## *Ulyssels wciąż wyłączony z eksploatacji.*

Irish Ferries nie ma ostatnio szczęścia. Popularny przewoźnik zmuszony jest nie tylko do dłuższego oczekiwania na nowy prom, który miał dołączyć do jego floty tego lata. Niespodziewanie doszły także problemy z promem Ulysses.

Wiadomo już, że armator będzie musiał nawet przez kolejne dwa tygodnie radzić sobie z absencją swojego podstawowego promu. Ulysses to jednostka typu ro-pax, która na co dzień obsługuje połączenie Dublin-Holyhead.

Statek ten wyłączony jest z eksploatacji od początku lipca. Na początku tego tygodnia Irish Continental Group – właściciel Irish Ferries - wydał komunikat, w którym przyznał, że przerwa potrwa znacznie dłużej, niż pierwotnie planowano. Dla przewoźnika jest to niemały kłopot, bo perturbacje przytrafiły mu się akurat w szczycie sezonu turystycznego.

„Zostaliśmy poinformowani przez inżynierów, że sprawa jest znacznie poważniejsza, niż początkowo przewidywano. Szacują oni, że statek będzie wyłączony z eksploatacji przez kolejny okres tygodnia albo dwóch" - poinformowała firma w oświadczeniu.

Ulysses trafił do suchego doku w Belfaście 28 czerwca. Jak wtedy tłumaczono, problemy wywołane zostały przez usterkę wału śrubowego statku. To spowodowało konieczność wprowadzenia zmian do rozkładu rejsów, tak aby maksymalnie ograniczyć niedogodności spowodowane przez wyłączenie jednostki.

Irish Ferries nie ma ostatnio łatwego życia, gdy chodzi o obsługę połączenia Dublin-Holyhead. Tego lata na linię tę miał trafić nowoczesny, zbudowany w Niemczech prom W.B. Yeats. Stocznia nie dotrzymała jednak wcześniejszych terminów. Nowy prom miał wejść najpierw na trasę przed startem sezonu letniego. Potem termin ten został przesunięty na koniec lipca. Zgodnie z ostatnimi doniesieniami, ostatecznie ma się to stać dopiero w połowie września.

*Źródło: promy skat.pl*

## *Pięć nowych i ekologicznych promów dla Kopenhagi.*

Firma Arriva Danmark zamówiła pięć nowoczesnych, ekologicznych promów, które będą służyły do obsługi połączeń pomiędzy przystaniami w Kopenhadze. Kontrakt na ich budowę został podpisany z grupą Damen Shipyards.

Każda z nowych jednostek będzie mogła zabrać na pokład 80 pasażerów. Zatroszczono się także o przestrzeń przeznaczoną do przewozu rowerów czy wózków inwalidzkich. Statki będą posiadały duże przeszklenia, co ma uczynić podróż jeszcze bardziej atrakcyjną. Dużym atutem nowych jednostek mają być zastosowane w nich rozwiązania, dzięki którym będą one przyjazne środowisku. Za sprawą zastosowanych w nich baterii, będą to jednostki typu „zero emission".

Zakłady Damen będą odpowiedzialne nie tylko za budowę nowych jednostek, ale również za stworzenie punktów szybkiego ładowania. Mają one umożliwić naładowanie każdej jednostki w zaledwie 7 minut.

Wprowadzenie tych promów wpłynie na ograniczenie globalnego poziomu zanieczyszczeń przez system transportu miejskiego w Kopenhadze – według szacunków emisja $CO_2$ zmniejszy się o 2,5 procent; związków azotu - o 10 procent, a cząstek stałych – o 66 procent. Będzie to zatem dobry krok w kierunku poprawy jakości powietrza w stolicy Danii. Znacząco ograniczony zostanie także poziom hałasu.

Promy będą eksploatowane przez duńską agencję transportu publicznego – MOVIA – która jest klientem firmy Arriva. Nowe statki będą kursowały przez 16 godzin na dobę. Pierwsze jednostki dotrą do operatora w 2020 r.

*Źródło:promyskat.pl*

## *Sztorm odsłonił tory na dnie Morza Bałtyckiego.*

Niezwykłe odkrycie na Półwyspie Helskim. Sztorm odsłonił tory leżące na dnie Morza Bałtyckiego. Zauważył je biegacz i fotograf Grzegorz Elmiś, który znalezisko pokazał na jednym z portali społecznościowych.
Na nagraniu z opisem „Helska, podwodna wąskotorówka" można zobaczyć, że tory znajdują się zaledwie kilka metrów od brzegu. Jak poinformował TVN24 Władysław Szarski, dyrektor Muzeum Obrony Wybrzeża w Helu, nie są to tory w dokładnym tego słowa znaczeniu, lecz prefabrykowane kilkumetrowe elementy. – Układano je doraźnie, by przetransportować jakieś cięższe elementy i załadować na statki bądź okręty – powiedział dla TVN24 Szarski. Dodał, że takie konstrukcje „układano jak była taka potrzeba. Robili to i Polacy przed wojną, a potem i Niemcy".
Pasjonat kolei Artur Labudda natomiast powiedział TVN24, że podejrzewa, iż przęsła pochodzą z lat 50. – Wówczas Hel był silnie fortyfikowany i jakoś te wszystkie ciężkie elementy, takie jak np. gwiazdobloczki, trzeba było przewieźć – poinformował.
To nie pierwsze takie odkrycie na Helu. W maju tego roku morze wyrzuciło na plażę rosyjskie pociski sygnalizacyjne z okrętów podwodnych, w ubiegłym roku natomiast odsłoniło podziemne bunkry i korytarze.
Hel jest strategicznym miejscem na Wybrzeżu. Podczas II wojny światowej był ostatnim punktem polskiej obrony, a w czasach PRL jako teren wojskowy pilnie strzeżono go tajemnicą. Do dzisiaj w tych okolicach można spotkać liczne militarne zabytki.

*Źródło: gospodarkamorska.pl*

## *Platforma Petrobaltic w przyszłym roku wypłynie na Bałtyk. Pełna produkcja ropy w III kwartale.*

Centrum produkcyjne w pierwszym kwartale przyszłego roku wyjdzie na Bałtyk – poinformowała Grupa LOTOS. Mowa o platformie Petrobaltic, która obecnie jest przebudowywana w Gdańskiej Stoczni Remontowa. Będzie ona eksploatowana na złożu ropy naftowej B8, jednym z największych na Morzu Bałtyckim.
„Zaawansowanie projektu na obecną chwilę wynosi: 80,5%. Pełna produkcja zakładana jest w III kwartale 2019 (wliczone ryzyko 90 dni)" – poinformował zarząd spółki w odpowiedziach na pytania akcjonariusza.
Prace stoczniowe w Gdańskiej Stoczni Remontowa związane są z „przebudową platformy Petrobaltic na centrum produkcyjne oraz jednocześnie prowadzone są prace mające na celu umożliwianie pełnego zagospodarowania złoża oraz prace offshore związane z zakończeniem budowy gazociągu (zabezpieczenie matami betonowymi). Przebudowa platformy w fazie realizacji prac kompletacji mechanicznej oraz przygotowania do fazy testów i uruchomień. Na ścieżce krytycznej znajduje się zakres prac elektrycznych i automatycznych" – podał zarząd.
Wstępna eksploatacja złoża B8 rozpoczęła się w październiku 2015 r. Tymczasowym centrum produkcyjnym obecnie jest tam inna platforma LOTOSU-u – LOTOS Petrobaltic.
Przebudowa platformy Petrobaltic trwa już kilka lat. Pierwszą umowę w tej sprawie podpisano 30 października 2014 r. Przebudowę miało wykonać konsorcjum, w skład którego wchodziły spółki należące do Polskiej Grupy Zbrojeniowej: Energomontaż-Północ Gdynia i Stocznia Remontowa Nauta, a także stocznia z polskim kapitałem CRIST. LOTOS jednak wycofał się z umowy, powołując się na złą sytuację makroekonomiczną na rynku ropy, która wymusiła znaczne ograniczenie prac związanych z przebudową platformy.
Drugi przetarg (kwiecień 2015 r.) również zakończył się fiaskiem. Chociaż wybrano w nim ofertę konsorcjum spółek Grupy MARS: Energomontażu-Północ Gdynia i Stoczni Remontowej Nauta, LOTOS nie dotrzymał warunków finansowania umowy podpisanej 23 czerwca 2015 r, przez co ta nie została zrealizowana.
Trzeci przetarg na przebudowę platformy ogłoszono w lutym 2016 r. Jako jedyna wystartowała w nim Gdańska Stocznia Remontowa, jednak nie zaakceptowała ona harmonogramu płatności LOTOS-u, dlatego ten unieważnił postępowanie.

Ostatecznie przebudowa ruszyła w kwietniu 2016 r. Platforma Petrobaltic trafiła do Stoczni Remontowej Nauta, gdzie 22 grudnia zakończył się I etap przebudowy. W styczniu 2017 r. jednostka została zadokowana w Gdańskiej Stoczni Remontowa. Tam odbyły się prace w części podwodnej platformy. W lipcu ubiegłego roku Petrobaltic ponownie trafiła do Stoczni Remontowej Nauta, gdzie planowane były m.in. nasuwanie modułów produkcyjnych oraz modułu mieszkalnego, prefabrykacja i montaż rurociągów oraz architektura wnętrza. W październiku prace jednak przerwano, a platforma z powrotem znalazła się w Gdańskiej Stoczni Remontowa.
W listopadzie 2016 r. do Prokuratury Regionalnej w Gdańsku wpłynęło zawiadomienie o możliwości popełnienia przestępstwa w sprawie remontu platformy. „W ocenie obecnego zarządu spółki zawarto niekorzystny kontrakt na przebudowę platformy „Petrobaltic". Koszty poniesione przez firmę, związane z samym zakupem niewykorzystanych nóg platformy, szacowane są na kilkadziesiąt milionów złotych. Ma to istotny wpływ na realizację całego procesu przebudowy platformy, jak i pełnego zagospodarowania złoża B8. Sprawa została złożona do prokuratury przez obecny zarząd LOTOS Petrobaltiku, który w ten sposób broni interesów spółki i dąży do uruchomienia docelowego wydobycia ropy naftowej i gazu ziemnego ze złoża B8" – poinformowało biuro komunikacji spółki.
Złoże B8 położone jest ok. 63 km na północ od przylądka Rozewie, w wyłącznej strefie ekonomicznej RP. Głębokość Bałtyku w jego rejonie sięga 81-84 m. Potencjał wydobywczy złoża to ok. 3,5 mln t ropy naftowej.
LOTOS to polska grupa kapitałowa, której działalność ma strategiczne znaczenie dla krajowego i europejskiego bezpieczeństwa w sektorze energii oraz polskiej gospodarki. LOTOS wydobywa gaz ziemny i ropę naftową w Polsce, Norwegii oraz na Litwie. Należy do niego, zlokalizowana w Gdańsku, jedna z najnowocześniejszych europejskich rafinerii, gdzie surowiec przerabiany jest głównie na wysokiej jakości paliwa, w tym paliwa premium – LOTOS Dynamic.
LOTOS to także sieć blisko 500 stacji paliw, dogodnie zlokalizowanych przy autostradach i drogach ekspresowych, we wszystkich aglomeracjach i wielu miejscowościach na terenie całego kraju. LOTOS, jako sprzedawca detaliczny i hurtowy, zaopatruje w paliwa blisko 1/3 polskiego rynku. Zajmuje też pozycję drugiego spedytora kolejowego w kraju. LOTOS to także czołowy producent asfaltów drogowych, olejów silnikowych oraz smarów do samochodów, samolotów, pociągów, statków, a nawet pojazdów techniki wojskowej.
Skonsolidowane przychody ze sprzedaży w 2017 r. w Grupie LOTOS wyniosły 24,18 mld zł.

Źródło:gospodarkamorska.pl

## *Korea Południowa mocno zainwestuje w bunkrowanie LNG.*

Korea Południowa wystartowała z projektem stworzenia nowatorskiej technologii bunkrowania LNG, przewidując wzrost popularności tego paliwa wynikający z wejścia ostrych norm środowiskowych w 2020 roku.
Dwuletni projekt ma pochłonąć sumę 2,7 mln dolarów rocznie. Weźmie w nim udział 50 ekspertów od paliwa LNG i bunkrowania, m.in. członkowie Korea Research Institute of Ships & Ocean Engineering i Korea Marine Equipment Research Institute.
Bunkrowanie LNG to dosyć młoda gałąź rynku, a Korea Południowa chce stać się jej liderem. Projekt zakłada stworzenie nowoczesnego systemy bunkrowania LNG dla statków zawijających do Korei, głównie do portów w Ulsan i Busan. Korea planuje także zamówienie pierwszych masowców napędzanych LNG już w sierpniu tego roku.
Każda z tych jednostek ma mieć nośność 200 tys. dwt i ma obsługiwać trasę z Korei Południowej do Australii. Dodatkowo rząd ma dotować w 10 proc. zamianę starych statków na nowe, napędzane paliwem LNG.

Źródło: gospodarkamorska.pl

## *Wartsila zdobyła wart 170 mln euro kontrakt na instalację scrubberów na statkach czołowego europejskiego armatora.*

Fińska grupa Wartsila otrzymała warte 170 mln euro zamówienie na instalację scrubberów we flocie czołowego europejskiego armatora kontenerowego. Urządzenia będą miały moc 50, 60 i 70 MW w zależności od wielkości jednostki.
Scrubbery, czyli inaczej płuczki spalin, służą do redukcji szkodliwych substancji. System Wartsili usuwa do 98 proc. dwutlenku siarki i zmniejsza szkodliwość cząstek stałych nawet o 85 proc.. Do wiadomości publicznej nie podano nazwy armatora.
- Nasz system oczyszczania spalin nie tylko pomoże statkom naszych klientów działać na niższych poziomach emisji, ale także znacznie poprawi jakość powietrza i poziom emisji w obszarach przybrzeżnych i morskich w ogóle. Dostarczając energooszczędne, innowacyjne i elastyczne rozwiązania, które zmniejszają wpływ na środowisko poprzez zmniejszone lub wyeliminowane emisje, dążymy do zapewnienia zrównoważonej przyszłości kolejnym pokoleniom - mówi Markus Ljungkvist, dyrektor generalny ds. sprzedaży projektów w Wärtsilä Services.
IMO wcześniej uzgodniło, że od 1 stycznia 2020 r. maksymalna dopuszczalna zawartość siarki w paliwie żeglugowym (także poza obszarami kontroli emisji) zmniejszy się z 3,5% do 0,5%. Jednak, o ile statek nie stosuje scrubberów obniżających emisję siarki z wysokosiarkowych paliw, nie powinno być żadnego powodu do przewożenia na nim paliw niezgodnych z tym zarządzeniem – stwierdziła organizacja.
Organizacje, które obecnie popierają zakaz przewozu niezgodnych paliw to: BIMCO, Clean Shipping Coalition, Cruise Lines International Association, Friends of the Earth U.S., International Chamber of Shipping, International Parcel Tankers' Association, INTERTANKO, Pacific Environment, World Shipping Council oraz WWF Global Arctic Programme.

Źródło:gospodarkamorska.pl

## *TUI Cruises z zamówieniem na dwa wycieczkowce o napędzie LNG.*

TUI Group i Royal Caribbean Cruises złożyły zamówienie w stoczni Fincantieri na dwa wycieczkowce o napędzie LNG dla swojej wspólnej linii wycieczkowej TUI Cruises.
Dwie identyczne jednostki zostaną zbudowane w zakładzie włoskiej stoczni Fincantieri w Monfalcone. Ich dostawa jest planowana na 2024 i 2026 rok. Powiększy to flotę TUI Cruises do 9 statków.
Z tonażem rzędu 161 tys. ton będzie to największa jednostka morska, która kiedykolwiek powstała we Włoszech.
- Dzięki nowej klasie statków odpowiadamy na życzenia naszych gości i tworzymy ofertę, która również przyciągnie nowych pasażerów - powiedział Wybcke Meier, dyrektor generalny TUI Cruises. - Decyzja o budowie dwóch nowych niskoemisyjnych wycieczkowców jest logiczną kontynuacją naszej strategii ochrony środowiska Giuseppe Bono, dyrektor generalny Fincantieri, skomentował: "Będą to największe statki kiedykolwiek zbudowane we Włoszech. Udowodniliśmy, że po raz kolejny możemy zapewnić rynkowi najlepsze połączenie niezawodności i innowacji.
TUI Cruises z siedzibą w Hamburgu zostało założone w 2008 roku jako joint venture pomiędzy TUI Group, światowym liderem branży turystycznej, a globalną linią rejsową Royal Caribbean Cruises Ltd. Firma specjalizuje się w niemieckojęzycznym rynku wycieczkowym i wprowadzi dwa nowe statki w 2019 i 2023 roku o łącznej pojemności około 18.800. Te dwa statki zostały zamówione w Meyer Turku w Finlandii.

Źródło:gospodarkamorska.pl

## *W Stoczni Damen rozpoczęła się budowa pogłębiarek nowej generacji.*

W Damen Shipyards Galati w Rumunii rozpoczęła się budowa pierwszego przedstawiciela typoszeregu pogłębiarek do wydobywania kruszyw - Damen Marine Aggregate Dredger (MAD). Statek, który będzie wydobywać piasek i żwir z głębokości nawet 55 metrów, w trudnych warunkach panujących na Morzu Północnym. Zostanie dostarczony firmie Cemex UK Marine Ltd.
Oczekiwany okres eksploatacji takiego statku wynosi do 30 lat, więc dla Cemex ważnym było, aby stocznia opracowała dla nich statek przyszłościowy. Projekt jednostki to wynik szerokich badań rynkowych i konsultacji z klientem.
Cemex UK jest liderem w branży materiałów budowlanych, zatrudniającym ponad 3000 pracowników, dostarczającym kruszywa, cement, beton i inne materiały budowlane. Firma już wcześniej współpracowała z Grupą Damen - powierzając Damen Shiprepair Amsterdam konserwację swoich statków.
Konstrukcja MAD 3500 zapewnia optymalną równowagę między ładownością i wydajnością. Przy specyficznych ograniczeniach wynikających z wielkości śluzy, ograniczających całkowitą długość statku do 103,5 metra, pogłębiarka wciąż osiąga nośność wynoszącą 7000 t i prędkość około 12 węzłów. W porównaniu do obecnego statku Cemex, *Sand Heron,* zostanie zastąpiony przez nową pogłębiarkę, przekłada się to na dodatkowe 20% kruszyw, które można załadować na pokład.
Statek wyróżniać się będzie notacją klasy Lloyd's Register ECO, dzięki ekologicznym cechom projektowo-konstrukcyjnym i wyposażenia, a także zapisem CAC-3 oferującym wysoki standard komfortu załogi.
Optymalny czas pracy wymagany przez klienta wynika z wielu funkcji. Uwzględniono zachowanie wyjątkowej dzielności morskiej, oferując komfort pracy załogi na wzburzonym morzu i zdolność do pracy w ciężkich warunkach pogodowych. Projekt zakłada zamkniętą część dziobową kadłuba, co ma chronić sprzęt pokładowy i zmniejszyć ilość wody przedostającej się do ładowni. Podejście w projektowaniu uwzględniające przyjazność statku i jego wyposażenia dla użytkowników (załogi) też przyczynia się do zwiększenia efektywnego czasu pracy pogłębiarki. Wszystkie rury czerpiące/rurociągi znajdują się ponad poziomem pokładu dla bezpieczeństwa, a także dla łatwej inspekcji. Poza tym modułowa konstrukcja zaprojektowanych i budowanych przez Damen systemów pogłębiarskich ułatwia wymianę części zużywających się w instalacji rurowej i przesiewowej.

Źródło:gospodarkamorska.pl

## *Jesienią kolejna ekspedycja w poszukiwaniu ORP Orzeł.*

Na wrzesień zaplanowano kolejną - piątą już ekspedycję w poszukiwaniu wraku zaginionego w maju 1940 r. ORP *Orzeł*. Grupa Polaków chce przebadać ok. 600 km kw. dna Morza Północnego w miejscu, gdzie mogło dojść do przypadkowego zatopienia okrętu przez angielski samolot.
Podobnie, jak w poprzednich wyprawach, poszukiwania prowadzone będą z pomocą specjalistycznego sprzętu, w tym dokładnych sonarów i echosond umożliwiających skuteczne badanie dna morskiego w paśmie o szerokości nawet do 400 metrów oraz zdalnie sterowanego pojazdu podwodnego wyposażonego w kamerę i oświetlenie (umożliwi on przeprowadzenie szczegółowych inspekcji ewentualnie odkrytych w trakcie wyprawy wraków). Większość sprzętu dostarczy partner ekspedycji - Instytut Morski w Gdańsku.
Jak poinformował PAP jeden z organizatorów wyprawy, Tomasz Stachura, ekspedycja potrwa 14 dni - tyle czasu spędzi w morzu wynajęty przez organizatorów duński kuter, na którym zainstalowany zostanie sprzęt poszukiwawczy. W ciągu dwóch tygodni uczestnicy wyprawy chcą zbadać 600, 700 kilometrów kwadratowych dna wytypowanego obszaru Morza Północnego.

"Będziemy badać między innymi kilka miejsc, w których leżą wraki, a które to pozycję wskazali nam duńscy rybacy" - poinformował PAP Stachura. Dodał, że w maju tego roku członkowie ekspedycji spędzili kilka dni w Danii i spotkali się z tamtejszymi rybakami. "Poprzednie ekspedycje uświadomiły nam, że duńscy rybacy mają bardzo dużą wiedzę na temat wraków zalegających w Morzu Północnym: posiadają też sporo map z lat 40, na których zaznaczono pozycje tych jednostek. Obiecali podzielić się z nami swoją wiedzą" - powiedział PAP Stachura.
Dodał, że doświadczenie zebrane podczas dotychczasowych wypraw pokazuje, iż lokalizacje, jakie nanoszono z górą 70 lat temu na mapy, potrafią być bardzo niedokładne. "Dotychczas zakładaliśmy, że rozbieżność pomiędzy nimi a rzeczywistymi lokalizacjami może wynieść maksymalnie 5 mil. Dziś wiemy już, że różnica ta może wynieść nawet 10-11 mil. Wiemy więc, że próbując znaleźć konkretny wrak, musimy poszerzyć obszar poszukiwań adekwatnie do tej ewentualnej pomyłki" - zaznaczył Stachura.
Rejon poszukiwań wraku polskiego okrętu podwodnego uczestnicy wyprawy wyznaczyli w oparciu o hipotezę, że 3 czerwca 1940 roku ORP *Orzeł* został w konkretnej okolicy Morza Północnego przypadkowo zbombardowany przez brytyjski samolot. Zdaniem ekipy poszukiwawczej polski okręt mógł zostać błędnie zidentyfikowany - brytyjscy piloci mogli go pomylić z niemieckim U-bootem.
Tegoroczna ekspedycja będzie piątą już wyprawą pod hasłem "Santi odnaleźć Orła" (Santi to nazwa firmy, której szefem jest Stachura, a która jest sponsorem projektu). W ramach trzech wypraw - w 2014, 2015 i 2017 r. - przeczesano za pomocą sonarów trzy wytypowane obszary dna Morza Północnego w pobliżu angielskich wybrzeży. Z kolei w 2016 r. poszukiwania prowadzone były u wybrzeży Holandii, a ich rejon wyznaczono w oparciu o hipotezę zakładającą, iż ORP *Orzeł* został zatopiony przez niemiecki okręt.
Teorii dotyczących okoliczności, w jakich zaginął *Orzeł* jest bardzo wiele. Trzy najbardziej prawdopodobne mówią, że okręt zatonął w efekcie awarii, został zatopiony w wyniku omyłkowego ostrzału z pokładu angielskiego samolotu lub został zniszczony po wpłynięciu na któreś z pól minowych. Pod uwagę brane jest także m.in. zatopienie przez niemiecki okręt. Członkowie ekspedycji Santi nie wykluczają żadnej z hipotez, najbardziej skłaniają się jednak ku tej mówiącej o zatopieniu w wyniku omyłkowego bombardowania z pokładu sojuszniczego samolotu.
"Generalnie uważam, że tylko konsekwencja w badaniach może przynieść jakikolwiek efekt. Dlatego nasz projekt jest długofalowy – zakłada systematyczne badanie kolejnych obszarów" - powiedział PAP Stachura.
Przed ekspedycjami z serii "Santi" odbyło się kilka innych wypraw mających na celu odnalezienie wraku Orła. Część z nich prowadziła choćby Marynarka Wojenna działająca wspólnie z kilkoma innymi instytucjami, w tym Narodowym Muzeum Morskim w Gdańsku. Wszystkie te wyprawy, podobnie jak dotychczasowe ekspedycje z cyklu "Santi", zakończyły się fiaskiem.
ORP *Orzeł* został zbudowany w okresie międzywojennym, głównie dzięki składkom polskiego społeczeństwa, w jednej z holenderskich stoczni. Wyposażony m.in. w 12 wyrzutni torpedowych i jedno podwójne działko przeciwlotnicze ORP *Orzeł* zawinął do portu w Gdyni 10 lutego 1939 roku.
Rano 1 września 1939 roku okręt wypłynął na Bałtyk, by zabezpieczać polskie wybrzeże przed ewentualnym desantem niemieckim od strony morza. 15 września zawinął do Tallina, by wysadzić chorego kapitana. Jednostka została internowana, zabrano z niej dziennik pokładowy, mapy i część uzbrojenia.
W nocy polscy marynarze porwali okręt z estońskiego portu i kierując się mapami narysowanymi z pamięci popłynęli w kierunku Anglii. Po czterdziestodniowym rejsie, ściganemu przez niemiecką flotę i bombardowanemu przez niemieckie samoloty okrętowi udało się wejść do bazy Rosyth na wybrzeżu Wielkiej Brytanii
*Orzeł* został przydzielony do Drugiej Flotylli Okrętów Podwodnych w Rosyth. Zimą okręt wychodził wielokrotnie na patrole i służbę konwojową. 8 kwietnia 1940 roku zatopił niemiecki transportowiec wojskowy Rio de Janeiro, przewożący żołnierzy i sprzęt wojskowy, czym przyczynił się do zdemaskowania przygotowywanej przez Hitlera inwazji na Norwegię.
Wieczorem 23 maja 1940 roku załoga ORP *Orzeł* wypłynęła w swój kolejny patrol na Morze Północne. Z tej misji jednostka już nie wróciła.

Źródło: pap.pl

## *Dopaść krętka.*

Choroby odkleszczowe okazują się o wiele większym problemem, niż uważano przez lata. A zwłaszcza najbardziej rozpowszechniona – borelioza. Czy stanie się chorobą XXI w.?
Pewnego dnia ujrzałem na swoim ciele kilkanaście napitych kleszczy. Badanie wykluczyło wówczas boreliozę. Po kilku miesiącach pojawiły się pierwsze objawy. Przez siedem lat neurolodzy, dermatolodzy, kardiolodzy, reumatolodzy leczyli mnie bezskutecznie. W końcu zapadła kolejna diagnoza – jednak mam boreliozę. O wywołujących ją bakteriach świat usłyszał zaledwie 30 lat wcześniej.

**Przebiegły jednokomórkowiec**

Był rok 1980, kiedy Willy Burgdorfer z Rocky Mountains Biological Laboratory w USA podczas badań kleszczy zobaczył w nich spiralne bakterie – krętki. Dwa lata później opublikował swoje odkrycie na łamach „Science". Bakteria zwana *Borrelia burgdorferi* znalazła swoje niezbyt zaszczytne miejsce w zestawie patogenów nękających gatunek ludzki. Od razu też wzbudziła ciekawość naukowców. Kiedy w 1997 r. zsekwencjonowano jej genom jako trzeciej bakterii w historii, okazało się, że szereg genów nie miało znanych dla nich funkcji biologicznych. Podejrzewano tylko, że wiążą się one z różnymi sposobami unikania ataków ze strony układu odpornościowego nosiciela.
Według kolejnych ustaleń krętki *Borrelia* wyodrębniły się z całej grupy krętków już w czasach dinozaurów, ok. 100 mln lat temu. Rozprzestrzeniały się po świecie i stopniowo ewoluowały, coraz mniej przypominając swoich pobratymców. Najbardziej spokrewnione z nimi krętki syfilisu wykazują tylko 40-procentowe podobieństwo w strukturze genomu. Dzisiaj szacuje się, że liczba szczepów *Borrelia* na świecie sięga 300, z tego dobrze znanych jest zaledwie ok. 30.
Wśród krętków, jakie znamy, te z rodzaju *Borrelia* są prawdziwym unikatem. W laboratorium wyhodować je bardzo trudno. Dokonują podziałów bardzo powoli, co 8–10 godz. Mają kilka form życiowych, które przybierają w zależności od potrzeb czy zagrożenia. Swoją krętkową postać łatwo przeobrażają – czy to w bakterię bez ściany komórkowej, czy w cystę. Lub tworzą biofilm, powlekając swoje siedlisko powłoką ochronną. Dzięki tym zdolnościom mogą np. unikać namierzenia przez limfocyty – ciała układu odpornościowego zakażonej osoby. Długo ich metabolizm stanowił zagadkę. Odkryto, że nie potrzebują, tak jak większość organizmów, żelaza, by zachodziły w nich procesy życiowe. W zamian używają manganu. To kolejny sposób na zabezpieczenie bakterii przed układem odpornościowym żywiciela.
Równie zaskakujące okazało się odkrycie metody rozsiewania się bakterii w zainfekowanym organizmie – przy wykorzystaniu układu krwionośnego. W 2015 r. przeprowadzono badania na zarażonych myszach. Okazało się, że krętki często ignorowały strumień krwi. Wędrowały w krwiobiegu, tworząc sobie za pomocą proteiny BBK32 kolejne połączenia ze ścianą śródbłonka. Przypominało to sposób, w jaki małpa przeskakuje w zwisie z jednej gałęzi na drugą. Dzisiaj nie ulega już wątpliwości, że *Borrelia* to szczególnie trudny przeciwnik. Zupełnie inaczej wyobrażano sobie z nią walkę jeszcze w końcu XX w.

**Przegrana bitwa czy tylko runda?**

Po odkryciu bakterii Infectious Diseases Society of America, czyli Amerykańskie Towarzystwo Chorób Zakaźnych, zaleciło skuteczną, jak uważano, procedurę leczenia – 2–3 tyg. antybiotyku (głównie doksycyklina). Podstawę do leczenia stanowiło pojawienie się tzw. rumienia wędrującego (rozszerzające się koliste zaczerwienienie) oraz badanie krwi na przeciwciała wytworzone przez układ odpornościowy wskutek pojawienia się zakażenia. Wydawało się wówczas, że walka z chorobą będzie dosyć prosta, więc procedura przyjęła się w wielu krajach, w tym również w Polsce. Ale na początku XXI w. wiadomo już było, że rumień pojawia się tylko u 50–70% zakażonych i nie zawsze ma typowy wygląd, a zalecone testy serologiczne (głównie ELISA, wykrywający przeciwciała) dają często wyniki fałszywe. Okazało się także, że tzw. wyleczeni nadal miewali różnorakie objawy choroby. Dr Willy Burgdorfer tak to wówczas podsumował: „Wmawianie komuś, że został wyleczony, dlatego że otrzymał określoną dawkę antybiotyków, jest pozbawione sensu".

Źródło: WiedzaiŻycie.pl

## *Info OMK.*

Zostało jeszcze kilka wolnych miejsc - zapraszamy na kolejne Rodzinne Spotkanie Marynarskie OMK- otwarcie sezonu.
**Serdecznie zapraszamy marynarzy należących do naszej Organizacji wraz z rodzinami na kolejne spotkanie p. n. Rodzinne spotkanie marynarskie OMK-otwarcie sezonu w dniu 23 lipca 2018 r. o godzinie 15.00**

Zapraszamy na wspólne grillowanie, do zawarcia nowych znajomości, wymiany doświadczeń i opinii.

**Miejsce zorganizowania spotkania:**

**Folwark Podkowa**

**ul. Wierzbowa 37-39 Przęsocin**

W razie deszczu, będziemy mieli do dyspozycji altanę pod dachem, więc zapraszamy bez względu na pogodę.

**Catering na marynarskie biesiadowanie zapewnia nasza Organizacja.**

Dla dzieci zapewniamy atrakcje: Zwiedzanie Mini ZOO, Trampolina, Plac zabaw.

Proponujemy zabrać ze sobą piłki, rakietki.

Możliwe jest zorganizowanie przejażdżki bryczką lub kucykiem, jeżeli będą ochotnicy.

Chętnych prosimy o zgłaszanie się drogą e-mailową lub telefonicznie z podaniem imienia i nazwiska, ilości uczestniczących oraz numeru legitymacji najpóźniej **do dnia 18 lipca 2018 r.**

**Oferta skierowana jest do marynarzy mających terminowo opłacone składki członkowskie oraz Jego najbliższej rodziny ( współmałżonek, partner życiowy, dzieci ).**

W razie pytań lub wątpliwości, prosimy o kontakt.

biuro@nms.org.pl

Tel:91 422 02 02

---

Marynarze z OMK, którzy przystapili do dodatkowego ubezpieczenia NNW są już ubezpieczeni z dniem 20 czerwca.

**Jeszcze do 20 lipca i do 20 sierpnia marynarze z OMK, będą mogli przystąpić do ubezpieczenia bez tzw. karencji - z wyłączeniem operacji chirurgicznych – 180 dni karencji, wypełniając wstępny kwestionariusz i przesyłając na adres: biuro@nms.org.pl**

**Warunki ubezpieczenia i wstępny kwestionariusz dostępny jest na naszej stronie internetowej.**

PZU na podstawie nadesłanych wstępnych kwestionariuszy , przygotuje właściwe deklaracje do podpisu, które roześlemy e-mailem marynarzom, którzy przystąpią do ubezpieczenia i poinformujemy o konieczności wpłaty składki ubezpieczeniowej w wysokości 330,00 za 11 m-cy , lub 300 za 10 m-cy. ( Zasada podobna jak u pracodawcy przy ubezpieczeniu grupowym – pracodawca przekazuje składki za swoich pracowników potrącając im z wynagrodzenia-u nas marynarz opłaca je sam a OMK przekazuje do PZU)

Marynarz i pełnoletni najbliżsi członkowie jego rodziny deklarują chęć przystąpienia do ubezpieczenia wypełniając wstępny kwestionariusz ( każda osoba osobno ), skanując i przesyłając na adres :biuro@nms.org.pl

**Przypominamy , że OMK jest negocjatorem i pośrednikiem w zawarciu dodatkowego ubezpieczenia NNW nie płatnikiem.** W razie pytań lub wątpliwości prosimy o kontakt

---

OMK zwraca się z prośba do marynarzy należących do naszej Organizacji o zaktualizowanie swoich danych na dostępnym formularzu na naszej stronie internetowej i przesłanie pocztą lub na adres email: biuro@nms.org.pl
Aktualizacja danych polega między innymi na wskazaniu i podaniu danych osoby upoważnionej do kontaktu z OMK w imieniu marynarza.
Ta informacja jest niezwykle istotna z uwagi na zakres podstawowego ubezpieczenia NNW którym są objęci marynarze należący do naszej Organizacji.
Formularz aktualizacji danych jest dostępny na naszej stronie internetowej. Możemy również przesłać formularz na adres e-mail wskazany w deklaracji. W tej sprawie proszę się kontaktować : biuro@nms.org.pl

---

**W jakich sytuacjach Organizacja Marynarzy Kontraktowych naprawdę może Ci pomóc?**
**Oto kilka z nich :**

- Po 6-miesięcznej przynależności do OMK można skorzystać z zapomogi szkoleniowej do kursów i szkoleń związanych z STCW.
- Po 6-miesięcznej przynależności do OMK przysługują Ci świadczenia statutowe w następujących przypadkach: urodzenie dziecka, śmierć członka rodziny, wypadki losowe.
- Sprawdzimy dla Ciebie poprawność podpisywanego kontraktu
- Sprawdzimy, czy statek na który jedziesz jest pokryty układem zbiorowym, kto naprawdę jest armatorem i jaką ma opinie.
- Masz problem z agencją pośredniczącą bądź nie jesteś jej pewien? Zgłoś się do nas.
- W razie jakiegokolwiek trwałego uszczerbku na zdrowiu pomożemy załatwić wszelkie formalności w uzyskaniu odszkodowania.
- W razie jakichkolwiek nieprawidłowości na statku służymy nie tylko natychmiastową radą na całym świecie ale i pomocą, w tym prawniczą, w dochodzeniu swoich roszczeń i praw.
- Nawet w najdalszym zakątku świata nie jesteś sam, masz do kogo zwrócić się o pomoc.
- Masz dostęp do wielu informacji związanych z marynarskim rynkiem pracy - i to pewnych, bo pochodzących z bezpośrednio od innych kolegów marynarzy.
- Jesteś objęty ubezpieczeniem NNW na koszt Organizacji, w pracy i podczas wypoczynku, również ubezpieczenie działa w strefach ataków pirackich
- Jesteś objęty bezpłatną opieką Kancelarii podatkowej i prawnej. Możesz raz na dwa lata skorzystać z darmowej porady/opinii doradcy podatkowego i radcy prawnego w zakresie praca cywilnego, rodzinnego.

## *Reprezentacja Francji Mistrzem Świata.*

Reprezentacja Francji po raz drugi w historii sięgnęła po mistrzostwo świata! W wielkim finale mundialu rozgrywanego w Rosji drużyna prowadzona przez selekcjonera **Didera Deschampsa** pokonała 4:2 Chorwację. Niedzielny finał rozgrywany na moskiewskich Łużnikach od samego początku był świetnym, emocjonującym widowiskiem. Już w 18. minucie rywalizacji Francuzi wyszli na prowadzenie: po dośrodkowaniu z rzutu wolnego **Antoine'a Griezmanna** pechowo piłkę do własnej bramki skierował głową **Mario Mandżukić**.

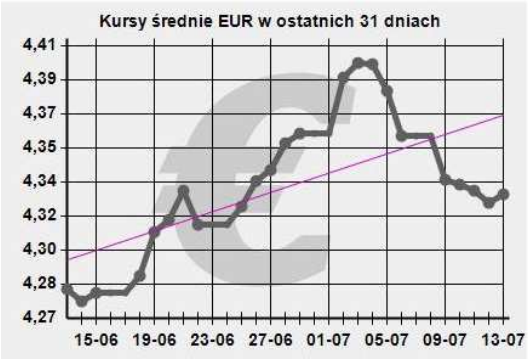
Chorwacja potrzebowała zaledwie dziesięciu minut na odrobienie strat. **Domagoj Vida** w polu karnym wycofał piłkę do **Ivana Perisicia**. Skrzydłowy zwiódł jednego z obrońców, po czym precyzyjnym strzałem lewą nogą posłał piłkę do siatki.
Jeszcze przed przerwą Trójkolorowi ponownie wyszli na prowadzenie. W 38. minucie gry argentyński sędzia **Nestor Pitana** po konsultacji z systemem VAR uznał, że Perisić we własnym polu karnym zagrał piłkę ręką. Jedenastkę na gola pewnie zmienił Griezmann.
Od 59. minuty Francja prowadziła już 3:1. **Paul Pogba** zaskoczył bramkarza **Danijela Subasicia**uderzeniem lewą nogą z linii szesnastego metra. Zaledwie sześć minut później na listę strzelców wpisał się **Kylian Mbappe**. 19-letni napastnik otrzymał piłkę od **Lucasa Hernandeza**, a następnie oddał precyzyjne uderzenie z dystansu. Dla Mbappe był to już czwarty gol podczas mistrzostw świata w Rosji.
Wiara w korzystny rezultat wróciła w serca Chorwatów w 69. minucie. Koszmarny błąd popełnił wówczas **Hugo Lloris**, który po podaniu od **Samuela Umtitiego** nie potrafił skutecznie oddać piłki partnerowi z zespołu. Kapitan reprezentacji Francji tak nieudolnie próbował podawać, że trafił w nadbiegającego Mandżukicia. W tych kuriozalnych okolicznościach Francuzi stracili drugiego i ostatniego gola.
Ostatecznie mecz finałowy w Moskwie zakończył się rezultatem 4:2. Francja po 20 latach ponownie sięgnęła po tytuł mistrza świata.

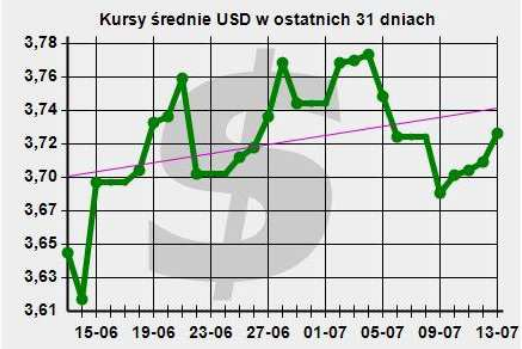
*Źródło: PiłkaNozna.pl*

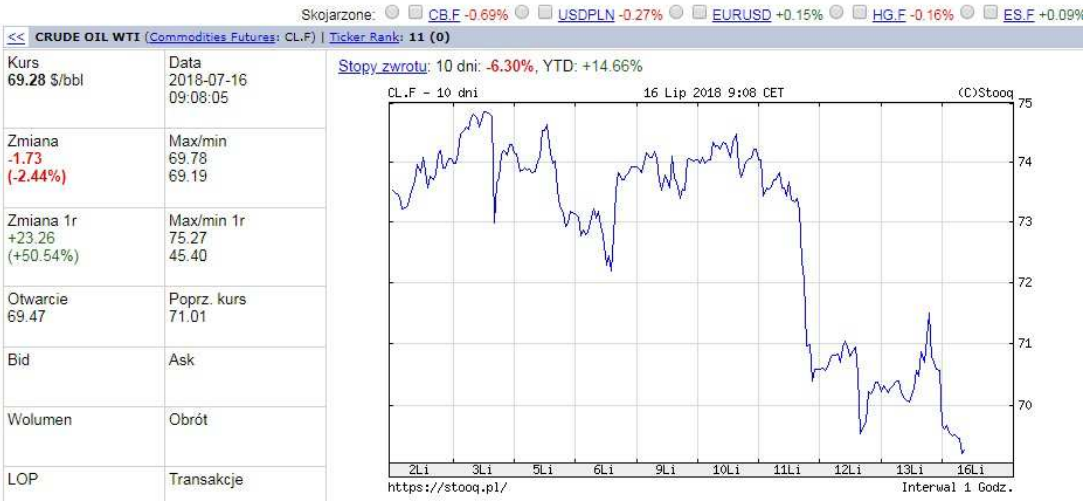
## *Wydarzyło się 16 lipca- kalendarium*

16 lipca jest 197 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostały 168 dni.
Imieniny obchodzą:
Andrzej, Atenogenes, Bartłomiej, Benedykt, Carmen, Dzierżysław, Dzirżysława, Ermegarda, Eustacjusz, Eustazja, Eustazjusz, Eustazy, Faust, Irmegarda, Kanmił, Maria, Ryta, Stefan, Walenty i Walentyn.
Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:
**1401r.** – Anna Cylejska przybyła do Krakowa w celu zawarcia ślubu z królem Władysławem II Jagiełłą, który jednak na jego prośbę został przełożony.
**1628r.** – Uruchomiono pierwszą na Dolnym Śląsku regularną linię poczty konnej zwyczajnej na odcinku Wrocław-Praga-Wiedeń..
**1936r.** – W katastrofie samolotu RWD-9 na Zatoce Gdańskiej zginęli: gen. Gustaw Orlicz-Dreszer, ppłk Stefan Loth i kpt. pilot Aleksander Łagiewski.
**1942r**. – Niemcy utworzyli getto żydowskie w Przemyślu.
**1960r**. – Zawarto układ polsko-amerykański o restytucji mienia.
**1992r**. – Prof. Henryk Skarżyński przeprowadził w Klinice Otolaryngologii Akademii Medycznej w Warszawie pierwszą w Polsce operację wszczepienia implantu ślimakowego.

## *Kursy walut (kursy średnie NBP)*





## *Rozrywka*

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

(c) 2018 OnlineSudoku.pl

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

(c) 2018 OnlineSudoku.pl

**Wchodzi facet do sklepu zoologicznego i stwierdza, że chcę kupić zwierzątko. Właściciel informuje go, że ma gadającą stonogę.**
**- Naprawdę, za ile?**
**- Jak dla pana... 200 zł.**
**Zachwycony facet kupuje stonogę i bierze ją do domu.**
**Po dotarciu na miejsce kładzie pudełko po zapałkach ze stonogą w środku na stole, otwiera je i mówi:**
**- Panie Stonogo, masz ochotę na kielonka?**
**Stonoga nic nie odpowiedział. Facet stwierdził, że pewnie jest zmęczony po podróży, więc może później sobie z nią pogada.**
**Po godzinie znowu otwiera pudełko i rzecze:**
**- Panie Stonogo, kielonka?**
**Stonoga znowu nic nie opowiedziała.**
**Facet robi się podejrzliwy i stwierdza, że jak za godzinę stonoga się nie odezwie, to pójdzie do sklepu zoologicznego i złoży reklamację.**
**Po godzinie znowu otwiera pudełko i rzecze:**
**- Panie Stonogo, kielonka?**
**- Słyszałem cię za pierwszym razem kretynie, buty zakładam.**