Niemcy: Z powodu fali powodziowej na Renie wstrzymano ruch statków.

Z powodu fali powodziowej na Renie wstrzymano w niedzielę (wczoraj) ruch statków między Duisburgiem a Koblencją. Fala kulminacyjna w Kolonii i Duesseldorfie spodziewana jest w dniu dzisiejszym. Niebezpieczna sytuacja panuje w wielu regionach na zachodzie i południu Niemiec.
W Kolonii poziom Renu przekroczył w nocy z soboty na niedzielę stan alarmowy wynoszący 8,3 m. Wieczorem woda przekroczyła poziom 8,5 m - podała telewizja ZDF. Wcześniej dla ruchu statków zamknięta została Mozela - lewy dopływ Renu.
Władze miasta przygotowują się na przyjście fali kulminacyjnej. W Kolonii wznoszone są zapory mające uniemożliwić zalanie starego miasta, co grozi przy stanie wody 9,4 m. W pogotowiu znajduje się dwanaście pomp. W Duesseldorfie przygotowano 40 tys. worków z piaskiem.
W miejscowościach położonych nad Renem wiele domów jest podtopionych, a ulice zalane.
Lekkiej poprawie uległa z kolei sytuacja w Bawarii. Potężna fala wezbraniowa na Dunaju, która doprowadziła do podtopień m.in. w Kelheim, powoli opada. Jednak wschodni odcinek Dunaju wciąż stwarza zagrożenie. Krytyczna sytuacja panuje natomiast w Hofkirchen i Vilshofen.

Źródło pap.pl

Japońscy armatorzy z utęsknieniem czekają na rozpoczęcie działania aliansu ONE.

K Line, MOL, NYK widzą swoją przyszłość w zawiązaniu aliansu Ocean Network Express (ONE) łączącego największych japońskich armatorów kontenerowych. Do rozpoczęcia działalności aliansu ma dojść w kwietniu.
Firmy wydały wspólne oświadczenie, w którym stwierdziły: "Ten ruch pozwoli nowemu armatorowi ONE zapewnić naszym klientom odpowiednią jakość usługi i poszerzyć naszą globalną siatkę usług i powiązań".
Z połączenia potencjałów tych trzech firm narodzi szósty najwiekszy na świecie armator kontenerowy z 7 proc. udziałem na światowym rynku. Wpływ na tę decyzję miało z pewnością tegoroczne bankructwo koreańskiego Hanjin Shipping. Połączenie z rywalami wydaje się w tym momencie zdecydowanie lepszą opcją.
Zaraz po ogłoszeniu tej decyzji doszło do gwałtownego wzrostu wartości akcji każdego z japońskich armatorów. Udziały Nippon Yusen wzrosły o 9,9 proc. Kawasaki Kisen o 8,5 proc, a Mitsui OSK aż o 12 proc.

Źródło: gospodarkamorska.pl

PERN na równi z europejskimi operatorami energetycznymi.

Skala działania w wyniku połączenia z OLPP usytuuje PERN na równi z innymi operatorami energetycznymi w Europie – uważa prezes PERN Igor Wasilewski. Według niego, sfinalizowana integracja oznacza dla tej spółki pozyskanie nowych klientów i większych kontraktów.
PERN poinformował, że wpis do Krajowego Rejestru Sądowego połączenia z OLPP - jako podmiotem przejmowanym z grupy PERN - nastąpił 3 stycznia, a procedura ta „kończy stronę formalną procesu integracji" obu spółek.

„Skala działania, jaką uzyskamy po połączeniu, postawi nas na równi z innymi europejskimi operatorami energetycznymi, co stworzy naszym klientom szansę na podjęcie wspólnych działań biznesowych na równorzędnych, partnerskich zasadach" – powiedział prezes PERN, cytowany w komunikacie spółki.
Wasilewski podkreślił jednocześnie, że „integracja oznacza również szerokie kontakty handlowe i możliwość świadczenia bardziej kompleksowych usług, co przełoży się na pozyskanie nowych klientów oraz zdobycie nowych i większych kontraktów".
PERN zaznaczył, że efektem procesu połączenia z OLPP „jest wzmocnienie wewnętrzne grupy kapitałowej PERN, zwiększenie jej wartości dla właściciela, tj. Skarbu Państwa, a także polepszenie pozycji PERN na rynku". „Połączenie pozwoli na wykorzystanie efektu synergii w wielu aspektach, w tym m.in. technicznym, rynkowym i finansowym, a jednocześnie przyczyni się do realizacji polityki energetycznej państwa" – dodał PERN. Spółka OLPP - Operator Logistyczny Paliw Płynnych powstała w 1997 r. po wydzieleniu baz paliwowych z ówczesnej Centrali Produktów Naftowych. Do chwili połączenia z PERN był to największy w Polsce podmiot składowania i przeładunku paliw płynnych - 19 baz magazynowych posiada łączną pojemność ok. 1,8 mln metrów sześc. paliw do bieżącej dystrybucji i w ramach rezerw państwowych. W wyniku integracji bazy te zostały przejęte przez PERN, strategiczny podmiot dla bezpieczeństwa energetycznego Polski.
Na terenie kraju PERN zarządza trzema naziemnymi bazami magazynowymi ropy naftowej - w Adamowie przy granicy z Białorusią, Miszewku Strzałkowskim pod Płockiem i w Gdańsku - o łącznej pojemności ok. 3,5 mln m sześc., a także siecią ponad 2,6 tys. km rurociągów naftowych oraz paliwowych. Spółka tłoczy jednocześnie ropę naftową rurociągiem „Przyjaźń" z Rosji do rafinerii krajowych: PKN Orlen w Płocku i Grupy Lotos w Gdańsku, a także do dwóch rafinerii w Niemczech. Transportuje też surowiec dostarczany drogą morską do gdańskiego Naftoportu.
W Gdańsku PERN posiada Terminal Naftowy o pojemności 375 m sześc., przeznaczony na różne gatunki ropy naftowej. To pierwszy taki obiekt w kraju, działający jako hub morski. Planowana jest jego rozbudowa, podobnie jak gdańskiej bazy magazynowej.
PERN ogłosił projekt połączenia z OLPP w lutym 2017 r. W sierpniu ubiegłego roku połączenie spółek zaakceptowało Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PERN, a we wrześniu Nadzwyczajne Zgromadzenie Wspólników OLPP.
Wcześniej PERN informował, ze celem połączenia z OLPP „jest budowa silnego i samodzielnego podmiotu rynkowego, realizującego strategiczne interesy państwa polskiego w budowie niezależności i bezpieczeństwa energetycznego kraju". PERN podkreślał jednocześnie, iż chce stać się liderem w Europie Centralnej logistyki surowcowej i paliwowej.
W październiku zeszłego roku wiceprezes PERN Rafał Miland zapowiedział, że spółka ta zamierza w ciągu następnych czterech lata wydać do 2 mld zł na inwestycje związane z rozwojem sektora transportu i magazynowania ropy naftowej, a także transportu, magazynowania i obrotu paliwami na poziomie hurtowym.

Źródło :pap.pl

Konsolidacja rynku transportu kontenerów wciąż się pogłębia.

Południowokoreańskie spółki żeglugowe zamierzają utworzyć sojusz, by być bardziej konkurencyjnym na światowym rynku transportu kontenerów – donoszą tamtejsze media.
Wpływ na taką decyzję z pewnością miał zeszłoroczny upadek jednego z większych koreańskich armatorów – Hanjin Shipping. Nowy alians ma mieć nazwę Korea Shipping Partnership (KSP) i zostanie zapowiedziany oficjalnie we wtorek 09/01.
W aliansie znajdą się wszyscy 14 armatorów kontenerowych z Korei Południowej, w tym Hyundai Merchant Marine, 15 największy armator kontenerowy na świecie.
Korea idzie w ślady japońskich przewoźników. Od kwietnia przyszłego roku dotychczasowi japońscy armatorzy K Line, MOL i NYK utworzą nową spółkę żeglugową: Ocean Network Express (ONE).

Południowokoreański armator Hyundai Merchant Marine dodatkowo niedawno wyjawił, że zamierza zbudować w przyszłym roku kilka kontenerowców o ładowności 22 tys. TEU.
Decyzję o zakupie nowych jednostek ujawnił prezez HMM C.K. Yoo w czasie strategicznego spotkania zarządy armatora, w czasie którego dyskutowane były strategie na przyszłość.
- Korea ma ambicje być jednym z wiodących krajów na rynku żeglugi, więc jako czołowy armator tego kraju musimy spełnić swoją powinność. Budowa nowych megakontenerowców to pierwszy z kroków, by spełnić nowe wyzwania rynku – powiedział Yoo.

Źródło: gospodarka morska.pl

Stocznia Crist rozpoczęła budowę polarnego statku pasażerskiego.

Stocznia Crist rozpoczęła budowę polarnego statku pasażerskiego z innowacyjnym kadłubem X-Bow dla norweskiego armatora. Jednostka o długości prawie 125 m ma być jednym z najbardziej innowacyjnych statków pasażerskich na świecie.
- Stocznia Crist S.A. poinformowała, że w piątek odbyło się pierwsze cięcie stali do budowy jednostki. W praktyce oznacza to rozpoczęcie jej budowy.
- Tomasz Wrzask ze stoczni Crist poinformował, że statek będzie miał innowacyjny kadłub X-Bow (w części dziobowej ma nietypowy kształt opatentowany pod nazwą X-Bow i opracowany przez Ulstein Design z Norwegii).
- Stocznia podała że powstanie jeden z najbardziej innowacyjnych statków pasażerskich na świecie - NB 312. Jednostka o długości prawie 125 m i szerokości ponad 20 m będzie mogła pływać w trudnych warunkach polarnych. Na pokład będzie mogła zabrać ponad stu pasażerów i zaoferować im "luksusowe warunki".
Tomasz Wrzask zwrócił uwagę, że statek będzie mógł realizować też funkcje ekspedycyjną. - Na pokładzie będzie też miejsce dla ok. 20 naukowców, którzy podczas rejsu będą mogli realizować badania naukowe w obszarze polarnym - dodał. Zaznaczył, że "jednostka ma docierać do takich miejsc, gdzie nie docierają inne statki".
Stocznia Crist zaznaczyła w komunikacie, że wyposażenie jednostki w kadłub z linii X-Bow "zmniejszy uderzanie fal o kadłub, przez co zwiększy komfort podróżowania i będzie prowadzić do znacznego zmniejszenia hałasu i wibracji".
- Kształt i zamknięty charakter X-Bow ma również zminimalizować ryzyko rozprysku fal, unikając zagrożenia lub uciążliwości śliskich lub oblodzonych pokładów - argumentuje stocznia. Zakłada się, że dzięki zastosowaniu kadłuba X-Bow jednostka będzie miała dużo mniejszy wpływ na środowisko, przy jednoczesnym zmniejszeniu kosztów operacyjnych.
Stocznia w Gdyni ma zbudować w części wyposażony statek, który w 2019 r. będzie przekazany do norweskiej stoczni Ulstein, gdzie wykonane zostaną "ostatnie prace wykończeniowe". Do eksploatacji ma być przekazany w 2020 roku.
Stocznia Crist, jedna z największych w Polsce, została utworzona w 1990 r. Dotąd zbudowała ponad 360 różnej wielkości jednostek. Firma współpracuje z armatorami i stoczniami z Polski, Holandii, Norwegii, Danii, Niemiec, Islandii i USA. Specjalizuje się w budowie specjalistycznych statków i konstrukcji dla przemysłu morskiego.
W 2010 r. Crist kupiła z zasobów mienia dawnej Stoczni Gdynia suchy dok, największą w rejonie południowego Bałtyku suwnicę oraz tereny do prefabrykacji kadłubów. Działa jako spółka akcyjna.

Źródło: MorzaiOceany.pl

Raport w sprawie piractwa.

Według najnowszego raportu Międzynarodowej Izby Handlowej (ICC) Międzynarodowego Biura Morskiego (International Maritime Bureau's) w pierwszych 9-ciu miesiącach br. odnotowano 121 incydentów piractwa i rozboju przeciwko statkom.
Raport dotyczący floty światowej stwierdza, że chociaż liczba ataków, w porównaniu z tym samym okresem 2016 roku spadła, to jednak stale istnieje zagrożenie w rejonie Zatoki Gwinejskiej i południowo-wschodniej Azji.
Wzrost liczby ataków u wybrzeży Wenezueli oraz inne groźne incydenty u wybrzeży Libii - z próbami wtargnięcia na pokłady włącznie – podkreślają potrzebę uważnego przyjrzenia się także innym niż dotychczas akwenom. Spośród 121 ataków na statki odnotowano 92 wtargnięcia na pokład, 13 ze statków zostało ostrzelanych, w 11 przypadkach próbowano wejść na pokład a 5 statków zostało porwanych. W tym kwartale nie odnotowano żadnych incydentów u wybrzeży Somalii, chociaż dotychczasowe doświadczenia pokazują, że statki handlowe w tym rejonie mogą być atakowane przez piratów w dużej odległości od wybrzeża.
Cztery główne tematy powyższego raportu :

1. **Malezyjski sukces**

W trzecim kwartale 2017 roku odnotowano porwanie jednego statku. Na początku września u wybrzeży Malezji zaatakowany został tajlandzki tankowiec. Dzięki szybkiej interwencji malezyjskich sił szybkiego reagowania zatrzymano 10 porywaczy i tankowiec został bezpiecznie odeskortowany do najbliższego portu. Piraci zostali szybko osądzeni i skazani na wieloletnie więzienie.
„Reakcja władz Malezji wyraźnie pokazuje jakiego rodzaju działania są potrzebne aby szybko i niezawodnie powstrzymać takie ataki" – powiedział dyrektor IMB Pottengal Mukundam.

2. **Nigeria nadal obszarem zagrożenia**

Nigeria nadal pozostaje obszarem zagrożonym. U wybrzeży Brass, Bonny i Bayelsa odnotowano 20 ataków nas różnego typu statki handlowe. W 18 przypadkach użyto broni a w wyniku 7 incydentów u wybrzeży Nigerii zostało uprowadzonych 39 członków załóg. W 2017 roku odnotowano także inne porwania Marynarzy, które miały miejsce 60 mil morskich od wybrzeża.
„Ogólnie biorąc wody u wybrzeży i poza wybrzeżem Nigerii nadal pozostają bardzo niebezpieczne pomimo, że w wielu przypadkach interweniuje tam nigeryjska marynarka wojenna „- powiedział Pottengal Mukundan. „Liczba ataków w Zatoce Gwinejskiej może być nawet wyższa niż podawane przez nas dane gdyż wiele incydentów nie zostaje zgłoszonych."

3. **Wzrost przemocy w Wenezueli**

Podczas gdy w roku 2016 odnotowano tylko 3 przypadki ataków u wybrzeży Wenezueli to w roku 2017 ich liczba wzrosła do 11. Wszystkie statki zostały zaatakowane przez uzbrojonych w karabiny i noże złodziei a większość incydentów miała miejsce podczas postojów statku na kotwicy. W trakcie tych zajść 2 członków załogi zostało poturbowanych, jeden został poważnie ranny a 4 zostało porwanych.

4. **Walka z piractwem – to wysiłek zespołowy**

Być może, jak wynika z raportu, za największe osiągnięcie w walce z piractwem można uznać powołanie przez Międzynarodowe Biuro Morskie Centrum Raportujące ds. Piractwa (Piracy Reporting Centre - PRC), które działając 24-godziny na dobę dostarcza branży żeglugowej, rządom i odpowiednim agencjom informacji dotyczących piractwa i aktów rozboju, które to informacje trafiają do PRC bezpośrednio od statków, armatorów i właścicieli czy państw bandery lub marynarki wojennej.

PRC współpracuje z odpowiednimi agencjami powiadamiając je natychmiast poprzez maile czy system Inmarsat. Usługi te są bezpłatne a ich szybkość i skuteczność już wielokrotnie pomogła w zapobieganiu rozbojom i znacznie poprawiła bezpieczeństwo marynarzy.
„Jedną z istotnych stron walki z piractwem jest dokładne monitorowanie i wzajemna wymiana informacji pomiędzy PRC a regionalnymi centrami „ – powiedział dyrektor Mukundan. „Mając pełniejszy obraz kiedy i gdzie zdarzają się przypadki przemocy odpowiednie władze są w stanie lepiej wykorzystać swoje możliwości ich zwalczania".

Źródło: Biuletyn Morski KSMMiR

25. Rocznica zatonięcia Promu „Jan Heweliusz"

Fundacja „Ludziom Morza" informuje, iż w dniu 14 stycznia 2018 roku przypada 25. rocznica zatonięcia promu „Jan Heweliusz". Jest to największa katastrofa morska w powojennej historii polskiej marynarki handlowej.
Uroczysty Apel Pamięci, organizowany przez Euroafrykę i Fundację „Ludziom Morza" , odbędzie się w **piątek 12 stycznia 2018r. o godzinie 15.00,** pod pomnikiem Pamięci Ofiar Promu Jan Heweliusz na Cmentarzu Centralnym w Szczecinie.
Uroczysta msza święta w intencji ofiar katastrofy odbędzie się w niedzielę 14 stycznia 2018r. o godzinie 18.00 w kościele p.w. św. Jana Ewangelisty przy ul. Świętego Ducha 9 w Szczecinie. Mszy świętej przewodniczyć będzie metropolita szczecińsko-kamieński ksiądz abp Andrzej Dzięga.
Wszystkie zainteresowane osoby są zapraszane do wzięcia udziału w uroczystościach.
Zwyczajem lat ubiegłych, załogi promów pływających do Szwecji zrzucą w miejscu katastrofy okolicznościowe wieńce.

Źródło: Fundacja „Ludziom Morza"

Podpisano kolejne umowy w ramach projektu : Zabezpieczenie zagrożonych odcinków zachodniego wybrzeża.

W ramach projektu pn. „Zabezpieczenie zagrożonych odcinków zachodniego wybrzeża", realizowanego przez Urząd Morski w Szczecinie przy współudziale środków z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, zostały podpisane kolejne umowy.
W wyniku przeprowadzonej procedury zamówień publicznych wykonawcą prac, związanych ze sztucznym zasilaniem brzegu, zostało konsorcjum firm: Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych Sp. z o.o. z Gdańska (lider konsorcjum), Rohde Nielsen A/S z Danii i Hegemann GmbH z Niemiec, za łączną kwotę ok. 20 mln zł, natomiast funkcję inżyniera kontraktu dla tego projektu będzie pełnić Przedsiębiorstwo Usług Inwestycyjnych EKO-INVEST S.A. ze Szczecina, za kwotę ok. 421 tys. zł. Wartość całego projektu to ok. 53 mln zł, z czego dofinansowanie UE wynosi ok. 45 mln zł.
Dla przypomnienia - projekt obejmuje:
- zabezpieczenie 3 km brzegu morskiego pomiędzy Dziwnówkiem a Dziwnowem poprzez modernizację grupy ostróg brzegowych i późniejsze wykonanie na tym odcinku sztucznego zasilania brzegu (ok. 410 tys. metrów sześciennych materiału piaszczystego),
- zabezpieczenie ok. 1,5 km brzegu morskiego pomiędzy Rewalem a Trzęsaczem, gdzie na odcinku ok. 210 m wybudowana będzie kamienna opaska brzegowa, osiem ostróg brzegowych oraz wykonane sztuczne zasilanie brzegu (ok. 195 tys. metrów sześciennych materiału piaszczystego).

Źródło:Urząd Morskiwszczecinie.

Dwa spojrzenia – jeden cel.

Kontynuujemy cykl porad psychologicznych opracowanych specjalnie dla czytelników Biuletynu Morskiego przez psychologa Małgorzatę Szwemin oraz dyplomowanego Life Coacha, Katarzynę Dolak – Mazurek p.n. „Dwa spojrzenia, jeden cel".
Przypomnijmy.
Program skierowany jest do środowiska marynarzy i ich rodzin.
Ma na celu zdefiniowanie źródła stresu i możliwości uzyskania łącznego wsparcia w rozwiązaniu tego samego problemu, korzystając z wiedzy i doświadczenia psychologa oraz trenera relacji i życia osobistego. Ten wspólny projekt psychologa i coacha jest wyjątkowy ze względu na nowatorski sposób niesienia pomocy.

Zaopiekuj się swoim zmęczeniem...
Choć wszyscy wiemy, jak ważny jest odpoczynek, odpowiednia ilość snu, to jednak w obliczu specyficznych obowiązków, jakich nie brak podczas pracy na morzu, możesz ignorować te podstawowe potrzeby.
To się niestety mści. Przemęczenie wpływa na twój stan emocjonalny a to w warunkach izolacji wzmaga konflikty, napięcia, może prowadzić do zachowań agresywnych.
Również zdolności umysłowe oraz sprawność psychomotoryczna czyli potocznie zwany refleks ulegają obniżeniu. Nie trudno zgadnąć, że może to być nawet przyczyną wypadku przy pracy. Zmęczenie jest sygnałem, które wysyła ciało, pragnąc przypomnieć o konieczności odpowiedniego zadbania o siebie, gdy to zignorujesz, mogą pojawić się symptomy choroby, gdyż odporność spada.
Doskonale rozumiem, że czasem sytuacja wymaga od nas wzmożonego wysiłku. Kiedy uczestniczyłam w selekcji do jednostki specjalnej obserwowałam kandydatów i podziwiałam ich determinacje do osiągnięcia celu dostania się do wymarzonej jednostki. Tutaj wykonywanie trudnych zadań, pomimo wycieńczenia z głodu, zimna i ogromnego zmęczenia, graniczyła z cudem. Pomimo, że niewielu cel osiągało i tak zdumiewający był fakt, że w pewnych warunkach człowiek potrafi pokonać naturalne potrzeby aby sięgnąć po swoje pragnienia. Jednak później kandydaci potrzebowali kilku tygodni aby wrócić do równowagi psychofizycznej, pomimo że sam proces selekcji trwał kilka dni. Mam nadzieję, że tak ekstremalny wysiłek nie dotyczy twojej pracy na morzu, ale pamiętaj, że jeśli musisz przez jakiś czas działać wyjątkowo intensywnie a na odpoczynek nie ma szans, to przyjdzie moment, że regenracja stanie się koniecznością.
Chorobą cywilizacyjną, która ostatnio coraz częściej dokucza różnym grupom zawodowym jest zespół chronicznego zmęczenia, nie posiada jeszcze wprawdzie swojego numeru w klasyfikacji chorób ale lekarze pracują nad tym.
Charakterystyczne jest to, że objawy przemęczenie pojawiają się wówczas, kiedy właśnie ciało mogłoby odpoczywać, czyli po okresie wzmożonego wysiłku, gdy są już warunki ku temu. Pomimo że jest możliwość wysypiania się, pacjent odczuwa perrnamentne zmęczenie, gorzej czuje się po wstaniu z łóżka niż przed pójściem spać. Cierpi również na problemy z pamięcią, koncentracją, bóle mięśni oraz głowy. Etymologia choroby nie jest znana, na pewno związana jest ze spadkiem odporności ciała a narażone są na nią osoby prowadzące niezdrowy styl życia i pracujące w trudnych warunkach. Z całą pewnością marynarze należą do grupy ryzyka.
Gdy rzeczywiście nie ma możliwości wysypiać się osiem godzin i spędzać weekendów na przyjemnym leniuchowaniu, warto zadbać o jakość tych niewielu chwil w których można odsapnąć. Oczywiście czasem czynny odpoczynek też jest mile widziany, gdy na statku znajduje się siłownia i można połączyć dbanie o kondycję fizyczną z odwentylowaniem emocji.
Jednak warto też zaopatrzyć się w dobrą relaksację na płycie albo innym nośniku. Polecam szczególnie trening autogenny Schultza, ponieważ sama muzyka relaksacyjna gdy jest źle dobrana może rozdrażniać.

Prowadziłam naukę relaksacji w jednostkach. Z początku bawiło to żołnierzy, po czasie stosowania tej metody ci, którzy byli narażeni na braki snu, chwalili jej skuteczność,
Dwadzieścia minut dobrze przeprowadzonej relaksacji, odzyskuje około cztery godziny snu, jest dobrą alternatywą na głęboki, choć krótki odpoczynek.
Najmilszą pochwałę tej metody jaką otrzymałam kiedyś od studenta nawigacji było stwierdzenie, że to lepsze nawet od alkoholu.
Z pewnością zdrowsze.
Małgorzata Szwemin

Jedzenie i spanie na statku jest nieobowiązkowe, czyli jak poradzić sobie ze zmęczeniem fizycznym i emocjonalnym.

Zmęczenie fizyczne pojawia się dosyć szybko, bo naładowane w domu baterie szybko się wyczerpują tempem życia na statku. Gdy ciało jest zmęczone, to hart ducha równie szybko opada.
Długotrwały stres na jaki jesteś narażony - bo ciężka wachta, bo kontrola jedna po drugiej, bo pogoda sztormowa, bo nie ma kiedy odespać, odkłada się w organizmie jak trucizna i atakuje w najmniej odpowiednim momencie. Stąd możesz mieć poczucie „deprechy". Nic Ci się nie chce. Praca denerwuje, w czasie wolnym siedzisz i zastanawiasz się o co chodzi, wydaje Ci się, że wszystko trafi szlag i nic nie ma sensu.
Najtrudniejsze jest to, że nie masz z kim o tym porozmawiać. W pracy nie masz ochoty o tym mówić, z domem nie zawsze jest kontakt. A poza tym, czasem nie chcesz mówić, żeby nie martwić. Czasem też nie masz możliwości powiedzieć, bo żona lub partnerka też ma „doła" i jak zadzwonisz, to wyrzuci na Ciebie wszystkie żale. I wtedy to już sięgasz dna „niechcenia" i zmęczenia życiem. A jest praca do wykonania, ludzie, za których jesteś odpowiedzialny.
Co zrobić:
Przyjmij do wiadomości, że zmęczenie utrzymuje się długo i potrzeba czasu, żeby je zmniejszyć.
Jeśli na co dzień systematycznie dbasz o kondycję, czyli ćwiczysz, jesz w miarę możliwości zdrowo, nie pijesz alkoholu, nie palisz, nie bierzesz narkotyków, to Twoje ciało i umysł szybciej poradzi sobie ze zmęczeniem. Jeśli jesteś zwolennikiem innego trybu życia, też poradzisz sobie ze zmęczeniem, tylko że będzie to trwało dłużej.
Skoro pracujesz na morzu, to znasz ten stan zmęczenia, więc możesz przygotować się do tego. Jeśli dopiero zaczynasz, to też możesz to zrobić:

- Zaopatrz się i regularnie zażywaj wit. C 1000, która wzmacnia organizm i łagodzi zmęczenie, oraz wit. D3 na poprawę nastroju.
- Pij dużo wody, dobrze nawodniony organizm łatwiej radzi sobie ze zmęczeniem,
- Zadbaj o jakość jedzenia. Porozmawiaj z innymi członkami załogi i kapitanem, tak aby dobrać jak najlepszą jakość posiłku w ramach stawki żywieniowej.,
- Wyrzuć albo przynajmniej ogranicz ze swojej diety cukier, bo on wbrew opiniom zabiera energię. A ona jest Ci potrzebna, żeby przetrwać gorszy czas. Warto zasięgnąć rady dietetyka, który jest w stanie przygotować Ci zasady odżywiania tak, aby móc wykorzystać to, co jest dostępne na statku. Wiem, że nie jesteś na statku po to, aby zajmować się gotowaniem, jednakże na pewno możesz poprosić kucharza, żeby przygotował dla Ciebie posiłek wg Twoich potrzeb.

Kondycja fizyczna ma ogromne znaczenie. Zwłaszcza ta wypracowana w czasie pobytu w domu. Zatem znajdź koniecznie czas na trening. Na początek, wystarczy, gdy każdego dnia zrobisz 10 przysiadów, 10 pompek, 10 podciągnięć na drążku plus ćwiczenia rozciągające. Jest Ci to potrzebne, bo ciało które zna wysiłek i radzi sobie z pokonywaniem ograniczeń w ćwiczeniach, łatwiej znosi wyczerpanie spowodowane brakiem snu i zmęczeniem. Ćwicz w miarę możliwości na statku.
Zadbaj o to, abyś miał z kim porozmawiać o tym, że Ci trudno. Pamiętaj - to nie jest użalanie się nad sobą. Pod wpływem stresu i zmęczenia, przychodzą do głowy głupoty, tzw. „myślokształty", które powodują niepokój wewnętrzny. W takiej rozmowie chodzi o sprawdzenie czy to, co pod wpływem zmęczenia, pokazuje Ci umysł, jest prawdą, czy tylko wyobrażeniem. Mówiąc na głos o tych „myślokształtach", nabierają one innego znaczenia, plus „przegadanie" z drugą osobą, wtedy tracą na mocy. Przekonasz się, że to umysł pokazuje Ci błędny obraz. To tak jak w programach TV mówią Ci, co masz myśleć, a nie co Ty myślisz.

Pamiętaj, żeby była to osoba, która na czas takiej rozmowy, skupi się na Twojej sytuacji. Ty możesz zrobić dla niej to samo. Trzeba pozwolić się wygadać, „ponarzekać", żeby wyrzucić to, że czujesz się podle, wszystko jest bez sensu, i najlepiej dajcie mi wszyscy święty spokój.
Zdaję sobie sprawę, że na statku wszyscy poddani są takiej samej presji i też mogą nie mieć energii do wspierającej rozmowy. Dobrym sposobem jest znalezienie kogoś na lądzie, z poza ekipy w pracy, ale taką osobę, która zna specyfikę pracy na morzu. Może kolega, który jest akurat na urlopie, znajomy, coach.
Niektórzy moi klienci piszą smsy, gdy czują, że mają dosyć. Wymiana wspierających wiadomości, pozwala odzyskać równowagę i energię. Możesz również umówić się ze swoją żoną, partnerką, żeby była takim wsparciem. Czyli, gdy miałeś trudny czas w pracy, to Ty masz „czas antenowy" i możesz powiedzieć o swoich trudnościach, bez porównywania do tego, jak akurat żonie jest kiepsko. Bo wiadomo, że w rodzinach marynarzy trudno jest po obu stronach i zazwyczaj w tym samym czasie.
Może być tak, że nie będziesz miał już siły fizycznej, nie będziesz miał akurat z kim porozmawiać, bo na środku oceanu zapomnij o zasięgu. Naucz się technik relaksacyjnych i je stosuj jeszcze zanim będziesz w pracy. Najlepiej nagraj sobie albo ściągnij na telefon, żeby mieć do nich łatwy dostęp.
Najważniejsze, to wyrzuć z głowy zwrot „walczę ze zmęczeniem", bo walka też jest wysiłkiem, czyli dodatkowym ubytkiem energii. Zastąp go zwrotem: odpoczywam, mam energie i siłę. Staraj się jak najwięcej odpoczywać, nawet 10 min snu ratuje sytuację.
Przypomnij sobie wszystko co pozytywnie kojarzy Ci się z pracą na morzu. Przypomnij sobie, po co to robisz i dlaczego jest to ważne.
Pracuję na statku, bo:

- lubię morze
- zarabiam pieniądze na przyjemności i dla rodziny
- zwiedzam świat
- uczę się
- poznaję ludzi
- lubię taki styl życia
- dopisz swoje motto i wracaj do niego w chwilach zwątpienia.

Pamiętaj! Przeznaczenia nie unikniesz, ale możesz się do niego przygotować.

Katarzyna Dolak-Mazurek

Źródło:BiuletynMorski KSMMiR

Info OMK.

Wybory w OMK na nową Kadencję 2018-2022
Zdajemy sobie sprawę, że przynajmniej połowa z Nas jest obecnie na statku z ograniczonym dostępem do internetu i możliwość głosowania jest znikoma.
Niemniej jednak pozostałe osoby są na lądzie jak i cześć statków jest wyposażona w dostęp do internetu.
Wszystkie Związki Zawodowe, ITF, ETF mają taki sam obowiązek wybierania władz co 4 lub 5 lat. Tak też jest w OMK.
Jeżeli nie zbierzemy wymaganej ilości głosów (50% czyli ponad 700) wybory nie odbędą się i formalnie Organizacja nie może dalej funkcjonować czyli może być to równoznaczne z zwieszeniem działalności w obszarach:
- roszczenia pracownicze,

- pomoc bezpośrednia,
- zapomogi szkoleniowe, socjalne …
- członkostwo w ITF,
- ubezpieczenie NNW
- telefon alarmowy 24/7

Przypominamy: Paragraf 15 Statutu NSZZ Solidarność
Członek Związku jest zobowiązany:
3) uczestniczyć w zebraniach w jednostkach organizacyjnych Związku, do których należy oraz w posiedzeniach władz Związku, do których został wybrany, a w szczególności w zebraniach sprawozdawczo-wyborczych,
Informacja wyborcza o sposobie oddania głosu została wysłana pocztą do każdego marynarza należącego do OMK oraz smsem i drogą e-mail

---

Marynarz z zaświadczeniem o ukończonym kursie na poziomie zarządzania w akredytowanym Ośrodku Szkoleniowym kontra absolwent Akademii Morskiej z dyplomem ukończenia uczelni na poziomie zarządzania.

Czy są stosowane podwójne standardy przez Centralną Morską Komisje Egzaminacyjną?

Marynarz z OMK napisał do nas e-maila z informacją, że Centralna Morska Komisja Egzaminacyjna stosuje podwójne standardy, dopuszczając do egzaminów kwalifikacyjnych oficerów, którzy ukończyli kurs na poziomie zarządzania w okresie 5 lat od daty uzyskania przez nich zaświadczenia o ukończeniu kursu, natomiast absolwentów Akademii Morskich posiadających uznanie na poziomie zarządzania, którzy ukończyli uczelnię i uzyskali dyplom, Komisja dopuszcza do egzaminu kwalifikacyjnego w dowolnym okresie, nawet po 10 latach.

Wystąpiliśmy ze stosownym zapytaniem do Centralnej Komisji Egzaminacyjnej przy Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.:

Otrzymaliśmy następujaca odpowiedź:

Odpowiadając na państwa e-mail z dnia 24.11.2017 r. pragnę poinformować, że w świetle ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy o bezpieczeństwie morskim oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2015 poz. 1320) okres przejściowy wskazany w art. 7 ustawy, dotyczy wszystkich dyplomów ukończenia uczelni morskich wydanych przed dniem 1 stycznia 2017 r. na kierunkach i w specjalnościach uznanych w danym okresie.

Ponadto, zaświadczenie o ukończeniu szkolenia, zgodnego z konwencją STCW wystawione przez Morską Jednostkę Edukacyjną lub uznany ośrodek szkoleniowy przez Dyrektora Urzędu Morskiego , zgodnie z wcześniej obowiązującymi przepisami, mają odzwierciedlenie w ww. przepisie. Odrębność stanowi tu okres ważności tych dokumentów. W obowiązującym stanie prawnym, tj. od 1 stycznia 2017 r., okres ważności dyplomu to 7 lat, a okres ważności zaświadczenia o ukończeniu szkolenia to 5 lat, termin ważności dla dyplomów i zaświadczeń wydanych przed datą 1 stycznia 2017 r. liczony jest od tej daty, natomiast dla tych dokumentów wydanych po dacie 1 stycznia 2017 r. od dnia wydania.

Reasumując przy weryfikacji dokumentów kandydata do egzaminu kwalifikacyjnego, Wydział Dokumentów Marynarskich Urzędu Morskiego dopuszcza do egzaminu osoby które ukończyły szkolenie przed 1 stycznia 2017 r.

(bez dolnej granicy wystawienia zaświadczenia, z ważnością do 1 stycznia 2022 r., a dla absolwentów Akademii Morskich(bez dolnej granicy uzyskania dyplomu) na poziomie operacyjnym i zarządzania do 1 stycznia 2024 r.

Przy zaistniałych wątpliwościach prawnych każdy kandydat do egzaminu kwalifikacyjnego otrzyma wyjaśnienie drogą e-mailową, telefoniczną lub gdy zgłosi się osobiście.

Wszelkie informacje kontaktowe do CMKE znajdują się w zakładce CMKE na stronie Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Z poważaniem
Kpt. Piotr Bidziński
Przewodniczący CMKE

Reasumując, z odpowiedzi wynika, że absolwenci Akademii Morskich, który uzyskali dyplom ukończenia uczelni przed 01/01/2017 r. mają możliwość przystąpienia do egzaminu w terminie do 01/01/2024 r., natomiast jeżeli dyplom ukończenia uczelni uzyskali po 01/01/2017 r. mogą przystąpić do egzaminu w terminie 7 lat od daty uzyskania dyplomu.

Oficerowie kończący kurs w Ośrodku Szkoleniowym przed 01/01/2017 r. posiadający zaświadczenie o ukończonym kursie (bez granicznej daty) mogą przystąpić do egzaminu w terminie do 01/01/2022, natomiast oficerowie kończący kurs po 01/01/2017 r. mogą przystąpić do egzaminu w terminie do 5 lat.
Różnica 2 lat wynika z dwustopniowego systemu nauczania w uczelniach wyższych i ma na celu zapewnienie 5. letniego okresu możliwości przystąpienia do egzaminu również studentom decydującym się na 2. letnie studia magisterskie

---

Pamiętaj – pozostaw kopię swojego kontraktu w domu.

W ostatnich miesiącach OMK odnotowała kilka przypadków, gdzie żony za zgodą marynarzy należących do Organizacji Marynarzy Kontraktowych zgłosiły się z prośbą o interwencje w sprawie ich mężów, przebywających na burcie statku.
Zgłoszone przypadki dotyczyły mobbingu, przedłużającego się kontraktu, opóźnienia w wypłaceniu zaległego wynagrodzenia.

Aby rozpocząć proces pomocy, przede wszystkim musimy zapoznać się z treścią warunków zatrudnienia, na jakie zdecydował się marynarz podpisując kontrakt z armatorem oraz znać nazwę statku, banderę i numer IMO statku
Po pierwsze-musimy wiedzieć, czy statek pokryty jest układem zbiorowym ITF, który gwarantuje bezpieczne warunki zatrudnienia, czy też marynarz podpisał tzw. warunki armatorskie i określające zasady wynagradzania za pracę lub może w ogóle nie podpisał kontraktu – co też się zdarza niestety.
Bez wglądu w dokumenty podpisane przez marynarza, nie ma możliwości rozpoczęcia roszczenia.

Pamiętajmy o zabezpieczeniu w razie wystąpienia kryzysowej informacji – zostawmy kopię dokumentów dotyczących zatrudnienia i wszystkie dane kontaktowe do OMK osobie wskazanej w deklaracji członkowskiej jako osobę upoważnioną do kontaktów z OMK.

Gerwil Polska c.d.

Przewlekłość postępowania, sędziowie zbytnio obciążeni pracą, zasądzenie kwoty 5.000 zł na rzecz skarżącego, od Sądu za opóźnienia. Tak wygląd sprawa która OMK prowadzi od 2014 roku przeciwko Gerwil Crewing Polska w imieniu jednego z marynarzy należących do naszej Organizacji. Przypominamy, iż Gerwil Crewing Polska była przedstawicielem, nadal funkcjonującej holenderskiej firmy Gerwil Crewing z Holandii, zajmującej się obsługą barek rzecznych.
Wszystko układało się w miarę poprawnie do czasu gdy Gerwil Polska przestał wypłacać wynagrodzenie polskim marynarzom.
OMK złożyło kilka zawiadomień do Państwowej Inspekcji Pracy, zawiadomienie do prokuratury (które zostało uchylone) jak i podjęliśmy szereg działań aby Sąd mógł poprawnie rozpoznać przeprowadzić postępowanie.
Pomimo wszelkich działań przeprowadzonych z naszej strony (ze względu na postepowanie nie będziemy w chwili obecnej ujawniać), a wymagających sprawnego działania wymiaru sprawiedliwości nic się nie wydarzyło poza tym że Sąd „sam siebie ukarał". Nie jest to pierwsze 5 tys. zł kary nałożonej na Sąd w sprawach które prowadzimy. Może za daleko idąca dygresja z naszej strony, ale może lepiej by było zatrudnić więcej osób w naszych Sądach zamiast narzucać sobie kary za przewlekłość.

Kolejny raz przypominamy o konieczności poświecenia szczególnej uwagi przy podpisywaniu marynarskich umów o pracę.

Najlepszą gwarancją właściwych warunków zatrudnienia na morzu jest podpisanie umowy zgodnej z zatwierdzonym przez ITF układem zbiorowym pracy.
W innym przypadku, o czym pisaliśmy już kilkakrotnie, należy się kierować pewnymi zasadami, które wymieniamy poniżej.
Nie podejmuj pracy na statku bez umowy o pracę na piśmie.

- Nigdy nie podpisuj umowy in blanco, albo kontraktu wiążącego Ciebie z warunkami pracy, z którymi jesteś nie zapoznany
- Sprawdź, czy podpisana umowa odnosi się do Układu Zbiorowego Pracy (CBA) Jeżeli tak, upewnij się, że w pełni znane są Tobie warunki CBA oraz zachowaj jego kopie wraz z umową.
- Upewnij się, ze czas trwania umowy jest wyraźnie określony.
- Nie podpisuj umowy zezwalającej na dokonywanie zmian okresu obowiązywania kontraktu według wyłącznego uznania armatora. Wszelkie zmiany uzgodnionego okresu powinny być wprowadzone za obopólną zgodą.
- Zawsze upewnij się, że umowa wyraźnie określa wypłacane wynagrodzenie zasadnicze i upewnij się, że podstawowy czas pracy jest wyraźnie zdefiniowany (na przykład 40,44 lub 48 godzin tygodniowo)
- Upewnij się, na jakich zasadach odbywa się praca w nadgodzinach. Może to być ryczałt za wszystkie nadgodziny lub każda nadgodzina liczona osobno.
- MOP stwierdza, że wszystkie nadgodziny powinny być opłacane wg stawki wynoszącej minimum 1,25 normalnej stawki godzinowej.
- Upewnij się, ze umowa wyraźnie określa ile otrzymasz dni płatnego urlopu miesięcznie. MOP stwierdza, ze urlop płatny nie powinien być krótszy niż 30 dni rocznie (2,5 dnia za miesiąc kalendarzowy)
- Upewnij się, że kwoty wynagrodzenia zasadniczego, nadgodzin i za urlop są wyraźnie i oddzielnie wyszczególnione w umowie
- Nie podpisuj umowy zezwalającej armatorowi na wycofanie lub zatrzymanie jakiejkolwiek części wynagrodzenia w okresie kontraktu. Powinieneś być uprawniony do pełnej wypłaty wynagrodzenia pod koniec miesiąca kalendarzowego.
- Nigdy nie podpisuj umowy zawierającej jakąkolwiek klauzulę stwierdzającą, że odpowiadasz za pokrycie jakiejś części kosztów dotarcia na statek lub repatriacji.
- Nie podpisuj umowy zawierającej jakąkolwiek klauzulę ograniczającą Twoje prawo do wstąpienia lub kontaktowania się ze Związkiem Zawodowym.
- Miej świadomość, że kontrakty nie zawsze zawierają szczegóły dotyczące dodatkowych świadczeń. Dlatego powinieneś uzyskać potwierdzenie w formie pisemnego porozumienia lub zobowiązania wynikającego z umowy, jakie odszkodowania zostaną wypłacone między innymi w przypadku:
  utraty statku, utraty mienia osobistego, przedwczesnego zakończenia kontraktu, choroby lub uszkodzenia ciała i inwalidztwa, śmierci (kwota wypłacana rodzinie), pracy w rejonach zagrożonych atakami pirackimi.
- Zachowaj kopię podpisanej umowy
- **Pamiętaj, niezależnie od warunków, każdy kontrakt, umowa do jakich dobrowolnie przystąpisz, uznane są za prawnie wiążące.**

Omk

Kluczowy piłkarz Lecha odejdzie w zimie?

Lech Poznań może jeszcze podczas zimowej przerwy stracić jednego ze swoich najważniejszych piłkarzy. **Darko Jevtić**, bo o nim mowa znalazł się bowiem na liście życzeń angielskiego Birmingham City.
24-latek znajduje się w obecnym sezonie w wysokiej formie i nic dziwnego, że zwrócić na siebie uwagę klubów zagranicznych. Na wszystkich frontach wystąpił on w siedemnastu meczach dla "Kolejorza", w których strzelił pięć goli i zapisał na swoim koncie pięć asyst. Jego umowa z Lechem obowiązuje do końca czerwca 2020 roku.
Jak wynika z z informacji "Gazety Wyborczej", na które powołuje się m.in. "Birmingham Mail", chrapkę na skorzystanie z usług Jevticia ma właśnie City, które od wielu sezonów nie potrafi wrócić z powrotem do Premier League. "The Blues" zajmują obecnie przedostatnie miejsce w tabeli Championship i do końca rozgrywek będzie ich czekała walka o utrzymanie na zapleczu elity.

Według najświeższych doniesień, na St. Andrew's przygotowali w sprawie Jevticia oferty w wysokości 2,3 miliona funtów, a więc powyżej wartości piłkarza (wyżej niż wycena m.in. na transfermarkt.de). Na razie nie wiadomo, jak do takiej propozycji odniosą się szefowie Lecha.

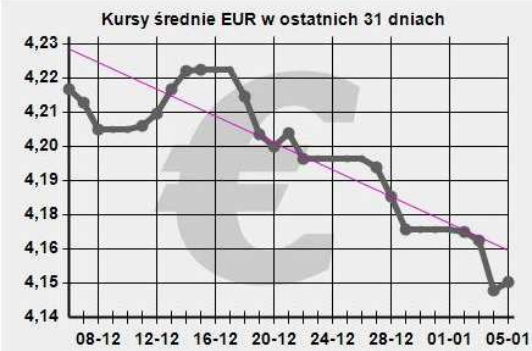
Oprócz Birmingham, zainteresowane usługami Szwajcara mają być także inne kluby europejskie, w tym serbska Crvena Zvezda Belgrad.

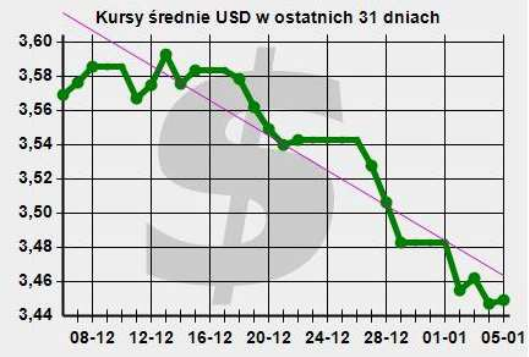
Źródło: PilkaNozna.

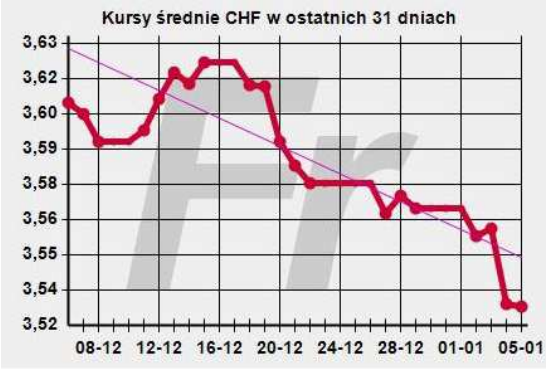
Wydarzyło się 08 stycznia - kalendarium

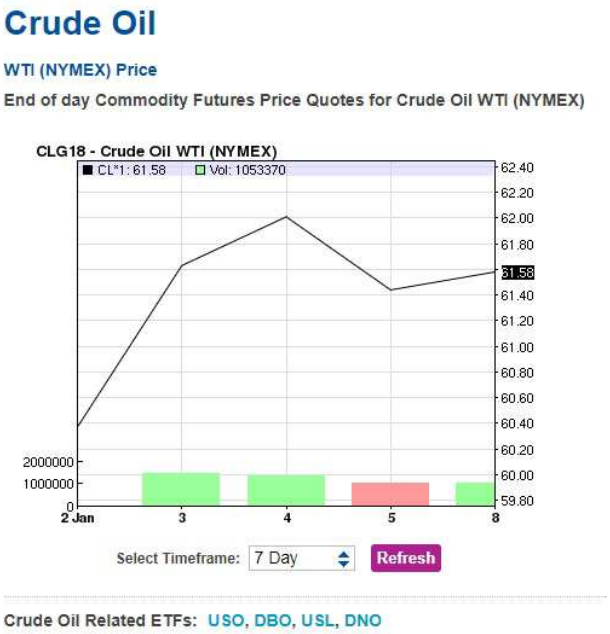
08 stycznia jest 8 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostały 357 dni. 08 stycznia jest w Marianach Północnych Dniem Wspólnoty Narodów.
Imieniny obchodzą:
Albert, Apolinary, Erhard, Heladia, Heladiusz, Laurencjusz, Laurenty, Maksym, Mroczysław, Mścisław, Seweryn, Teofil i Wawrzyniec.
Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:
1745r. –W Warszawie podpisano międzynarodowy traktat sojuszniczy skierowany przeciwko Prusom.
1919 r. – Naczelna Rada Ludowa objęła władzę na terenach odbitych Niemcom podczas powstania wielkopolskiego.
1932r. – Dokonano oblotu samolotu pasażerskiego PZL.4.
1938 r. – W Białej Krakowskiej aresztowano jednego z najgroźniejszych polskich przestępców międzywojennych Nikifora Maruszeczkę.
1965r. – Melchior Wańkowicz, mający do odbycia 1,5-roczną karę pozbawienia wolności za współpracę z *Radiem Wolna Europa*, spotkał się z Władysławem Gomułką.
1967 r. – Na dworcu Wrocław Główny zginął w wypadku Zbigniew Cybulski.
1993 r. – Sejm RP przyjął ustawę o podatku od towarów i usług oraz o podatku akcyzowym..

Kursy walut (kursy średnie NBP)




Kursy średnie USD w ostatnich 31 dniach
3,60
3,58
3,56
3,54
3,52
3,50
3,48
3,46
3,44
08-12 12-12 16-12 20-12 24-12 28-12 01-01 05-01


Kursy średnie CHF w ostatnich 31 dniach
3,63
3,62
3,60
3,59
3,58
3,56
3,55
3,54
3,52
08-12 12-12 16-12 20-12 24-12 28-12 01-01 05-01


Crude Oil
WTI (NYMEX) Price
End of day Commodity Futures Price Quotes for Crude Oil WTI (NYMEX)
CLG18 - Crude Oil WTI (NYMEX)
CL*1: 61.58
Vol: 1053370
62.40
62.20
62.00
61.80
61.58
61.40
61.20
61.00
60.80
60.60
60.40
60.20
60.00
59.80
2000000
1000000
0
2 Jan
3
4
5
8
Select Timeframe: 7 Day
Refresh
Crude Oil Related ETFs: USO, DBO, USL, DNO

Baltic Exchange: Baltic Dry Index (.BADI:Exchange)
+ WATCHLIST
*Data is delayed | USD
Last | 01/05/2018
1,371.00 +30.00 (+2.24%)
52 week range
1,230.00 - 1,371.00
1D 5D 1M 3M 6M YTD 1Y 5Y ALL
+ Comparison
1D Display Studies
Expand
1750
1500
1371.00
1250
1000
750
Mar Apr May Jun Jul Aug Sep Oct Nov 2018
SUMMARY NEWS PROFILE
KEY STATS
Day High 1,371.00 Day Low 1,371.00

Rozrywka

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

(c) 2018 OnlineSudoku.pl

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

(c) 2018 OnlineSudoku.pl

Trzech studentów opowiada sobie o wrażeniach z Sylwestra.
- Ja chłopaki byłem na Majorce - mówi pierwszy - jaki wypas! Plaża, drinki, dziewczyny w bikini...
- A ja byłem w Alpach - mówi drugi - śnieg po pas, narty, a jakie panienki...mmmm
- No stary a ty gdzie byłeś? - pytają milczącego dotąd trzeciego żaka.
- Chłopaki ja byłem w tym samym pokoju, co wy ale ja nie paliłem tego świństwa...

Dzieci moje, ja umieram! Przynieście mi szklankę wody!
- Ojciec, jest pierwszy stycznia, wszyscy umierają, idź se sam przynieś!