Naimski: Terminal LNG w Gdańsku pozwoli na odbiór 4 mld sześciennych gazu.

Pełnomocnik rządu ds. strategicznej infrastruktury energetycznej Piotr Naimski powiedział w czwartek w Brukseli, że planowany pływający terminal do odbioru LNG w Gdańsku pozwoli na przyjęcie dodatkowych 4 mld metrów sześciennych gazu w Polsce.
Nie wykluczył też, że te moce zostaną następnie podwojone – do 8 mld metrów sześć.
W Brukseli trwa w czwartek pierwsze forum energetyczne UE-USA, które ma służyć zwiększeniu eksportu amerykańskiego gazu skroplonego LNG do Europy.
Naimski, który bierze w nim udział, przypomniał, że obok rozbudowy istniejącego terminala LNG w Świnoujściu Polska zadecydowała także o postawieniu pływającego terminala do odbioru gazu skroplonego w Gdańsku. Planowane jest to na lata 2024-2025.
Chodzi o jednostkę FSRU (Floating Storage and Regasification Unit), czyli wyposażoną w pokładowe urządzenia do regazyfikacji skroplonego gazu ziemnego."Da nam to możliwości dodatkowej przepustowości 4 mld metrów sześciennych (gazu) do 2024-2025. Następnie strategiczne podejście (...) da nam możliwość podwojenia tej przepustowości do około 8 mld metrów sześciennych" – powiedział Naimski.
Jak dodał, pływający terminal zostanie podłączony do polskiego systemu przesyłowego gazu, co pozwoli też na dostarczanie surowca poprzez interkonektory do krajów sąsiednich.
Uczestnicy konferencji, w której bierze udział Naimski, rozmawiali też o możliwościach zwiększenia importu amerykańskiego gazu skroplonego do Europy.
Pełnomocnik rządu tłumaczył, że w tym kontekście nie należy zapominać o budowie niezbędnej infrastruktury. Jak wskazywał, potrzebne są gazociągi w USA, które będą transportować surowiec z pól wydobywczych do terminali, które go skroplą. „Potrzebujemy także infrastruktury transportowej (…) w Europie. Wiemy o wolnych przepustowościach w europejskich terminalach. To prawie porównywalne z rocznym importem z Rosji, więc jest to potencjał. Jednak by go wykorzystać, potrzebujemy tej infrastruktury" – tłumaczył.
Tłumaczył też, że obecnie gazociągi w Europie Centralnej biegną ze wschodu na zachód, a potrzebne będą gazociągi transportujące surowiec na linii północ-południe. W tym celu, jak mówił, Polska buduje niezbędną infrastrukturę, którą będzie można transportować gaz z terminali nad Morzem Bałtyckim nie tylko na rynek polski, ale też do południowych sąsiadów, jak np. na Słowację i dalej na Węgry.
Europoseł i b. premier Jerzy Buzek (PO), który był moderatorem dyskusji na konferencji, powiedział dziennikarzom, że wykorzystanie skroplonego gazu i budowa terminali to dobre rozwiązanie, jeśli chodzi o bezpieczeństwo dostaw. „Amerykanie zawsze byli zainteresowanie eksportem do naszej części Europy. W tym kontekście budowa terminala w Gdańsku jest całkiem naturalna" – wskazał.
Jak wyjaśnił, to dlatego, że taki terminal – pływający - budowany jest szybko. „Najlepszy przykładem jest terminal w litewskiej Kłajpedzie. Istnieje również możliwość rozszerzania pojemności terminali. To są rozwiązania, które dziś stosuje się najczęściej. Budowanie stałych, dużych terminali też ma swój sens, ale jest znacznie bardziej kosztowne i długotrwałe, a my chcielibyśmy mieć to szybko" - wskazał.
Buzek dodał, że od kilku lat trwa budowa gazociągów, które dostarczają w USA gaz do wybrzeża, jak i samych terminali. „To dla Amerykanów jest biznes, bo ich sektor energetyczny odczuwa brak pieniędzy na inwestycje. Jest tak od dłuższego czasu. Dlaczego? Gazu z łupków jest w USA tak dużo, że doprowadziło to do dużego spadku cen. (…) Jedynym rozwiązaniem dla sektora jest więc rozpoczęcie sprzedaży surowca za granicę" – wskazał. Jego zdaniem jednocześnie dla Europy to może być nie tylko dywersyfikacja dostaw gazu, ale też bardzo dobry interes, jeśli ten gaz nie będzie za drogi.
Stany Zjednoczone są już trzeci rok z rzędu eksporterem netto gazu ziemnego; sprzedają LNG do 35 krajów świata - to ponad dwa razy więcej państw niż przed początkiem prezydentury Donalda Trumpa.
Latem 2018 roku szef Komisji Europejskiej Jean-Claude Juncker oraz prezydent Donald Trump rozmawiali w Waszyngtonie o korzyściach ze zwiększenia eksportu amerykańskiego LNG dla bezpieczeństwa transatlantyckiego. Waszyngton krytykuje kupowanie przez państwa UE gazu od Rosji. Amerykańscy przywódcy zapowiadali zwiększanie eksportu gazu skroplonego do Europy.

Polska realizuje program rozbudowy terminala LNG W Świnoujściu - zwiększenia mocy regazyfikacyjnych z 5 do 7,5 mld metrów sześciennych (moc regazyfikacji terminala ma wzrosnąć o 50 proc.), budowę drugiego nabrzeża przeznaczonego dla mniejszych jednostek pływających, postawienie trzeciego zbiornika na LNG o pojemności 180 tys. metrów sześciennych i budowę bocznicy kolejowej do przeładunku gazu skroplonego na cysterny kolejowe i kontenery ISO. Umowę o dofinansowanie rozbudowy terminala LNG podpisano w kwietniu.
.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Dwa wycieczkowce jednocześnie w Porcie Gdańsk. Wśród nich najkrótszy w tym sezonie.

Dwa wycieczkowce jednocześnie w Porcie Gdańsk. W piątek zawinęły tam statki ASTOR i Variety Voyager. Druga, prawie 70-metrowa jednostka jest najkrótszym statkiem pasażerskim w tym sezonie w Gdańsku.
Variety Voyager zacumował przy nabrzeżu WOC II. Jednostka ma 68 m długości, 11,5 m szerokości, 3,5 m zanurzenia, 374 t nośności i 1 593 GT. Statek został zbudowany w 2012 r. w greckiej stoczni Psarros Shipyard. Jego właścicielem jest Variety Cruises.
Wycieczkowiec pływa pod banderą Wysp Marshalla głównie u wybrzeży Kuby i Grecji. Obecnie trwa rejs po Bałtyku. Z Gdańska megajacht udał się do Visby w Szwecji.
Variety Voyager to propozycja dla osób, które nie lubią tłumów. Ze względu na rozmiar i zwrotność statek może odwiedzać porty, które są niedostępne dla olbrzymich wycieczkowców. Załoga luksusowej jednostki zapewnia wyjątkową obsługę, a kapitan zaprasza pasażerów na mostek.
Na statku znajduje się 36 kabin z widokiem na morze. Załoga liczy 32 osoby, a na pokład Variety Voyager poruszający się z prędkością 13 w. może zabrać 71 osób. Przygotowano dla nich liczne atrakcje. Znajduje się tam olbrzymia przeszklona jadalnia, wychodząca na zewnętrzny pokład, gdzie można zjeść posiłek na świeżym powietrzu. Na statku są także salon, biblioteka, bar oraz sauna, strefa SPA i fitness. Armator oferuje również dwa pontony motorowe Zodiac, którymi można dopłynąć w niedostępne dla wycieczkowca obszary.
Megajacht Variety Voyager będzie można zobaczyć w Gdańsku jeszcze cztery razy: 19 maja oraz 6, 22 i 26 września.
ASTOR z wizytą w Porcie Gdańsk
Wycieczkowiec ASTOR zacumował natomiast przy Terminalu Promowym Westerplatte. Jednostka ma 177 m długości, 26 m szerokości, 6,15 m zanurzenia oraz 20 704 GT. Statek został zbudowany w 1987 r. w niemieckiej stoczni Howaldtswerke-Deutsche Werft (HDW).
ASTOR pływa pod bahamską banderą głównie u wybrzeży Europy, Afryki Południowej oraz Australii. Z Gdańska udał się do Portu Wismar w Niemczech.
Wycieczkowiec powstał dla Marlan Corporation. W 1988 r. trafił w ręce Black Sea Shipping Company, a jego nazwa została zmieniona na Fedor Dostoyevskiy. W 1995 r. jednostka wróciła do pierwszego imienia. W 2010 r. przeszła przebudowę i teraz jej operatorem jest Cruise & Maritime Voyages.
Na pokładzie wycieczkowca na pasażerów czekają m.in.: klub fitness, centrum SPA & wellnes, basen, sklepy, restauracje oraz zewnętrzne boisko do siatkówki. Statek zabiera na pokład 600 pasażerów i 300 członków załogi.
W tym sezonie ASTOR odwiedzi Gdańsk jeszcze raz: 30 września.
Kolejnym awizowanym w Porcie Gdańsk wycieczkowcem jest Clio. Statek spodziewany jest 8 maja przy nabrzeżu WOC II.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Stocznia Safe zwodowała w Gdańsku nowoczesny trawler rybacki.

Kolejne w tym roku wodowanie w gdańskiej stoczni Safe. We wtorek zwodowany został częściowo wyposażony nowoczesny trawler rybacki typu twin-rigger. Spes Nova, bo takie imię otrzyma jednostka, powstaje na

zamówienie stoczni Damen Maaskant Shipyards Stellendam. Do armatora – holenderskiej firmy rybackiej Ekofish Group – trafi w październiku tego roku.
Do wodowania trawlera Spes Nova wykorzystane zostały dwa pływające dźwigi: Conrad Consul i Maja. Znajdująca się na nabrzeżu stoczni Safe jednostka została przez nie podniesiona, a następnie opuszczona na wodę. Conrad Consul to największy w Polsce dźwig pływający. Jego właścicielem jest gdańska stocznia Marine Projects. Dźwig ma 44,82 m długości, 21 m szerokości oraz 2 m zanurzenia. Jego wysokość boczna to 3,7 m, a maksymalny udźwig – 400 t. Maja natomiast należy do Polskiego Ratownictwa Okrętowego. Pływający dźwig ma 55,49 m długości, 25,02 m szerokości oraz 2,85 m zanurzenia. Jego ramię obraca się o 360°, hak główny ma udźwig 330 t, a hak pomocniczy – 100 t.
Rewolucja w rybołówstwie
Trawler Spes Nova o numerze budowy NB 623 ma 32 m długości i 9,6 m szerokości. Jednostka budowana jest pod nadzorem towarzystwa klasyfikacyjnego Lloyd´s Register. Projekt techniczny opracowało holenderskie biuro projektowe Vripack, dokumentację roboczą zaś biuro projektowe stoczni Safe. Za końcowe wyposażenie statku odpowiada holenderska stocznia Damen Maaskant Shipyards Stellendam.
Projekt i wyposażenie statku są zgodne z zasadami zrównoważonego rybołówstwa, na które Ekofish Group kładzie szczególny nacisk. Odzwierciedlają także wielodyscyplinarne podejście do budowy statku – wykorzystano tu doświadczenie stoczni Safe, Damen Maaskant Shipyards Stellendam oraz biura projektowego Vripack, które na co dzień zajmuje się projektowaniem jachtów. Tak powstała hybrydowa jednostka z napędem spalinowo-elektrycznym. Stanowić go będą trzy identyczne zespoły prądotwórcze Caterpillar z silnikiem wysokoprężnym, połączone z systemem zarządzania energią z akumulatorów. Trawler będzie mógł wykorzystywać baterie zarówno w tracie wykonywania krótkoterminowych zadań na morzu, jak i podczas postojów w portach, co ograniczy zużycie paliwa i emisję CO2. Rozwiązanie to jest innowacyjne w branży rybackiej.
Oprócz Spes Nova, Ekofish Group zamówiła w stoczni Damen Maaskant Shipyards Stellendam jeszcze dwa bliźniacze trawlery. W ich budowie również uczestniczy stocznia Safe. Kolejne jednostki z serii otrzymały numery budowy 626 i 628. NB 626 nadzoruje towarzystwo klasyfikacyjne Bureau Veritas, trawler ma zostać przekazany zamawiającemu na przełomie kwietnia i maja. NB 628 natomiast do końcowego wyposażenia trafi we wrześniu tego roku. Budowę nadzoruje Lloyd´s Register.
Oprócz innowacyjnych trawlerów, stocznia Safe buduje także w pełni wyposażony statek rybacki. Umowa na jego budowę została podpisana 16 grudnia ubiegłego roku. Zamówienie zostało złożone przez norweską firmę Granli Fiskeri AS, a jednostka otrzymała stoczniowy numer budowy Safe 1. To kolejny statek na własne konto stoczni Safe. Więcej informacji na ten temat tutaj.
Safe Co LTD powstała w 1995 roku. Firma działa aktywnie w kraju i zagranicą, głównie we Francji i w Niemczech. Zajmuje się m.in. budową statków, stalowych konstrukcji mostów, jak również konstrukcji dla przemysłu offshore, chemicznego oraz petrochemicznego.
Ekofish Group natomiast to rodzinna firma, której historia sięga ponad stu lat. Armator kładzie duży nacisk na zrównoważone połowy, w celu ochrony zasobów mórz i oceanów. W 2009 r. Ekofish Group jako pierwsza firma w Europie uzyskała certyfikat zrównoważonego rybołówstwa MSC (Marine Stewardship Council) za ekologiczne połowy płastug.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Ruszyła budowa rekordowego gazowca LNG o pojemności 270 tysięcy m3.

Stocznia Hudong-Zhonghua Shipbuilding, jedyny konstruktor gazowców LNG w Chinach, połączyła siły z norweskim towarzystwem kwalifikacyjnym DNV GL w celu budowy największej na świecie jednostki tego typu.
Państwowy zakład ogłosił 2 kwietnia start wspólnego z DNV GL projektu, zakładającego budowę gazowca LNG o pojemności 270 tysięcy m3. Pod koniec miesiąca w końcu ruszyła budowa. Obie firmy przeprowadzą także konwersję kontenerowca o ładowności 15 tys. TEU na napęd LNG.

Nowa jednostka, o pojemności 270 000 m3, będzie większa od obecnych Q-Maxów zbudowanych przez Samsung Heavy Industries, których pojemność wynosi 266 000 m3.
Chiny są na dobrej drodze, aby stać się największym krajem importującym LNG na świecie, a niedawny wzrost zapotrzebowania kraju na ten gaz ma kluczowe znaczenie dla transformacji rynków LNG na świecie - zapowiedziało DNV GL w prognozie na rok 2019 dla rynku LNG.
Według danych DNV GL, Chiny sprowadziły 37,8 mln ton LNG w 2017 roku i wzrósł do ponad 54 mln ton w 2018 roku. W świetle kampanii „ochrona błękitnego nieba" w kraju prognozuje się, że popyt na LNG w Chinach będzie nadal wzrastał na wysokim poziomie, a do 2030 roku ma przekroczyć 100 mln ton.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Największa flaga w Polsce zawisła na świnoujskiej latarni morskiej.

W Świnoujściu to już tradycja. Z okazji Dnia Flagi na latarni morskiej ponownie zawisła największa w Polsce biało-czerwona flaga. Niestety, tylko na chwilę, ponieważ przegrała z wiatrem. Podczas oficjalnej ceremonii flaga zaczepiła się o piorunochron i rozerwała.
– Poczuliśmy moc morza. Urywa głowę – poinformował portal tvn24.pl Piotr Piwowarczyk ze Świnoujskiej Organizacji Turystycznej.
W czwartek w Świnoujściu wiatr wiał z prędkością nawet 10 stopni w skali Beauforta.
Aby zawiesić flagę na latarni morskiej, potrzebna była pomoc alpinistów. I mimo że wisiała tam tylko przez chwilę, i tak padł rekord. Powierzchnia tegorocznej flagi to ponad 720 m kw., czyli o 5 m kw. więcej niż w ubiegłym roku, a jej waga po złożeniu to 80 kg. Flagę uszyło Studio Krawieckie Ewy Nowakowskiej ze Świnoujścia.
– Zastosowaliśmy wzmocnione szwy, podwójną linę, powzmacnialiśmy w narożnikach, ale to wszystko było za mało. Szkoda i smutno – powiedział tvn.24.pl Sławomir Nowakowski ze świnoujskiego studia krawieckiego.
Na świnoujskiej latarni flaga zawisła po raz szósty. Pierwsza flaga, zawieszona 2 maja 2014 roku, miała 300 metrów kw.
Głównym organizatorem wydarzenia jest Stowarzyszenie Miłośników Latarń Morskich, współorganizatorami zaś Muzeum Obrony Wybrzeża w Forcie Gerharda, Świnoujska Organizacja Turystyczna i Urząd Morski w Szczecinie.

Źródło:gospodarkamorska.pl

40 lat temu zmarł kapitan Zygmunt Deyczakowski – dowódca szczęśliwego statku.

2 maja 1979 r. na St. Croix - wyspie odkrytej przez Kolumba - zmarł kapitan Zygmunt Deyczakowski; pod jego wojennym dowództwem "Batory" zyskał miano "lucky ship" (szczęśliwy statek). Choć pisał o nim m.in. autor "Znaczy Kapitan" Karol Olgierd Borchardt, jest dziś niemal zapomniany.
Urodził się 30 maja 1905 r. w Ottynii (okolice Kołomyi i Stanisławowa). Jego ojciec Edmund Gracjan Deyczakowski herbu Doliwa był urzędnikiem Wydziału Powiatowego w Tłumaczu, burmistrzem Ottynii, dyrektorem tłumackiej Komunalnej Kasy Oszczędności – oraz zasłużonym działaczem "Sokoła" - podała Elżbieta Niewolska w Zeszytach Tłumackich (1-2007).
Obaj jego synowie - Zbigniew o przydomku "Długi" (zginął 9 lutego 1943 r. w katastrofie statku SS Zagłoba) oraz Zygmunt "Dey" - zostali kapitanami żeglugi wielkiej.
Honorowy przewodniczący Stowarzyszenia Kresowian w Dzierżoniowie Edward Bień, także rodem z Ottynii, wspomniał w "Bibule", że kolejnym krajanem-kapitanem został Zbigniew Plezia, który morską karierę zaczynał na

ORP "Burza". "I gdzie Ottynia, a gdzie morze, podczas kiedy tylu kapitanów, zasłużonych ludzi, wywodzi się właśnie z mojego miasta" - skonstatował.
Po ukończeniu piątej klasy Gimnazjum w Kołomyi, latem 1920 r. 15-letni Zygmunt zaciągnął się do 214 pułku ułanów Armii Ochotniczej gen. Józefa Hallera, aby wziąć udział w wojnie z bolszewikami. Po ostatniej bitwie (Okielniki, 15 listopada 1920 r.) wrócił do szkoły. Maturę zdał w Tłumaczu w 1923 r. W 1927 r. zaliczył tzw. "półdyplomem" dwa lata studiów zawodowych na Akademii Górniczej w Krakowie (obecnie AGH), po czym wstąpił na Wydział Nawigacyjny Szkoły Morskiej w Tczewie. Studia – z wyróżnieniem – ukończył w 1929 r.
Przebieg kariery Zygmunta Deyczakowskiego opisał prof. Daniel Duda, były rektor Wyższej Szkoły Morskiej w Gdyni. Od 1930 r. do 1938 r. służył na transatlantykach: „Pułaskim" - jako piąty, trzeci i drugi oficer pokładowy; "Polonii" – drugi oficer; "Kościuszce" i "Piłsudskim"- starszy oficer. Od 1938 r. był już - jako 33-latek - samodzielnym kapitanem statków "Poznań" i "Katowice".
Barwniejsze świadectwa tej kariery – i osobowości - pozostawili przyjaciele i prasa. Karol Olgierd Borchardt wspominał: "nazwisko swe wywodził od Deja z Oczakowa. Sądząc po jego wyglądzie, gdyby żył przed kilkoma wiekami, dowodziłby całą Ordą Oczakowską i zasłynąłby jako +sokół stepów Akermanu+ (….) Skończył Szkołę Morską ze złotym zegarkiem i po paru latach trafił na jeden z +klejnotów+ (tak nazywano trzy pierwsze polskie transatlantyki - PAP) jako asystent. Kapitan Duńczyk nie podejrzewając, że ma pod swymi rozkazami samego niemal Azję Tuhaj-bejowicza, kazał mu pewnego razu sprzątnąć zastawę do kawy, przyniesioną na mostek przez stewarda. Asystent, wdrożony do słuchania rozkazów, nie chcąc jednakże nic uronić z godności dejów, nie namyślał się ani chwili i na oczach zdumionego kapitana całą zastawę srebrną i porcelanową wraz z olbrzymią tacą sprzątnął... za burtę. Do morza!" - pisał w "Krążowniku spod Samosierry".
wkrótce naczynia poleciały za burtę z innej okazji. "Izabela, siostra mojej matki wyszła za Deyczakowskiego w Rumunii, w Constancy – to był ślub na statku, prawdopodobnie na +Kościuszce+" – powiedział PAP Aleksander Paciorowski (ur. 1940 r.). "Kiedy nowożeńcy wyrzucali kryształowe kieliszki od szampana za burtę po uroczystym toaście, to miało miejsce ciekawe zdarzenie: te kieliszki stłukły się nad wodą" – wspominał.
Z historii Yacht Klubu Polskiego w Gdyni, spisanej przez Borysa Iwaszkę i Jana Goździkowskiego, wynika, że w czerwcu 1933 r. bracia Deyczakowscy zajęli na "Orionie" trzecie miejsce w klasie dwumasztowców podczas pierwszych regat pełnomorskich na trasie Gdynia - Bornholm. Podczas powrotu z regat doszło do wypadku. 7 lipca 1933 r. "Dziennik Bydgoski" podał: "Do obecnej chwili, wszystkie yachty oprócz zaginionego Oriona powróciły do Gdyni". Wkrótce wyszło na jaw, że "Orion" zatonął pod Rozewiem, ale załogę uratował niemiecki parowiec "Albert" i wysadził ją na ląd w Kilonii.
4 lata później Zygmunt Deyczakowski, już jako kapitan "Poznania", został ratownikiem rozbitków. 4 sierpnia 1937 r. "Gazeta Gdańska" relacjonowała: "Płynęliśmy - opowiada nam kpt. Deyczakowski - z ładunkiem rudy z północno-szwedzkiego portu Lulea do Gdańska. W niedzielę rano mijaliśmy wody tzw. morza Alandzkiego (…) Była godzina 5 min. 45, gdy stojący na wachcie drugi oficer (…) zauważył szalupę błąkającą się po falach (…) duża motorówka w której znajdowali się mężczyzna i kobieta oraz dwoje dzieci, całkowicie już opadający ze sił. Widząc zbliżający się ratunek wszyscy wybuchnęli spazmatycznym płaczem". Okazało się, że zamożny rzemieślnik fiński Gilden Vikman z Marieharmn na wyspie Aland wybrał się z żoną Fanny, córeczką Ellą, i synkiem Ero na wycieczkę, motorówką niejakiego Karlsona z Eckeroe. Nagle motorówka gwałtownie się zakołysała i sternik Karlson, który siedział na burcie, wpadł do wody. Vikman nie umiał zatrzymać łodzi. W końcu jednak udało mu się jakoś wrócić po Karlsona, gubiąc wiosła... "Los chciał jednak, że gdy łódź była już tylko w odległości 30 m od tonącego, ten znikł pod woda, i poszedł na dno". Dryf trwał 18 godzin. Nocą łódź przecięła uczęszczany szlak wodny, ale żaden statek nie zauważył rozbitków – dopiero Polacy. "A co będzie z motorówką - pytamy. - Przecież Żegluga Polska i panowie macie do niej w myśl prawa morskiego tytuł własności? Kapitan Deyczakowski odparł: - Zrzekliśmy się tego i zwracamy motorówkę osieroconej rodzinie Karlsona (…) Rezygnujemy również z jakiegokolwiek wynagrodzenia".
Wybuch II wojny zastał SS "Poznań" w Lulei – szwedzkim porcie nad Zatoką Botnicką. Deyczakowski - mimo blokady Bałtyku przez niemiecką flotę i lotnictwo, zdołał swój nieuzbrojony statek handlowy z ładunkiem i 15 pasażerami przeprowadzić do Newcastle w Wielkiej Brytanii, kopiując wyczyn polskich okrętów podwodnych - "Orła" i "Wilka".

"Poznań" był ostatnim statkiem sojuszniczym, jaki opuścił Bałtyk jesienią 1939 r.Za to dokonanie kpt. ż. w Zygmunt Deyczakowski został odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi, a siedmiu członków załogi otrzymało Krzyże różnych stopni.
Wkrótce Deyczakowski objął dowodzenie na MS "Chrobry": najnowszym polskim statku pasażerskim, który wrócił z dziewiczego rejsu do Argentyny wywożąc tam m.in. Witolda Gombrowicza.
Na przełomie listopada i grudnia 1939 r. Ministry of Shipping (MoS) wyczarterowało od GAL "Chrobrego" i "Batorego" - statki przebudowano na transportowce wojska. W grudniu 1939 r. weszły w skład konwoju, który przewoził Pierwszą Kanadyjską Dywizję z Halifaxu do Glasgow, pod eskortą pancernika HMS "Revenge".
23 grudnia na "Chrobrego" zaokrętowano batalion żołnierzy z Zachodniej Nowej Szkocji. Gregory Clark, jeden z Kanadyjczyków tak wspominał wigilijną ucztę, którą podjął gości i załogę kapitan Zygmunt Deyczakowski: "To była polska uczta. Potrawy były tradycyjne (….) Potem przyszła kolej na ogromne pierniki, wielkie jak talerze, w kształcie serc i gwiazd, postaci męskich i kobiecych, pierniki pokryte kolorowym lukrem. I wtedy zapoznano tych z nowej Szkocji z polskim obyczajem przełamywania się piernikiem między przyjaciółmi. Odłam kawałek mojego, a ja wezmę kawałek od ciebie" ("Okólnik", Londyn 1963).
W kampanii norweskiej "Chrobremu" z początku dopisywało szczęście, ale załadunek ok. 1000 irlandzkich żołnierzy wraz z zaopatrzeniem w Harstad w dniu 14 maja 1940 roku – opisuje profesor Duda - "odbywał się już w trakcie nalotów i bombardowań niemieckiego lotnictwa. (…) Jeszcze tego samego dnia o godzinie 23.40 silne detonacje wstrząsają statkiem, a seria zapalających bomb trafia w statek, w środkową jego część".
Tragedię uwiecznił Borchardt: "Paliła się również nadbudówka tuż za mostkiem, przed trzecią ładownią. W jej gardzieli, wziętej teraz w dwa ognie, znajdowało się 50 ton materiałów wybuchowych w postaci min przeciwczołgowych (…) nie miałem wątpliwości, że jest to ostatni dzień życia statku, którego bohaterem – zgodnie z tradycją – będzie jego kapitan. Stał teraz na skrzydle mostku, rozważając sytuację. Zwróciłem uwagę na dziwną dekorację czapki kapitana. Oprócz złotych palm na daszku miała dodatkowe – srebrne – z prawej strony na samej krawędzi. Były bardzo twarzowe".
Zygmunt Deyczakowski, "wytworny i opanowany", pozostał na okręcie tak długo, aż wszyscy zostali desantowani. Nawet nie założył pasa ratunkowego, choć niemieckie samoloty znów otworzyły ogień z karabinów maszynowych. I nie drgnął, choć wokół rozgrywały się dantejskie sceny. Spanikowani żołnierze irlandzcy wykonywali samobójcze skoki do lodowatej wody, a spod pokładu dobiegał "ryk ludzi krzyczących w męce lub ze strachu graniczącego z obłędem. (…) Niektóre pomieszczenia zostały odcięte podczas wybuchu bomb i żołnierze nie zdołali przedrzeć się przez ogień. Teraz palili się żywcem. Dostanie się do nich było niemożliwością. Część wysunęła głowy przez bulaje. (…) Głos, któremu nikt nie pośpieszy z pomocą i któremu nikt nie pomoże. Najbardziej tragiczny głos, jaki zna ludzkość" - opisywał Borchardt.
Już po ewakuacji na podkład HMS "Walerię", okazało się, że przybranie na czapce Dyczkowskiego to skroplony metal z bomb, który zastygł w postaci listków. "Doktor wziął czapkę do rąk i (…) przez monokl przyglądał się tej srebrnej palmie, jak gdyby to była rana. Diagnoza brzmiała: – Wieniec laurowy z nieba, za życia…"- relacjonował autor "Krążownika spod Somosierry".
Razem z "Chrobrym"" zginęło 12 polskich marynarzy i 200-400 irlandzkich żołnierzy.
Rok później kapitan Deyczakowski, napisał w okrętowym dzienniku "Batorego": "18.VI. o godz. 16.03 przybył na statek Pan Prezydent Rzeczypospolitej, ze świtą. Po przemówieniu Pana Prezydenta odbyła się dekoracja odznaczonych Krzyżem Walecznych. Po przeglądzie statku i rozmowie z załogą, oficerami i gośćmi, Pan Prezydent opuścił statek o godz. 17.45".
Tamtego dnia Władysław Raczkiewicz udekorował Krzyżem Walecznych - za akcję ratowniczą zbombardowanego przez hitlerowskie samoloty "Chrobrego" – m. in. kapitana Zygmunta Deyczakowskiego. Potem były inne odznaczenia polskie i brytyjskie.
"Batory" dorobił się legendy szczęściarza: "Parokrotnie podczas konferencji konwojowych spotykałem się z powiedzeniem innych kapitanów: +O, jak dobrze, że pan z nami jest, +Batory+ is a lucky ship" – opowiadał Deyczakowski, dowodzący statkiem przez ponad 4 wojenne lata.
Złożył się na to udział w kilku słynnych operacjach - w czerwcu 1940 r. "Batory" przetransportował do Kanady walory Banku Brytyjskiego (2950 skrzyń) oraz skarbiec wawelski, uratowany przez Karola Estreichera (34 skrzynie arrasów wawelskich i 2 kufry zawierające różne precjoza).

W sierpniu 1940 r. ewakuował do Australii i Nowej Zelandii 480 angielskich dzieci w wieku 4-15 lat - Deyczakowski nazywał je "klejnotami koronnymi Imperium Brytyjskiego", dzieciaki rewanżowały mu się "królem statku" i polskim "dzień dobry".
Meta MacLean, australijska opiekunka, opisała w książce "Rozśpiewany okręt" osobistą troskę kapitana o to, aby dzieci nieustannie chodziły w pasach ratunkowych i wciąż ćwiczyły alarm łodziowy; nawet najmniejszy pasażer musiał – tak samo jak marynarze – błyskawicznie się stawić przy wyznaczonej szalupie. Prócz tego, wraz z załogą, budował atmosferę stabilizacji oraz rodzinnego ciepła.
W Kapsztadzie okazało się, że dalszą część rejsu mali pasażerowie mają odbyć na statku angielskim. Ale "dzieci nie chciały rozstawać się z +Batorym+" - napisała MacLean. – "Mali chłopcy i dziewczynki zaczęli okazywać bunt – o ile bunt jest w ogóle możliwy w umysłach małych Brytyjczyków". Dzieciaki odmówiły posiłków, sabotowały pakowanie; admiralicja brytyjska musiała zmienić rozkazy. Ten rejs rozsławił biało-czerwoną banderę, statek i załogę przeszedł do morskiej historii.
Jerzy Pertek podał w opracowaniu "Królewski statek +Batory", jak kapitan po zakończeniu zadania skwitował temat: "Wywiady, przyjęcia, uznanie ze wszystkich stron, garden party u gubernatora. Każdy w Sydney wiedział o +Batorym+ i co najważniejsze, nikt nie miał wątpliwości, że to polski statek".
W początkach 1944 r. "Batory" wykonał 11 kursów na trasie: Egipt – włoski Tarent, przewożąc żołnierzy II Polskiego Korpusu gen. Władysława Andersa.
15 lipca 1945 r. kapitan Zygmunt Deyczakowski zdjął z masztu "Batorego" polską banderę - okazał lojalność wobec Rządu RP w Londynie, który tydzień wcześniej oficjalnie utracił poparcie aliantów. 9 lipca protestując przeciwko tej zdradzie zeszła ze statku większość załogi. Przez następne pół roku "Batory" pływał pod flagą brytyjską potem został przekazany przedwojennemu armatorowi GAL SA.
Deyczakowski udał się za ocean, gdzie czekała na niego żona z synkiem Leszkiem. "Ciotka wraz z synem uciekła do Ameryki w konwoju balią o nazwie +Wisła+ - małym statkiem który nie budził zainteresowania niemieckiej floty" - powiedział PAP Aleksander Paciorowski. "W 1946 r., osiedli w Vancouver w Kanadzie" – dodał.
Przez krótki czas pracował na zbiornikowcu. Potem imał się różnych zajęć; ostatecznie odkurzył dyplom inżynierski z Akademii Górniczej w Krakowie. "Specjalizuje się w przemyśle drzewnym, podjął próbę pracy w rybactwie, kolejno zajął się betonem, stał się specjalistą od konstrukcji betonowych, w końcu rzeczoznawcą" – podał Duda.
"Moja ciotka czyli jego żona nie życzyła sobie aby kontynuował zawód, skoro szczęśliwie udało mu się przeżyć wojnę – więc zszedł na ląd" – wyjaśnił Paciorowski.
W 1964 r. zamieszkał na Karaibach, na jednej z amerykańskich Wysp Dziewiczych -St. Croix. Ale nadal pracował poza domem - jako główny inspektor na budowach zakładów pozyskiwania aluminium m.in. w Norwegii.
W 1974 r. przeszedł na emeryturę. Zmarł 2 maja 1979 r. w St. Croix. Został pochowany z morskim ceremoniałem.

Po wojnie Zygmunt Deyczakowski odwiedził Polskę tylko raz, w 1955 r. "Nie był mile widziany w kraju – i obawiał się tego przyjazdu. Miałem z nim wtedy nocne długie Polaków rozmowy - myślę, że o wiele więcej na jego temat jest w archiwach angielskich niż polskich" - powiedział PAP Aleksander Paciorowski.
26 marca 2008 r. nowej ulicy w Gdyni Oksywiu nadano nazwę "kpt. Zygmunta Deyczakowskiego" a 11 czerwca 2016 r., na wniosek Polskiego Towarzystwa Nautologicznego, odsłonięto Gwiazdę kpt. ż.w. Zygmunta Deyczakowskiego w Ogólnopolskiej Alei Zasłużonych Ludzi Morza im. Marszałka Józefa Piłsudskiego w Rewie.

Źródło:pap.pl

Joanna Pajkowska ukończyła samotny rejs dookoła świata bez zawijania do portów.

Joanna Pajkowska ukończyła samotny rejs dookoła świata bez zawijania do portów. Polska żeglarka w niedzielę o godzinie 9:43 czasu polskiego wpłynęła na jachcie Fanfan do brytyjskiego Plymouth. Podróż zajęła jej 216 dni i 16 godzin. To pierwsza Polka, która dokonała takiego wyczynu.
Jak czytamy na stronie asiapajkowska.pl, trasą klasyczną wokół trzech przylądków Joanna Pajkowska „płynęła szybciej niż samotni żeglarze z odbywających się równolegle dwóch innych imprez samotnych żeglarzy, Golden Globe i Long Route. Asia jest pierwszą Polką i czwartym polskim żeglarzem, który dokonał takiego wyczynu".
Joanna Pajkowska rejs Nonstop Dookoła Świata rozpoczęła 23 września ubiegłego roku w Plymouth na 40-stopowym jachcie Fanfan. Start honorowy odbył się wcześniej – 5 września 2019 r. z Gdyni. – Ze względu na duży ruch statków, zwłaszcza w Kanale La Manche, zdecydowałam się wypłynąć z tego brytyjskiego portu. Wyruszyć z Gdyni byłoby miło, natomiast z Plymouth jest rozsądnie – mówiła 61-letnia kapitan w rozmowie z Polską Agencją Prasową.
Pajkowska już w 2008 roku na jachcie Mantra Asia podjęła samotną próbę opłynięcia globu bez zawijania do portów. Ze względu na silny sztorm, zatrzymała się jednak na trzy dni w Port Elizabeth w RPA. Joanna Pajkowska to dwukrotna laureatka Nagród Honorowych Rejs Roku i Srebrny Sekstant: w 2009 roku za rejs na Mantrze Asia oraz w 2017 roku za zwycięstwo z Niemcem Uwe Rottgeringiem w transatlantyckich regatach Twosta.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Pięć mechanizmów obronnych które sabotują nasz związek.

Czy wiesz, że z dużą dozą prawdopodobieństwa sabotujesz swój związek? Wszystkiemu "winne" są mechanizmy obronne, które stosujesz, by zachować integralność i uchronić się przed bólem, frustracją czy poczuciem winy. Spokojnie - wszyscy im ulegamy, warto jednak skupić się na tych, które szkodzą nam najmniej.
Wszyscy korzystamy z mechanizmów obronnych i - jeśli wierzyć Freudowi - nie możemy przed tym uciec. To rodzaj samoobrony, sposób radzenia sobie z lękiem, frustracją czy poczuciem winy. Są to na ogół nieuświadomione działania, które sprawiają, że czujemy się lepiej, ponieważ pozwalają zachować stabilny obraz samych siebie.
Tego, że w naszych najbardziej intymnych związkach mechanizmy obronne dojdą do głosu, możemy być pewni. Korzystamy z nich, by opanować trudne emocje, jednak jak na ironię – wiele z nich wpędza nas w jeszcze większe kłopoty i uderza w najważniejsze relacje.
W zależności od doświadczeń wypracowaliśmy różne mechanizmy obronne. Niektóre z nich (np. poczucie humoru) wydają się obiektywnie korzystne, inne (jak choćby kontrolowanie czy hipochondryzacja) szkodliwe. Niektórzy psychologowie stosują podział mechanizmów na dojrzałe i niedojrzałe. W swojej najnowszej pracy Wei Zhang i Ben-yu Guo - naukowcy z Nanjing China's Normal University odeszli od typowego podziału i przedstawili własny model (*dissipative structure theory*).
Model Zhanga i Guo opisuje 3 główne kategorie mechanizmów obronnych: związane z izolowaniem, kompensacją i rozszczepieniem. Zachowania związane z izolowaniem pomagają zachować twarz poprzez niedopuszczanie do świadomości własnych wad i przewinień - podświadomość staje się koszem na śmieci. Druga kategoria to mechanizmy kompensacyjne, która polegają na neutralizowaniu negatywnych emocji (negatywnych poglądów na samego siebie) w sposób zastępczy (np. poprzez używki). Kategoria trzecia (self-dissipation) to mechanizmy polegające na łagodzeniu lęków poprzez fantazjowanie lub wyidealizowane wyobrażenia. Kryterium oceny skuteczności mechanizmów obronnych w modelu Zhanga i Guo jest to, czy to narusza on samoocenę jednostki i przyczynia się do pogorszenia relacji z innymi. Model ten rzuca nowe światło na temat mechanizmów obronnych.
Zastanawiałeś się w jaki sposób radzisz sobie z trudnymi emocjami? Jakie działania podejmujesz, by złagodzić ból? I co takiego robi Twój parter. Być może samo rozpoznanie tych nawykowych zachowań przyczyni się do lepszego zrozumienia w związku. Poniżej znajdziesz 5 mechanizmów obronnych szczególnie utrudniających budowanie relacji.

1. Projekcja
Mechanizm polega na przypisaniu własnych negatywnych emocji innej osobie. W ten sposób nasz wewnętrzny lęk przybiera charakter obiektywny, a z zagrożeniem zewnętrznym łatwiej sobie poradzić. Dlatego nasze najbliższe relacje są jak lustra - bardzo często, to co najbardziej nas irytuje w innych, jest naszą własną przywarą. Być może jesteś trochę zapominalski, ale zamiast się do tego przyznać, obwiniasz swojego partnera o to, że jest niewystarczająco troskliwy. Ma to sens, prawda?

2. Zaprzeczenie
Każdemu czasem zdarza się udawać, że nie stało się nic złego. Taka strategii sprawdza się w związkach, gdy pada „przepraszam", obie strony potrafią wyciągnąć wnioski, machnąć ręką i iść dalej. Kłopot zaczyna się, gdy udajesz sam przed sobą, że sytuacja negatywna nie ma miejsca. Choć słyszysz, że nie jesteście już parą, mówisz sobie, że wszystko będzie dobrze i kolejny dzień zaczynasz jak gdyby nigdy nic.

3. Kompensacja
To odmiana substytucji. Polega na wynagradzaniu sobie pewnych braków, czymś co jest łatwiej dostępne. Daje chwilową przyjemność, ale powtarzane może prowadzić do uzależnień lub jeszcze silniejszego powiązania nagrody z defektem. Uciekasz w używki, by uniknąć konfrontacji z trudnymi emocjami? Łapiesz się na tym, że łatwiej ci wypić dodatkową lampkę wina zamiast porozmawiać z partnerem o tym, co cię rani?
4. Fantazjowanie
Jak często fantazjujesz, że wszystkie twoje problemy rozwiążą się same, a wyzwania znikną? Uciekasz do własnego świata, w którym wszystko jest idealne i bezpieczne? Wolisz to niż niedoskonałe życie, które dzielisz z partnerem? Fantazjowanie polega na dostarczaniu sobie zastępczej gratyfikacji. Umożliwia ucieczkę od nieprzyjemnej rzeczywistości w przeżywane w myślach sukcesy i zaspokojone pragnienia.

5. Zachowania narcystyczne
Zdarza ci się myśleć, że jest ważniejszy i bardziej wyjątkowy niż twój partner? Oczekujesz, że będziesz podziwiany, nie uznając jednocześnie osiągnięć swojego partnera? Czy trudno jest ci przyznać się do błędu, gdy twój partner ma rację? Zachowania narcystyczne zazwyczaj podszyte są niskim poczuciem wartości.

Źródło:Focus.pl

Emocje do ostatnich sekund w Płocku.

Rozgrywki Lotto Ekstraklasy nie zwalniają ani na moment. W pierwszym meczu 34. kolejki Wisła Płock zremisowała na swoim terenie z Arką Gdynia (1:1).
Obie drużyny jeszcze nie tak dawno znajdowały się w poważnych tarapatach i obie były uważane za mocnych kandydatów do pożegnania się z ekstraklasą. Tak w Płocku jak i Gdyni zdecydowano się więc na zmiany trenerów, ale jak się okazało, **Jacek Zieliński** i **Leszek Ojrzyński** zdołali ugasić pożary w swoich zespołach i z perspektywy czasu należy uznać, że postawienie właśnie na nich było dobrą decyzją szefów Arki i Wisły.

Kwestia walki o pozostanie w elicie nie jest jeszcze rozstrzygnięta i obie drużyny wciąż potrzebują punktów. Wisła ma bowiem zaledwie cztery "oczka" zapasu nad strefą zagrożoną degradacją, podczas gdy Arka zaledwie trzy. Nie trzeba było więc nikogo przekonywać, że w Płocku zostanie rozegrany mecz o podwójną stawkę.

Wbrew przedmeczowym zapowiedziom, od pierwszego gwizdka dużo lepiej prezentowali się piłkarze z Gdyni, którzy przejęli kontrolę nad tym, co dzieje się na boisku. Pokłosiem ich przewagi były dwie dobre okazje strzeleckie **Michała Nalepy**, jednak żadnej z nich nie udało się zamienić na gola.

Im więcej upływało czasu, tym bardziej gra zaczęła się wyrównywać. "Nafciarze" w końcu się obudzili i potrafili odpowiedzieć rywalowi, jednak cóż tego, skoro na boisku niewiele się działo - zwłaszcza za sprawą dość mizernej postawy gospodarzy.

Najbliżej celu był w 42. minucie **Dominik Furman**, który znakomicie przymierzył z rzutu wolnego. Pomocnik Wisły popisał się precyzyjnym strzałem, jednak zabrakło mu centymetrów, by piłka wpadła do siatki.

Po niemrawej pierwszej połowie, druga zaczęła się od mocnego uderzenia. Już w 47. minucie znakomitym rajdem na prawym skrzydle popisał się **Alen Stevanović**, który wyłożył piłkę przed bramkę, a tam przy biernej postawie obrońców dopadł do niej **Oskar Zawada**, który z bliska jedynie dopełnił formalności.

Zdobyta bramka dodała podopiecznym Ojrzyńskiego wiatru w plecy i od tej pory to oni nadawali ton wydarzeniom na boisku, groźniej atakując i prowadząc grę. Wspomniany wcześniej Furman miał okazję, by podwyższyć na 2:0, ale jego strzał zdołał świetnie obronić **Pavels Steinbors**.

Kiedy się wydawało, że wynik meczu nie ulegnie zmianie, Arka doprowadziła do wyrównania. Już w doliczonym czasie gry znakomicie w polu karnym Wisły zachował się **Frederik Helstrup**, który wyskoczył najwyżej i pięknym strzałem głową dał swojej drużynie jeden punkt.

TABELA

34 kolejka

		Z	R	P	Z/S	P
1	Legia Warszawa	20	6	7	52:33	66
2	Lechia Gdańsk	18	9	6	50:33	63
3	Piast Gliwice	18	8	7	53:32	62
4	Jagiellonia Białystok	14	9	10	49:46	51
5	Zagłębie Lubin	15	5	13	52:42	50
6	Lech Poznań	14	6	13	46:44	48
7	Cracovia	14	6	13	40:39	48
8	Pogoń Szczecin	13	8	12	51:49	47
9	Wisła Kraków	13	7	14	61:55	46
10	Korona Kielce	11	11	12	38:48	44
11	Górnik Zabrze	10	10	14	44:52	40
12	Wisła Płock	9	10	15	48:56	37
13	Miedź Legnica	9	10	15	35:58	37
14	Arka Gdynia	8	12	14	44:46	36
15	Śląsk Wrocław	8	8	17	37:42	32
16	Zagłębie S.	7	7	19	45:70	28

Źródło:PiłkaNozna.pl

Info OMK.

Z ostatniej chwili. Otrzymaliśmy indywidualne interpretacje Krajowej Informacji Skarbowej dot. sytuacji podatkowej marynarzy pracujących dla armatora z UK.

OMK otrzymała treść indywidualnych interpretacji MF które dotyczą sytuacji podatkowej marynarzy pracujących dla armatorów z UK . Treść interpretacji Ministerstwa Finansów jest zgodna z opinią Kancelarii Podatkowej, z którą OMK współpracuje.

Marynarze pracujacy dla armatora z UK, będą mieli obowiązek rozliczac się z US od 01/2020 r. Treść interpretacji dostępna jest w biurze OMK, w razie pytań lub wątpliwości, zapraszamy do kontaktu

Współpraca OMK z HMS Assistance. Pakiety medyczne na preferencyjnych warunkach dla marynarzy należących do OMK

Informujemy, że zakończyliśmy negocjacje z HMS Assistance, dotyczącą pakietów medycznych dedykowanych marynarzom należącym do OMK w rozszerzonym zakresie.
Nadmieniamy, że jest to pierwszy w Polsce program medyczny skierowany indywidualnie do marynarzy oparty na bardzo korzystnych cenowo warunkach .
Wynegocjowana oferta umożliwia wykupienie pakietu medycznego przez marynarza i rozszerzenie pakietu na rodzinę.
Oferta obejmuje między innymi:
Międzynarodowe świadectwa zdrowia dla marynarzy, nielimitowaną opiekę internisty, pediatry, lekarza rodzinnego, nielimitowana opiekę lekarzy specjalistów, 24 h lekarskie wizyty domowe – 3 razy w roku, 24 h pomoc ambulatoryjną, ambulatoryjną opiekę pielęgniarską, badania diagnostyczne, RTG, USG, tomografię komputerową, rezonans magnetyczny, 24 h transport medyczny.
Dodatkowo wynegocjowaliśmy dla marynarzy decydujących się na pakiet medyczny Comfort – 24 h opiekę prawną gratis
Oferta wraz ze szczegółami została rozesłana marynarzom z OMK drogą e-mailową
Oferta wraz z procedurą podpisywania umów bezpośrednio z HMS Assistance jest do pobrania w Strefie Członków Związku, w razie pytań lub wątpliwości zapraszamy do kontaktu z biurem OMK: biuro@nms.org.pl; tel; 91 422 02 02:

Jesteś marynarzem pracującym na kontraktach u zagranicznych armatorów ?

Zapraszamy do OMK / ITF

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:

• Oferujemy po 6-miesięcznej przynależności pomoc w podniesieniu Twoich kwalifikacji, refundujemy kosztu kursów i szkoleń wynikających z Konwencji STCW ukończonych w ośrodkach szkoleniowych w Polsce i za granicą.

• 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 (opóźnienienie lub brak wypłaty wynagrodzenia, wypadek na statku, inne)

Wypełnij deklarację na naszej stronie internetowej:

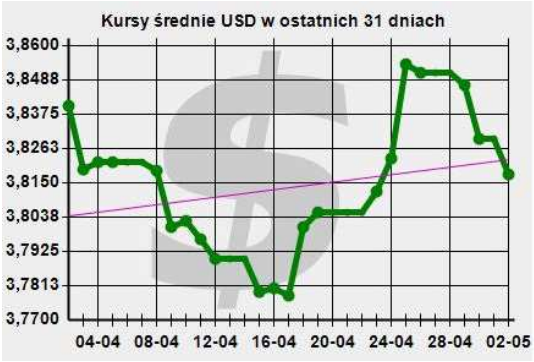
https://www.omk.org.pl/article/567

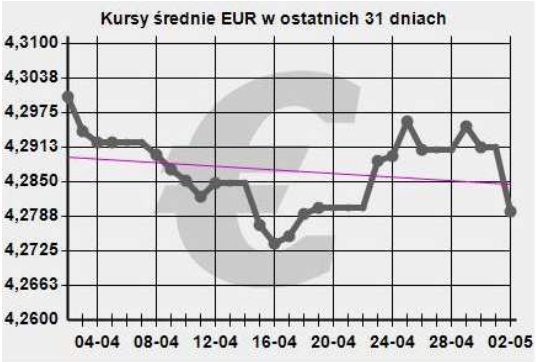
Może polubisz nas na FB ?

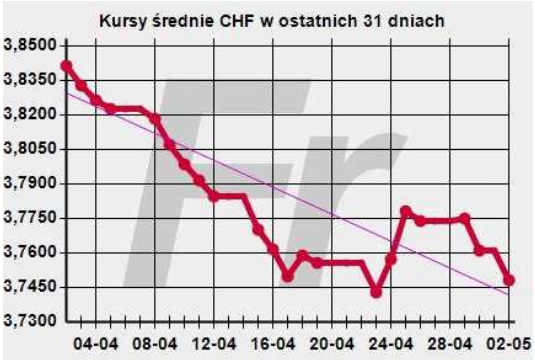
Wydarzyło się 06 maja- kalendarium

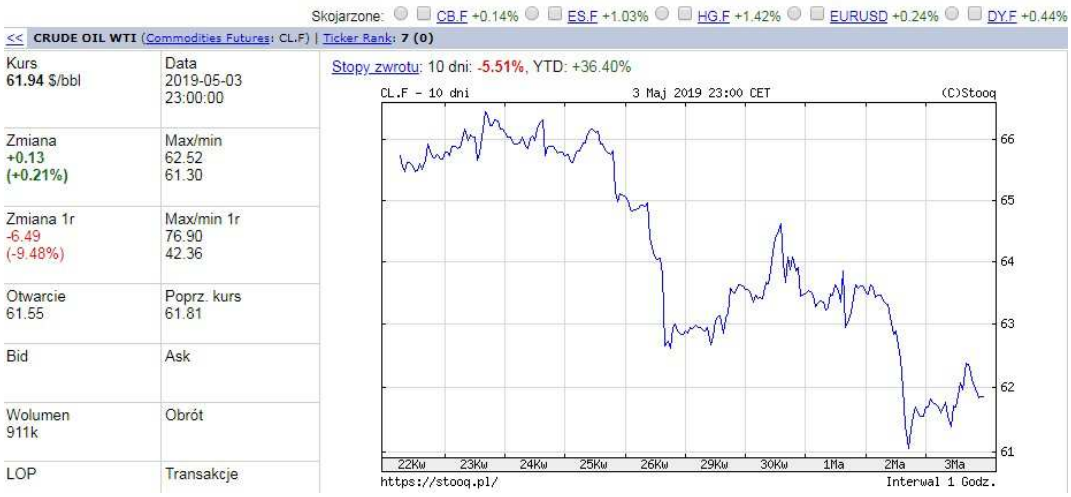
06 maja jest 126 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostały 239 dni. 06 maja jest Europejskim Dniem Bezpieczeńdstwa Ruchu Drogowego.
Imieniny obchodzą:
Bartłomiej, Benedykta, Domagniew, Edbert, Ewodia, Ewodiusz, Filip, Franciszek, Jakub, Jan, Judyta, Jurand, Miłodrog, Placyd i Teodot.
Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:
1170r. – Książę Mieszko III Stary i biskup Radwan założyli przytułek dla wędrowców i pątników przy kościele św. Michała w Poznaniu.
1543r. – Odbył się ślub króla Zygmunta II Augusta z Elżbietą Habsburżanką.
1820r.– Tomasz Zan założył w Wilnie Towarzystwo Przyjaciół Pożytecznej Zabawy.
1928r.. – Wszedł do służby szkuner szkolny *ORP Iskra*.
2009r. – U 58-letniej mieszkanki Tarnobrzega, która powróciła z USA, potwierdzono pierwszy w kraju przypadek zarażenia wirusem świńskiej grypy.
1985r. – Sejm PRL uchwalił ustawę o Trybunale Konstytucyjnym

Kursy walut (kursy średnie NBP)









Rozrywka

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

(c) 2019 OnlineSudoku.pl

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

(c) 2019 OnlineSudoku.pl

• • •

Dwóch przyjaciół wraca późnym wieczorem z pokera. Jeden skarży się drugiemu.
- Wiesz, nigdy nie mogę oszukać żony. Gaszę silnik samochodu i wtaczam go do garażu, zdejmuję buty, skradam się na piętro, przebieram się w łazience. Ona zawsze się budzi i wydziera na mnie, że tak późno wracam.
- Masz złą technikę. Ja wjeżdżam na pełnym gazie do garażu, trzaskam drzwiami, bekam, tupię, wpadam do pokoju, klepię ją w tyłek i mówię: "Co powiesz mała na numerek?". Nigdy się jeszcze nie obudziła...