp. z o.o.

Przychody stoczni za 2012 rok wyniosły ponad 0,5 mld zł, a na rok 2013 planowane jest przekroczenie 0,8 mld zł. Remontowa Shipbuilding jest jedyną stoczną w Polsce budującą kompletnie wyposażone statki. Dawna Stocz-

nia Północna zajmuje się budową oraz remontem statków i okrętów; należy do grupy kapitałowej Grupa Remontowa, skupionej wokół Gdańskiej Stoczni Remontowej. Tworzy ją ponad 20 firm. W stoczni pracuje ok. 1,5 tys. osób; z tego ok. 500 jest pracownikami stoczni, a 1000 osób jest zatrudnionych przez firmy kooperujące.

06-07-2013 PAP

Po długich poszukiwaniach, prowadzonych przez Urząd Morski w Szczecinie jeszcze podczas przebudowy falochronu centralnego (dawniej wschodniego), została odnaleziona druga zabytkowa tablica, upamiętniająca budowniczych falochronu.

Prace, związane z poszukiwaniem drugiej tablicy i jej odsłonięciem, przeprowadzało na zlecenie Urzędu Szczecińskie Stowarzyszenie Poszukiwawcze. Pierwsza tablica, wydobyta przez wykonawcę robót, związanych z przebudową falochronu, konsorcjum firm Energopol-Szczecin S.A. i Hydrobudowa Gdańsk S.A., przedstawia monogram składający się z liter i cyfry: F. W. III oraz datę 16 czerwca 1820 roku, zapisaną kombinacją liter i cyfr rzymskich: DVI. IUNI. MDCCCXX. Korona nad literami wskazuje, iż jest to monogram królewski władcy Prus, Fryderyka Wilhelma III. Wykuta na licu tablicy data odnosi się do pierwszej wizyty króla Prus, Fryderyka Wilhelma III, w Świnoujściu. Budowę świnoujskich falochronów rozpoczęto w maju 1818 roku. W czerwcu 1820 r., w ramach podróży inspekcyjnej po Pomorzu, król Fryderyk Wilhelm III przybył do Świnoujścia drogą lądową, ze Szczecina przez Wolin, by obejrzeć ówczesne arcydzieło inżynierii morskiej, czyli będące jeszcze w budowie falochrony. W towarzystwie dość licznej orszaki król przeszedł aż do ówczesnego zakończenia wschodniego falochronu, gdzie przyglądał się budowie. W tym właśnie miejscu została wmurowana pierwsza pamiątkowa tablica z królewskim monogramem, o wymiarach 129 x 93 cm.



Zdjęcie: www.ums.gov.pl

Budowa falochronów zakończyła się w 1824 roku, natomiast prace wykończeniowe trwały jeszcze do roku 1829. Gdy dzieło było gotowe, w głowicę falochronu wschodniego (obecnego centralnego) wbudowana została druga pamiątkowa tablica, o wymiarach 250 x 100 cm, o następującej treści: „*W czasie panowania Fryderyka Wilhelma III rozpoczęta została ta budowa pod kierownictwem tajnego radcy generalnego Scabellego w maju 1818 r. przy poziomie wody 7 stóp na farwaterze i zakończona w październiku 1824 przy poziomie wody 18 stóp na farwaterze*”. Całkowite wydobycie drugiej odnalezionej tablicy może okazać się niemożliwe ze względu na jej rozmiary - jest to olbrzymi głaz granitowy, ociosany w miejscu wykonania inskrypcji. Najprawdopodobniej głaz zostanie na swoim dotychczasowym miejscu; będzie to jeszcze uzgadnianie z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków. Obie odnalezione tablice po zakończeniu prac konserwatorskich zostaną najprawdopodobniej wyeksponowane na falochronie centralnym i udostępnione zwiedzającym.

Źródło: www.ums.gov.pl 10-07-2013

Brytyjscy archeolodzy odkryli cmentarzysko łodzi podwodnych. Na dnie morza, wzdłuż południowego i wschodniego wybrzeża Anglii, odnaleźli ponad 40 niemieckich U-bootów zatopionych w czasie I wojny światowej.

Odkrycia dokonała ekipa nurków pod przewodnictwem archeologa Marka Dunkley'a. Zdaniem naukowca jest to jedno z największych cmentarzysk oceanicznych. Spoczywa w nim 41 niemieckich U-bootów i 3 angielskie łodzie podwodne.

- Wielu zapomniało jak skuteczna była flota niemieckich U-bootów – powiedział naukowiec. Archeolog ma nadzieję, że ich znalezisko przypomni ludziom, że łodzie podwodne siały spustoszenie nie tylko podczas II wojny światowej, ale również wcześniej. Łodzie spoczywają bardzo blisko brzegu, na głębokości 15 metrów. Większość z nich zatонуła nagle z całą załogą na pokładzie – nurkowie spodziewają się odkryć we wrakach szczątki marynarzy. Wśród zatopionych łodzi znajdują się m.in. jednostki, które od lat znajdują się na liście zaginionych okrętów.

Zadaniem ekipy Dunkley'a jest teraz dokładne zbadanie i zabezpieczanie brytyjskiego i niemieckiego dziedzictwa narodowego. Do badania wraków ekipa wykorzystuje minisonary ultradźwiękowe, które można nosić na rękę podobnie jak zegarek. Urządzenia te pomagają w nieinwazyjny sposób oszacować grubość ścian statków i stopień ich zniszczenia przez korozję. Dla badaczy najważniejszy jest czas. Przepisy UNESCO obecnie nie zapewniają bezpieczeństwa wrakom statków z I wojny światowej spoczywającym na dnie morza.

Stąd ekipa Dunkley'a musi wykonać niezbędne badania i zabezpieczyć wraki zanim pojawią się inni badacze. - Jak dotąd podchodziliśmy do łodzi z wielką ostrożnością. Wejście od nich do środka będzie bardzo niebezpieczne – powiedział Dunkley nawiązując do ich najbliższych planów. Jak podkreślali badacze, nie są oni w stanie dokładnie stwierdzić, jak bardzo wieloletnie spoczywanie w mor-

skich wodach i piaskach naruszyło strukturę statków. Dodatkowym utrudnieniem w badaniach jest wymóg poszanowania cmentarzyska, jako miejsca, w którym znajdują się zwłoki zmarłych marynarzy - nie wolno im naruszyć znajdujących się tam ciał. Badacze mają jednak nadzieję, że uda im się odkryć np. ubrania z naszywkami z imionami członków załogi. Pozwoli to zidentyfikować zwłoki i powiadomić żyjącą dziś rodzinę.



Zdjęcie: Wikipedia, na zdjęciu: wrak U-118, rok 1921

www.wp.pl 25/07/2013 r.

Przeczytane



Największy kontenerowiec na świecie, Maersk Mc - Kinney Möller, w połowie lipca rozpoczął swój dziewięciodniowy rejs. 21 sierpnia, w 37. dniu swojego pierwszego rejsu z Azji, zawitał do terminalu kontenerowego w Gdańsku.

Gigant liczy 400 m długości, 59 m szerokości i 73 m wysokości (z załadunkiem kontenery mogą sięgać nawet 130 m). Jego pojemność wynosi 18 tys. TEU. Maersk Line podaje, że statek na pokład może zabrać o 16 proc. (tj. o 2,5 tys.) więcej kontenerów niż dotychczasowy rekordzista Emma Maersk.



Zdjęcie: www.am.gdynia.pl

Statek jest pierwszym z serii Triple-E. Imię Mc-Kinney Moller zawdzięcza założycielowi duńskiego konglomeratu, który zmarł w zeszłym roku.

Wielkość statku jest niezwykle imponująca, ale najbardziej imponujący rekord jest niedostrzegalny gołym okiem. Statek wyznacza nowe standardy także pod względem efektywności

energetycznej oraz ochrony środowiska. Wg producentów, Maersk Mc - Kinney Möller przy zachowaniu optymalnej prędkości, może emitować nawet o połowę mniej dwutlenku węgla, niż wynosi średnia w branży transportowej.

10 takich statków zostanie wprowadzonych do transportu towarów na trasie łączącej Azję i Północną Europę w latach 2013-2014. Do 2015 r. na morzu pojawi się kolejnych 10 gigantów.



Zdjęcie: Maersk Line

W Kołobrzegu otwarto nowoczesny ośrodek szkolenia rybackiego. Prowadzi go Akademia Morska w Szczecinie. Największe wrażenie robi trójwymiarowy symulator mostka kutra rybackiego. To jedyny taki ośrodek w Polsce, a drugi w Europie.

– Koszt budowy ośrodka to około 14 mln złotych, z czego ponad połowa pochodzi z unijnych dotacji – mówi dyrektor ośrodka Dariusz Kowalski.

– Oprócz marynarzy i rybaków szkolimy także dorosłych i młodzież pod kątem zdobywania patentów żeglarskich. W kilku salach wykładowych i komputerowych może jednocześnie kształcić się około 200 osób. Unikatem w skali europejskiej jest symulator mostka kutra rybackiego w 3D, gdzie rybacy i marynarze będą mogli ćwiczyć manewry w różnych warunkach pogodowych, a także sprawdzić swoje umiejętności w czasie sytuacji awaryjnych – wyjaśnia Kowalski. – To wszystko będzie się odbywać w bezpiecznych warunkach pod czujnym okiem instruktorów. Pierwsi kursanci rozpoczną naukę w ośrodku szkolenia już pod koniec czerwca. Będą się tam mogli szkolić w zakresie nawigacji, sieciarstwa czy budowy takielunku. Na osobnym nabrzeżu z poligonem będą przeprowadzane szkolenia przeciwpożarowe i w zakresie ratownictwa. Akademia Morska ma też nadzieję, że uda jej się pozyskać rybaków i marynarzy z innych krajów, którzy by chcieli się szkolić w Kołobrzegu – dodaje dyrektor.



Źródło: Fakt. 28/07/2013 r. Zdjęcie: newpix.pl

Usłyszane



U wybrzeży Gotlandii na Bałtyku zatonął legendarny norweski żaglowiec Wyvern. Brał udział w regatach Tall Ships' Races. Na jego pokładzie było 10 żeglarzy. Zostali uratowani. Zaginął natomiast żeglarz, który brał udział w akcji ratunkowej.



Foto: Sjöräddningen

Ponad stuletni statek Wyverna zaczął nabierać wody 11/07/2013 r. rano. Sygnał SOS wysłał tuż przed 6:30. Znajdował się wtedy u południowych wybrzeży Gotlandii. Jak podaje szwedzkie radio, fale miały wtedy 3-4 metry wysokości. Statek szybko nabierał wody.

10-osobowa załogę ewakuował śmigłowiec z Visby.

Na pokład tonącego statku, aby pomagać przy ewakuacji, weszło trzech żeglarzy z przepływającego obok holenderskiego żaglowca. Jeden z nich zaginął. Wiadomo, że miał kamizelkę ratunkową.

Po kilku godzinach poszukiwań, akcję przerwano. Szwedzkie radio podaje, że żeglarz prawdopodobnie utknął pod pokładem jednostki i razem z nią opadł na dno morza.

Wyvern został wbudowany w 1894 roku na zamówienie angielskiego handlarza drewnem Fryderyka Crofta, który zamówił wysokiej klasy jacht. Statek został nazwany Wyvern, co z mitologii oznacza „inspirującego smoka”. Wiele razy zmieniał właścicieli i ostatecznie w 1984 roku został przekazany Muzeum Morskiemu w Stavanger przez króla Norwegii.

sverigesradio.se 11/07/2013

PORADY DLA MARYNARZY

Kontakt w nagłych wypadkach za granicą

W nagłych przypadkach, wymagających pilnej pomocy konsularnej, można skorzystać z zamieszczonej poniżej listy numerów telefonów polskich placówek dyplomatycznych.

(Numery telefonów polskich placówek dyplomatycznych ze strony internetowej Ministerstwa Spraw Zagranicznych. www.msz.gov.pl)

Afganistan, Kabul	+93 797 329 47
Albania, Tirana	+35542234190, +355694022010
Algieria, Algier	+213 21 609950
Angola, Luanda	+244 222 323 088, +244 934 112 212
Arabia Saudyjska, Rijad	+966 14549274, +966 14508889, +966 548807718
Argentyna, Buenos Aires	+54 11 4808 1700
Armenia, Erywań	+374 10 54 24 97, +374 91 42 68 85 (po godzinach)
Australia, Canberra	+61 2 6273 1211, +61 2 62721000, +61 2 6273 1208, +61 411 540 466
Australia, Sydney	+61 2 9363 9816 do 8, +61 419 488 677
Austria, Wiedeń	+43 1 87015100, +43 69918070220
Azerbejdżan, Baku	+994 12 497 47 08, +994 12 492 01 14, +994 50 270 70 20
Belgia, Bruksela	+32 27777200, +32 27390101, +32 2 73 90 100 +32 492 727 405
Białoruś, Mińsk	+375 17 2882313, +375 17 2882114,
Białoruś, Brześć	+375 162270021, +375 292 009 400
Białoruś, Grodno	+375 152 751650, +375 152 751595, +375 152 751590, +375 333117770
Bośnia i Hercegowina, Sarajewo	+387 33 215 862, +387 33 201 142
Brazylia, Brasilia	+55 61 32128000, +55 61 81431200
Brazylia, Kurytyba	+55 41 3019 7909 Tel.: +55 41 3019 4662 +55 419 95 36670
Brazylia, Sao Paulo	+55 11 36725778, +55 11 36723778, +55 11 81455714, +55 11 82386940,
Bulgaria, Sofia	+ 359 884 688 510

Chile, Santiago de Chile	+562 2690212, +562 2041213, +56 991390087
Chiny, Pekin	+861065321235
Chiny, Hongkong	+852 28400779, +852 93663262
Chiny, Kanton	+8620 81219993, +8620 81219994 w.102 , +86 13500033863
Chiny, Szanghaj	+86 21 6433 9288, +86 21 6433 4735, +86 15 0004 44808
Chorwacja, Zagrzeb	+3851 4899444 +385 98359796
Cypr, Nikozja	+35722668415, +35799531937
Czarnogóra, Podgorica	+382 67 413 172
Czechy, Praga	+420 257 099 500
Czechy, Ostrawa	+420 596 118 074
Dania, Kopenhaga	+45 39467700, +45 20611917
Egipt, Kair	+20 2 27355416, +20 2 27367456, +20 2 27359583, +20 1005485500,
Estonia, Tallin	+372 62 78 201, +372 55 32 114
Etiopia, Addis Abeba	+251 11 157 41 89/90, +251 912 841 191 , +251 911 523 989
Finlandia, Helsinki	+3589 618 280, +358 503 293 567
Francja, Paryż	+33 143173405, +33 1 43 17 34 22, +33 6 80 58 02 20 (po godzinach)
Francja, Lille	+33 320144180, +33 607220069 (po godzinach)
Francja, Lyon	+33 478931485, +33 680425917 (po godzinach)
Grecja, Ateny	+302106797700, +306936554629
Gruzja, Tbilisi	+995 322920398, +995 599701279
Hiszpania, Madryt	+34 913 736605, +34 913 769551, +34 914 362 757, +34 629 864 508
Hiszpania, Barcelona	+34 933227234, +34 607735740
Holandia, Haga	+3170 7990 100, +3170 7990 110, +31 615 852 600 (po godzinach)
Indie, New Delhi	+91 11 41496900, +91 11 414 969 55
Indie, Mumbai	+ 91 22 2361 8872, + 91 22 2352 2883, +91 98 2199 5595
Indonezja, Dżakarta	+62 21 2525938-40, +62 8557800231

KRAJOWA SEKCJA MORSKA MARYNARZY I RYBAKÓW NSZZ „SOLIDARNOŚĆ”



Irak, Bagdad	+964 790 240 3942
Iran, Teheran	+9821 8878 72 62,63,64
Irlandia, Dublin	+353 1 2830855, +3531 871 80 20, + 353 87 22 77 085
Islandia, Reykjavik	+354 520 50 50
Izrael, Tel Awiw	+97 237253111, +972547444106
Japonia, Tokio	+813 57947020, + 81 9077338415
Jordania, Amman	+96 26 551259, +96 26 5512594, +96 26 5512593, +962 79 94 40 663
Kanada, Ottawa	+1 613 7890468, +1 613 8662015
Kanada, Montreal	+15 149379481, +15 149379482, +15 142368763 (po godzinach)
Kanada, Toronto	+1 416 2524171, +1 416 4645405
Kanada, Vancouver	+1 604 688345, +1 604 6883530, +1 604 6884730, +1 778 968 5184
Katar, Doha	+974 44 11 35 05, +974 44 11 32 30, +974 55 08 83 60, +974 33 680 766
Kazachstan, Astana	+7 7172 944400, +7 7172 944410, +7 701 7655170
Kazachstan, Almaty	+7 727 258 16 17, +7 727 258 15 51, +7 727 263 35 87, +7 701 989 81 25
Kenia, Nairobi	+254 20 712 00 19, +254 20 712 00 20, +254 722 910 276, +254 713 816 166 (po godzinach)
Kolumbia, Bogota	+571 2140400, +57 313 870 15 23
Korea Południowa, Seul	+82 2 723 9681, +82 10 38409681
Korea Północna, Pjongjang	+8502 3817331, +8502 3817325
Kuba, Hawana	+53 7 8332440, +53 7 8332439
Kuwejt, Kuwejt	+96525311571, +96525311572
Liban, Bejrut	+961 5 924881, +961 5 468152, +961 33 85 963
Libia, Trypolis	+218 21 3615972, +218 91 9325623
Litwa, Wilno	+370 5 2709001, +370 5 2709005, +370 5 2709004, +370 5 2709002
Luksemburg, Luksemburg	+352 260032, +352 621351193
Łotwa, Ryga	+371 670 315 00, +371 264 393 10

Macedonia, Skopje	+389 2 3112 647, +389 2 3133 057, +389 782 33389
Malezja, Kuala Lumpur	+60 3 2161 0780, +60 12 200 9224
Maroko, Rabat	+212 537 77 11 73, +212 537 77 17 91, +212 672 41 99 33
Meksyk, Meksyk	+52 55 54812050, +521 55 43 77 19 70
Moldawia, Kiszyniów	+373 22 285 950, +373 22 285 960, +373 69110680
Niemcy, Berlin	+49 30223130, +49 30 22 313 201, +49 1637887676 (po godzinach)
Niemcy, Hamburg	+49 40 611870, +49 1788000327
Niemcy, Kolonia	+49 221 937 300, +49 177 372 7164
Niemcy, Monachium	+49 894186080, + 49 173 37 05 828
Nigeria, Abudża	+234 8076631021, +234 8052000204, +234 807 755 04 99
Norwegia, Oslo	+47 24110850, +47 91337757 (po godzinach), +47 21 03 72 00
Nowa Zelandia, Wellington	+64 4 499 7844, +64 21 903 319
Pakistan, Islamabad	+92 51 2600844, +92 51 2600846, +92 51 2600845
Peru, Lima	+51 1 4713920, +51 1 4713925, +51 1 4714813, +51 999 400 552
Portugalia, Lizbona	+351 21 3041410, + 351 913 254 442
Republika Południowej Afryki, Pretoria	+ 27 12 430 2632, +27 12 430 9620, +27 12 430 26 31, +27 12 430 26 21
Rosja, Moskwa	+7495 2311500, +7916 6989941 (po godzinach)
Rosja, Irkuck	+7 3952 288010, +7 964 3575 559
Rosja, Kaliningrad	+7 4012 97 64 40, oraz polska komórka +48 501 141 351 (po godzinach)
Rosja, Sankt Petersburg	+78123363142, +78215730950
Rumunia, Bukareszt	+40 21 3082200
Serbia, Belgrad	+381 11 2065318, +381 11 2065301, +381 63643942
Singapur, Singapur	+65 62359478, +65 96738548
Słowacja, Bratysława	+421 2 59490211, +42 911133853
Słowenia, Lublana	+386 1 436 47 12, +386 1 436 47 18, +386 41 750 508
Stany Zjednoczone (USA), Waszyngton	+1202 234 3800, + 1 202 368 4102

Stany Zjednoczone (USA), Chicago	+1312 3378166 wew. 217, +1312 7357772
Stany Zjednoczone (USA), Los Angeles	+1310 4428500, +1310 6998092
Stany Zjednoczone (USA), Nowy Jork	+1 646 237 2100, +1 646 237 2108
Stolica Apostolska (Watykan), Watykan	+39 06 6990958, +39 06 69941968
Syria, Damaszek	+963 11 3336010, +963 11 15558, +963 11 3333010, +963 956 008 172
Szwajcaria, Berno	+41 31 358 02 40, +41 31 358 02 02
Szwecja, Sztokholm	+46 8 50575000,+46 8 56 482 900, +46 70 922 08 92
Szwecja, Malmö	+46 40 987 987, +46 709 122 744 (po godzinach)
Tajlandia, Bangkok	+66 2645 0367- 9, +66 819 364 618
Tunezja, Tunis	+216 71 196 191, +216 71 196 193/ 196, +216 98 362 547
Turcja, Ankara	+90 312 4572000, +90 312 4572001, +90 312 4675619, +90 530 469 1261
Turcja, Stambuł	+90 212 290 66 31, +90 212 290 66 30, +90 530 469 18 81
Turkmenistan, Aszchabad	<u>Nie ma już placówki</u>
Ukraina, Kijów	+38 044 2300700, +38 044 2300750, +380 44 284 00 33
Ukraina, Charków	+38 057 75 78 801, +38 067 572 10 14, +380 504 095 504
Ukraina, Lwów	+380 32 2957990, +380 32 2957940, +380 32 2957955, +380 952600200
Ukraina, Łuck	+380 332280640, +380 504 382 041
Ukraina, Odessa	+38 048 7225696, +38 048 7226003
Ukraina, Sewastopol	+380692539881
Ukraina, Winnica	+380 432 507412, +380 432 507411, +380 432 507410, +380 432 507413, +380 504615394
Uzbekistan, Taszkent	+998 711208650, +998 93 501 01 21
Wenezuela, Caracas	+58 212 9911461, +58 412 262 21 65
Węgry, Budapeszt	Tel. +36 1 4138200 + 36 20 4729502 (po godzinach)
Wielka Brytania, Londyn	+44 2072913520, +44 2072913543, +44 2072913914, +44 2072913900, +44 2072913934, +44 7939594278 (po godzinach)

Wielka Brytania, Edynburg	+44 131 552 0301, +44 7713488246 (po godzinach)
Wielka Brytania, Manchester	Tel. +44 1612454130, +44 776 997 5719 (po godzinach)
Wietnam, Hanoi	+84438452027, +84988017475
Włochy, Rzym	+39 335 599 52 12, +39 06 362 04 204, +39 06 362 04 300, +39 06 362 04 200, +39 06 362 04 302, +39 335 59 95 212 (po godzinach)
Włochy, Mediolan	+390248018978, +393355685786 (po godzinach)
Zjednoczone Emiraty Arabskie, Abu Dhabi	+971 50 662 6151, +971 2 446 5200, +971 508 113 249

Ważna informacja dla marynarzy wybierających się do pracy

Radzimy, aby przed udaniem się w rejs sprawdzić zamieszczane tam i aktualizowane na stronie Ministerstwa Spraw Zagranicznych ostrzeżenia dla podróżnych:
http://www.msz.gov.pl/pl/informacje_konsularne/ostrzezenia/

Kurs Operatora Dynamicznego Pozycjonowania Statku

Uzyskanie świadectwa DPO związane jest z ukończeniem dwóch kursów DP oraz odbyciem minimum 7 – miesięcznej praktyki na statkach klasy DP.

Każdy z kursów trwa średnio do 4-5 dni i zawiera minimum 24 godziny szkoleniowe.

Ośrodki szkoleniowe mają obowiązek przestrzegać ram programowych kursów DP wyznaczonych przez Nautical Institute z Londynu.

Poniżej zamieszczamy opis wspomnianych dwóch obowiązkowych kursów.

DP Induction Course.

Celem DP Induction Course jest zaznajomienie uczestników z głównymi częściami składowymi systemu DP.

Kursanci po ukończeniu szkolenia powinni posiadać umiejętność ustawienia systemu DP wraz z referencyjnymi systemami pozycyjnymi, reagować na generowane przez system komunikaty alarmowe, dopasować ustawienia systemu do panujących warunków zewnętrznych oraz powiązać zdolności manewrowe z pracą wszystkich zintegrowanych podzespołów statkowych.

DP Simulator Course.

Podczas tego kursu uczestnicy powinni przejść wybrane aspekty praktycznego wykorzystania systemu DP do prac offshore wraz z procedurami awaryjnymi podczas utraty zdolności manewrowej, awarii części składowych systemu, pożaru w maszynie lub nieoczekiwaną zmianą wcześniej

ustabilizowanej pozycji statku związaną z zagrożeniem kolizją n.p. z pobliską platformą wiertniczą.



Zdjęcie: Studim Doskonalena Kadr Akademii Morskiej w Gdyni

Przed kursem warto jest wejść na internetową stronę IMCA (International Marine Contractors Association) i przeczytać o systemach DP, by przyswoić sobie nową terminologię, która na pewno przyda się podczas słuchania wykładów.

Wykaz ośrodków oferujących kursy DP dostępny jest na stronie internetowej Nautical Institute.

WAŻNE:

O wolnych miejscach, bukowaniu terminu kursu oraz o formach płatności przeczytamy na stronach internetowych ośrodków szkoleniowych.

Niejednokrotnie złożenie rezerwacji terminu szkolenia przez marynarza jest równoznaczne ze złożonym zobowiązaniem, że dokonamy płatności za kurs bez względu na to, czy będziemy uczestniczyć w kursie czy też nie.

Informujemy, że na stronie internetowej:

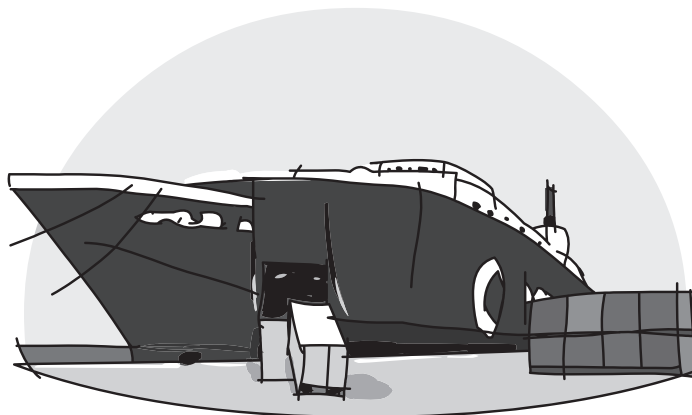
<http://www.nautinst.org/en/dynamic-positioning/dp-centres.cfm> znajduje się wykaz wszystkich ośrodków szkoleniowych, posiadających akredytację The Nautical Institute.



Obowiązek posiadania Świadectwa przeszkolenia w zakresie problematyki ochrony na statku

W Związku z wejściem w życie nowego Rozporządzenia w sprawie wyszkolenia i kwalifikacji członków załóg statków morskich (Dz. U. poz 937), narzucającego wymianę niektórych świadectw i certyfikatów, przypominamy o nowych wymogach w sprawie ochrony, stawianych zgodnie z Konwencją STCW załozde statku po 1 stycznia 2014 r.

Każdy członek załogi będzie miał obowiązek posiadać Świadectwo przeszkolenia w zakresie problematyki ochrony na statku (Certificate of Proficiency in security-awareness). Jeśli chcemy uzyskać świadectwo bez obowiązku szkolenia, należy złożyć wniosek do dyr. UM przed końcem 2013 roku. Warunkiem uzyskania świadectwa jest posiadanie 6-miesięcznej praktyki pływania w żegludzie międzynarodowej w okresie od 1 stycznia 2009 do 1 stycznia 2012. Do wykazania praktyki pływania wystarczy tylko przedstawienie książki żeglarskiej.



Dodatkowo członek załogi wyznaczony do wykonywania zadań z zakresu ochrony (SSO) powinien posiadać jeszcze Świadectwo przeszkolenia dla członków załóg z przydzielonymi obowiązkami w zakresie ochrony (Certificate of Proficiency for seafarers with designated security duties). Jeśli chcemy uzyskać taki certyfikat bez obowiązku szkolenia, należy złożyć wniosek do dyr. UM przed końcem 2013 roku. Warunkiem uzyskania świadectwa jest posiadanie 6-miesięcznej praktyki pływania w żegludzie międzynarodowej w charakterze członka załogi z przydzielonymi obowiązkami w zakresie ochrony, potwierdzonej przez kapitana lub armatora i nabytej w okresie od 1 stycznia 2009 do 1 stycznia 2012. Przykładowy wzór zaświadczenia, które można uzyskać od agencji crewingowej jest dostępny do pobrania ze strony internetowej www.omk.org.pl w strefie członków związku OMK.

B.S.

Piotr Nowicki

Wspomóżmy Oliwkę

Po raz kolejny pozwalamy sobie na prośbę z wiarą, że wspomóżecie Państwo naszą akcję podarowania Oliwce pakietów rehabilitacyjnych.

Chcielibyśmy przypomnieć Państwu, że Oliwka jest córką Starszego Marynarza Arkadiusza Cieślaka.

W 2006 roku przyszła na świat córeczka Oliwia. Po narodzeniu dziecka stwierdzono wadę wrodzoną kręgosłupa, przepuklinę oponowo-rdzeniową.

Aby pomóc Oliwii potrzebna jest rehabilitacja trzy razy w tygodniu.

W związku z trudnym dojazdem do Szczecina z miejscowości Linie, rehabilitacja musi być przeprowadzana w domu Oliwki.

Całość dokumentacji medycznej do wglądu znajduje się w siedzibie Organizacji Marynarzy Kontraktowych w Szczecinie.

Dzięki wpłatom od Marynarzy i ich rodzin zebraliśmy już kwotę 7978,00 (stan na dzień 31/09/2013 r.)

Dzięki uzbieranej kwocie udało nam się przedłużyć umowę z rehabilitantką do 31/12/2013 r. Bardzo za ten dar dziękujemy w imieniu Oliwki, Jej rodziców i swoim.



Zdjęcia: BS

Poniżej zamieszczamy informację mgr rehabilitacji dotyczącą zakresu zastosowanych zabiegów oraz postępów w wyniku zastosowanych zabiegów

**Poniżej dane do wpłaty darowizny na rzecz Oliwki: W tytule wpłaty koniecznie prosimy o napisanie:
DAROWIZNA NA CELE STATUTOWE – OLIWIA.**

Numer konta bankowego: 20 1050 1559 1000 0023 0164 1888

Organizacja Marynarzy Kontraktowych ul. Szarotki 8, 71-604 Szczecin.

Z góry bardzo dziękujemy za dalszą pomoc w imieniu Oliwki, jej rodziców i naszym.



**NIEPUBLICZNY ZAKŁAD
FIZJOTERAPII**
ADRES: 74-101 GRYFINO UL. 9-GO MAJA 8
TEL. 091 416 91 36

Gryfino 2013-08-13

INFORMACJA O TERAPII OLIIWII CIEŚLAK

W terminie od lutego do sierpnia 2013r. przeprowadzono terapię Oliwii Cieślak, dziecka z przepukliną oponowo-rdzeniową. Zastosowano następujące terapie:

- techniki PNF;
- stymulacje senso-motoryczne;
- masaż kończyn dolnych i kręgosłupa;
- neuromobilizację;
- ćwiczenia wzmacniające grzbietu, brzucha i kończyn;
- stabilizację centralną.

Podczas zajęć dziecko aktywnie współpracowało, w związku z tym osiągnięto pozytywne efekty terapii. Uzyskano poprawę ruchów precyzyjnych, koordynacji oraz wzrost napięcia globalnych mięśni brzucha i grzbietu.

Zadawałające efekty osiągnięto w stosunkowo krótkim czasie. Oliwia wymaga jednak dalszej ciągłej terapii, aby poprawić równowagę i utrwalony nieprawidłowy stereotyp chodu. Kontynuacja terapii ma na celu również przeciwdziałać niekorzystnym zmianom mogącym pojawić się wraz ze wzrostem organizmu dziecka.

mgr Konarska Katarzyna



Podziękowanie

**Składamy wszystkim darczyńcom najserdeczniejsze
podziękowania za okazane serce i wsparcie finansowe
Akcji podarowania pakietów rehabilitacyjnych
dla naszej córki Oliwki.**

**Dzięki Waszej pomocy Oliwka ma szansę na odzyskanie
możliwości samodzielnej egzystencji
w naszym trudnym świecie.**



Oliwka Cieślak z rodzicami

Oliwka
Mama Cieślak
Cieślak Arkadiusz
dziękujemy

Z życia marynarskiego opowieści niezwykle...

Mamy przyjemność opublikować poniżej kolejną opowieść Starszego Marynarza Stefana Kucińskiego, członka Organizacji Marynarzy Kontraktowych.

Pan Stefan jest miłośnikiem zwierząt. Pasja ta również towarzyszy Panu Stefanowi podczas wykonywania pracy. Warto nadmienić, że Pan Stefan czynnie wspiera finansowo Schronisko dla Bezdomnych Zwierząt w Szczecinie oraz nasze Akcje charytatywne.

Poniżej przedstawiamy Państwu kolejną z licznych ciekawych historii opisanych przez Pana Stefana.

Każdy marynarz pływający na statkach, w swojej pracy spotyka się z różnymi sytuacjami, zdarzeniami w których bierze czynny udział, lub jest obserwatorem tych wydarzeń.

Są to sprawy służbowe, również sprawy nie związane z pracą. O tych sprawach właśnie opowiada się podczas wachty na mostku, w mesie, podczas przerwy na kawę.

W późniejszym czasie opowiada się w ramach wspomnień z morza rodzinie oraz znajomym, dokumentując wydarzenia zdjęciami, które świadczą o przeżytej przygodzie.

W moim przypadku, chciałbym podzielić się tym razem wspomnieniami z burty dotyczącymi ptaków.

Podczas morskich podróży na statek siadało różnego gatunku ptactwo, które podróżując z dala od lądu statek traktowało jak przemieszczający się ląd służący do odpoczynku.

Wśród tego ptactwa, częstym gościem były gołębie pocztowe, które pokonywały bardzo duże odległości, głównie dla sportu.



Większość załogi nie była obojętna na los podróżującego ptactwa. Po wykazywanej przez marynarza trosce o ptaki, można było się dowiedzieć dużo o marynarzu, o jego wrażliwości. Z toczących się opowiadań, można było się

dowiedzieć, czy w domu kolegi są zwierzęta i ptaki, czy też nie.

Opowiadania przechodziły w długie godziny opowieści oraz wspólne obserwacje ptaków znajdujących się na burcie.

Dzięki temu nawiązywała się pomiędzy nami nić przyjaźni, mieliśmy wspólny temat.

Po zachowaniu gołębi pocztowych, można było stwierdzić, czy biorą udział w konkursowych lotach. Były zmęczone, głodne, dawały się złapać. Miały ma nóżkach obrączki, na których znajdowały się informacje o roku urodzenia ptaka, kraju, z jakiego pochodzi, czy bierze udział w konkursie.

Po napejaniu ich wodą, nakarmieniu, odpoczywały na statku, wybierając najczęściej skrzydło na mostku, a czasie złych warunków atmosferycznych wchodziły do pomieszczeń, inne z dala od wiatru i deszczu wchodziły w różne zakamarki na statku. Podczas słońca, wygrzewały się na pokładzie.

Jeżeli gołąb był obrączkowany w Europie, nakładałem karteczkę obok obrączki z informacją o dacie przylotu, nazwie statku i dołączałem moje dane.

Nigdy nie otrzymałem informacji zwrotnej od właściciela oznakowanego w ten sposób gołębia, niestety.

Tłumaczyłem sobie, że prawdopodobnie gołąb podczas dalszego lotu zaginął lub stracił orientację ze względu na działania fal radarowych i błąka się wśród innych gołębi dzikich. Ptaki na pokładzie były również dużym utrudnieniem dla załogi, ponieważ bardzo brudziły pokład.

W czasie załadunku, rozładunku statku i podnoszenia, zamykania ładowni można było znaleźć w miejscach trudno dostępnych martwe ptaki. Z ich obrączek na nóżkach wynikało, że były to młode gołębie, które unikały kontaktu z marynarzami, nie wiedziały, że marynarze są ich przyjaciółmi.

Te ptaki, które ufały marynarzom towarzyszyły nam do chwili ukazania się na horyzoncie lądu.

Na statku w zależności od rejsu oraz pory roku znajdowało się od kilku do kilkudziesięciu sztuk gołębi.

Widok ptaków, ich spokój oraz zachowanie podczas rejsu „na gapę” dawał nam marynarzom dużą satysfakcję i frajdę. Obserwacja ptaków była dla nas marynarzy dużym przeżyciem i doświadczeniem. Gdy zbliżaliśmy się do lądu zachowanie ptaków bardzo się zmieniało. Ptaki podrywały się do lotu, nabierały wysokości zakreślając kółka wokół statku, dziękując nam za opiekę i odlatywały. Cieszę się bardzo, że mogłem podzielić się tymi wspomnieniami i mam nadzieję, że marynarze czytający ten tekst również zaopiekują się ptakami podczas rejsu.

Tekst i zdjęcie: Stefan Kuciński

RECENZJE – POLECANE FILMY - KSIĄŻKI

„Porwanie” (2013) (A Hijacking)

Akcja duńskiego filmu rozgrywa się na morzu Indyjskim. Statek MV Rozen zmierza do portu i zostaje porwany przez somalijskich piratów. Wśród załogi na pokładzie znajduje się kucharz Mikkel (Pillou Asbaek) oraz Mechanik Jan (Rolland Moller). Są oni wraz z resztą załogi zakładnikami w brutalnej i cynicznej grze w życie i śmierć.

Dramat rozgrywa się pomiędzy szefem firmy armatorskiej (Soren Malling), który nie chce zatrudnić profesjonalnego negocjatora, załogą a przywódcą somalijskich piratów.

Reżyseria i scenariusz: Tobias Lindholm

Gatunek: Dramat/Thriller

Czas trwania: 1 h 39 min.

Premiera w Polsce: 01-03-2013 r.



NASZA OCENA: 7/10

Za sprawą między innymi tego, co dzieje się obecnie na Oceanie Indyjskim, światu przypomniane zostało pierwotne znaczenie pojęcia „piractwo”: morskogo rozbój, którego ofiarami padają głównie statki handlowe. Na hollywoodzką superprodukcję musimy jeszcze poczekać, tymczasem Duńczycy już nakręcili swoją wersję. „Porwanie” opowiada o ataku somalijskich piratów i trwających całymi tygodniami negocjacjach w sprawie okupu. Negocjacje przedstawione są z dwóch punktów widzenia. Pierwszy to perspektywa „Kuka”, Duńczyka, dla którego był to ostatni rejs przed powrotem do żony i córki. Drugi

– Petera C. Ludvigsen, szefa firmy, do której należy porwany statek.

„Porwanie” to dramat skromny, skoncentrowany na przeżyciach bohaterów, a nie na bajkowych czynach. Tu nikt nie robi z pudełka zapalek, szklanki i gumy do żucia bomby, która rozsądzi piratów.

B.S.

Opracowała na podst. www.FilmWeb

„Życie ukryte w słowach” (2005) (Vida secreta de las Palabras, La)

Platforma wiertnicza na środku morza, na której pracują sami mężczyźni i gdzie wydarzył się wypadek. Hanna - samotna i tajemnicza kobieta, próbująca zapomnieć o przeszłości przyjeżdża na platformę aby opiekować się mężczyzną, który w wyniku wypadku został ciężko poparzony i przejściowo stracił wzrok. Rodzi się pomiędzy nimi dziwna przyjaźń, więź pełna sekretów, prawdy i kłamstw, bólu i radości, która na zawsze odmieni ich życie. „La vida secreta de las palabras” to film o ciężarze przeszłości, o ciszy przed burzą, o dwudziestu pięciu milionach fali, o hiszpańskim kucharzu i o gęsi. A nade wszystko o sile miłości, także w najstraszniejszych życiowych sytuacjach. Mówi także o bestialstwie ludzi. Ten film nie pozwoli zapomnieć.

Ten dramat został wyprodukowany przez braci Almodovar.

Reżyseria: Isabel Coixet

Gatunek: Dramat

Czas trwania: 2h



NASZA OCENA: 10/10

Okiem żony marynarza

Historie opowiedziane i przeczytane.

Poniżej pozwalam sobie na przekazanie kilku historii z życia kobiet zapracowanych mężczyzn, którzy są daleko od domu. Nie tylko nam jest ciężko...kobietom wilków morskich.

„Ogólnie nie było męża w tym miesiącu 25 dni w domu”, „Wyjeżdża w poniedziałki, wraca w piątki po południu”, „Dzieci coraz rzadziej czekają na tatę” - kobiety o wychowywaniu dzieci i codziennym życiu w cieniu nieobecnego męża.

Mąż Ireny ma swoją firmę, której poświęca trzy czwarte swojego życia. Irena nie pracuje.

Mieszkają na końcu miasta, więc dojazd męża Ireny do firmy zajmuje mnóstwo czasu. Nawet jak musi pojechać do firmy na pół godziny, razem z dojazdem zajmuje mu to 1,5-2 h. W weekendy i w święta też musi pracować. Mają 2,5 letniego syna.

Irena mówi: „nie mam rodziców do pomocy, bo mieszkają za granicą. Cały dom, dziecko jest na mojej głowie, nie mam prawa jazdy, dzwiganie zakupów i dziecka z moim wzrostem 156 cm i wagą (48 kg) i chorym kręgosłupem graniczy z cudem.

Cytologię robiłam na początku mojej ciąży, nie wspomnę o rehabilitacji na kręgosłup.

Oczywiście – byli na urlopie całą rodziną... w ubiegłym roku. Mąż odpoczywał i się relaksował, bo ciężko pracuje. Zanim wyjechaliśmy, musiałam zaplanować wyjazd, pamiętać o paszportach dla całej rodziny, ładowarce do telefonu męża, książkę którą lubi. Na wyjeździe gotowałam, sprzątałam, ustalałam porządek dnia, zajmowałam się dzieckiem. Po powrocie miałam góry prania i rozpakowywanie walizek. Odpoczęłam.

Syn coraz rzadziej pyta o tatę, który wraca, jak on już spi.

Barbara jest „marynarzową”, sama tak o sobie mówi. Wychodząc za męża wiedziała, jak będzie wyglądać jej życie, więc się mocno nie skarży. Starsze dziecko prowadzi do przedszkola, młodszemu opiekuje się babcia, gdy Baśka idzie do pracy.

Wraca z zakupami, odbiera dzieci z przedszkola i od babci. I tak przez pięć miesięcy. Przez te pięć miesięcy oczywiście trzeba poprzykręcać poluzowane klamki w oknach, sukcesywnie przepchać problematyczny odpływ w kabinie prysznicowej, tłumaczyć w warsztacie samochodowym co się znów zepsuło w aucie, bo oczywiście zawsze się samochód psuje jak mąż jest w morzu. Od czasu do czasu przemalować mieszkanie, bo przecież jak mąż wraca, nie będzie na urlopie na „pierdolnik” patrzył w postaci wiader z farbą i folii. Czasami jest zmęczona, ale takie życie.

Mamy lepsze i gorsze okresy w naszym małżeństwie-mówi. Jak mam gorszy czas, to mam pretensje do siebie,



że potrafię podołać, że nie jestem typem wątłej blondyneczki z ogromnymi niebieskimi oczami i tekstem na ustach „ale jak to się robi?!” Ale jak mi przejdzie, to się z tym godzę, jemu też nie jest łatwo. Wciąż się kochamy i staram się, aby nieobecność obecnego duchem ojca naszych dzieci była jak najmniej widoczna. Mówię dzieciakom, że tata jest z nami sercem. Jak dzwoni, dzieciaki obowiązkowo są przy telefonie. Każdy zakup wymarzonej zabawki dla dziecka, nawet najmniejszej poprzedzony jest tekstem, „musimy uzgodnić z tatą, jak zadzwoni, zapytamy co o tym sądzi”.

Tylko czasami, jak wraca potrafi powiedzieć, że kolor na ścianach „do dupy”, i że nie rozumie, dlaczego jest tak zdarte sprzęgło w aucie.

Mam wrażenie, jakby myślał, że wszystko w domu samo się robi...taka mała frustracja i zgrzyt. Samo życie.

Mąż Ewy pracuje poza miejscem zamieszkania, wyjeżdża do pracy w niedzielę wieczorem, wraca w piątek wieczorem.

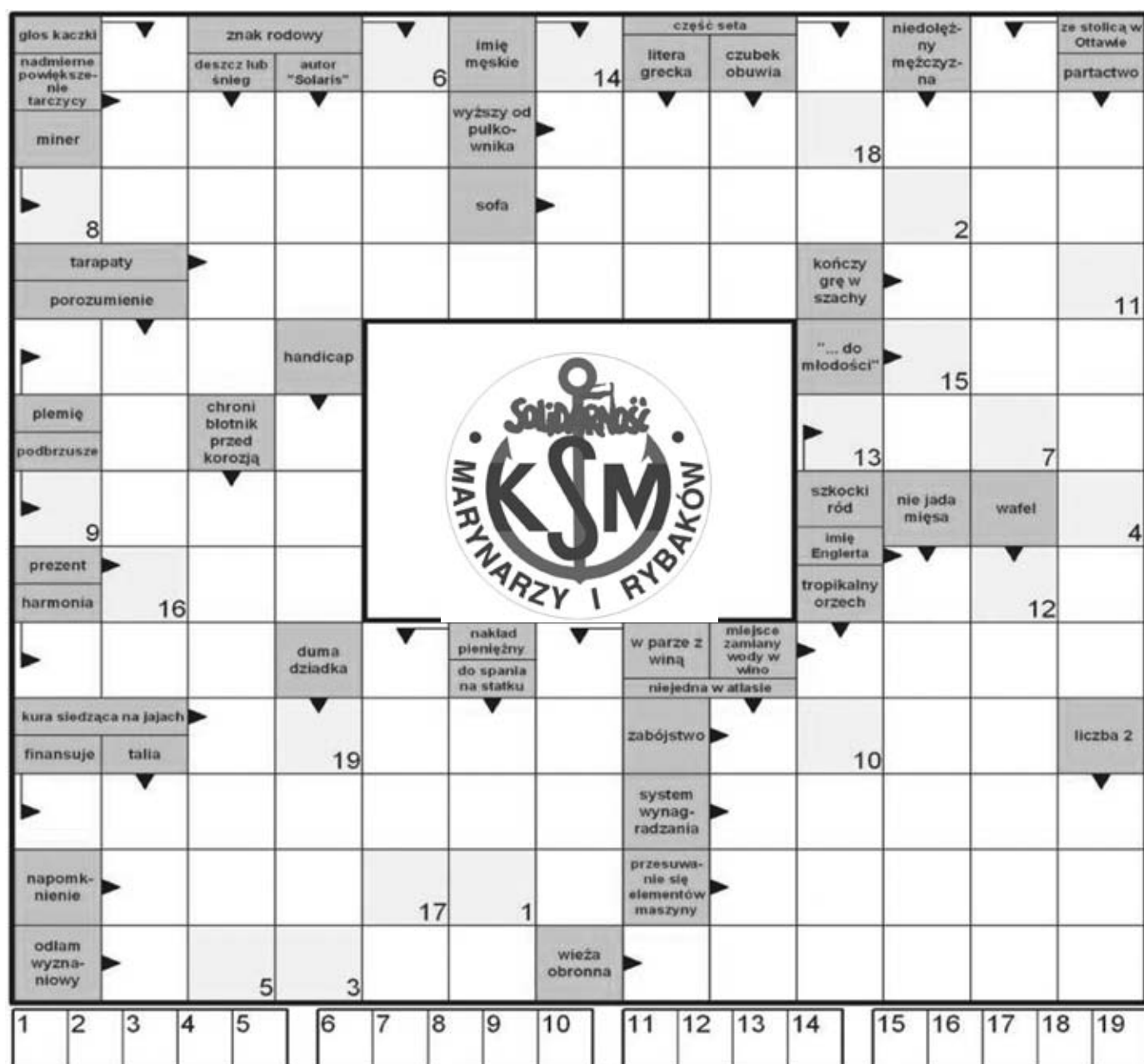
Ewa rano pędzi z jednym dzieckiem do przedszkola z drugim do szkoły, po pracy odbiera dzieciaki, robi zakupy, później obiad, zabawa i nauka z dziećmi, kąpiel i robi się raptem 21.00. Nie ma czasu dla siebie, po 21 sięga po książkę i od razu zasypia. Jak przychodzi weekend najchętniej przespałaby całą sobotę i niedzielę, ale to misja niemożliwa.

Wraca mąż, dom musi być na błysk, sama też chce wyglądać dobrze dla swojego faceta, bo wiadomo jak to jest.

Czasami słyszy od niego, że pewnie w związku z tym że ma dużo czasu w tygodniu, nie może się opędzić od adoratorów...hm...pewnie...bo to główny cel życiowy przecież :/

Jak widać, każda z nas ma swój punkt widzenia i swoją nie zawsze kolorową historię

BS



Marynarski przepis kulinarny kwartatu

Zupa Chiefa z cukinii.

- 1 kg cukinii
- 2 duże cebule
- 2 ząbki czosnku
- Pęczek natki pietruszki
- 0,75 ml bulionu wołowego lub drobiowego
- ½ łyżeczki curry
- Maggi do smaku
- Pieprz czarny świeżo mielony
- masło klarowane.
- Bułki lub chleb pokrojony w kostkę

Cukinie razem ze skórką kroimy wzdłuż długości, wydrążamy pestki, kroimy w kostkę.

W rozgrzanym garnku na maśle sma-
żymy pokrojoną w kostkę cebulę razem
z czosnkiem (tylko zeszklić).

Wrzucamy pokrojoną cukinię, podsmażamy na małym ogniu, dolewamy bulion. Doprawiamy curry, pieprzem mielonymi maggi do smaku.

Gotujemy na małym ogniu pod przykryciem ok. 20 minut. Po ugotowaniu, rozdrabniamy blenderem do uzyskania konsystencji kremu.

Na suchej patelni, podpiekamy pokrojone w kostkę pieczywo. Przygotowaną zupę kremową z cukinii podajemy z grzankami.



Smaczno

Humor na dobry dzień



Na zebraniu anonimowych alkoholików:

- Cześć, jestem Darek. Pije od 20 lat. Przyszedłem tutaj, bo podobno rozwiązujecie problemy związane z alkoholem.
- Oczywiście. Powiedz, jak możemy Ci pomóc?
- Brakuje mi 1,50 zł.



Starsi państwo zatrzymali się w restauracji przy autostradzie na obiad. Po posiłku kobieta zapomniała zabrać ze stolika okularów i przypomniała sobie o nich jakieś 30 kilometrów dalej. W drodze powrotnej mąż wyzywał ją od najgorszych:

- Ty zapominałś głupia babo, przez ciebie nigdy nie dojedziemy! Szkoda, że nie zapomniłaś własnej głowy!!!

A kiedy już dojechali do restauracji i żona pokornie wyszła z samochodu, by zapytać o zgubę, rzucił przez okno:

- I przy okazji weź moją czapkę...



Kilku zamężnym paniom zadano pytanie: «Która z Was kocha swojego męża»? Wszystkie podniosły ręce.

Drugie pytanie: «Kiedy ostatni raz powiedziałas mężowi, że go kochasz»? Część odpowiedziała, że dzisiaj..część, że wczoraj, a sporo, że nie pamiętają.

Następnie polecono im wziąć telefon i wysłać poniższy tekst: „Kocham cię, Kochanie».

Po wysłaniu SMS-ów, panie wymieniły się telefonami i czytały przychodzące wiadomości.

Oto kilka odpowiedzi:

1. Kim jesteś?
2. Matko moich dzieci, chora jesteś?
3. Kocham cie.
4. Co nawywiłjałaś z samochodem?
5. Nie rozumiem, co chcesz?
6. ???
7. Nie nawijaj, tylko powiedz mi, ile potrzebujesz?
8. Czy ja śnię?
9. Jeżeli nie powiesz mi, do kogo chciałaś to wysłać, to cię zamorduje!
10. Mówiłem ci, żebyś tyle nie piła!
11. Czego byś nie chciała, odpowiedź brzmi- NIE!



PRZEPIS NA SZARLOTKE - WERSJA DLA PANÓW.

1. Z lodówki weź 10 jajek, połóż na stole ocalałe 7, wytrzyj podłogę, następnym razem uważaj!
 2. Weź sporą miskę i wbij jajka, rozbijając je o brzeg naczynia.
 3. Wytrzyj podłogę, następnym razem bardziej uważaj! W naczyniu mamy 5 żółtek.
 4. Weź mikser, wstaw do niego skrzydełka i zacznij ubijać jajka.
 5. Wstaw od nowa skrzydełka do miksera, tym razem do oporu. Zacznij ubijać.
 6. Umyj twarz, ręce i plecy. W naczyniu zostały 2 żółtka, dokładnie tyle potrzeba na szarlotkę.
 7. Oklej ściany i sufit kuchni gazetami, meble pokryj folią, będziemy dodawać mąkę.
 8. Nasyp 20 kg mąki do szklanki, pozostałe 80 kg zbierz z powrotem do torebki.
 9. Sprawdź, czy ściany i sufit są oklejone szczelnie, przystąp do miksowania.
 10. Weź szybcutko prysznic!
 11. Weź 4 jabłka i ostry nóż.
 12. Idź do apteki po jodynę, plaster i bandaże. Po powrocie zacznij obierać jabłka. Przemyj jodyna kciuk!
 13. Potnij jabłka w kostkę pamiętając, że potrzebujemy dwóch jabłek, więc nie wolno zjeść więcej niż połowę! Przemyj jodyną palec wskazujący i środkowy.
 14. Jedyne pozostałe jabłko pocięte w kostkę wrzuć do naczynia z ciastem, pozbieraj z podłogi pozostałe kawałki i przemyj wodą.
 15. Wymieszaj wszystkie składniki w naczyniu mikserem, umyj lodówkę, bo jak zaschnie, to nie domyjesz!
 16. Przelej ciasto do foremki, wstaw do piekarnika.
 17. Po godzinie, jeśli nie widać żadnych zmian, włącz piekarnik.
 18. Po przebudzeniu nie dzwoni po straż pożarną! Otwórz okno i piekarnik!
- Po tych przeżyciach nie pozostaje nic innego jak pójść do sklepu i kupić coś z większą zawartością alkoholu.
Smacznego!!!



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
MIĘDZYAKŁADOWA 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 SŁUŻB I
PRZEDSIĘBIORSTW RATOWNICZYCH
ul. Hryniewickiego 10
81-340 GDYNIA
tel. 58/6607653
Przewodniczący: Krzysztof Kowalczyk
tel. 502685757
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

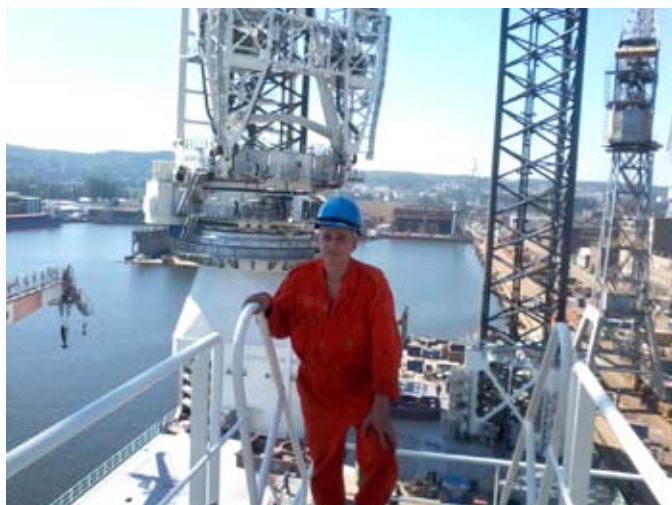
INSPEKTOR ITF

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: Teofil Plak



Nadesłał: Waldemar Szerkus



Nadesłał: H.S.



Nadesłał: Kaliks Czyżycki

**Dziękujemy i prosimy
o więcej 😊**



There are two realities on a cruise ship: that of the passengers, which is paradise, and that of the crew, which is hell.

— Former cruise ship crew member