PŻM chce walczyć z kryzysem za pomocą odmłodzonej floty.

Polska Żegluga Morska chce konkurować na pogrążonym w kryzysie rynku przewozów przy pomocy najmłodszej od lat 70. floty.
Obecnie średni wiek statków armatora to siedem lat. Krzysztof Gogol z PŻM wylicza korzyści z odmłodzenia floty.
- Niższa średnia wieku oznacza, że flota składa się ze statków nowoczesnych, naszpikowanych elektroniką, którą o wiele rzadziej się psują i są o wiele bardziej bezpiecznie dla załóg - tłumaczył na antenie Radia Szczecin Gogol.
Obecnie indeksy frachtowe są najniższe od lat, przez co zbankrutowało kilku dużych światowych armatorów. W ramach walki z kryzysem PŻM redukuje i odmładza flotę i wstrzymuje odbiór kolejnych statków zamówionych w chińskich stoczniach.

Źródło: gospodarka morska

Port w Szanghaju utrzymuje pozycję światowego lidera.

Obroty kontenerowe w Porcie Szanghaj wzrosły o 1,6 % w 2016 r., osiągając 37,13 mln TEU. Po recesji w pierwszych miesiącach roku, przeładunki w stosunku do takiego samego okresu 2015 r., spadły o 0,8 % i wyniosły 21,16 mln TEU. W drugiej połowie przepustowość jednak podskoczyła i ostatecznie przekroczono wynik z 2015 r. (36,53 mln TEU). Port pozostaje największym na świecie pod względem liczby obsłużonych kontenerów.
W grudniu 2016 r. port szanghajski obsłużył 3 mln TEU - tyle samo, ile rok wcześniej. Dla porównania, drugi największy port kontenerowy świata - Singapur - w tym samym czasie obsłużył 2,76 mln TEU.
Jak na tle Szanghaju wypada gdański port? Terminal kontenerowy DCT Gdańsk zakończył 2016 rok z wynikiem operacyjnym na poziomie blisko 1,3 mln TEU.
Szanghaj leżący u ujścia rzeki Jangcy stanowi najbardziej ruchliwy węzeł transportowy na wschodnim wybrzeżu Chin. Jako ważne centrum handlu, biznesu i finansów, charakteryzuje go wysoko rozwinięta infrastruktura oraz dogodna sieć połączeń towarowych i pasażerskich.
Port w Szanghaju ulokowany jest wzdłuż liczącej 18 tys. km linii brzegowej i stanowi dla większości zagranicznych firm pierwszy przystanek na drodze transportu w głąb Chin. Co miesiąc z portu wyrusza ponad 2000 kontenerowców zmierzając w różnych kierunkach świata. Stąd też są bezpośrednie połączenia do Gdańska (czas transportu bez przeładunków to około 32-33 dni).
Port znajduje się na wyspie, a z lądem połączony jest długim na 32,5 km mostem Donghai, uruchomionym 1 grudnia 2005 roku. Jest to jeden z najdłuższych mostów na świecie. Port ten jest cały czas rozbudowywany.

Źródło: gospodarka morska.pl

Pierwszy na świecie „wodorowy" katamaran wyrusza w podróż dookoła świata.

Energy Observer, pierwszy na świecie statek na wodór, który nie wytwarza jakichkolwiek gazów cieplarnianych, wyruszy w sześcioletnią podróż dookoła świata. Będzie promował odnawialne źródła energii. Statek jest zasilany prądem elektrycznym generowanym przez słońce i wiatr, który w konwersji wodą morską przekształca się w wodór.
Ekologiczny katamaran powstał w Saint Malo na zachodnim wybrzeżu Francji. Jego budowa kosztowała prawie 5 milionów euro. Jednostka najpierw przepłynie Morze Śródziemne, potem Ocean Atlantycki, a na koniec przepłynie Pacyfik. Podczas swojej podróży, w którą wyruszy w tym roku, zatrzyma się w 101 stolicach morskich,

portach, rezerwatach przyrody i podczas ważnych imprez międzynarodowych. Zadaniem załogi ekologicznego katamaranu będzie promowanie odnawialnych źródeł energii i podnoszenie świadomości o potrzebie przejścia na czystą energię.
Jednostka posiada panele słoneczne, turbiny wiatrowe i sprzęt do elektrolizy (rozbicie wody na wodór i tlen). Wodór wykorzystany będzie do produkcji energii elektrycznej, która będzie napędzała katamaran w nocy (gdy nie będzie słońca karmiącego energią panele słoneczne) lub wiatru (gdy nie będzie wiało). Energy Observer to pierwsza maszyna pływająca, która sama sobie na pokładzie produkuje wodór – podaje green-projects.pl.
Obecnie w eksploatacji znajdują się tylko niewielkie jednostki zasilane wodorem. Służą one rekreacji i wykorzystywane są głównie na rzekach i jeziorach.
Według Międzynarodowej Organizacji Morskiej, światowa żegluga emituje około 1000 milionów ton CO2 rocznie, co odpowiada za około 2,5% globalnej emisji gazów cieplarnianych. Jeśli to się nie zmieni, do roku 2050 emisja gazów wzrośnie od 50% do 250%.

Źródło: gospodarka morska.pl

Klif Orłowski znowu się cofnął.

To efekt ostatnich sztormów. Na plaży leżą powalone drzewa, błoto i piach, których nikt nie będzie usuwał. Nie można, bo to rezerwat. O problemie przypomina portal trojmiasto.pl.
Trwają rozmowy miejskich urzędników z Urzędem Morskim, by zabezpieczyć ten fragment brzegu przed efektami sztormów, które na pewno się powtórzą. Koncepcje są na razie trzy. Jedna to wykonanie podmorskich progów, które hamują fale jeszcze zanim dotrą do brzegu. Podobna konstrukcja została zrobiona niedaleko molo w Orłowie ok. 10 lat temu. Druga opcja to tzw. zasilenie, czyli poszerzenie plaży, która będzie niejako amortyzować fale, które nie dotrą tak daleko. Trzecia to natomiast połączenie obu sposobów, które jednak z oczywistych względów będzie najdroższe – czytamy na stronie portalu.
Klif Orłowski znajduje się w granicach gdyńskiej dzielnicy Redłowo, a najlepiej dostrzegalny ze znajdującej się w bezpośrednim sąsiedztwie dzielnicy Orłowo. Zbudowany jest głównie z gliny morenowej pochodzenia lodowcowego. Rozciąga się on na długości 650 m.
Składa się on głównie z utworów gliniastych i ma charakter obrywowy. Część południowa klifu charakteryzuje się przewagą procesów osypiskowych, a północna – osuwiskowych.
Klif orłowski dzieli się na dwie części: martwą – nienarażona na abrazję (jeden z procesów erozyjnych), mająca postać osuwisk porośniętych roślinnością – ciągnie się do portu w Gdyni; aktywną – stroma ściana wysunięta w kierunku morza, narażona na abrazję.

Źródło: gospodarka morska.pl

Rekord świata pobity. Gigantyczny tuńczyk ważył ponad 400 kg.

56-letnia Donna Pascoe walczyła ponad cztery godziny, zanim ujarzmiła ponad trzymetrowego tuńczyka błękitnopłetwowego. Rekord świata został ustanowiony na ubiegłorocznych zawodach w wędkarstwie Gamefish w USA. Kobieta pokonała 800 zawodników. Jak na razie nikt nie pobił jej wyniku.
Ryba ważąca 411,6 kg została schwytana na Pacyfiku w pobliżu Wyspy Trzech Króli w Nowej Zelandii. Sędziowie byli pod wielkim wrażeniem kunsztu kobiety. Tym bardziej, że zawody były przeprowadzone w bardzo trudnych warunkach. Donna Pascoe swoja przygodę z łowieniem ryb zaczęła w 2007 r. W wypowiedzi dla „Daily Mail" powiedziała, że jest dumna ze swego osiągnięcia i jej wyczyn udowadnia, że kobiety są równie dobre w wędkowaniu, jak mężczyźni.
W kwietniu tego roku odbyła się gala podsumowująca światowy sezon wędkarski. Kobieta została uhonorowana nagrodą "'Best World Record for 2014". Dodajmy, że wędkarstwo jest jednym z najstarszych sportów świata. Od 1912 r. rekordy świata w wędkarstwie rejestruje Międzynarodowy Związek Zawodów Rybackich.

Donna Pascoe nie mogła niestety sprzedać złapanej przez siebie ryby, bo została ona złowiona na zawodach sportowych. Gdyby mogła, stałaby się bardzo bogatym człowiekiem. Tuńczyk błękitnopłetwy jest najdroższą jadalną rybą w historii. W 2013 r. na aukcji w Tokio, ważący 222 kg tuńczyk został sprzedany za 1,38 mln euro. Rybę złowioną u północnych wybrzeży Japonii, w pobliżu miasta Oma. Kupił go właściciel sieci restauracji Sushi Zanmai – Kiyoshi Kimura. Tuńczyki pozostałych gatunków nie są aż tak cenne.
Tuńczyki błekintopłetwe zamieszkują głównie tropikalne akweny Atlantyku, Pacyfiku i mórz przyległych (np. Morza Śródziemnego), ale czasem też Morze Północne i Morze Barentsa. Wiele gatunków tuńczyka jest na skraju wyginięcia, głównie z powodu intensywnych połowów. Tuńczyk błękitnopłetwy jest gatunkiem ciepłokrwistym. Dzięki bardzo szybkiemu metabolizmowi i niezwykle wydajnemu systemowi wymiany ciepła jego ciało ma wyższą temperaturę, niż otaczająca je woda. Tuńczyk błękitnopłetwy jest jedną z najszybszych ryb – może rozpędzić się do 80 km/godz.

Źródło: gospodarka morska.

Armatorzy i organizacje ekologiczne wspólnie dla środowiska morskiego.

Jednym z kluczowych haseł, jakie przyświecają dziś europejskim armatorom, to „firma świadoma środowiska". Przejawia się to nie tylko w udoskonalaniu floty, która staje się coraz bardziej ekologiczna, ale również poprzez udział w wielu inicjatywach, których celem jest otaczanie troską środowiska morskiego.
DFDS, Stena Line, P&O Ferries czy Condor Ferries znajdują się wśród tych przewoźników promowych, które ściśle współpracują z organizacjami zajmującymi się ochroną oraz badaniem mórz i oceanów. W ramach swojej działalności regularnie wspierają oni działania przedstawicieli organizacji non-profit, zajmujących się ochroną zwierząt morskich. Dzięki temu z pokładów ich promów regularnie prowadzone są obserwacje różnych gatunków, w tym również tych rzadkich czy uznawanych za zagrożone.
Jedną z organizacji, która cieszy się wsparciem wielu armatorów, jest MARINElife. Przedstawiciele tej fundacji pochwalili się właśnie, że rok 2016 r. był dla niej bardzo pracowity. Wolontariusze MARINElife prowadzili obserwacje na 22 trasach obsługiwanych przez promy pasażerskie oraz towarowe, współpracując m.in. ze Stena Line, Seatruck Ferries, Condor Ferries, P&O Ferries czy DFDS. Wśród tras, na których stale pojawiają się przedstawiciele fundacji, znajdują się tak popularne połączenia, jak: Dover-Dunkierka, Dover-Calais, Liverpool-Dublin, Newhaven-Dieppe, Hull-Zeebrugge czy Immingham-Goteborg.
W minionym roku z pokładów promów prowadzone były m.in. obserwacje delfinów, morświnów, zyfii gęsiogłowych, a także wielu gatunków ptaków.
– Są częstymi gośćmi naszych promów na Morzu Północnym czy na kanale La Manche, z których mogą prowadzić swoją obserwacje – przyznają przedstawiciele DFDS, opowiadając o członkach fundacji MARINElife czy ORCA Wildlife Trust. – Te darmowe przeprawy na pokładach promów pasażerskich i towarowych DFDS pomogły tym organizacjom przeprowadzić setki badań dotyczących życia zwierząt w środowisku morskim – dodają.
Stephen House z DFDS przyznał przed dwoma laty, że współpraca z organizacjami zajmującymi się badaniem ekosystemów jest bardzo ważna dla przewoźnika, a firma ma satysfakcję z możliwości dalszego zacieśniania wspólnych działań. Ze współpracy cieszą się również inni armatorzy, którzy o obserwacjach zwierząt żyjących w środowisku morskim chętnie informują w swoich relacjach prasowych.

Źródło:gospodarka morska

Aplikacja ITF dla marynarzy.

Przypominamy o darmowej aplikacji ITF Seafarers, dzięki której można sprawdzić czy statek jest pokryty układem zbiorowym oraz znaleźć dane kontaktowe do inspektora ITF na całym świecie z danymi afiliowanych związków w danym kraju.

W aplikacji można również skorzystać z infolinii "HelpLine" w razie nagłej potrzeby.
Zachęcamy do pobrania:
Aplikacja ITF Seafarers na urządzenia iOS
Aplikacja ITF Seafarers na urządzenia Android
Wyszukiwarka znajduje się również na stronie www.itf.seafarers.org

Źródło: www.omk.org.pl

Delfiny pokochały Bałtyk.

W grudniu delfiny na Bałtyku wypatrzyły trzy załogi wędkarzy. Ssak był ponownie widziany na początku stycznia przez załogę Maximussa na wysokości Dębek. 5 stycznia Stacja Morska w Helu udostępniła jego zdjęcia, które przesłał Patryk Pionke. Naukowcy stwierdzili, że był to delfin butlonosy.
- Co prawda nikt nie widział kilku delfinów na raz, ale pojawiają się przypuszczenia, że takich gości w Bałtyku może być więcej. Wskazuje na to chociażby czas obserwacji ssaków i miejsca – stwierdziła na profilu facebookowym Domu Morświna dr Iwona Pawliczka, kierownik Stacji Morskiej IOUG im. prof. Krzysztofa Skóry w Helu.
Co ciekawe, 22 grudnia delfin butlonosy był widziany u wybrzeży Skagen w Dani.
- Obserwacja delfinów butlonosych w duńskich wodach należy do rzadkości tak samo, jak ma to miejsce w przypadku wód bałtyckich. Poprzednie, odnotowane zgłoszenie butlonosa w Danii miało miejsce latem 2015r., kiedy to jednego osobnika widziano w wodach Aarhus. Obecnie od końca grudnia 2016 roku, samotny delfin butlonosy jest często obserwowany u wybrzeży Skagen, gdzie za miejsce bytowania obrał sobie wody otaczające miejscowy port rybacki – napisano na profilu Dom Morświna.
Delfiny butlonose (Tursiops truncatus) są rzadkimi gośćmi w Bałtyku, ale nie znaczy to, że się tu nie pojawiają. 8 sierpnia 2015 roku pracownicy Stacji Morskiej otrzymali informację o pływających delfinach tuż przy Helu. Niestety, turystom nie udało się zrobić zdjęć, dzięki którym można by określić, o jaki gatunek chodzi. Jednak kilka dni później, 14 sierpnia, nadeszła kolejna wiadomość, tym razem od wędkarzy z Kaliningradu. Mężczyźni zaobserwowali dwa delfiny u wybrzeży Kłajpedy. Na podstawie filmu nagranego przez wędkarzy, naukowcom z Litewskiego Muzeum Morskiego udało się ustalić, że są to właśnie delfiny butlonose. Miesiąc wcześniej parę delfinów butlonosych zaobserwowano u wschodnich wybrzeży Danii. W 2016r., para delfinów butlonosych wielokrotnie obserwowana była u wybrzeży Niemiec. Tam doczekały się nawet imion - Delfie i Selfie.
Butlonosy przebywają głównie w rejonach przybrzeżnych stref tropikalnych i umiarkowanych. Występują w Morzu Śródziemnym i Czarnym. Największe osobniki mogą osiągać wagę do 650 kg i 380 cm długości. Samce żyją przeciętnie 45 lat, samice o 5 lat dłużej. Delfiny te zaliczane są do jednych z najszybszych waleni, potrafią pływać z prędkością 40 km/h . Butlonosy podobnie jak nasze morświny są chronione zapisami Dyrektywy Siedliskowej UE oraz Konwencji Bońskiej i jej porozumienia ASCOBANS.

Źródło:gospodarka morska

Polska żegluga szkoleniowa – „morze nie toleruje rutyny”.

Na początku br. ludzie morza pożegnali kapitana Tadeusza Olechnowicza- ostatniego komendanta Daru Pomorza. Obok wielu dowódców tej legendarnej jednostki szkoleniowej kapitan Olechnowicz był osobowością, która wywarła ogromny wpływ na kształt obecnego, polskiego szkolnictwa morskiego, którego integralną częścią są tradycyjne rejsy szkoleniowe.
Rozmówca Aleksander Gosk, Specjalista w Dziale Armatorskim Akademii Morskiej zyskał doświadczenie zawodowe na pokładach najsławniejszych polskich żaglowców szkoleniowych Daru Pomorza oraz Daru

Młodzieży i jest świadkiem zmian, które przez szereg lat zachodziły w charakterze rejsów szkoleniowych w Polsce.

Pierwotną funkcją Daru Pomorza było szkolenie nawigatorów. Przez 51 lat służby w polskiej żegludze na pokładzie Daru Pomorza szkoliło się ponad 13 tys. przyszłych oficerów. Jak w Pana czasach wyglądały rejsy szkoleniowe, jaką wartość wnosiły one do szkolenia przyszłych oficerów?

Dar Pomorza był drugą jednostką szkoleniową w historii polskiej floty. Pierwszą jednostką służącą w polskim szkolnictwie morskim był żaglowiec Lwów, zwany „kolebką nawigatorów". Poprzez kadrę oficerską, a zwłaszcza osobę jego pierwszego kapitana Tadeusza Ziółkowskiego przejmowaliśmy wzory z flot, z których wywodzili się ci oficerowie. Kapitan Tadeusz Ziółkowski zdobył doświadczenie służąc przez szereg lat w niemieckiej flocie, wielu innych oficerów służyło we flocie Cesarstwa Rosyjskiego. Znalazło to nawet odbicie w terminologii do dziś używanej w polskiej flocie handlowej i Marynarce Wojennej. Na Dar Pomorza przeniesiono więc wzorce z STS Lwów. Dar Pomorza budowano jako jednostkę szkoleniową, polegającą wyłącznie na swoich żaglach. Po przejściu pod polską banderę, jednostkę wyposażono w silnik spalinowy, dzięki czemu można było również prowadzić zajęcia praktyczne dla mechaników okrętowych. Przebieg służby studentów był bardzo tradycyjny, łącznie z warunkami bytowymi, panującymi na pokładzie. Uczniowie mieszkali na przestrzeni międzypokładów, spali w hamakach. Tak jak na historycznych żaglowcach, międzypokłady były przestrzenią przeznaczoną do codziennego bytowania. Studenci jedli i spali stłoczeni na małej przestrzeni, spędzali w międzypokładach cały czas wolny od wacht. Idea tego typu szkoleń wywodziła się jeszcze z tradycji marynarek o znacznie dłuższej historii niż stosunkowo młoda polska flota. Zaczerpnięto ją z tradycji byłych państw zaborczych. Podstawowym celem szkoleń było zaznajomienie studentów z morzem. Rejsy kandydackie miały i nadal mają na celu sprawdzenie przydatności kandydatów do szkół morskich. To najpełniejsza forma testu. Na kandydatów czekały bardzo spartańskie warunki życia, duża ilość pracy fizycznej, na którą składała się przede wszystkim obsługa żagli dość prostych wówczas jednostek. Taka służba, prócz zaznajomienia z morzem wykształca umiejętności niezbędne w pracy marynarza: umiejętność życia w grupie, kształtuje solidarność ludzi pracujących dla wspólnego celu. Sytuacje, gdy kilkunastu marynarzy musiało jednocześnie obsługiwać olinowanie budowały poczucie wzajemnej odpowiedzialności za własne czyny. Służba na starych żaglowcach szkoleniowych była prawdziwą szkołą życia. Przykładowo na Lwowie marynarze boso wchodzili na wanty, co było tradycją wywodzącą się jeszcze ze starych żaglowców handlowych. Na Darze Pomorza kultywowano np. poranną gimnastykę- codzienny rytuał, którym było przejście przez saling, kilkadziesiąt metrów w górę i w dół. Stanowisko dowodzenia było odkryte, sternicy pełnili swoje obowiązki wystawieni na działanie warunków atmosferycznych. Takie szkolenie kształtowało charakter, eliminując najsłabszych. Do dziś podkreśla się te walory w czasie szkolenia zawodowych marynarzy służących następnie we flocie handlowej oraz Marynarce Wojennej. Aktualnie większość wielkich, prestiżowych żaglowców klasy Daru Pomorza czy Daru Młodzieży pływa zresztą pod banderami wojennymi. W przypadku Daru Młodzieży następowało płynne przejście kadr. Ci sami ludzie, którzy stanowili w przeszłości stałą załogę Daru Pomorza zaczęli pełnić służbę na Darze Młodzieży. Było to widoczne już na etapie budowy nowego żaglowca. Zmarły przed kilkoma dniami kapitan Olechnowicz był ostatnim komendantem Daru Pomorza oraz jako pierwszy dowódca Daru Młodzieży nadzorował postawanie tego żaglowca w Stoczni Gdańskiej. Dlatego też wszystkie wcześniejsze tradycje były kultywowane na Darze Młodzieży. Szczególnie, że w projektowaniu ożaglowania i takielunku tej jednostki duży udział miał Kazimierz Jurkiewicz, były komendant Daru Pomorza. Był on ostatnim komendantem starego typu. Kapitan Olechnowicz zwykł mawiać, że powyżej pokładu Dar Młodzieży jest klasycznym żaglowcem, zaś poniżej jednostką współczesnej floty handlowej. Na nowej fregacie utrzymano stosunkowo skromne warunki bytowe, chociaż hamaki, których gorącym orędownikiem był kapitan Jurkiewicz zastąpiono kojami i kubrykami. Na Darze Młodzieży pracuje się w wielkich grupach. Na statku są 3 wachty, z których każda liczy ok. 40 praktykantów. Cały czas trwa nauka żeglarskiego rzemiosła. Na Darze Pomorza poza marynarskimi i bosmańskimi umiejętnościami kursanci uczyli się nawigacji, pracy na mapach, pracy z sekstantem, astronawigacji, później również podstaw obsługi radaru. Na Darze Młodzieży studenci mają już do swojej dyspozycji nowoczesne wyposażenie nawigacyjne. Kabinę nawigacyjną wyposażono jak na współczesnym statku handlowym w różnorodny sprzęt elektroniczny. Student może więc zdobyć podstawową wiedzę praktyczną, niezbędną podczas zaliczania przedmiotów nawigacyjnych. Prócz mapy elektronicznej student musi nauczyć się pracy na radarach, obsługi wszystkich systemów działających na współczesnych statkach. Na Darze Pomorza za olbrzymimi kołami

sterowymi stawało 2, zaś przy ciężkich warunkach pogodowych 4 studentów. Na jedną reję wchodziło 8-10 marynarzy, którzy by zwinąć żagle musieli pracować w jednym rytmie wisząc kilkadziesiąt metrów nad pokładem. To nie zmieniło się na Darem Młodzieży, ale sterowanie z zakrytego stanowiska, przypomina trochę kierowanie samochodem. Niezmienny pozostał cały system wacht. Marynarze mają przydziały do poszczególnych masztów. Gdy ogłasza się alarm, cała załoga wzywana jest na pokład, a każdy zespół staje przy swoim maszcie. To porządek niezmienny od wieków. Obecnie załogi jednostek szkolnych są bardzo liczne. 100 lat temu ogromne żaglowce handlowe obsługiwały kilkunastoosobowe zespoły. Warunki wprawdzie się zmieniają, ale w dalszym ciągu siła fizyczna, orientacja, odpowiedzialność i umiejętność działania w zespole to istotne cechy przyszłych oficerów floty. Na statku nie można sobie pozwolić na odłożenie czegoś na później. Morze przeważnie nie daje szansy na korektę.

Jak wyglądał Pana rozkład dnia na Darze Pomorza i Darze Młodzieży?

Na statku kadet ma 4 godzinną wachtę, a następnie 8 godzin czasu wolnego. Szkolące się załogi, obok odpoczynku, mogą poświęcić ten czas na zdobywanie i utrwalanie teorii. Każdą praktykę trzeba zaliczyć, toteż w wolnych chwilach studenci zgłębiają tajniki wiedzy związanej np. z olinowaniem czy przyswojeniem regulaminów - wiedzy, która pozwoli im pełnić służbę w odpowiedzialny sposób. Gdy na pokładzie rozlega się sygnał alarmu, wszyscy porzucają zajęcia i niezależnie od pory dnia zajmują wyznaczone stanowiska i wykonują manewry zarządzone przez oficera wachtowego czy nawigatora. Zbliżony tryb pracy utrzymany jest na jednostkach handlowych, także na kontenerowcach.

Czy w obecnym czasie również realizuje się podobne rejsy szkoleniowe? Jakie mają one znaczenie w dobie eksploatacji coraz bardziej specjalistycznych jednostek, gdzie nawigator ma do swojej dyspozycji w pełni skomputeryzowane stanowisko pracy, a nauka zawodu w coraz większym stopniu polega na symulatorach?

Obecnie pracując z symulatorami można się nauczyć wielu rzeczy. Tym niemniej trzeba zdawać sobie sprawę z tego, że bez praktycznego poznania morza zdobyta wiedza zawsze będzie niepełna. Nawigatorzy w trakcie studiów dwukrotnie odbywają rejsy na pokładzie żaglowca, dzięki czemu mogą poznać realia prawdziwej służby. Manewry, które podczas ćwiczeń na symulatorze mogą być powtarzane w nieskończoność na morzu muszą być już wykonane perfekcyjnie i bezbłędnie. W toku studiów przyszli oficerowie za sprawą ćwiczeń na symulatorach poznają odpowiednie procedury oraz sprzęt. Na Darze Młodzieży szkolona grupa ma do swojej dyspozycji 8 stanowisk wyposażonych tak, jak mostek nawigacyjny na statku handlowym. Nawigatorzy bazują na odczytach parametrów niezbędnych do określenia pozycji i podjęcia decyzji nawigacyjnych. Dar Młodzieży wyposażono w supernowoczesne urządzenia, z którymi studenci zetkną się w trakcie późniejszej pracy zawodowej. Urządzenia starej generacji sukcesywnie zastępowane są nowinkami technicznymi. Nauka na symulatorach pozwala studentom na niefrasobliwość, najgorsze, co może ich spotkać w razie pomyłki to konieczność ponownego podejścia do egzaminu, czy zaliczenia ćwiczeń. Realne warunki uzmysławiają wszystkim, że błędna decyzja może się nawet skończyć katastrofą. Płynne połączenie w programie szkolenia nawigatorów tych dwóch metod jest optymalnym modelem szkolenia. Szczególnie, że w Akademii Morskiej prócz tego, że szkolimy nawigatorów na Darze Młodzieży w trakcie dwóch miesięcznych rejsów szkoleniowych, studenci przechodzą praktyki radarowo-manewrowe na pokładzie statku Horyzont II. Ta jednostka jest prawdziwym pływającym laboratorium. Studenci uczą się tam obsługi radarów i najnowocześniejszych urządzeń nawigacyjnych w dwutygodniowych rejsach.

Oprócz tego dla oficera ważne jest również poznanie czysto marynarskiej wiedzy od podstaw. Aby być dobrym oficerem czy kapitanem jednostki trzeba na własnej skórze poznać najprostszą i najbrudniejszą część pracy, jaką jest np. czyszczenie pokładu, usuwanie rdzy, konserwacja kadłuba, obsługa wind i prace malarskie.

Jak osobowość i dokonania ostatniego kapitana Daru Pomorza przyczyniły się do wypracowania pozycji, jaką Polska zdobyła we współczesnym żeglarstwie?

Silna pozycja nigdy nie jest zasługą jednego człowieka. To dorobek wypracowany przez całe pokolenia dowódców. Począwszy od kapitana Tadeusza Ziółkowskiego po ostatnich kapitanów na Darze Młodzieży każdy wzbogacał swoją osobowością i doświadczeniami system szkolenia. Darem Pomorza przez 51 lat dowodziło 5 komendantów: Konstanty Maciejewicz, Konstanty Kowalski, komendant-radiooficer Alojzy Kwiatkowski który zabezpieczał statek podczas internowania w Szwecji w latach II wojny światowej. Po wojnie funkcję komendanta pełnili: Gorazdowski, Jurkiewicz - ostatnim był Tadeusz Olechnowicz. Każdy z tych nietuzinkowych ludzi dowodził

więc jednostką przez długi okres czasu. Darem Młodzieży w ciągu 31 lat dotychczasowej służby dowodziło ponad 20 kapitanów. Wszyscy próbują nawiązać do tradycji pierwszych rejsów szkoleniowych. W przypadku Daru Młodzieży Tadeusz Olechnowicz przeszedł do legendy. Jednak służba na żaglowcu tak naprawdę nie uległa większym zmianom. Poza sukcesywnie modernizowanym sprzętem w kabinach nawigacyjnych, charakter szkoleń jest niezmienny od dziesięcioleci. Zmieniło się natomiast podejście do studentów. Kiedyś wychowanie było quasi wojskowe. Na Darze Pomorza regularnie sprawdzano nawet fryzury. W późniejszych latach rygory liberalizowano. Trzeba wziąć pod uwagę, że PSM, czy potem WSM (poprzednie wcielenia Akademii Morskiej w Gdyni) w dużej mierze przyjęły wzory wojskowe. Uczniowie byli skoszarowani, chodzili w mundurach. W obecnych czasach nawigatorzy umundurowani są głównie podczas służby na statku oraz w trakcie egzaminów. Zmienia się również pozycja dowódcy na statku. Jurkiewicz był samotnikiem, ostatnim komendantem starego typu. W tamtych czasach rozmowa studenta z komendantem była praktycznie niemożliwa. Tadeusz Olechnowicz zaczął niwelować tę barierę, uczynił studenta partnerem. Regularnie spotykał się ze studentami, wprowadził zwyczaj spotkań w saloniku komendanta. Zwyczaj ten kontynuowano na Darze Młodzieży. Wiele zależy od osobowości samego kapitana, od tego, jak zamierza sobie układać stosunki ze studentami. Przed laty kapitan na statku był bogiem, do którego studenci mieli dostęp wyłącznie za pośrednictwem oficerów wachtowych. Oczywiście nic nie zmieniło się w kwestii komend czy rozkazów. Morze wymaga, by komenda została wykonana szybko i perfekcyjnie. Każdy błąd trzeba potem naprawiać, a niektórych naprawić nie można. Na Darze Młodzieży komendant jest nie tylko żeglarzem, ale również w pewnej mierze dyplomatą. Żaglowiec jest w końcu kawałkiem Polski, jej pływającym ambasadorem. Na pokładzie żaglowców klasy Daru Młodzieży można się spodziewać wizyt ważnych gości, koronowanych głów, oficjalnych uroczystości. Komendant reprezentuje nasz kraj i wymagane są od niego predyspozycje, które umożliwią mu wywiązać się z tego zadania. Tadeusz Olechnowicz świetnie się do tego nadawał. Był nie tylko świetnym marynarzem, ale też dyplomatą uwielbianym przez całe środowisko żeglarskie. Miał dużo uroku osobistego i lubił tę reprezentacyjną część swojej służby.

Czy morze w dalszym ciągu jest przygodą. Czy wobec rozwoju technologii są jeszcze obszary czekające na odkrycie, nowe szlaki do przetarcia?

W sensie geograficznym już nie, chociaż rejony biegunów północnego i południowego po części pozostają jeszcze obszarami dziewiczymi. Na tych obszarach komercyjna żegluga odbywa się w dużo mniejszym natężeniu, chociaż często mówi się o aktywizacji drogi północnej, intensyfikacji żeglugi wzdłuż Syberii. Morze poprzez swoją nieobliczalność i margines tajemnic, których nie jesteśmy jeszcze w stanie do końca zgłębić jest wciąż zagadką i w związku z tym wymaga od nawigatora oraz mechanika okrętowego nieustannie napiętej uwagi w trakcie rejsu. Szkolenie symulatorowe i poleganie wyłącznie na nawigacji satelitarnej to za mało. Dziś nawigator ma do swojej dyspozycji dokładne prognozy pogody, znakomitą informację o ruchu statków i niezawodny sprzęt. Wszystko to może tworzyć miraż bezpieczeństwa. Ale statki cały czas toną. Coraz bardziej intensywny ruch na morzu zwiększa prawdopodobieństwo kolizji. Większe jest również tempo i natężenie żeglugi. Liczba informacji, które nawigator otrzymuje za pomocą doskonałych urządzeń sprawia, że niejednokrotnie nie jest on w stanie podjąć optymalnej decyzji z powodu natłoku informacji. Błędy ludzkie wciąż są główną przyczyną katastrof morskich. Oczywiście o prawdopodobieństwie wystąpienia nieszczęścia decyduje skumulowanie 3 czynników: błędu ludzkiego, zawodnej techniki i trudnych warunków atmosferycznych. Jeśli mamy do czynienia tylko z jednym z tych czynników, to sytuacja jest możliwa do opanowania. Jeśli natomiast na trudne warunki atmosferyczne nałoży się awaria systemów pokładowych a człowiek, zmuszony w takich okolicznościach do wypracowania decyzji popełni błąd, to mamy gotowy przepis na tragedię. Właśnie dlatego szkolenie praktyczne ma tak wielkie znaczenie. Pozwala ono zdać sobie sprawę z tego, że jesteśmy mali w stosunku do oceanu. Trzeba być gotowym na niespodziewane okoliczności. Szybka decyzja poparta wiedzą teoretyczną i praktyką pozwoli zminimalizować ryzyko, nigdy jednak nie wyeliminuje czynnika, jakim jest natura. Wszelka niefrasobliwość i rozprężenie wynikające z nasycenia statków techniką i pewność, że wie się już wszystko pociąga za sobą takie katastrofy, jak np. rozbicie się wycieczkowca Costa Concordia. Wydawało się, że przy pięknej pogodzie, nowoczesnej jednostce i wykształconej załodze takie wydarzenie nie ma prawa się wydarzyć.

Wydaje się, że ogromne przestrzenie oceanów dają człowiekowi powiew wolności, inny rodzaj przeżyć niż te, które możemy doświadczać na lądzie. Jeśli ktoś chce być profesjonalnym i rzetelnym marynarzem, to poza komputeryzowaną, laboratoryjną rzeczywistością mostka nawigacyjnego dostrzeże morze. Jest ono wciąż

obszarem, na którym wielość bodźców potrafi zaskoczyć, mimo wieloletniego doświadczenia. Żegluga jest w pewnym sensie zawodem dla wybranych, gdyż morze nie toleruje rutyny.

Źródło: Morza i Oceany

Wydarzyło się 23 stycznia - kalendarium

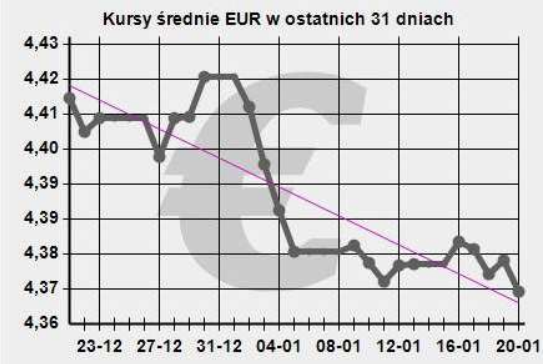
23 stycznia jest 23.dniem w kalendarzu gregoriańskim.
Do końca roku pozostaje 342 (w latach przestępnych 343) dni.
23 stycznia wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat. Między innymi:
1520 r. – Wojna pruska: wojska krzyżackie splądrowały i spaliły Frombork, co skłoniło Mikołaja Kopernika do przeniesienia się do Olsztyna..
1793 r. - Rosja i Prusy dokonały II rozbioru Polski. Austria tym razem nie wzięła w rozbiorze udziału, zadowalając się perspektywą objęcia w posiadanie Bawarii.
1927 r. – Rozpoczął się I Międzynarodowy Konkurs Pianistyczny im. Fryderyka Chopina.
2002 r.. – *Gazeta Wyborcza* opublikowała artykuł ujawniający aferę „łowców skór" w łódzkim pogotowiu ratunkowym.
2008r. – 20 osób zginęło w katastrofie samolotu wojskowego CASA C-295 pod Mirosławcem.

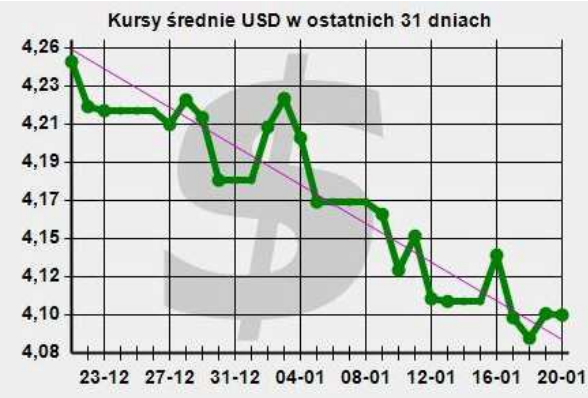
Ekipa Szatałowa zagra z Lechem.

GKS Tychy przedstawił rozszerzoną listę zimowych sparingpartnerów. Zawodnicy z Górnego Śląska 20 lutego zmierzą się z zajmującym piąte miejsce w Lotto Ekstraklasie Lechem Poznań.
Pierwszy sparing przed rundą wiosenną gracze **Jurija Szatałowa** rozegrają 28 stycznia. Wówczas ich rywalem będzie pierwszoligowy Znicz Pruszków. Później tyszan czekają starcia z Polonią Bytom i Garbarnią Kraków. Na obozie w Szamotułach zespół z kolei zagra z Wartą Poznań i Lechem. Ostatnim zespołem, jaki sprawdzi formę GKS-u, będzie Zagłębie Sosnowiec.
Aktualny plan sparingów GKS Tychy:
28 stycznia, godz. 14:30 - Znicz Pruszków (w Gutowie Małym)
4 lutego - Polonia Bytom (Bytom)
11 lutego - Garbarnia Kraków (Kraków)
15 lutego - Warta Poznań (Szamotuły)
20 lutego - Lech Poznań (Szamotuły)
25 lutego - Zagłębie Sosnowiec (Sosnowiec)

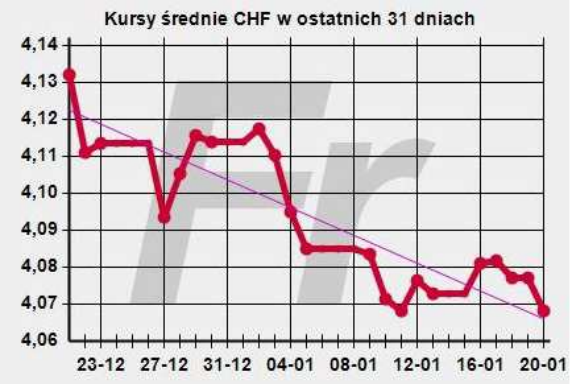
Źródło:PilkaNozna.pl

Kursy walut (kursy średnie NBP)





ygnacja
w



Baltic Exchange: Baltic Dry Index (.BADI:Exchange)

*Data is delayed

+ WATCHLIST

Last | 01/20/2017

925.00 USD

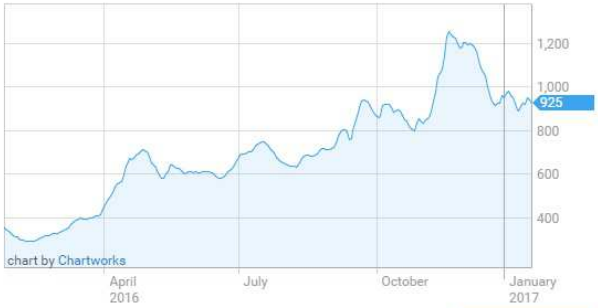
-17 (-1.80%)

0 Vol

892.00 983.00

52 week range

1d 1m 3m 6m YTD 1yr 3yr 5yr 10yr



ADVANCED CHART ›

SUMMARY NEWS PROFILE

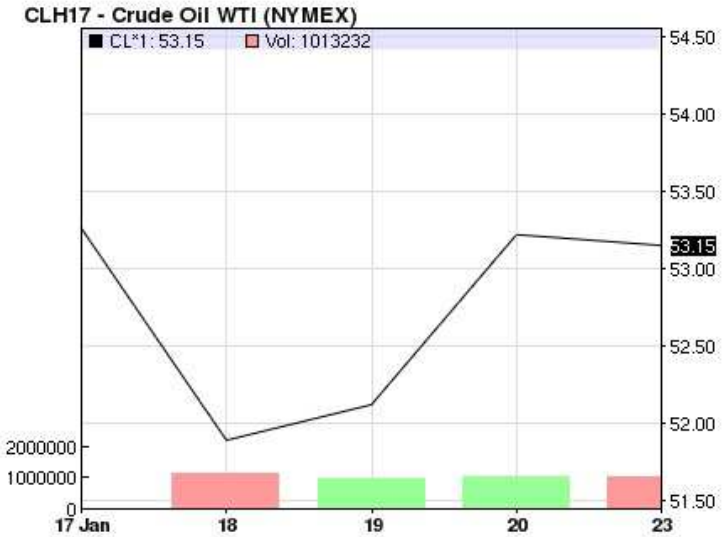
KEY STATS

Day High	925.00	Day Low	925.00	YTD % Chg	-1.98	1 Year % Chg	163.13

Crude Oil

WTI (NYMEX) Price

End of day Commodity Futures Price Quotes for Crude Oil WTI (NYMEX)



Select Timeframe: 7 Day Refresh

Crude Oil Related ETFs: USO, DBO, USL, DNO

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

(c) 2017 OnlineSudoku.pl

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

(c) 2017 OnlineSudoku.pl

• • •

Prawdziwa rozmowa nagrana na morskiej częstotliwości alarmowej Canal 106 na Wybrzeżu Finisterra (Galicja), pomiędzy Hiszpanami a Amerykanami 16 października 1997 roku.

Hiszpanie (w tle słychać trzaski):

Tu mówi A-853, prosimy-zmieńcie kurs o 15 stopni na południe, by uniknąć kolizji….Płyniecie wprost na nas, odległość 25 mil morskich.

Amerykanie (trzaski w tle):

Sugerujemy Wam zmianę kursu o 15 stopni na północ, by uniknąć kolizji.

Hiszpanie:

Odmowa. Powtarzamy: zmieńcie swój kurs o 15 stopni na południe, by uniknąć kolizji…..

Amerykanie (inny głos):

Tu mówi Kapitan jednostki pływającej Stanów Zjednoczonych Ameryki. Nalegamy, byście zmienili swój kurs o 15 stopni na południe, by uniknąć kolizji.

Hiszpanie:

Nie uważamy tego ani za słuszne, ani za możliwe do wykonania. Sugerujemy Wam zmianę kursu o 15 stopni na południe, by uniknąć zderzenia z nami.

Amerykanie (ton głosu świadczący o wściekłości):

Tu mówi Kapitan Richard James Howard, dowodzący lotniskowcem USS Lincoln Marynarki Wojennej Stanów Zjednoczonych, drugim co do wielkości okrętem floty amerykańskiej. Eskortują nas dwa okręty pancerne, sześć niszczycieli, pięć krążowników, cztery okręty podwodne oraz liczne jednostki wspomagające. Udajemy się w kierunku Zatoki Perskiej w celu przeprowadzenia manewrów wojennych w obliczu możliwej ofensywy ze strony wojsk irackich. Nie sugeruję, rozkazuje WAM ZMIENIC KURS O 15 STOPNI NA PÓLNOC! W przeciwnym razie będziemy zmuszeni podjąć działania konieczne, by zapewnić bezpieczeństwo temu okrętowi, jak również siłom koalicji. Należycie do Państwa sprzymierzonego, jesteście członkiem NATO i rzeczonej koalicji. Żądam natychmiastowego posłuszeństwa i usunięcia się z drogi!

Hiszpanie:

Tu mówi Juan Manuel Salas Alcanara. Jest nas dwóch. Eskortuje nas nasz pies, jest też z nami nasze jedzenie, dwa piwa i kanarek, który teraz śpi. Mamy poparcie lokalnego radia La Coruna i morskiego kanału alarmowego 106.Nie udajemy się w żadnym kierunku i mówimy do Was ze stałego lądu, z latarni morskiej A-853 Finisterra z

Wybrzeża Galicji. Nie mamy gównianego pojęcia, które miejsce zajmujemy w rankingu hiszpańskich latarni morskich. Możecie podjąć wszystkie słuszne działania, na jakie tylko przyjdzie Wam ochota, by zapewnić bezpieczeństwo Waszemu zasranemu okrętowi, który za chwilę rozbije się o skały. Dlatego ponownie nalegamy, sugerujemy Wam, iż działaniem najlepszym, najbardziej słusznym i najbardziej godnym polecenia będzie zmiana kursu o 15 stopni na południe, by uniknąć zderzenia z nami.

Amerykanie:

OK. Przyjąłem. Dziękuję.