

Marynarskie ubezpieczenie społeczne w UE, a ZUS.

Jest możliwe połączenie ubezpieczenia społecznego w kraju bandery statku (UE/EOG) z polskim ZUS. Takie wyjaśnienie otrzymaliśmy z ZUS w odpowiedzi na pytania dotyczące koordynacji systemu ubezpieczeń społecznych w UE.

Marynarze, którzy mają ubezpieczenie społeczne w innych krajach UE, uznane w Polsce przez ZUS/NFZ, lecz nie są pewni świadczeń emerytalno-rentowych z tych krajów, mają możliwość budowania kapitału emerytalnego w ZUS. Można się zgłosić do ubezpieczenia na wizycie w ZUS lub zdalnie poprzez PUE (e-płatnik), określając podstawę do wyliczenia składek do opłacenia. Należy to zrobić do 20 dnia danego miesiąca aby być ubezpieczonym na kolejny miesiąc kalendarzowy. Kod do wpisania w formularzu ZUS ZUA / DRA to 19 00 00. Fakt istnienia wyjątków od reguły, iż można posiadać ubezpieczenie społeczne tylko w jednym kraju UE/EOG, jest dobrą wiadomością.

Więcej: <https://omk.org.pl>.

Źródło: www.omk.org.pl

Zapraszamy do odwiedzenia strony i zapoznania się z ofertami pracy, sea4you.pl.

Bardzo serdecznie zapraszamy do odwiedzenia strony i zapoznania się z ofertami pracy. Codziennie nowe oferty www.sea4you.eu.

Więcej: www.omk.org.pl, www.sea4you.eu.

Źródło: www.omk.org.pl

Nowy statek dla Politechniki Morskiej do 2029 roku. Rząd przeznaczy 650 mln zł na budowę jednostki.

To decyzja, która zmieni przyszłość kształcenia morskiego i badań na morzu – poinformowała Politechnika Morska w Szczecinie. Rada Ministrów przyjęła uchwałę ustanawiającą program wieloletni „Budowa statków dla uczelni morskich w latach 2025–2029”. Premier Donald Tusk ogłosił ją 30 września. Na budowę następcy wystłużonego „Nawigatora XXI” rząd przeznaczy około 650 mln zł.

5 lat starań zakończone sukcesem

Rozmowy o nowej jednostce trwały od 2020 roku. Uczelnia wielokrotnie podkreślała, że statek to kluczowe narzędzie w procesie kształcenia przyszłych oficerów i inżynierów. Decyzja rządu to, jak ocenia PM, „nie tylko sukces Politechniki, ale też potwierdzenie znaczenia edukacji morskiej i badań naukowych w polityce państwa”.

Nowoczesna platforma badawczo-szkoleniowa

Nowa jednostka będzie w pełni zautomatyzowanym statkiem badawczym. Na pokładzie znajdą się cyfrowe systemy nawigacyjne, nowoczesne napędy, roboty podwodne i specjalistyczne laboratoria. Statek będzie mógł realizować misje zarówno na Bałtyku, jak i w rejonach polarnych.

„To laboratorium XXI wieku na wodzie. Nowa jednostka pozwoli nie tylko szkolić studentów na najwyższym poziomie, ale też uczestniczyć w międzynarodowych projektach badawczych, od klimatu, przez bioróżnorodność, aż po infrastrukturę krytyczną i morską energetykę wiatrową” – podkreślono w komunikacie.

Symbol i narzędzie rozwoju

„Nawigator XXI” służy uczelni od blisko 30 lat. Choć wciąż odbywa rejsy dydaktyczne i badawcze, jego możliwości są już ograniczone. Nowa jednostka pozwoli rozszerzyć ofertę praktyk, także dla studentów niestacjonarnych.

„Politechnika Morska w Szczecinie nie tylko kształci przyszłych oficerów i inżynierów offshore. Tworzymy fundamenty dla przyszłości polskiej gospodarki morskiej. Nowy statek będzie tego symbolem i narzędziem” – poinformowała uczelnia.

Budowa jednostki ma zakończyć się do 2029 roku.

Źródło: www.polskamorska.pl

Bałtyckie porty na fali zmian: Baltic Ports Conference 2025.

Już niebawem Gdańsk stanie się jednym z istotniejszych miejsc na mapie europejskiego sektora morskiego. To tu w dniach 6–8 października odbędzie się Baltic Ports Conference 2025. To konferencja organizowana przez Baltic Ports Organization i gościnnie przez Port Gdańsk, w ramach 23. Międzynarodowych Targów Morskich i Militarynych BALTEXPO.

Lider wzrostu w Europie

Port Gdańsk, gospodarz tegorocznej konferencji, jest portem uniwersalnym, obsługującym różne rodzaje towarów – od kontenerów po masowce i jednostki przemysłowe. W ostatniej dekadzie odnotowuje stały wzrost przeładunków i rozwój infrastruktury, co pozwala na obsługę coraz bardziej zróżnicowanego ruchu towarowego.

Dzięki temu port stanowi odpowiednie miejsce do rozmów o przyszłości żeglugi, logistyki i bezpieczeństwa morskiego. Doświadczenia w organizacji operacji portowych mogą stanowić punkt odniesienia dla dyskusji o zmianach w całym regionie Morza Bałtyckiego.

Zielona transformacja

Jednym z głównych tematów konferencji ma być transformacja ekologiczna. W dobie zachodzących zmian klimatycznych, porty stoją przed wyzwaniem redukcji emisji i wprowadzania zrównoważonych paliw. Nie chodzi tylko o ochronę środowiska – to również kwestia konkurencyjności i efektywności operacyjnej. Jednocześnie rośnie znaczenie cyfryzacji i elektryfikacji operacji portowych. Automatyzacja procesów, nowoczesne systemy

informatyczne i inteligentne zarządzanie logistyką pozwalają portom działać szybciej, bezpieczniej i bardziej ekologicznie.

Bezpieczeństwo i odporność infrastruktury

Kolejnym istotnym zagadnieniem będzie bezpieczeństwo portów. W obliczu niestabilnych czynników geopolitycznych, zmieniających się szlaków handlowych i zagrożeń cybernetycznych, porty muszą być przygotowane na różne scenariusze.

Baltic Ports Conference to również miejsce, w którym eksperci dyskutują o odporności infrastruktury – zarówno fizycznej, jak i operacyjnej – tak, by sektor morski mógł funkcjonować sprawnie nawet w trudnych warunkach.

Spotkania, networking i praktyczne doświadczenia

BALTEXPO to jednak nie jedynie konferencje i panele dyskusyjne. To także przestrzeń dla praktycznych doświadczeń, innowacji technologicznych i nawiązywania kontaktów biznesowych. Tegoroczna edycja Baltic Ports Conference zakończy się rejssem po Porcie Gdańsk, który pozwoli uczestnikom zobaczyć z bliska funkcjonowanie jednej z najnowocześniejszych jednostek portowych w regionie. To szansa, by z bliska obserwować, jak teoria i dyskusje przekładają się na codzienną pracę portu.

W świetle dynamicznych zmian gospodarczych, środowiskowych i technologicznych, Baltic Ports Conference 2025 w Gdańsku pokazuje, że przyszłość portów Bałtyku zależy od współpracy i odwagi w podejmowaniu nowych wyzwań. To wydarzenie, które łączy tradycję z nowoczesnością, a uczestnikom daje niepowtarzalną okazję, by spojrzeć na sektor morski z nowej perspektywy.

To wydarzenie, które od ponad 40 lat gromadzi liderów branży, staje się platformą do wspólnego wyznaczania kierunków rozwoju portów regionu Morza Bałtyckiego.

Źródło: www.polskamorska.pl

Orlen Neptun podpisał ze Smulders umowę na wynajem części terminala instalacyjnego w Świnoujściu.

Orlen Neptun podpisał ze Smulders, producentem komponentów morskich farm wiatrowych, kontrakt na wynajem powierzchni swego terminala instalacyjnego w Świnoujściu. Będzie to zaplecze budowy morskiej farmy wiatrowej Baltica 2, realizowanej przez konsorcjum PGE i Orsted – podał koncern.

Jak poinformował w poniedziałek Orlen, zgodnie z umową zawartą między Orlen Neptun a Smulders, Świnoujście Offshore Terminal posłuży do dostaw i składowania, a także montażu platform SIP – Service Inspection Platforms, które następnie będą przetransportowane na docelowe miejsce instalacji na morzu. To druga umowa na wynajem części terminala podpisana z podmiotem zewnętrznym, spoza Grupy Orlen.

„Umowa zawarta przez Orlen Neptun ze Smulders zakłada wynajem powierzchni terminala. Będzie ona wykorzystywana jako zaplecze budowy morskiej farmy wiatrowej Baltica 2, realizowanej przez konsorcjum PGE i Orsted” – podkreślił koncern. Wyjaśnił, że w Świnoujściu odbywać się będzie załadunek komponentów na

specjalistyczne jednostki pływające, a współpraca obejmie też budowę hali produkcyjnej, w której przeprowadzane będą prace przygotowawcze, montażowe, instalacyjne i naprawcze.

Orlen przypomniał, że wcześniej Orlen Neptun zawarł podobną umowę z Ocean Winds dla morskiej farmy wiatrowej BC-Wind. Koncern ocenił jednocześnie, że Świnoujście Offshore Terminal docelowo umożliwi instalację kilkudziesięciu turbin wiatrowych rocznie, stając się najważniejszym centrum instalacyjnym offshore wind w regionie Bałtyku.

„Nasze kolejne inwestycje wzmocnią bezpieczeństwo i niezależność energetyczną Polski oraz całego regionu” – wskazał prezes Orlenu Ireneusz Fąfara, cytowany w komunikacie. Jak zaznaczył, otwarty kilka miesięcy temu Świnoujście Offshore Terminal już obecnie stał się „najważniejszym centrum instalacyjnym morskiej energetyki wiatrowej w rejonie Morza Bałtyckiego”.

„Podpisaliśmy kolejny kontrakt, z liderem produkcji komponentów dla morskich farm wiatrowych, który pozwoli wykorzystać naszą infrastrukturę do magazynowania i montażu komponentów dla następnej inwestycji na morzu. To ogromna szansa dla całego regionu i polskich firm budujących swoje kompetencje w sektorze jutra, sektorze morskiej energetyki wiatrowej” – dodał Fąfara.

Orlen zwrócił uwagę, że Świnoujście Offshore Terminal został zaprojektowany tak, aby mógł przyjmować największe statki, przeznaczone do realizacji projektów morskich farm wiatrowych z turbinami o mocy około 15 MW. Lokalizacja portu instalacyjnego – jak podkreślił koncern – zapewnia dogodny dostęp kolejowy, promowy, lotniczy i drogowy, a położenie w głębi łądu gwarantuje optymalne warunki pogodowe w trakcie eksploatacji inwestycji.

„Lokalizacja portu umożliwi także obsługę międzynarodowych projektów na wodach niemieckich, szwedzkich i duńskich” – zaznaczył Orlen.

Świnoujście Offshore Terminal powstał jako infrastruktura przeznaczona przede wszystkim do obsługi projektów offshore Grupy Orlen, realizowanych w ramach drugiego etapu rozwoju Morskiej Energetyki Wiatrowej, na które koncern uzyskał koncesje już w 2023 r. Chodzi o budowę pięciu farm na Bałtyku o łącznej mocy 5,2 GW.

Pierwsza z nich, Baltic East o mocy 1 GW, powstanie na wysokości Choczewa. Równolegle prowadzony jest projekt składający się z czterech koncesji zlokalizowanych w okolicy Ławicy Odrzańskiej. Wszystkie szykowane są do udziału w polskim systemie wsparcia morskich farm wiatrowych.

„Do 2035 r. planowane jest uruchomienie trzech z pięciu koncesji. Pełna realizacja wszystkich projektów ma nastąpić do 2040 r.” – podał Orlen.

Koncern zwrócił uwagę, że Smulders jest producentem konstrukcji fundamentów morskich farm wiatrowych, umożliwiających zespołom operacyjnym dostęp do turbin wiatrowych i rozdzielni w celu prowadzenia interwencji technicznych. „Firma jest zaangażowana w projekt Baltica 2, w ramach którego rozpocznie produkcję wewnętrznych platform w lokalnym zakładzie w Żarach, a następnie ich montaż w Świnoujście Offshore Terminal” – wyjaśnił Orlen.

W czerwcu br., gdy Orlen Neptun uruchamiał w Świnoujściu terminal instalacyjny dla morskich farm wiatrowych, koncern podkreślał, że jest to pierwszy w Polsce i jeden z najnowocześniejszych w Europie tego typu obiektów, który będzie kluczowym zapleczem Grupy Orlen dla realizacji projektów wiatrowych drugiej fazy. Już wtedy Orlen zapowiadał również, że z terminala będą korzystały także podmioty zewnętrzne.

Według koncernu Świnoujście Offshore Terminal wpisuje się jego strategię do 2035 r., która zakłada m.in., że Grupa Orlen w ciągu najbliższych 10 lat ma osiągnąć 12,8 GW mocy zainstalowanej w odnawialnych źródłach energii, w tym około 6,4 GW z morskich farm wiatrowych.

W lipcu tego roku Orlen ogłosił, że w ramach projektu morskiej farmy wiatrowej Baltic Power, który realizuje z kanadyjskim Northland Power rozpoczęto instalację największych w Europie turbin wiatrowych. Uruchomienie farmy planowane jest na 2026 r. Jak zapowiada koncern, Baltic Power będzie pierwszą farmą wiatrową dostarczającą do Polski energię z morza.

Grupa Orlen to multienergetyczny koncern, który posiada rafinerie w Polsce, Czechach i na Litwie oraz sieć samochodowych stacji paliw, w tym także w Niemczech, na Słowacji, Węgrzech i w Austrii. Rozwija również segment wydobywczy ropy naftowej i gazu ziemnego, segment petrochemiczny, a także energetyczny, w tym z odnawialnych źródeł energii. Planuje też rozwój energetyki jądrowej opartej o małe, modułowe reaktory SMR.

Źródło: www.polskamorska.pl

90 lat temu „Dar Pomorza” zakończył rejs dookoła świata.

3 września 1935 r. „Dar Pomorza” powrócił do Gdyni, kończąc trwający prawie rok pierwszy rejs polskiego statku dookoła świata. Poza względami szkoleniowymi, to przedsięwzięcie miało duże znaczenie polityczne i propagandowe.

– „Dar Pomorza” był pierwszą polską jednostką, która okrążyła kulę ziemską. Do rejsu przygotowywano się przez kilka lat. Szkole Morskiej, jak również władzom państwowym, zależało, aby jak najlepiej zaprezentować się, pokazać rozwijającą się flotę polską i unaocznic fakt istnienia Polski. Trzeba pamiętać, że rejs rozpoczął się zaledwie kilkanaście lat po odzyskaniu przez nasz kraj niepodległości, więc miał on również znaczenie polityczne – powiedziała PAP Arleta Gałązka, kustoszka statku muzeum „Dar Pomorza”. – Podróż miała pokazać umiejętności marynarzy, nabyte w powstałej raptem kilkanaście lat wcześniej Szkole Morskiej. I faktycznie okazało się, że zarówno statek był świetnie przygotowany, jak i sami uczestnicy. Rejs odbył się bez żadnych kolizji czy utraty szalupy – tłumaczyła kustoszka.

– Na statek zabrano wiele materiałów propagandowych. Między innymi załoga wspominała, że dużą popularnością cieszyły się smakołyki od Wedla i wódka od Baczewskiego. Przed wyruszeniem w rejs przygotowano również bogaty program spotkań, nie tylko z Polonią, ale to były te najbardziej wzruszające spotkania. Zdarzało się, że Polacy jechali setki kilometrów do portów, w których miał mieć postój „Dar Pomorza”, tylko po to, żeby wejść na pokład kawałka Polski – o kulisach rejsu opowiadała PAP Arleta Gałązka.

O randze rejsu „Daru Pomorza” świadczy fakt, że kolejny raz dokonano tego – opłynięcia kuli ziemskiej przez statek Szkoły Morskiej – dopiero ponad 50 lat później. „Dar Młodzieży” wypłynął w rejs dookoła świata 3 września 1987 r. a powrócił z niego 1 czerwca 1988 r. Wcześniej świat okrążyło kilka małych polskich jachtów.

Rejs dookoła świata „Dar Pomorza” rozpoczął się 16 września 1934 r. Przez kolejne 352 dni statek przepłynął 38 746 mil morskich, czterokrotnie przecinając równik i zawijając do 23 portów. Do Gdyni powrócił 3 września 1935 r. Był to pierwszy w historii polskiej żeglugi rejs szkoleniowy o tak szerokim zasięgu – miał duże znaczenie polityczne i społeczne dla promocji odrodzonej Polski na arenie międzynarodowej. Załoga, dowodzona przez kapitana Konstantego Maciejewskiego, liczyła 106 osób, z czego większość stanowili kadeci.

Polskie Radio nadawało co pewien czas transmisje z „Daru Pomorza”, a prasa w całej Polsce pisała o tym wydarzeniu. „Byliśmy rok za granicą, a przecież zawsze w Polsce. „Dar Pomorza” cumował do obcych wybrzeży, stawał na redzie w cieniu obcych łądów, a jednak byliśmy zawsze w Polsce. Obwoziliśmy Polskę po całym świecie. Biało-czerwona bandera znana już jest wszystkim morzom i oceanom. Chwiała się na wietrze w portach wszystkich kontynentów” – pisał Fryderyk Kulleschitz, jeden z uczestników rejsu, w czasopiśmie „Polacy zagranicą”, w

październiku 1935 r. Rok później swoje wspomnienia zawarł w książce „Rejs dookoła świata”, opublikowanej przez wydawnictwo „Rój”.

Również inni członkowie pamiętnego rejsu publikowali swoje wspomnienia. Były to m.in. książki Zbigniewa Rokicińskiego „»Darem Pomorza« naokoło świata” (1935), Stanisława Koski „Przez trzy oceany. Notatki z podróży »Daru Pomorza« dookoła świata” (1936), Tadeusza Meissnera „Dookoła świata na »Darze Pomorza«” (1936).

We wszystkich wspomnieniach podkreślano, jak wielkim przeżyciem dla Polonii, rozsianej po całym świecie, była możliwość zobaczenia polskiego statku. „W amerykańskim Honolulu znów Polacy i nawet w Japonii ściskaliśmy dłoń osiadłego tam od dwudziestu lat poznaniaka inż. Haertle. Pozostał tam od wybuchu wojny światowej, gdy wzięty został do niewoli japońskiej wraz z oddziałem niemieckim. Jakież to złote i polskie serce! Opiekuje się wszystkimi Polakami, których przygoda zapędza do wyspiarskiego cesarstwa” – wspominał Kulleschitz. W pierwszym otwartym dla Europejczyków porcie japońskim Nagasaki pędzi świątobliwy żywot 20 Franciszkanów – Polaków. Wydają oni po japońsku »Rycerza Niepokalanej« i nawracają buddystów na katolicyzm” – pisał dalej.

Znaczenie tego rejsu w pełni można zrozumieć poznając emocje jego uczestników i osób, które spotykali: „W Batawii spotkał nas wielki zaszczyt i przyjemność poznania Polaka na wielką miarę, uczonego, geologa, kartografa, wulkanologa, człowieka na miarę Domeyki czy Strzeleckiego, inżyniera doktora Józefa Zwierzyckiego. Wybitny umysł, wszechstronny i mimo 20 lat spędzonych w Indiach Holenderskich, wiedzący wszystko o sprawach w Polsce. Oprowadził nas po swym władztwie, kazał wejść na krater wulkanu i słuchać podziemnego turkotu ziemi. I natchnął nas takim zapalem i wiarą we własne siły, jakbyśmy nie my, ale właśnie on przyszedł od samego źródła polskości” – wspominał Kulleschitz.

„Liczba Polaków mieszkających zagranicą wynosi przeszło osiem milionów. Połowa tej liczby przypada na kraje zamorskie. Każdy rejs polskiego statku zawiera dziś w biało-czerwonej banderze głęboki symbol posłannictwa w świat dla skupienia polskich serc, rozproszonych po całej ziemi” – napisano w „Orędowniku Wrzesińskim” w lutym 1936 r.

Zbudowany w 1909 r. żaglowiec rozpoczął służbę pod polską banderą wiosną 1930 r. 19 czerwca 1930 r. trójmasztowy „Dar Pomorza” po raz pierwszy wypłynął na redę portu w Gdyni. Miał zastąpić mocno już wyeksploatowany żaglowiec szkolny „Lwów”, zbudowany w 1868 r., który był pierwszym statkiem szkolnym pod polską banderą, a rozpoczął służbę w 1921 r.

13 lipca 1930 r. odbyła się uroczystość chrztu „Daru Pomorza”. Jego „rodzicami chrzestnymi” zostali ówczesny minister przemysłu i handlu Eugeniusz Kwiatkowski oraz Maria Janta-Polczyńska, żona ministra rolnictwa i dóbr państwowych. Tydzień później żaglowiec wypłynął w swój pierwszy rejs szkolny.

3 września 1935 r. „Dar Pomorza” powrócił do Gdyni, kończąc trwający prawie rok pierwszy rejs polskiego statku dookoła świata. Poza względami szkoleniowymi, to przedsięwzięcie miało duże znaczenie polityczne i propagandowe.

Od września 1939 r. do października 1945 r. żaglowiec był internowany w Szwecji. Po powrocie do Polski kontynuował służbę jako statek szkolny. Pod polską banderą „Dar Pomorza” odbył 102 rejsy szkolne, przepłynął pół miliona mil morskich, zasłynął jako pierwszy statek w historii polskiej floty, który opłynął świat oraz wyszkolił 13 384 studentów. Swój ostatni rejs (do Finlandii) odbył we wrześniu 1981 r.

W maju 1983 r. „Dar Pomorza”, cumując w Gdyni przy skwerze Kościuszki, został przekształcony w muzeum. Od ponad 40 lat imponująca sylwetka żaglowca jest stałym elementem miejskiego krajobrazu Gdyni. Zwiedzając statek, można z bliska poznać warunki życia i pracy polskich marynarzy. W zabytkowych wnętrzach, takich jak salon, mesa, szpital, stanowiska sterowe czy maszynownia, zachowano artefakty dokumentujące historię żaglowca i jego załóg.

W zbiorach Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku znajduje się kilka pamiątek związanych z rejsem dookoła świata „Daru Pomorza”. Jedną z nich jest wiosło sterowe z Szanghaju, do którego przymocowano tabliczkę z wygrawerowanym napisem: „Darowi Pomorza. Wesoło żeglujcie po życia burzliwym potoku: JANOSTWO CHUDZYŃSCY – Szanghaj, 31 marca 1935 r.” Innym przedmiotem jest prostokątna jedwabna chusteczka z jednostronnym, barwnym nadrukiem, przedstawiającym w jednym z rogów flagę japońską, a w przeciwległym fragmencie polskiej flagi z godłem.

Źródło: www.polskamorska.pl

40 lat temu w ramach tajnej misji rządu odnaleziono wrak Titanica.

40 lat temu ekipa pod kierownictwem amerykańskiego oceanografa Roberta Ballarda odnalazła na dnie Oceanu Atlantyckiego wrak Titanica. Odkrycia dokonano w ramach ściśle tajnej misji rządu USA, który poszukiwał szczątków dwóch atomowych okrętów podwodnych.

Luksusowy brytyjski parowiec Titanic poszedł na dno w 1912 roku, podczas dziewiczego rejsu przez Atlantyk. Jego zatonięcie pozostaje jedną z najbardziej poruszających katastrof morskich w historii.

Po północy z 31 sierpnia na 1 września 1985 roku na ekranach w centrum dowodzenia na statku badawczym Knorr pojawił się niewyraźny zarys metalowego cylindra. Załoga, sądząc, że to jeden z kotłów Titanica, natychmiast wysłała kucharza okrętowego, by obudził Ballarda.

Ten jednak nie spał; był w swojej kajucie i czytał książkę. Kuk nie zdążył nawet dokończyć zdania. – Wskoczyłem. Dosłownie założyłem kombinezon na piżamę, której potem nie zdejmowałem przez kilka dni – wspomniał Ballard w rozmowie z CNN przed 40. rocznicą odkrycia wraku.

– Gdy wszedłem, mieliśmy na ścianie zdjęcie kotła i patrzyliśmy (...) Zdaliśmy sobie sprawę, że to zdecydowanie Titanic i zaczęło się zamieszanie – powiedział naukowiec.

Titanic fascynował ludzi od chwili swojego zatonięcia 15 kwietnia 1912 roku. Luksusowy statek, określany początkowo jako „niezatapialny”, uderzył w górę lodową podczas swojego dziewiczego rejsu z Wielkiej Brytanii do Stanów Zjednoczonych. Utonęło około 1,5 tys. spośród ponad 2,2 tys. płynących nim osób.

Odkrycie wraku dodatkowo wzmocniło legendę. Przyczyniło się do powstania hitowego filmu z 1997 roku, który pozostaje jedną z najbardziej dochodowych produkcji w historii. O Titanicu nakręcono też kilka filmów dokumentalnych i stworzono wiele ekspozycji muzealnych.

Dla bogatych turystów organizowano wyprawy łodzią podwodną do wraku, spoczywającego na głębokości około 3,8 tys. metrów w północnej części Oceanu Atlantyckiego, około 700 kilometrów od wybrzeży kanadyjskiej Nowej Fundlandii. Takie wycieczki zostały jednak wstrzymane, gdy w 2023 roku zatonięła prywatna łódź podwodna Titan z pięcioosobową załogą.

Dla Ballarda i innych poszukiwaczy odkrycie wraku Titanica było jak wejście po raz pierwszy na Mount Everest. Wymagało opracowania metod i strategii, które zmieniły sposób eksploracji oceanów – podkreśliła CNN.

Ballard ujawnił w 2008 roku, że poszukiwania Titanica były w rzeczywistości przykrywką dla ściśle tajnej misji rządu USA. Naukowcom polecono odnalezienie wraków dwóch amerykańskich atomowych okrętów podwodnych, które zatonięły na Atlantyku w latach 60. XX wieku. Władze w Waszyngtonie chciały ukryć to przed ZSRR.

Ballard wykorzystał jednak tę misję, by rzeczywiście odnaleźć wrak parowca. Był też pierwszą osobą, która go odwiedziła. Dotarcie na dno w batyskafie Alvin zajęło dwie godziny. Tam naukowiec dostrzegł przedmioty pozostawione przez pasażerów: dziecięcą lalkę, odkorkowane butelki szampana i sztucce. Nie widział ciał ludzi.

Później Ballard wzywał do zapewnienia ochrony wraku, który przez lata wizyt podwodnych turystów doznał wielu zniszczeń. Nieostrożni badacze często zderzali się z nim swoimi łodziami podwodnymi, uszkadzając konstrukcję. Od 2012 roku, gdy minęło sto lat od zatonięcia Titanica, wrak jest objęty ochroną zgodnie z konwencją UNESCO, a od 2020 roku również na mocy umowy pomiędzy USA a Wielką Brytanią.

Wrak Titanica nie jest jedynym słynnym odkryciem w długiej karierze Ballarda. Naukowiec może się pochwalić też odnalezieniem niemieckiego pancernika Bismarck, zatopionego w czasie II wojny światowej przez siły brytyjskie, amerykańskiego lotniskowca USS Yorktown CV-5 i okrętu, którym w młodości dowodził dawny prezydent USA John F. Kennedy. Dokonał też szeregu odkryć w zakresie geologii morza.

Ballard, który ma obecnie 83 lata, nie przestaje aktywnie eksplorować oceanów. W lipcu powrócił z południowego Pacyfiku, gdzie przez 21 dni prowadził poszukiwania statków i samolotów zniszczonych w bitwach morskich w 1942 roku. Nie traci też nadziei na znalezienie zaginionego w 1937 roku samolotu pilotowanego przez Amelię Earhart.

– Uwielbiam, gdy dzieciaki mówią mi, żebym przestał odkrywać, żeby zostało coś dla nich do znalezienia – powiedział naukowiec, cytowany przez CNN.

Źródło: www.polskamorska.pl

Sejm uchwalił ustawę o pomocy armatorom statków rybackich w związku z zakazem połowu dorszy.

Sejm uchwalił w piątek ustawę, która umożliwi finansowe wsparcie armatorów w związku z zakazem połowu dorszy na Bałtyku. Według nowych regulacji rząd ma przeznaczyć w tym roku na ten cel 50 mln zł, a z pomocy będą mogli skorzystać m.in. armatorzy złomujący swoje statki.

Za ustawą zagłosowało 232 posłów, jeden był przeciw, a 193 wstrzymało się od głosu. Teraz ustawą zajmie się Senat.

Chodzi o ustawę o pomocy państwa skierowanej do armatorów jednostek pływających w związku z wprowadzeniem zakazu połowu dorsza na Morzu Bałtyckim. Przewiduje ona, że właściciele jednostek rybackich organizujących rejsy wędkarskie będą mogli skorzystać z rządowej pomocy.

Wprowadzony przez Unię Europejską zakaz połowów dorszy obowiązuje od 2019 roku i ma na celu ratowanie zasobów tych ryb w Morzu Bałtyckim. Zakaz jest co roku przedłużany, a sytuacja ta powoduje straty dla armatorów, których połowy na Bałtyku dotyczyły głównie dorsza.

W samym 2025 r. na ten cel ma być przeznaczone łącznie 50 mln zł. Wedle szacunków rządu z pomocy będą mogli skorzystać właściciele 98 jednostek.

Zgodnie z ustawą wsparcie będzie oferowane m.in., jeśli armator zezłomuje jednostkę pływającą albo nieodpłatnie przekaze ją administracji publicznej lub szkole publicznej na cele niezwiązane z wykonywaniem działalności gospodarczej. Wnioski będzie można składać do dyrektorów urzędów morskich.

Wsparcie będzie udzielane wyłącznie raz na dany statek, a jego wysokość będzie uzależniona m.in. od jego objętości, wyrażonej w międzynarodowej jednostce V. Dopłata za wycofanie z użytku komercyjnego statku o objętości poniżej 10 V wynosić będzie 19 655 zł za 1 V; od 10 V do mniejszej niż 25 V – 18 975 zł za 1 V; od 25 V do mniejszej niż 50 V – 18 285 zł za 1 V. Za wycofanie statku o objętości powyżej 50 V armator będzie mógł otrzymać 1,2 mln zł.

Jak wskazano w uzasadnieniu, „kwoty te pozwolą zapewnić byt armatorom jednostek pływających oraz ich rodzinom w sytuacji braku możliwości prowadzenia dalszej działalności i konieczności kosztownego zutylizowania jednostek”.

Źródło: www.polskamorska.pl

Samorządowy Szlak Wodny wróci w 2026 roku. Będą nowe przystanki.

Pilotażowy Samorządowy Szlak Wodny, który w wakacje 2025 roku połączył Szczecin, Nowe Warpno i Świnoujście, okazał się dużym sukcesem. Z rejsów skorzystało ponad 5800 pasażerów. Samorządowcy potwierdzają – tramwaj wodny powróci w przyszłym sezonie w rozszerzonej formule.

— Tak duże zainteresowanie naszym pilotażem to ogromna satysfakcja i motywacja, by pracować nad kolejnym sezonem. Chcemy nie tylko powtórzyć sukces, ale też rozwijać ofertę – mówił Shivan Fate, starosta policki i inicjator projektu.

Tramwaj wodny w liczbach

W sezonie sprzedano 5455 biletów. Najwięcej chętnych było na całonocne rejsy Szczecin-Świnoujście (1958 biletów) oraz Nowe Warpno-Świnoujście (1083 bilety). Popularnością cieszyła się możliwość przewozu rowerów – sprzedano 771 takich biletów.

— Udało nam się pod kątem frekwencyjnym, turystycznym i finansowym. Mieszkańcy pokazali, że to kierunek, który powinniśmy obrać. Ponad 87 proc. pasażerów było zadowolonych z rejsu, a tylko 1 proc. niezadowolonych – podkreślał Łukasz Kadłubowski, wiceprezydent Szczecina.

Na pokładzie przeprowadzono ankiety wśród 619 pasażerów. Najliczniejszą grupę stanowili podróżni w wieku 36-45 lat, najczęściej podróżujący z rodziną. 79 proc. pasażerów pochodziło z województwa zachodniopomorskiego. Najbardziej ceniono trasę i widoki (50%) oraz obsługę na pokładzie (22%).

Plany na przyszłość

Samorządowcy zapowiadają rozwój projektu. W kolejnym sezonie tramwaj wodny ma kursować częściej – nie tylko w soboty i niedziele, ale także w piątki. Do siatki połączeń dołączą Stepnica i Trzebież.

— Na pewno będą dwa nowe przystanki: Trzebież i Stepnica. Wiemy też, że jednym statkiem nie zrobimy całej trasy, więc planujemy dwie linie: Szczecin-Stepnica-Trzebież-Nowe Warpno i Nowe Warpno-Świnoujście – zapowiedział Shivan Fate.

— Dla mojej gminy turystyka to naturalny kierunek rozwoju. Nie wystarczy już samo plażowanie. Turyści chcą aktywnie poznawać region. Rejsy po Zalewie to doskonała propozycja – mówił Jarosław Burba, burmistrz Nowego Warpna.

— Dotychczas woda raczej nas dzieliła, dziś zaczyna łączyć. To ogromna szansa, by odświeżyć tradycje turystyczne Trzebieży – dodał Krystian Kowalewski, burmistrz Polic.

— Statek, który będzie zawijał do Stepnicy, stanie się alternatywą dla korków. To dodatkowa atrakcja dla naszych gości – potwierdził Andrzej Wyganowski, burmistrz Stepnicy.

Zadowolenia nie kryje także Świnoujście

— Sama liczba pasażerów wysiadających w Świnoujściu w soboty robi ogromne wrażenie. Chcemy, by oferta była jeszcze bogatsza — podkreślał Arkadiusz Mazepa, zastępca prezydenta miasta.

Sukces także finansowy

Projekt kosztował 540 tys. zł. Każdy z pięciu partnerów zadeklarował wkład między 100 a 150 tys. zł. Ostatecznie koszty okazały się znacznie niższe.

— Spodziewaliśmy się większych dopłat. Tymczasem zamknęliśmy sezon z kwotą 40 225 zł do podziału między pięć samorządów. To efekt większej niż zakładano frekwencji – wyjaśnił Shivan Fate.

Źródło: www.polskamorska.pl

Ratownicy SAR zakończyli dwie akcje na Zatoce Gdańskiej.

Ratownicy Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) zakończyli dwie akcje na Zatoce Gdańskiej – przekazał w sobotę dyr. SAR Sebastian Kluska. Podczas 74. regat Błękitnej Wstęgi silny wiatr przewrócił jacht. Kilka godzin później ratownicy odnaleźli zaginionego pływaka, który brał udział w zawodach.

– W sobotę ok. godz. 14.30 otrzymaliśmy informację, że wszystkie jednostki, które brały udział w 74. regatach Błękitnej Wstęgi Zatoki Gdańskiej, zostały bezpiecznie doprowadzone do portu, a regaty przerwano – przekazał Kluska.

Wcześniej tłumaczył, że podczas regat doszło do nagłej zmiany warunków pogodowych.

– Silny wiatr złamał w jednej jednostce maszt, a drugą przewrócił – wyjaśnił.

Dodał, że do akcji skierowana została jednostka ratownicza Sztorm stacjonująca w Helu. Następnie inspektorzy Morskiego Ratowniczego Centrum Koordynacyjnego wysłali dodatkową jednostkę Wiatr.

– Udzieliliśmy pomocy dwóm jachtom. Cztery jachty były zagrożone, ale w tej chwili są już bezpieczne – powiedział.

– Czterem osobom, które były na jednostce ze złamanym masztem, oraz czterem osobom wydobytym z wody została udzielona pomoc. Nie było osób rannych – zaznaczył.

Wyjaśnił, że ratownicy otrzymali wiele zgłoszeń o innych osobach potrzebujących pomocy, m.in. o zaginionym 15-latku, który szczęśliwie odnalazł się w porcie w Pucku.

Kluska przekazał, że po zakończonej akcji ratownicy SAR otrzymali zgłoszenie o zaginionym pływaku, który brał udział w organizowanym po raz pierwszy w historii Memoriale Pływackim Jednostki Wojskowej Formoza odbywającym się na Zatoce Gdańskiej. Podał, że do akcji poszukiwawczej na powierzchni wody został skierowany śmigłowiec Marynarki Wojennej, statek ratowniczy Sztorm oraz Brzegowe Stacje Ratownicze we Władysławowie i Świdnie.

– Po około półgodzinie poszukiwań, około godz. 15, udało się odnaleźć dorosłą osobę żywą na brzegu – relacjonował.

Dodał, że uczestnik zawodów nie zgłaszał potrzeby interwencji medycznej.

- Ze względu na panujące warunki na morzu – wysokie falowanie, silny wiatr i niską temperaturę – osoba ta była bezpośrednio zagrożona

Zaznaczył, że dzięki temu, iż organizator wydarzenia zaopatrzył uczestników w żółte czepki, ratownikom szybko udało się odnaleźć zaginionego.

Jak podali organizatorzy, Memoriał Pływacki Jednostki Wojskowej Formoza miał wymiar symboliczny. Jednostka Wojskowa Formoza i Stowarzyszenie Kulturalno-Rekreacyjno-Sportowe Formoza chcieli w ten sposób uczcić 50. rocznicę utworzenia jednostki morskich komandosów. Zawodnicy brali udział w dwóch konkurencjach.

W pierwszej mieli do przepłynięcia 5 mil morskich (ok. 9250 m) „od wyspy, która jest siedzibą Jednostki Wojskowej Formoza, do historycznej Starej Torpedowni na Babich Dołach i z powrotem”. Natomiast druga konkurencja polegała na przepłynięciu połowy trasy dla pływaków i powrocie do miejsca startu biegiem po plaży – w pełnym umundurowaniu polowym i z plecakiem obciążonym sprzętem z części pływackiej. Organizatorzy podali, że limit miejsc wynosił 40 osób na każdą konkurencję.

Błękitna Wstęga Zatoki Gdańskiej to najstarsza, cyklicznie rozgrywana, morska i masowa impreza żeglarska w Polsce. Jej organizatorem jest klub YK Stal Gdynia. Rywalizacja odbywa się ze startu wspólnego, zawsze w pierwszy weekend października. Żeglarze płyną z Gdyni do Gdańska i wracają do punktu wyjścia. Wyścig rozgrywany jest w formule australijskiej – jego zwycięzcą zostaje najszybsza jednostka.

Pierwsza edycja odbyła się w 1952 roku, triumfował dowodzony przez Edmunda Bramańskiego jacht Kormoran. Dwa lata temu, po raz pierwszy w historii, najlepsza okazała się kobieta – Anna Majewska na Sailing Factory.

Do sobotniego wyścigu, zgodnie z wykazem na stronie regat, zgłosiło się 78 jednostek. Za sterami znaleźli się znani skipperzy, m.in. Roman Paszke i Michał Korneszczyk.

Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej wydał w sobotę ostrzeżenie przed silnym sztormem o sile do 9 w skali Beauforta na terenie całego Bałtyku. Na całym Wybrzeżu obowiązują alerty przed silnym wiatrem, one też dotyczą południowych krańców Polski.

Źródło: www.portalmorski.pl

Biały Dom: Bardzo poważnie traktujemy rosyjskie prowokacje na morzu.

Prowokacje marynarki wojennej Rosji, do których doszło w czasie spotkań europejskich przywódców w Kopenhadze, to coś, co traktujemy bardzo poważnie - oświadczyła w piątek rzeczniczka Białego Domu Karoline Leavitt. Jak stwierdziła, administracja USA prowadzi rozmowy z sojusznikami z NATO na ten temat.

- To coś, co administracja traktuje bardzo poważnie i stale to monitorujemy. Rada Bezpieczeństwa Narodowego w Białym Domu jest w stałym kontakcie z naszymi sojusznikami z NATO, a prezydent rozmawia również z wieloma z nich - powiedziała Leavitt podczas piątkowego briefingu w Białym Domu.

Była to odpowiedź na pytanie o doniesienia o prowokacjach rosyjskich okrętów wojennych w duńskich cieśninach podczas szczytu przywódców Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Politycznej w Kopenhadze.

O incydentach tych mówił w piątek szef duńskiej Służby Wywiadu Wojskowego (FE) Thomas Ahrenkiel. Poinformował on, że w cieśninach duńskich doszło do kilku zdarzeń.

– Rosyjskie okręty wojenne znajdowały się na kursie kolizyjnym z duńskimi jednostkami lub płynęły (wyposażone) w czujniki i drony – przekazał Ahrenkiel, nie podając więcej szczegółów.

Jak ocenił, „jest bardzo prawdopodobne, że zagrożenie atakami hybrydowymi ze strony Rosji wobec NATO wzrośnie w nadchodzących latach”.

Wcześniej o incydentach z udziałem rosyjskich jednostek na Bałtyku informowały też polskie władze. W czwartek Tadeusz Gruchalla z Morskiego Oddziału Straży Granicznej w Gdańsku poinformował, że 1 października Straż Graniczna zauważyła w rejonie podmorskiego rurociągu należącego do spółki Petrobaltic rosyjski kuter. Rosyjska jednostka miała wykonywać podejrzane manewry. Natomiast premier Donald Tusk mówił o incydencie nieopodal portu w Szczecinie. W piątek wiceszef MON Cezary Tomczyk powiedział, że w ciągu ostatniego roku doszło do „trzech-czterech tego typu przypadków”.

Źródło: www.portalmorski.pl

Ruszyła budowa nowoczesnego stawiacza pław dla Urzędu Morskiego w Szczecinie.

W piątek 3 października br., w Stoczni Szczecińskiej „Wulkan” odbyło się uroczyste palenie pierwszych blach pod budowę nowoczesnego stawiacza pław dla Urzędu Morskiego w Szczecinie. Umowę podpisano w kwietniu br. Wartość kontraktu wynosi ponad 30 mln zł.

W wydarzeniu wziął udział wiceminister infrastruktury Arkadiusz Marchewka.

– Rozpoczynamy budowę jednostki, która będzie miała bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo żeglugi i rozwój infrastruktury morskiej w regionie. To nie tylko ważna inwestycja dla Urzędu Morskiego w Szczecinie, ale także symboliczny powrót Stoczni Szczecińskiej „Wulkan” do realizacji w pełni wyposażonych statków po ponad 20 latach przerwy – powiedział wiceminister infrastruktury Arkadiusz Marchewka.

Nowa jednostka zastąpi wysłużoną Galaktykę, będącą w służbie Urzędu Morskiego w Szczecinie od 50 lat. Jej głównym zadaniem będzie obsługa oznakowania nawigacyjnego na akwenach pozostających w jurysdykcji urzędu, czyli obiektów i budowli znajdujących się na wodzie, których funkcją jest wskazywanie bezpiecznej drogi wszystkim uczestnikom ruchu morskiego.

Jednostka będzie odpowiedzialna m.in. za wystawianie i zdejmowanie pław, a także konserwację stałych znaków nawigacyjnych, takich jak stawy czy dalby. Stawiacz będzie mógł również brać udział w akcjach lodołamania, co dodatkowo zwiększy jego znaczenie dla bezpieczeństwa żeglugi w regionie.

Wizualizacja nowoczesnego stawiacza pław

Jednostka będzie miała 29 metrów długości, 8,3 metra szerokości, projektowe zanurzenie 1,8 metra i osiągała prędkość do 10 węzłów. Zostanie dostosowana do klasy lodowej L1, umożliwiającej samodzielną żeglugę zimą w

trudnych warunkach lodowych oraz do żeglugi w rejonie III, tj. w odległości do 20 mil morskich od linii brzegowej. Stawiacz będzie wyposażony w specjalistyczny żuraw i kabestan do obsługi pław i kotwic.

Ponadto dysponować będzie powiększonym pokładem roboczym oraz możliwością pracy z czterema pławami o masie 4,5 tony każda i dwiema kotwicami o masie 1,5 tony. Jednostka pomieści 14 osób, w tym 6-osobową stałą załogę.

Termin wykonania zamówienia to 18 miesięcy od dnia podpisania umowy.

Źródło: www.portalmorski.pl

Maersk realizuje program modernizacji 200 statków czarterowanych.

W ramach szeroko zakrojonego programu, w którym uczestniczy 50 różnych armatorów, firma A.P. Moller - Maersk (Maersk) we współpracy z właścicielami jednostek zmodernizuje około 200 statków należących do jej floty czarterowej. Głównym celem programu jest obniżenie kosztów slotów poprzez poprawę efektywności paliwowej i zdolności przewozowej, co prowadzi do zmniejszenia zarówno kosztów, jak i emisji gazów cieplarnianych – poinformował Maersk.

– Nasza średnio i długoterminowa flota czarterowa stanowi znaczną część naszej działalności, to również duże koszty zużycia paliwa. Dzięki ścisłej współpracy z partnerami dążymy do wdrożenia rozwiązań, które nie tylko zmniejszą emisję, ale także zwiększą ogólną konkurencyjność naszej floty – powiedział Ahmed Hassan, dyrektor ds. strategii aktywów i partnerstw strategicznych w Maersk.

W ramach programu zrealizowano już łącznie 1500 indywidualnych projektów na 200 statkach, a kolejne 1000 projektów jest w trakcie realizacji i zostanie ukończonych w 2027 roku. Koszty inwestycji dzielą między siebie firma Maersk i armatorzy.

Biorąc pod uwagę liczbę różnych statków i armatorów, zakres modernizacji jest bardzo szeroki, ale istnieje kilka wspólnych obszarów, które realizowane są na niemal wszystkich jednostkach, podkreślają przedstawiciele Maersk.

– Wiele z tych statków zostało zaprojektowanych i zbudowanych w czasach, gdy kontenerowce pływały z większą prędkością. Aby zmniejszyć zużycie paliwa, przez lata wprowadzaliśmy mniej napięte harmonogramy rejsów, ale śruby napędowe i „opływki” montowane na sterze zoptymalizowane pod kątem większych prędkości pozostały niezmienione. Ich wymiana niesie ze sobą duży potencjał w zakresie zwiększenia wydajności – wyjaśnia Anda Cristescu, dyrektor ds. czarterowania i nowych budów w firmie Maersk.

Inne modernizacje obejmują pomocnicze systemy odzyskiwania energii oraz prace maszynowe.

Źródło: www.portalmorski.pl

DEME pomoże zbudować morską farmę wiatrową na Morzu Północnym.

Firma DEME otrzymała kontrakt na wykonanie prac transportowych i instalacyjnych związanych z kablami międzysystemowych dla morskiej farmy wiatrowej Nordseecluster B w Niemczech.

Nordseecluster to wspólny projekt morskiej farmy wiatrowej realizowany przez RWE (51 proc.) i Norges Bank Investment Management (49 proc.). Farma znajduje się on około 50 kilometrów na północ od wyspy Juist i łączy farmy wiatrowe we wschodniej części niemieckiej części Morza Północnego.

DEME poinformowało, że dzięki łącznej mocy wynoszącej 1,6 GW, Nordseecluster będzie wytwarzać energię elektryczną wystarczającą do zasilania 1,6 mln gospodarstw domowych. RWE jest odpowiedzialne za budowę i eksploatację morskich farm wiatrowych Nordseecluster przez cały cykl ich życia.

DEME przetransportuje i zainstaluje łącznie 124 kilometry kabli międzysystemowych dla drugiego etapu projektu – Nordseecluster B – łączących wszystkie 60 fundamentów turbin wiatrowych z morską podstacją na niemieckim Morzu Północnym.

Szeroki zakres prac obejmuje wszystkie działania inżynierskie, przygotowawcze i pomocnicze, dzięki czemu DEME dostarczy kompletne rozwiązanie.

Źródło: www.portalmorski.pl

Tragedia w Jastarni. 59-letni kitesurfer porwany przez wiatr.

W Jastarni na Półwyspie Helskim doszło do tragicznego wypadku, w którym zginął 59-letni kitesurfer – poinformowało Radio Gdańsk. Mężczyzna został porwany przez silny podmuch wiatru podczas przygotowań do wejścia na wodę. Mimo natychmiastowej akcji ratunkowej, nie udało się uratować jego życia.

Do zdarzenia doszło w sobotnie popołudnie, po stronie Zatoki Puckiej. Według ustaleń 59-latek miał już podpięty latawiec, ale nie zdążył jeszcze przymocować deski, gdy nagły i silny podmuch wiatru uniósł go na kilka metrów, informuje Radio Gdańsk.

W wyniku silnego podmuchu mężczyzna uderzył z dużą siłą w betonowy chodnik, a następnie został pociągnięty przez latawiec w gałęzie pobliskich drzew.

Pomimo szybkiej reanimacji podjętej przez świadków nie udało się uratować życia poszkodowanego.

Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej wydał w sobotę ostrzeżenie przed silnym sztormem o sile do 9 w skali Beauforta na terenie całego Bałtyku. Na całym Wybrzeżu obowiązują alerty przed silnym wiatrem, one też dotyczą południowych krańców Polski.

Źródło: www.portalmorski.pl

Norweska pierwsza klasa w Porcie Gdynia.

Wycieczkowce lubią zwracać na siebie uwagę, ale jednym z tych, które robią to najsukuteczniej, jest bez wątpienia 293-metrowy Norwegian Prima. Jednostkę można było dziś podziwiać w Porcie Gdynia.

Nawet najbardziej przywykli do widoku luksusowych wycieczkowców shipspotterzy mieli dzisiaj w Porcie Gdynia nie lada gratkę. Norwegian Prima, cruiser linii Norwegian Cruise Line, zacumował dziś rano przy Nabrzeżu Francuskim. Wybudowany przez Fincantieri w 2022 roku statek wyróżnia się charakterystycznym malowaniem kadłuba zaprojektowanym przez Manuela Di Ritę, włoskiego grafficiarza i rzeźbiarza posługującego się pseudonimem Peeta, oraz unikalnym kształtem dziobu.

Norwegian Prima przyplłynął do Gdyni po raz pierwszy, ale nie ostatni – można go będzie oglądać w tym roku jeszcze raz za dwa tygodnie, 15 października. Na pokładzie miejsce znajdzie łącznie 5400 osób, w tym 3215 pasażerów. Na statku znajduje się 20 pokładów i sumarycznie 1,6 tys. kabin, w tym apartamenty zaprojektowane przez cenionego włoskiego architekta Piero Lissoniego. 1030 kabin posiada balkony. Oczywiście na wycieczkowcu nie mogło zabraknąć atrakcji. Poza bardziej klasycznymi już na tego typu statkach kinami, teatrami, pokładami spacerowymi czy basenami turyści mogą zmierzyć się ze sobą na torze gokartowym.

W sezonie 2025 zaplanowano łącznie 51 zawinięć statków wycieczkowych do Portu Gdynia, co oznacza wzrost w porównaniu z ubiegłym rokiem, kiedy obsłużono 42 jednostki. Tegoroczny sezon potrwa nieco dłużej niż zazwyczaj, bo skończy się dopiero 30 października zawinięciem statku AIDAdiva.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Igrania z ogniem ciągnie dalszy: Rosyjskie okręty celowały w duńskie.

Duńska służba wywiadu wojskowego poinformowała o licznych w ostatnim czasie prowokacjach rosyjskiej marynarki wojennej w stronę duńskich okrętów i helikopterów.

Do incydentów dochodziło w regionie Morza Bałtyckiego i Cieśninach Duńskich. Duński wywiad potwierdził, że Rosjanie namierzali radarami śledzącymi oraz „fizycznie wskazywali bronią z rosyjskich okrętów wojennych” śmigłowce duńskich sił powietrznych oraz okręty duńskiej marynarki. Ponadto, rosyjskie okręty płynęły kursem kolizyjnym z duńskimi jednostkami w trakcie przejścia przez cieśniny.

O rosyjskich prowokacjach podczas konferencji prasowej opowiedział Thomas Ahrenkiel, dyrektor Duńskiej Służby Wywiadu Wojskowego. Poinformował także, że jeden z rosyjskich okrętów od ponad 7 dni kotwiczony na duńskich wodach, co może sugerować gotowość Rosjan do ingerencji w przypadku interwencji krajów NATO w ruch tankowców floty cieni.

Duńska marynarka zazwyczaj eskortuje rosyjskie jednostki wojskowe przepływające przez Cieśniny Duńskie. Ahrenkiel potwierdził, że w trakcie tych operacji zanotowano, że rosyjskie okręty używają podczas rejsu sonarów i urządzeń zakłócających. Według niego istnieje wysokie prawdopodobieństwo, że przynajmniej raz spowodowało to zakłócenia sygnałów GPS w Danii.

– Rosja wykorzystuje środki militarne, w tym w sposób agresywny, by wywierać na nas presję, nie przekraczając jednak granicy otwartego konfliktu zbrojnego w tradycyjnym znaczeniu” – powiedział Ahrenkiel, opisując działania w ramach wojny hybrydowej.

Jednocześnie szef wywiadu stwierdził, że nie zaistniało bezpośrednie zagrożenie militarne wobec Danii.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Holandia chce uznania Huti za terrorystów.

W reakcji na atak Huti na pływający pod holenderską banderą statek Minervagracht na Morzu Arabskim w poniedziałek szef holenderskiego MSZ David van Weel zaapelował do UE o wpisanie jemeńskich bojowników na unijną listę organizacji terrorystycznych.

Huti przyznali się do poniedziałkowego ataku na frachtowiec Minervagracht, obsługiwany przez armatora Spliethoff. Do ataku wykorzystano pocisk manewrujący. Załogę udało się ewakuować, statek stanął w ogniu.

Minister spraw zagranicznych Holandii David van Weel na portalu X potępił atak i zapowiedział, że dopilnuje, by Huti zostali uznani przez UE za organizację terrorystyczną i by Unia przyjęła wobec bojówki dodatkowe sankcje.

„Huti od dawna stanowią poważne zagrożenie dla wolności żeglugi. To jest niedopuszczalne. Będę działał na rzecz wpisania Huti na unijną listę organizacji terrorystycznych i przyjęcia dodatkowych sankcji przez UE. Działając wspólnie, możemy najskuteczniej chronić nasze statki, nasze szlaki handlowe i prawo międzynarodowe” – napisał van Weel.

Według niego atak uzasadnia utrzymanie obecności morskiej w regionie. Holandia uczestniczy w unijnej misji Aspides, której celem ma być ochrona statków cywilnych w regionie. Minister podziękował też „europejskim partnerom” za „szybkie i zdecydowane działania podczas operacji poszukiwawczo-ratowniczej oraz za bezpieczną ewakuację załogi statku Minervagracht”.

W poniedziałek Minervagracht został zaatakowany przez Huti. 19 marynarzy ewakuowano, dwóch odniosło rany, zostali przetransportowani do szpitala w Dżibuti. Pozostali czekają na repatriację do krajów pochodzenia.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

USA/ Pokolenie X uzależnione od ultraprzetworzonej żywności.

W USA wiele osób w średnim wieku i starszych – zwłaszcza kobiety z pokolenia X – wykazuje oznaki uzależnienia od żywności ultraprzetworzonej – informuje pismo „Addiction”.

Naukowcy z University of Michigan oparli się na reprezentatywnych danych krajowych pochodzących od ponad 2000 starszych Amerykanów, objętych badaniem U-M National Poll on Healthy Aging.

Jak się okazało, 21 proc. kobiet i 10 proc. mężczyzn z pokolenia X i schyłku pokolenia wyżu demograficznego (Baby Boomers), obecnie w wieku 50 i nieco powyżej 60 lat, spełnia kryteria uzależnienia od ultraprzetworzonej żywności.

Osoby te były pierwszym pokoleniem Amerykanów dorastającym w otoczeniu żywności ultraprzetworzonej – zazwyczaj obfitującej w tłuszcz, sól, cukier i sztuczne aromaty. Byli dziećmi i młodymi dorosłymi w czasach, gdy zaczęły się rozprzestrzeniać takie produkty, zaprojektowane z myślą o maksymalnej atrakcyjności.

Wskaźnik uzależnienia od tego rodzaju żywności jest w ich przypadku znacznie wyższy niż wśród tych, którzy dorastali zaledwie dekadę lub dwie wcześniej i z żywnością ultraprzetworzoną zetknęli się już jako dorośli. Wśród osób w wieku od 65 do 80 lat zaledwie 12 proc. kobiet i 4 proc. mężczyzn spełnia kryteria uzależnienia od tej żywności.

Naukowcy wykorzystali zmodyfikowaną Skalę Uzależnienia od Żywności Yale 2.0 (mYFAS 2.0) - stowarzoną na bazie narzędzia stosowanego w badaniu uzależnienia od substancji psychoaktywnych.

Uzależnienie definiują takie czynniki jak silny głód, powtarzające się, nieskuteczne próby ograniczenia spożycia, objawy odstawienia i unikanie kontaktów towarzyskich z powodu lęku przed przejadaniem się.

"Ponieważ inne badania wykazują wyraźne powiązania między spożyciem tych produktów a ryzykiem chorób przewlekłych i przedwczesnej śmierci, ważne jest, aby zbadać uzależnienie od żywności ultraprzetworzonej w tej grupie wiekowej" - powiedziała Lucy K. Loch, studentka University of Michigan.

W przeciwieństwie do tradycyjnych zaburzeń związanych z używaniem substancji psychoaktywnych – historycznie częstszych u starszych mężczyzn – uzależnienie od żywności ultraprzetworzonej jest częstsze u starszych kobiet. Być może przyczynił się do tego agresywny marketing „dietetycznej” żywności ultraprzetworzonej w latach 80. XX wieku. Niskotłuszczowe ciasteczka, posiłki do mikrofalówki i inne produkty bogate w węglowodany były promowane jako wspomagające kontrolę wagi, ale ich skład mógł uzależniać.

„Kobiety w wieku od 50 do 64 lat mogły być narażone na żywność ultraprzetworzoną we wrażliwym okresie rozwoju, co może wyjaśniać wyniki sondażu dla tej grupy wiekowej” - wskazała dr Ashley Gearhardt z University of Michigan, cytowana w materiale prasowym.

„Odsetek, jaki tu obserwujemy znacznie przewyższa odsetek osób starszych z problematycznym używaniem innych substancji uzależniających, takich jak alkohol i tytoń” - zaznaczyła Gearhardt. „Widzimy również wyraźny związek ze zdrowiem i izolacją społeczną, ze znacznie wyższym ryzykiem uzależnienia od żywności ultraprzetworzonej u osób, które określają swój stan zdrowia psychicznego lub fizycznego jako przeciętny lub zły, albo twierdzą, że czasami lub często czują się odizolowane od innych” - opisała.

Kobiety w wieku od 50 do 80 lat, które stwierdziły, że mają nadwagę, były ponad 11 razy bardziej narażone na spełnienie kryteriów uzależnienia od żywności wysoko przetworzonej niż kobiety, które uważały, że ich waga jest w normie. Mężczyźni, którzy stwierdzili nadwagę, byli narażeni 19 razy bardziej.

Niezależnie od wieku, 33 proc. kobiet, które określiły się jako osoby z nadwagą, 13 proc. kobiet, które określiły się jako osoby z lekką nadwagą, i 17 proc. mężczyzn z nadwagą spełniało kryteria uzależnienia od żywności wysokoprzetworzonej. W całej próbie 31 proc. kobiet i 26 proc. mężczyzn stwierdziło nadwagę, a 40 proc. kobiet i 39 proc. mężczyzn - lekką nadwagę.

Mężczyźni zgłaszający przeciętne lub złe zdrowie psychiczne byli czterokrotnie bardziej narażeni na spełnienie kryteriów uzależnienia od żywności ultraprzetworzonej; kobiety prawie trzykrotnie częściej. W przypadku zdrowia fizycznego mężczyźni zgłaszający zadowalający lub zły stan zdrowia byli trzy razy bardziej narażeni, kobiety prawie dwa razy bardziej.

Mężczyźni i kobiety, którzy zgłaszali poczucie izolacji przez pewien czas lub często, byli ponad trzy razy bardziej narażeni na spełnienie kryteriów uzależnienia od żywności ultraprzetworzonej niż osoby, które nie zgłaszały izolacji. Naukowcy sugerują, że osoby, które postrzegają siebie jako osoby z nadwagą, mogą być szczególnie narażone na „zdrowotne” produkty ultraprzetworzone – reklamowane jako niskotłuszczowe, niskokaloryczne, wysokobiałkowe lub bogate w błonnik, ale formułowane tak, aby zwiększyć ich atrakcyjność i zmaksymalizować apetyt. Jak podkreśliła Gearhardt, może to być szczególnie problematyczne dla osób starających się ograniczyć liczbę spożywanych kalorii - szczególnie kobiet ze względu na presję społeczną związaną z wagą.

Według Gearhardt, skoro pokolenie będące obecnie w wieku od 50 do 65 lat to pierwsze, które większość życia spędziło w środowisku zdominowanym przez żywność ultraprzetworzoną, nasuwa się pytanie, czy istnieją krytyczne okna rozwojowe, w których ekspozycja na żywność ultraprzetworzoną jest szczególnie ryzykowna.

„Dzieci i młodzież spożywają obecnie jeszcze więcej kalorii z żywności ultraprzetworzonej niż dzisiejsze osoby w średnim wieku jadły w młodości. Jeśli obecne trendy się utrzymają, przyszłe pokolenia mogą wykazywać jeszcze wyższe wskaźniki uzależnienia od żywności ultraprzetworzonej w późniejszym okresie życia. Podobnie jak w przypadku innych substancji, wczesna interwencja może być kluczowa dla zmniejszenia długoterminowego ryzyka uzależnienia” - uznała specjalistka.

Źródło: www.naukawpolsce.pl

Bitcoin bije rekord. Kryptowaluta najdroższa w historii.

Kurs bitcoina (BTC), pierwszej waluty cyfrowej, osiągnął w niedzielę rekordową wartość ponad 125 tys. USD. Przyczyną jest niepewność związana z paraliżem budżetowym w Stanach Zjednoczonych oraz wzrost akcji firm amerykańskich – podała agencja Bloomberg.

Kurs bitcoina wyniósł 125 689 USD, bijąc poprzedni rekord z sierpnia, który sięgnął 124 500 dol.

Tę kryptowalutę promuje prezydent USA Donald Trump wraz z rodziną. Zapowiedział on nawet tworzenie amerykańskiej rezerwy w BTC.

- W sytuacji, gdy wiele aktywów, w tym akcje, złoto czy nawet takie przedmioty kolekcjonerskie jak karty Pokemon, bije historyczne rekordy, nie zaskakuje, że bitcoin korzysta na narracji o deprecjacji dolara – powiedział Bloombergowi Joshua Lim, odpowiedzialny za rynki w spółce maklerskiej FalconX, specjalizującej się w kryptowalutach.

Utworzony w 2008 roku bitcoin spopularyzował koncepcję zdecentralizowanych finansów. Początkowo waluta ta nie miała realnej wartości, potem jej cena była groszowa. Po raz pierwszy transakcję w BTC, której stroną była firma wytwarzająca fizyczne towary, zawarto wiosną 2010 r. - amerykański programista nabył za bitcoiny dwie pizze. Wówczas kosztowały go 10 tys. bitcoinów, czyli nieco ponad 40 dolarów.

Źródło: www.pap.pl

Tragiczny finał internetowego trendu w Nowym Jorku. Nie żyją dwie nastolatki. "To samobójstwo".

Na dachu nowojorskiego metra znaleziono dwie martwe nastolatki, a lokalne władze wydały w związku z tym ostrzeżenie przed popularnym wśród młodych ludzi internetowym trendem zwanym „metro surfing”, czyli jazdą na dachach wagonów miejskiej kolejki.

Na dachu nowojorskiego metra znaleziono dwie martwe nastolatki, a lokalne władze wydały w związku z tym ostrzeżenie przed popularnym wśród młodych ludzi internetowym trendem zwanym „metro surfing”, czyli jazdą na dachach wagonów miejskiej kolejki.

Według stacji NBC News, która powołała się na policję, dwa ciała odkryto w sobotę rano czasu miejscowego na dachu pociągu jadącego z dzielnicy Queens do Brooklynu. Wiek ofiar nie został dotąd oficjalnie potwierdzony, ale według niektórych doniesień chodzi o dwie 13-latki.

Demetrius Crichlow, prezes nowojorskiego przedsiębiorstwa transportu zbiorowego NYC Transit, nazwał zgon obu dziewczyn tragedią i podkreślił, jakie niebezpieczeństwa wiążą się z „metro surfingiem”.

Dwie dziewczynki zginęły, bo z jakiegoś powodu wydawało im się, że jazda na zewnątrz pociągu metra to dobra zabawa. Rodzice, nauczyciele i przyjaciele muszą jasno powiedzieć swoim bliskim, że wejście na dach wagonu metra to nie „surfing”, to samobójstwo

Demetrius Crichlow

Jak podała NBC News, w latach 2023 i 2024 w Nowym Jorku 18 osób zginęło w wypadkach związanych z „metro surfingiem”. W sierpniu policja poinformowała, że w tym roku w incydentach tego typu zginęły trzy osoby. Służby zaczęły latać dronami nad naziemnymi odcinkami tras pociągów, aby wykrywać pasażerów jadących na dachach wagonów.

W czerwcu burmistrz Nowego Jorku Eric Adams powiedział, że od początku roku policjanci „52 razy ratowali »surferów« z pociągów metra, nim doszło do tragedii”.

Matka nastolatka, który zginął podczas „metro surfing” w 2023 roku, rok później wniosła pozew o bezprawne spowodowanie śmierci przeciwko internetowym koncernom ByteDance, TikToku i Meta, podkreślając, że jej syn poznał „surfing w metrze” dzięki serwisom społecznościowym. Sprawa jest w toku. Firmy odrzucają zarzuty.

Źródło: www.pap.pl

Nieznani sprawcy podpalili meczet w East Sussex. Policja: to przestępstwo z nienawiści.

Policja prowadzi śledztwo w sprawie podpalenia meczetu, do którego doszło w nocy z soboty na niedzielę w mieście Peacehaven w hrabstwie East Sussex na południu Anglii. Śledczy uznali, że do pożaru doszło w wyniku działań osób trzecich, wszczęto dochodzenie w sprawie przestępstwa z nienawiści.

Według komunikatu miejscowej policji w wyniku zdarzenia nikt nie ucierpiał, uszkodzone zostało główne wejście oraz zaparkowany przed świątynią samochód. „Rozumiemy obawy, jakie ta sytuacja wywoła wśród mieszkańców, a także skutki, jakie odczuje w związku z tym społeczność muzułmańska” – podkreśliła przedstawicielka policji Karrie Bohanna.

Policja zapowiedziała zwiększenie liczby funkcjonariuszy oraz dodatkowe patrole, które będą czuwać nad zapewnieniem bezpieczeństwa w miejscach kultu na terenie hrabstwa.

Do podpalenia doszło kilka dni po ataku terrorystycznym przed synagogą w Manchesterze, w którym zginęły dwie osoby pochodzenia żydowskiego, a trzy inne zostały ranne. Sprawca, który został zastrzelony na miejscu zdarzenia przez interweniujących policjantów, to 35-letni Dżihad al-Shamie, obywatel brytyjski pochodzenia syryjskiego. Według dotychczasowych ustaleń policji napastnik mógł się kierować skrajną ideologią islamistyczną.

Źródło: www.pap.pl

Dziwne otwory pochłaniają afrykańskie miasta. Miliony ludzi znajdują się w strefie zagrożenia.

Dom, ulica, a nawet całe sąsiedztwo może pewnego dnia po prostu zapaść się pod ziemię. Tak wygląda codzienna rzeczywistość milionów mieszkańców afrykańskich miast, gdzie gigantyczne szczeliny wdzierają się w tkanekę miejską z zatrważającą regularnością. Zjawisko w postaci tamtejszych wąwozów przybiera rozmiary, które zaskoczyły nawet naukowców. Co gorsza, problem ten wciąż pozostaje w cieniu innych wyzwań rozwojowych, choć jego skala systematycznie rośnie i dotyka coraz większej liczby ludzi.

Dramatyczne dane z Demokratycznej Republiki Konga

Badacze z Katolickiego Uniwersytetu w Leuven we współpracy z kongijskimi uczelniami przeprowadzili szczegółową analizę wykorzystującą zdjęcia satelitarne do zmapowania 2922 wąwozów w 26 miastach. Łączna długość tych erozyjnych formacji sięga 739 kilometrów, co pokazuje, że mamy do czynienia z systemowym problemem, a nie jedynie lokalnymi incydentami. Stolica kraju, Kinszasa, zmaga się z 868 oddzielnymi szczelinami.

Co szczególnie niepokojące, prawie wszystkie (98%) łączą się z siecią drogową, co sugeruje wyraźny związek między rozwojem infrastruktury a powstawaniem wąwozów. Tylko 46 z nich istniało przed latami 50. XX wieku, co wskazuje na wyraźną korelację z procesem urbanizacji.

Nasze badanie po raz pierwszy wykazuje, że te wąwozy nie są tylko odosobnionymi incydentami. Są one problemem strukturalnym i szybko rosnącym – opisuje Matthias Vanmaercke, badacz z KU Leuven

Liczby dotyczące przesiedleń robią wrażenie, ponieważ około 118 600 osób straciło dach nad głową w latach 2004-2023 z powodu rozszerzających się wąwozów. Najbardziej alarmujący jest jednak trend wzrostowy. Przed 2020 rokiem rocznie przesiedlano średnio 4650 osób, podczas gdy po tym okresie liczba ta wzrosła do około 12 200 osób rocznie. Poszerzanie się ścian wąwozów odpowiada za ponad 65% wszystkich przypadków utraty mieszkań. Ten mechanizm szczególnie dotyczy gęsto zaludnione obszary, gdzie na każdy hektar przypada średnio 131 osób zmuszonych do opuszczenia swoich domów.

Czynniki sprzyjające powstawaniu szczelin

Eksperti wskazują na kilka kluczowych przyczyn tego zjawiska. Niekontrolowana urbanizacja prowadzi do zabudowy obszarów niestabilnych geologicznie. Brak odpowiedniego drenażu ulic sprawia, że wody opadowe niszczą podłoże zamiast być bezpiecznie odprowadzane. Usuwanie naturalnej roślinności, która stabilizuje grunt, oraz coraz intensywniejsze opady związane ze zmianami klimatu tworzą mieszaną wybuchową. Aktualna skala zagrożenia jest porażająca. W 2023 roku 2,7 miliona ludzi mieszkało w odległości mniejszej niż 100 metrów od aktywnego wąwozu. Kolejne 3,2 miliona żyje na obszarach, w których szczeliny mogą się rozszerzyć w najbliższej przyszłości. Prognozy nie napawają optymizmem: szacuje się, że nawet 28% populacji zamieszkującej strefy potencjalnej ekspansji może stracić domy w ciągu następnej dekady. To setki tysięcy ludzi tylko w jednym kraju zmuszonych do nagłej zmiany miejsca zamieszkania.

Koszty walki z tym zjawiskiem są astronomiczne. Zabezpieczenie pojedynczego wąwozu może pochłonąć ponad milion dolarów, co sprawia, iż działania prewencyjne wydają się znacznie bardziej opłacalne niż późniejsze naprawy. Problem będzie się nasilał wraz z przewidywanym rozwojem demograficznym Afryki. Szacuje się, że do 2050 roku populacja miejska potroi się, a intensywność opadów wzrośnie o 10-15% w nadchodzących dekadach. Problem pozostaje niezauważony, a miasta nadal rozwijają się na obszarach podatnych na erozję. Chcemy również, aby te wąwozy erozyjne zostały uwzględnione w międzynarodowych planach redukcji ryzyka katastrof – zauważa Vanmaercke

Wąwozy miejskie stają się jednym z najpoważniejszych wyzwań dla rozwijających się afrykańskich metropolii. Choć rozwiązania techniczne istnieją, ich wdrożenie wymaga znaczących inwestycji i przede wszystkim – świadomości problemu. Bez odpowiedniego planowania przestrzennego, systemów drenażowych i stabilizacji gruntów, miliony mieszkańców pozostaną narażone na utratę domów i konieczność nagłych przesiedleń. Wydaje się, iż kluczowe będzie uwzględnienie tego zjawiska w międzynarodowych programach redukcji ryzyka katastrof. Inaczej afrykańskie miasta mogą płacić coraz wyższą cenę za rozwój, który nie uwzględnia lokalnych uwarunkowań geologicznych i klimatycznych.

Źródło: www.focus.pl

Starożytne śmiertelne bakterie odkryte w szczątkach mamuta. Mikroorganizmy przetrwały ponad milion lat.

Najstarsze znane DNA bakterii udało się odkryć w zębie mamuta sprzed 1,2 miliona lat. To przełomowe znalezisko pokazuje, że mikroorganizmy mogą przetrwać w skamieniałościach znacznie dłużej, niż dotąd sądzono.

Miedzynarodowa grupa badawcza dokonała niezwykłego odkrycia, które rzuca nowe światło na relacje między wielkimi ssakami a ich mikrobiologicznymi towarzyszami. W ramach projektu prowadzonego przez Centre for Palaeogenetics przeanalizowano materiał genetyczny pochodzący z 483 próbek mamucich szczątków, z czego aż 440 po raz pierwszy poddano sekwencjonowaniu. Skala tych badań robi wrażenie, choć warto zachować pewien dystans do ich ostatecznych interpretacji.

Jak przyznaje Benjamin Guinet z Centre for Palaeogenetics:

Wyobraź sobie, że trzymasz liczący milion lat ząb mamuta. Co ty na to, gdybym ci powiedział, że nadal nosi ślady starożytnych mikroorganizmów, które żyły razem z tym mamutem?

Szczałki mamuta z niespodziewanym DNA

Szczególnie cenny okazał się mamut stepowy sprzed ok. 1,1 miliona lat, z którego szczątków udało się wydobyć najstarsze dotąd poznane DNA bakteryjne związane z gospodarzem. Naukowcy zrekonstruowali częściowe genomy bakterii z rodzaju *Erysipelothrix*, co stanowi prawdziwy przełom w dziedzinie paleogenetyki. Trzeba jednak przyznać, że taka operacja nie należy do łatwych zadań.

Tom van der Valk, współautor badania, trafnie zauważył:

Ponieważ mikroorganizmy szybko ewoluują, uzyskanie wiarygodnych danych DNA z ponad miliona lat było jak podążanie śladem, który wciąż się przepisywał.

Analizy ujawniły istnienie sześciu grup mikroorganizmów konsekwentnie związanych z mamutami, w tym krewnych bakterii *Actinobacillus*, *Pasteurella*, *Streptococcus* i *Erysipelothrix*. Co ciekawe, niektóre z tych mikroskopijnych stworzeń towarzyszyły prehistorycznym gigantom przez setki tysięcy lat – od ponad miliona lat temu aż do wyginięcia mamutów włochatych na Wyspie Wrangla około 4000 lat temu. Ta niezwykła ciągłość biologiczna każe nam zupełnie inaczej patrzeć na ewolucję relacji między zwierzętami a ich mikrobiomami.

Najbardziej intrygujące wydają się bakterie pokrewne *Pasteurella*, które są blisko spokrewnione z patogenem wywołującym śmiertelne epidemie u współczesnych słoni afrykańskich. To odkrycie sugeruje, że podobne choroby mogły dziesiątkować populacje mamutów tysiące lat temu. Choć tradycyjnie za główne przyczyny ich wyginięcia uznaje się zmiany klimatyczne i polowania prowadzone przez człowieka, rola chorób bakteryjnych mogła być dotąd niedoceniana.

Badanie opublikowane w czasopiśmie *Cell* przesuwają granice paleogenetyki o ponad milion lat wstecz. Otwiera to nowe możliwości badawcze, pozwalając naukowcom śledzić, jak mikroorganizmy związane z gospodarzem ewoluowały równoległe ze swoimi żywicielami. Może to pomóc w zrozumieniu nie tylko przeszłości, ale także przyszłych relacji między zwierzętami a ich mikrobiomami w obliczu zachodzących zmian środowiskowych.

Odkrycie bakterii w mamucich zębach pokazuje, jak wiele tajemnic wciąż skrywają starożytne szczątki. Każdy kolejny ząb czy kość może zawierać bezcenne informacje o ekosystemach plejstocenu i mechanizmach, które kształtowały życie na Ziemi przez tysiące pokoleń. Choć entuzjazm naukowców jest zrozumiały, warto pamiętać, że to dopiero początek długiej drogi do pełnego zrozumienia tych złożonych zależności.

Źródło: www.focus.pl

***Jesteś marynarzem pracującym na kontraktach u zagranicznych armatorów?
Zapraszamy do OMK / ITF.***

Przynależność do Związku zawodowego wielu z nas uważa za zbędną i niepotrzebną będąc w dużym błędzie. Przedstawiamy tutaj kilka powodów, wymiernych korzyści, dla których warto należeć do Organizacji Marynarzy

Kontraktowych.

Przynależność do OMK można traktować jako Ubezpieczenie od nieszczęśliwych wypadków i zdarzeń podczas pracy na morzu. Istotna jest także ochrona praw marynarzy. Życie stwarza różne niespodzianki i nawet najlepszym z nas, pracującym dla najlepszych armatorów może się wiązać z przykrymi sytuacjami.

ETF wykorzystuje każdą szansę jak i kreuje nowe w celu zabezpieczenia miejsc i warunków pracy europejskich marynarzy, utrzymania poziomu szkoleń i morskiego know-how. Wypełniając deklarację do OMK wstępujesz także do ETF i tym samym wspierasz działania na rzecz lepszych miejsc pracy dla marynarzy z UE.

Nasze cele:

- Polscy marynarze powinni mieć równoważne warunki zatrudnienia jak ich koledzy w innych krajach UE.
- Zakończenia dyskryminacji płacowej i socjalnej oraz segregacji marynarzy ze względu na kraj pochodzenia.
- Każdy marynarz zatrudniony na statku pod banderą UE powinien korzystać z ubezpieczenia społecznego przewidzianego w prawie wspólnotowym.
- Dbanie o wizerunek marynarza w Polsce jak i na świecie poprzez rzetelne informowanie o trudach jego pracy.
- Stworzenie, wdrożenie i egzekwowanie w Polsce przepisów umożliwiających i gwarantujących godziwe warunki pracy marynarzom na statkach polskiej bandery.
- Powszechnie stosowania systemu zatrudnienia na czas nieokreślony (zatrudnienie na stałe).
- Zagwarantowanie miejsc pracy dla marynarzy wspólnotowych na statkach uprawiających żeglugę na wodach europejskich oraz międzynarodowych, z należących do armatorów z UE.
- Ustawiczne staranie o obejmowanie marynarzy takimi samymi warunkami i zasadami zabezpieczeń społecznych z jakich korzystają pracownicy lądowi.
- Aktywnego udziału w budowaniu i utrzymywaniu światowej sieci ośrodków dla marynarzy, na miarę potrzeb XXI wieku.

W ramach przynależności do OMK zostaniesz natychmiast objęty ubezpieczeniem od następstw nieszczęśliwych wypadków w PZU 24 h podczas pracy na statku i wypoczynku w domu, również w strefie działań pirackich. Koszt ubezpieczenia ponosi OMK.

Ponadto:

- **Możesz rozszerzyć swoje członkostwo o ubezpieczenie medyczne obejmujące również Twoją rodzinę. Szczegóły:**
<https://www.omk.org.pl/article/1152>
- Oferujemy po 12-miesięcznej przynależności pomoc w podniesieniu Twoich kwalifikacji, refundujemy kosztu kursów i szkoleń wynikających z Konwencji STCW ukończonych w ośrodkach szkoleniowych w Polsce
- Możesz w razie poważnej sytuacji kryzysowej na statku, w każdej chwili skontaktować się z nami pod awaryjnym numerem telefonu, czynnym 24 h / 24 h.
- Odwiedź na naszej stronie internetowej strefę Marynarze mają taniej – są miejsca gdzie dostaniesz zniżki na podstawie naszej legitymacji OMK/ITF – przejazdy na lotniska, kursy, szkolenia itp.
- Zawsze gdy masz wątpliwości dotyczące zatrudnienia możesz zwrócić się do nas z zapytaniem o sprawdzenie kontraktu, warunków zatrudnienia, prośbą o poradę.
- Możesz skorzystać z bezpłatnej porady podatkowej udzielanej przez prawnika z wyspecjalizowanej Kancelarii Podatkowej z którą współpracujemy (bezpłatna porada / opinia / sporządzenie rozliczenia rocznego.
- Możesz skorzystać z bezpłatnej porady współpracującej z nami Kancelarii Prawnej w zakresie prawa cywilnego, rodzinnego, karnego.
- Możesz liczyć na poprowadzenie roszczenia, w razie kłopotów z armatorem (opóźnienie lub brak wypłaty wynagrodzenia, wypadek na statku, inne)

- W razie bardzo trudnej sytuacji zdrowotnej i materialnej możesz skorzystać z cyklicznego wsparcia finansowego z Marynarskiego Funduszu Renty Chorobowej.

Wypełnij deklarację na naszej stronie internetowej: https://www.omk.org.pl/przylacz_sie

Może polubisz nas na FB ?

<https://www.facebook.com/Organizacja-Marynarzy-Kontraktowych-NSZZ-Solidarno%C5%9B%C4%87-117864694936213/>

Wydarzyło się 6 października - kalendarium.

6 października jest **279** dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostało **86 dni**.

Dzisiaj imieniny świętują:

Alberta, Askaniusz, Baldwin, Baldwinia, Bronisław, Bruno, Brunon, Fryderyka, Izidor, Magnus, Monika, Renat, Roman i Wiara.

OMK życzy solenizantom wszystkiego najlepszego 😊

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1409 – Wielka wojna z zakonem krzyżackim: wojska króla Władysława II Jagiełły odbiły Bydgoszcz.

1579 – Wojna litewsko-moskiewska: wojska polsko-litewskie pod wodzą króla Stefana Batorego zdobyły i zburzyły zamek w Suszy.

1609 – II wojna polsko-szwedzka: hetman wielki litewski Jan Karol Chodkiewicz pokonał Szwedów w bitwie nad Gawią.

1641 – Na dziedzińcu Zamku Królewskiego w Warszawie elektor brandenburski i książe pruski Fryderyk Wilhelm Hohenzollern złożył hołd lenny królowi Władysławowi IV Wazie.

1667 – Wojna z Kozakami i Tatarami: rozpoczęła się bitwa pod Podhajcami.

1672 – IV wojna polsko-turecka:

Hetman wielki koronny Jan Sobieski pokonał wojska tatarsko-kozackie w bitwie pod Krasnobrodem.

W zamian za spory okup Turcy zakończyli oblężenie Lwowa.

1674 – W Krakowie został wydany zbiór utworów Wespazjana Kochowskiego Niepróżnujące próżnowanie.

1694 – V wojna polsko-turecka: zwycięstwo wojsk polskich w bitwie pod Uścierznią.

1697 – Magdalena Bendzińska uzyskała, jako pierwsza Polka, na mocy dyplomu królewskiego wydanego przez Augusta II Mocnego prawo wykonywania zawodu chirurga.

1788 – Marszałkowie Stanisław Małachowski i Kazimierz Nestor Sapieha dokonali otwarcia Sejmu Czteroletniego.

1818 – Papież Pius VII nadał arcybiskupom-metropolitom warszawskim tytuł prymasa Królestwa Polskiego.

1863:

Papież Pius IX zatwierdził Konkordię Galicyjską regulującą relacje pomiędzy Kościołem łacińskim a Cerkwią unicką w Galicji. Jej ustalenia w rzeczywistości pozostały tylko na papierze.

Powstanie styczniowe: zwycięstwo powstańców w bitwie pod Wiewcem.

1877 – W Krakowie ukazało się pierwsze wydanie tygodnika literacko-teatralno-artystycznego „Echo”.

1892 – Mikołaj Bibikow został prezydentem Warszawy.

1904 – Powstała Politechnika Gdańska (jako Wyższa Szkoła Techniczna).

1917 – Piotr Drzewiecki został prezydentem Warszawy.

1923 – W katastrofie łodzi latającej Nieuport Macchi M 9 na Zatoce Puckiej zginęła dwuosobowa załoga.

1929 – Taterniczki Lida i Marzena Skotnicówny zginęły podczas wejścia na Zamarłą Turnię w Tatrach.

1939 – Kampania wrześniowa: zakończyła się bitwa pod Kockiem.

- 1941** – W Klecku (obecnie Białoruś) Niemcy rozstrzelali około 4 tysięcy Żydów.
- 1942** – Niemcy powiesili 20 mieszkańców wsi Zieluń w powiecie żuromińskim.
- 1943** – Reichsführer-SS Heinrich Himmler wygłosił drugie tajne tzw. przemówienie poznańskie.
- 1946** – Powstała Politechnika Krakowska im. Tadeusza Kościuszki.
- 1947** – Henryk Dobrowolski został prezydentem Krakowa.
- 1954** – Uwięziony przez władze PRL prymas kardynał Stefan Wyszyński został drogą lotniczą przewieziony z miejsca odosobnienia w Stoczku Klasztornym do Prudnika.
- 1970** – Rozpoczął się VIII Międzynarodowy Konkurs Pianistyczny im. Fryderyka Chopina.
- 1971** – Dzień przed uroczystą akademią z okazji święta MO i SB w auli Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Opolu wybuchła bomba podłożona przez Jerzego Kowalczyka (za wiedzą swego brata Ryszarda), powodując jedynie straty materialne.
- 1972** – Premiera filmu historycznego Bolesław Śmiały w reżyserii Witolda Lesiewicza.
- 1978** – W Katowicach odsłonięto Pomnik Żołnierza Polskiego.
- 2000** – W Warszawie otwarto Most Świętokrzyski.
- 2006:**
W Bydgoszczy utworzono Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych. Pierwszym dowódcą został gen. Zbigniew Głowienka.
W Katowicach otwarto Centrum Sztuki Filmowej z Filmoteką Silesianów.
- 2007** – Wystartowała telewizja informacyjna TVP Info.
- 2008** – Wystartowały kanały telewizyjne: Polsat Café i Polsat Play.
- 2014** – W wyniku wybuchu metanu w KWK „Mysłowice-Wesoła” zginął górnik, a 31 zostało rannych, z czego 4 zmarli później w szpitalu.
- 2018** – W Toruniu odsłonięto Pomnik Ofiar Zbrodni Pomorskiej 1939.

Źródło: www.pl.wikipedia.org

Kurs kupna i sprzedaży walut NBP

Kursy kupna i sprzedaży walut obcych – tabela A

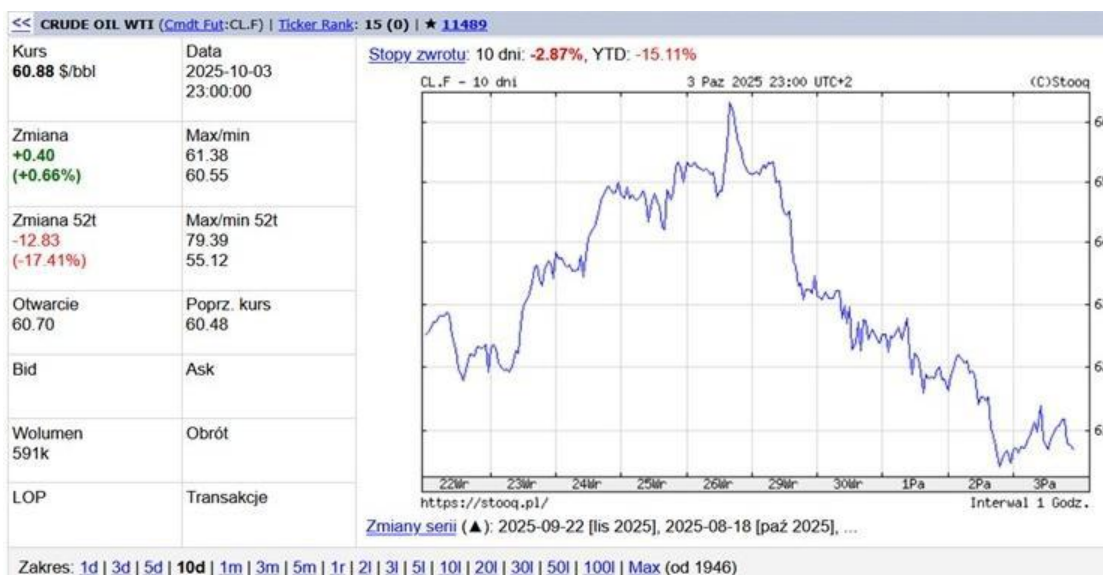
bieżące kursy średnie walut obcych w złotych określonych w § 2 pkt 1 i 2 uchwały Nr 51/2002 Zarządu Narodowego Banku Polskiego z dnia 23 września 2002 r. w sprawie sposobu wyliczania i ogłaszania bieżących kursów walut obcych (Dz. Urz. NBP z 2023 r. poz. 1):

dolar amerykański	USD	3,6253
dolar australijski	AUD	2,3951
dolar hongkoński	HKD	0,4658
dolar kanadyjski	CAD	2,5970
dolar nowozelandzki	NZD	2,1142
dolar singapurski	SGD	2,8125
euro	EUR	4,2559
forint węgierski	HUF	1,0947
frank szwajcarski	CHF	4,5527
funt szterling	GBP	4,8784
hrywna ukraińska	UAH	0,0879
jen japoński	JPY	2,4604
korona czeska	CZK	0,1754
korona duńska	DKK	0,5700
korona islandzka	ISK	2,9929
korona norweska	NOK	0,3641
korona szwedzka	SEK	0,3866
lej rumuński	RON	0,8365
lew bułgarski	BGN	2.1760

6-10-2025r.

Źródło: <https://www.money.pl/pieniadze/nbp/srednie/>

Notowania NYMEX. Crude Oil



Źródło: <https://stooq.pl/q/?s=cl.f>

Indeksy rynku bałtyckiego.



Źródło: <https://nasdaqbaltic.com>

Notowania surowców.

Notowania surowców - najważniejsze surowce

Surowiec	Kurs	Zm. %	Zmiana	Otwarcie	Max	Min	Czas	Jednostka
Ropa	64,36	+0,39%	0,25	64,29	65,01	64,22	2025-10-03 22:58	USD/baryłka
Złoto	3 912,07	+1,14%	43,97	3 880,92	3 916,40	3 861,35	2025-10-03 22:58	USD/uncja
Miedź	10 714,90	+2,14%	224,45	10 506,93	10 761,00	10 479,80	2025-10-03 18:26	USD/tona
Srebro	47,97	+3,45%	1,60	46,82	48,33	46,55	2025-10-03 22:58	USD/uncja
Pallad	1 281,50	+1,76%	22,20	1 268,50	1 299,75	1 257,00	2025-10-03 22:58	USD/uncja
Płatyna	1 644,20	+3,67%	58,20	1 594,35	1 649,80	1 581,90	2025-10-03 22:59	USD/uncja
Nikiel	15 445,00	+0,95%	145,87	15 337,00	15 470,63	15 238,63	2025-10-03 18:26	USD/tona
Aluminium	2 711,25	+0,81%	21,90	2 695,85	2 715,05	2 692,40	2025-10-03 19:27	USD/tona
Bawełna	65,30	+0,32%	0,21	65,05	65,75	64,82	2025-10-03 20:19	US\$/funt
Benzyna	1,86	+0,54%	0,01	1,85	1,88	1,85	2025-10-03 22:58	USD/galon
Canola	605,00	-1,43%	-8,80	613,60	616,00	604,50	2025-10-03 20:19	CAD/tona
Cukier	16,50	+0,61%	0,10	16,47	16,60	16,41	2025-10-03 18:59	US\$/funt
Cynk	3 029,65	+0,30%	9,10	3 026,10	3 040,00	2 986,45	2025-10-03 18:26	USD/tona
Diesel	667,00	-1,00%	-6,75	669,88	677,13	663,25	2025-10-03 22:33	USD/tona
Drewno	616,00	+0,41%	2,50	613,50	618,00	610,00	2025-10-03 20:45	USD/1000 stóp deskowych
Gaz ziemny	3,33	-3,20%	-0,11	3,41	3,45	3,31	2025-10-03 22:58	USD/młn btl
Kakao	4 299,00	-4,42%	-199,00	4 462,00	4 462,00	4 260,00	2025-10-03 17:54	GBP/tona
Kauczuk	318,00	0,00%	0,00	318,90	318,90	316,40	2025-05-23 23:59	JPY/kg
Kawa	388,50	+2,75%	10,40	386,25	392,38	381,47	2025-10-03 19:29	US\$/funt
Kukurydza	419,50	-0,53%	-2,25	421,75	422,90	418,50	2025-10-03 20:19	USD/buszeli
Miedź	10 714,90	+2,14%	224,45	10 506,93	10 761,00	10 479,80	2025-10-03 18:26	USD/tona
Miedź comex	5,08	+2,63%	0,13	4,95	5,12	4,94	2025-10-03 22:58	USD/funt
Mleko	17,21	-0,69%	-0,12	17,29	17,36	17,06	2025-10-03 20:10	USD/cetnar
Nikiel	15 445,00	+0,95%	145,87	15 337,00	15 470,63	15 238,63	2025-10-03 18:26	USD/tona
Olej opałowy	2,23	-0,45%	-0,01	2,25	2,27	2,23	2025-10-03 22:58	USD/galon

Źródło: <https://www.bankier.pl/surowce/notowania>

Rozrywka

6				7	1	3		5
						2		
4	2				8		9	
	8							
		2	8		6	4		
							6	
	7		5				1	9
		9						
8		3	9	4				6

Zagraj w sudoku nieparzyste

Wypełnij siatkę cyframi tak, aby każdy rząd, kolumna, podświetlony obszar 3x3 zawierały wszystkie cyfry od 1 do 9. Różowe kwadraty mogą zawierać tylko liczby nieparzyste (1,3,5,7,9).
Twój czas: 0:2

	4		3				2	
9								
5		8		4				
					5			1
					9			
	5	1			2			8
	8					3		
		2	9					
	3		8			2	5	

Źródło: <http://pl.sudokuonline.eu/>

H U M O R

- Kto to jest turysta?
- Człowiek, który jedzie setki kilometrów po to, żeby zrobić sobie zdjęcie obok własnego samochodu.

- Co zakłada złodziej na Sylwestra?
- Zakłada, że nie ma cię w domu.

- Czy zostaje ci dużo pieniędzy na koniec miesiąca?
- Nie, zostaje mi dużo miesiąca na koniec pieniędzy.

- Dwóch żołnierzy tuż przed akcją:
- Ok. Zsynchronizujmy zegarki! Ja mam dwunastą.
 - Ja mam za dwie dwunastą.
 - No dobra... Poczekamy te dwie minuty.