

Remontowa LNG Systems uruchamia zapytania dotyczące budowy pilotażowej stacji dokującej LNG.

Jak informują przedstawiciele Remontowa LNG Systems, 2 lutego zostało uruchomione zapytanie dotyczące projektu "Budowa pilotażowej stacji dokującej, jako elementu systemu dystrybucji LNG w oparciu o kriogeniczne kontenery zbiornikowe".

Celem działania jest zaprojektowanie, budowa i przeprowadzenie badań pilotażowej stacji dokującej LNG. Głównym zadaniem stacji będzie długoterminowe utrzymywanie bezpiecznych parametrów technicznych intermodalnych, kriogenicznych zbiorników kontenerowych LNG. Umożliwi to dalszą dystrybucję LNG do klientów końcowych, przy wykorzystaniu wszystkich możliwych środków transportu (włączając nieeksploatowany do tej pory w tych celach transport kolejowy, śródlądowy i morski).

Dodatkową funkcjonalnością stacji będzie możliwość tankowania L-CNG. Stacja pilotażowa zlokalizowana będzie w Sławkowie (woj. Śląskie) na terenie Euroterminala kolejowego w sąsiedztwie kluczowych szlaków transportowych korytarza sieci TEN-T. W ramach projektu zrealizowane zostaną m.in. następujące zadania:

- Koordinacja i zarządzanie projektem
- Projekt instalacji pilotażowej
- Budowa instalacji pilotażowej
- Pilotaż i prace studyjne
- Działalność informacyjno promocyjna

Źródło: gospodarkamorska.pl

Turcja siódmym krajem, który ratyfikował Konwencję Hong Kong 2009.

Turcja jako pierwszy z pięciu największych krajów złomujących jednostki podpisała konwencję Hong Kong 2009 o bezpiecznej i ekologicznej rozbiórce statków.

Członkowie konwencji zobowiązują się do dbania o prawa pracowników i środowisko w procesie złomowania statków. Ma to ukrócić praktyki na hinduskich plażach w Alang.

Zjawisko rozbiórki statków to duży problem, który można zaobserwować w Południowej Azji. Aż 469 statków było zełmowanych w tym regionie w zeszłym roku. Sposób w jaki to się dzieje nie ma wiele wspólnego z cywilizacją XXI wieku i ochroną środowiska. Przykładowo, stary tankowiec czy wycieczkowiec po prostu wpływa taranem na plażę, po czym jest rozbiórany przez półnagich robotników za pomocą prostych, ręcznych narzędzi. W efekcie szkodliwe związki chemiczne dostają się do wód w trakcie przyływu. Złomowanie dużego masowca trwa w ten sposób nawet do 9 miesięcy.

Obecnie 7 krajów podpisało konwencję. By miała ona wejść w życie powinno ją podpisać przynajmniej 15 krajów o flocie odpowiadającej minimum 40 proc. Światowej floty handlowej. Do konwencji dołączyły dotąd: Dania, Norwegia, Kongo, Francja, Belgium, Panama i Turcja.

W zeszłym roku, przynajmniej 34 pracowników plażowych stoczni straciło życie w czasie rozbiórki statków – donosi organizacja. Do przynajmniej 14 tragedii doszło w hinduskim Alang, do 20 w Bangladeszu i wiadomo o przynajmniej jednej śmierci pracownika w Pakistanie. Najwięcej jednostek w te miejsca wysłali armatorzy ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich, Grecji i Stanów Zjednoczonych.

- Poważne i śmiertelne wypadki zdarzają się często w tym rejonie świata. To przyczyna braku wyszkolenia pracowników oraz słabych środków bezpieczeństwa – tłumaczy Jenssen. - Co gorsza, nierzadko w takich wypadkach biorą udział dzieci i młodzież, których w ogóle tam nie powinno być, bo to wbrew międzynarodowym i bangladeskim regulacjom. Wciąż zastanawiam się, ile jeszcze żyć trzeba będzie poświęcić, by w końcu rozpocząć rozliczanie władz takich stoczni z podobnych wypadków. I kiedy europejscy armatorzy w końcu przestaną czerpać zyski z tego brudnego biznesu. Jak pokazują statystyki z ostatniego roku, wcale im się z tym nie śpieszy – dodaje.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Promy elektryczne dla Norwegii z rozwiązaniami od Corvus Energy.

Pięć nowych promów, które wkrótce dołączą do floty Fjord1, zostanie wyposażonych w rozwiązania dostarczone przez Corvus Energy. Przedstawiciele kanadyjskiego koncernu wyrazili radość, że wybrany został właśnie ich produkt.

Odpowiedzialna za wdrożenie systemów na statkach Fjord 1 firma Norwegian Electric System (NES) uznała, że baterie litowo-jonowe, które pojawią się na statkach norweskiego operatora, wyprodukuje i dostarczy firma Corvus Energy. Do współpracy NES i kanadyjskiego producenta doszło kolejny raz.

„Corvus Energy raz jeszcze zostało wybrane przez NES na dostawcę systemów przechowywania energii dla promów Fjord 1” - powiedział Roger Rosvold, wiceprezes ds. sprzedaży w Corvus Energy. „NES to uzdolnieni i doświadczeni specjaliści ds. integracji systemów elektrycznych, a nasza bliska współpraca z nimi w kwestii projektowania i dostarczania tych innowacyjnych rozwiązań jest kluczowa dla przyspieszenia, gdy chodzi o wdrażanie systemów magazynowania energii”.

Z dotychczasowej współpracy zadowoleni są też przedstawiciele NES, którzy przyznali, że kluczowa dla nich jest niezawodność, bezpieczeństwo oraz wydajność wdrażanych rozwiązań, a dotychczasowa kooperacja potwierdziła, że oferowane przez Corvus Energy rozwiązania posiadają te cechy.

Każda z pięciu nowych jednostek, która zasili flotę Fjord 1, będzie miała 67 metrów długości i umożliwi transport 50 pojazdów osobowych. Na każdym zostanie zainstalowany system Corvus Orca Energy ESS. Promy budowane są w zakładach Havyard Shipyard w Leirvik. Zgodnie z harmonogramem, 1 stycznia 2020 r. wszystkie statki mają wejść do regularnego serwisu.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Zbliża się fuzja dwóch koreańskich olbrzymów. Dzięki temu na powstać największa stocznia świata.

Hyundai Heavy Industries, największy koncern stoczniowy, przejmie drugi największy zakład - Daewoo – za kwotę 1,98 mld dolarów. Dzięki temu powstanie gigant stoczniowy z 20-procentowym udziałem w rynku.

Ten ruch to możliwy efekt wyjścia z kryzysu sektora stoczniowego. Pamiętajmy, że zaledwie przed dwoma laty południowokoreański rząd musiał ratować Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering przed upadkiem, dofinansowując zakład w kwocie 2,6 mld dolarów.

Finansowany przez Koreę Południową Korea Development Bank (KDB) posiada 55,7 procent akcji Daewoo i powiedział, że zamierza sprzedać pakiet i skonsolidować dwóch największych budowniczych kraju w jeden podmiot.

- Połączenie dwóch gigantycznych budowniczych statków złagodzi konkurencję i nadwyżkę mocy produkcyjnych, które obniżyły ceny na statkach - powiedział przewodniczący KDB Lee Dong-mew podczas konferencji prasowej. Transakcja "podniesie fundamentalną konkurencyjność Daewoo, w czasie gdy rośnie zagrożenie ze strony konkurencji w Chinach i Singapurze" - powiedział Lee w czwartek. Lee powiedział także, że uzyskanie zgody ze strony urzędów antymonopolowych potrwa kilka miesięcy.

Przemysł stoczniowy stanowi 7 procent eksportu i zatrudnienia w czwartej co do wielkości gospodarce Azji.

Źródło: gospodarkamorska.pl

20 mln złotych z ARP dla sochaczewskiego Energopu, producenta m.in. rurociągów dla platform wiertniczych.

Agencja Rozwoju Przemysłu dokapitalizowała 20 mln zł spółkę Energop - producenta m.in. specjalistycznych rurociągów i instalacji przemysłowych z Sochaczewa. Dzięki wsparciu Energop zamierza o 25 proc. zwiększyć moce produkcyjne.

ARP przejęła Energop w połowie 2018 r. Jak mówił w piątek w Sochaczewie wiceprezes Agencji Andrzej Kensbok, dziś wdać, że była to dobra decyzja. „Potencjał rozwojowy spółki się potwierdza, ma ona możliwości pozyskiwania i realizowania kontraktów. Działając na trudnym rynku w konkurencyjnych warunkach wygrywa przetargi” - podkreślał.

Energop specjalizuje się głównie w produkcji kompletnych rurociągów oraz rurociągów przesyłowych dla energetyki, przemysłu petrochemicznego, gazowego i chemicznego, w tym także dla platform wiertniczych. Spółka ma ponad 50-letnie doświadczenie w branży i zatrudnia prawie 300 osób. W ostatnich latach udział odbiorców zagranicznych w łącznych obrotach spółki sięga 60-70 proc. Najwięcej Energop sprzedaje do Belgii, Holandii, Szwajcarii i Niemiec.

Jak poinformował Kensbok, przed decyzją o dokapitalizowaniu ARP wnikliwie analizowała biznesplan Energopu, zakładający m.in. zwiększenie mocy produkcyjnych o ok. 25 proc. i modernizację technologiczną. Część pieniędzy będzie też wykorzystana na bieżące finansowanie kontraktów - zaznaczył. „To wysiłek całej załogi spowodował, że firma jest w tak dobrym położeniu” - podkreślał Kensbok.

Prezes Energopu Paweł Łapa ocenił, że dokapitalizowanie wzmocni pozycję spółki jako oferenta i umożliwi negocjowanie oraz realizację kolejnych, znaczących kontraktów. Jak wskazywał, firma widzi swoją szansę w rozbudowie i modernizacji polskiej energetyki.

„Musimy nadal zwiększać naszą atrakcyjność nie tylko na krajowym, ale i zagranicznym rynku. Sukces spółki nie byłby możliwy bez dużej klasy fachowców, którzy swoją codzienną pracą i zaangażowaniem budują markę naszej firmy. I za to dziękuję całej załodze” - mówił Łapa.

Szef sejmowej komisji energii i skarbu Maciej Malecki wyrażał z kolei przekonanie, że firma może być w swojej branży championem, a dla ARP i Skarbu Państwa „będzie to bardzo dobra inwestycja z krótką perspektywą zwrotu”.

„Zawsze uważałem że polskie firmy mogą sobie świetnie radzić na konkurencyjnych rynkach, ale potrzebują do tego mądrego wsparcia zamiast bezmyślnej prywatyzacji i bezmyślnego pozbywania się polskiego kapitału” - mówił Malecki. Jak dodał, „Spółki Skarbu Państwa potrzebują dobrego zarządzania, czasem mądrego dokapitalizowania, jak w tym przypadku i wtedy mogą rozwinąć skrzydła”.

Posel podkreślił, że ARP „inwestując 20 mln zł w miejscowości powiatowej pokazuje w praktyce realizację planu odpowiedzialnego rozwoju przygotowanego przez pana premiera Mateusza Morawieckiego”. „To jest kierowanie inwestycji do tych miejscowości, środowisk, zakładów, które przez lata były pomijane. I to jest dowód na to, że hasło rządu PiS +Polska jest jedna+ nie jest sloganem” - mówił Malecki.

W 2018 r., już po przejęciu przez ARP Energop zawarł kontrakt z PGE Górnictwo i Energetyka Konwencjonalna na modernizację układu głównych rurociągów parowych i wodnych jednego z bloków Elektrowni Bełchatów. Wcześniej spółka była m.in. podwykonawcą i poddostawcą Polimexu Mostostalu

Źródło:pap.pl

Piotr Kula dziewiąty, sześcioro Polaków w pierwszej dziesiątce Pucharu Świata w Miami.

Piotr Kula zajął dziewiąte miejsce w klasie Finn podczas żeglarskiego Pucharu Świata klas olimpijskich, który w dniach 29 stycznia-3 lutego odbył się w Miami. Dzień wcześniej drugie, czwarte oraz szóste miejsce w klasie

RS:X zajęli kolejno Radosław Furmański, Paweł Tarnowski oraz Zofia Klepacka, a na dziesiątej pozycji w klasie 49erFX rywalizację ukończyły Aleksandra Melzacka i Kinga Łoboda.

Niedziela była ostatnim dniem regat Pucharu Świata u wybrzeży Stanów Zjednoczonych, które rozpoczęły się we wtorek 29 stycznia. Tego dnia rywalizację zakończyli zawodnicy klas Finn, 470, Laser Standard i Laser Radial, którzy mieli tylko po jednym, podwójnie punktowanym wyścigu medalowym dla najlepszej dziesiątki klasyfikacji generalnej w każdej flocie. Pozostałe klasy tego swoje wyścigi medalowe miały w sobotę. Na zakończenie regat wiatru ponownie było jak na lekarstwo. Na starcie stanęło 597 żeglarzy z 60 krajów, którzy ścigali się w 10 klasach.

Tego dnia z naszych reprezentantów ścigał się tylko Piotr Kula (GKŻ Gdańsk). Nasz zawodnik przystępował do wyścigu medalowego z dziewiątej pozycji i miał matematyczne szanse nawet na piątą lokatę w końcowej klasyfikacji. Ośmiokrotny mistrz Polski minął linię mety siódmy i ostatecznie pozostał na dziewiątej pozycji, co i tak jest obiecującym wynikiem na początku sezonu. Najlepszy okazał się aktualny wicemistrz świata i brązowy medalista zeszłorocznych mistrzostw Europy, Szwed Max Salminen. Dwa pozostałe miejsca zajęli Fin Oskari Muhonen oraz Luke Muller ze Stanów Zjednoczonych.

Zdecydowanie najbardziej zadowolony wróci do kraju Radosław Furmański (DKŻ Dobrzyń), który w sobotnim wyścigu medalowym przypląnął trzeci, co dało mu świetną drugą pozycję na koniec regat. To jego najwyższe miejsce w seniorskiej karierze. Liderem przed sobotnim startem był Paweł Tarnowski (SKŻ ERGO Hestia Sopot), ale niestety został złapany na fałstarcie i musiał zadowolić się czwartą lokatą, co także jest dobrym wynikiem. Zwyciężył Chińczyk Bing Ye, a na najniższym stopniu podium stanął brązowy medalista igrzysk w Rio de Janeiro, Francuz Pierre Le Coq. Już w piątek udział w zawodach zakończyli Maciej Kluszczyński (DKŻ Dobrzyń) i Piotr Myszka (AZS AWFIS Gdańsk), którzy zajęli ostatecznie miejsca siedemnaste oraz osiemnaste.

W kategorii kobiet szansę na końcowe zwycięstwo miała Zofia Klepacka (Legia Warszawa), która przed sobotnim wyścigiem zajmowała czwartą lokatę i traciła dziewięć punktów do liderki. Jednak jej również przytrafił się falstart i spadła na szóstą pozycję, na której zakończyła występ w Miami. Ze zwycięstwa cieszyła się brązowa medalistka zeszłorocznych mistrzostw świata Chinka Yunxiu Lu, a skład pierwszej trójki uzupełniły Katy Spychakov z Izraela oraz aktualna wicemistrzyni świata, a zarazem mistrzyni olimpijska z Rio de Janeiro, Francuzka Charline Picon.

W sobotnim wyścigu medalowym wystąpiły również pływające w klasie 49erFX Aleksandra Melzacka i Kinga Łoboda (YKP Gdynia/AZS AWFIS Gdańsk), które zameldowały się na mecie dziesiąte i takie też miejsce zajęły w całych regatach. Dla naszych młodych dziewczyn jest to bardzo dobry wynik, tym bardziej, że w pokonanym polu zostawiły złote, a także brązowe medalistki zeszłorocznych mistrzostw Europy. Na piątku udział w regatach zakończyły siostry Madeleine i Nadia Zielińskie (AZS UWM Olsztyn), które uplasowały się na dwudziestej trzeciej pozycji. Rywalizację w tej flocie wygrały Brazylijki Martine Soffiatti Grael i Kahena Kunze, a na dwóch kolejnych pozycjach znalazły się wicemistrzyni olimpijskie z Rio de Janeiro, Nowozelandki Alexandra Maloney i Molly Meech oraz Charlotte Dobson i Saskia Tidey z Wielkiej Brytanii.

Do niedzielnego wyścigu medalowego w klasie 470 nie udało się awansować Agnieszce Skrzypulec i Jolancie Ogar (SEJK Pogoń Szczecin/UKŻ Wiking Toruń), które zajęły piętnastą pozycję. Z końcowego triumfu cieszyły się aktualne wicemistrzyni Europy, Niemki Frederike Loewe i Anna Markfort, drugie były ich rodaczki Fabienne Oster i Anastasiya Winkel, a skład podium uzupełniły reprezentantki Brazylii Fernanda Oliveira i Ana Luiza Barbachan.

W sobotę rywalizację zakończyły także nasze zawodniczki w klasie Laser Radial. Agata Barwińska (MOS SSW Ilawa) zajęła ostatecznie dwudzieste ósme miejsce, a trzydziesta szosta była Magdalena Kwaśna (ChKŻ Chojnice). Tutaj wygrała Chinka Dongshuang Zhang, druga była Amerykanka Paige Railey, a trzecie miejsce zajęła reprezentantka Grecji Vasileia Karachaliou.

W klasie Laser Standard najlepiej z czterech naszych reprezentantów spisał się Tadeusz Kubiak (SEJK Pogoń Szczecin), który jako jedyny awansował do złotej grupy i ukończył amerykańską imprezę na trzydziestej siódmej pozycji. Pięćdziesiąte dziewiąte miejsce zajął Jakub Rodziewicz (SEJK Pogoń Szczecin), sześćdziesiąty pierwszy był Filip Ciszewicz (MKŻ Arka Gdynia), a dwie pozycje dalej uplasował się Dawid Kania (ŻŁKS

Poznań). Pierwsza trójka pozostała bez zmian, pewnie zwyciężył Norweg Hermann Tomasgaard, a na podium stanęli także Sam Meech z Nowej Zelandii oraz mistrz olimpijski z Rio de Janeiro Australijczyk Tom Burton. Kolejne zawody zaliczane do cyklu żeglarskiego Pucharu Świata odbędą się w dniach 14-21 lipca w Genui.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Chcą przepłynąć Ziemię, żeby udowodnić, że jest płaska.

Jak poinformował The Guardian, grupa wyznawców teorii płaskiej Ziemi, chce udowodnić swoje racje odbywając podróż na "koniec świata". Za organizację odpowiadają aktywiści stowarzyszeni wokół Flat Earth International Conference a planowy start wyprawy jest zaplanowany na 2020 rok.

Oczywiście, pomysłu nie traktują poważnie profesjonalści. Jak powiedział w rozmowie z The Guardian były kapitan wycieczkowców, Henk Keijer: "Cała żegluga i mapy opierają się na założeniu, że Ziemia jest okrągła. Już samo istnienie GPS opierającego się na 24 głównych satelitach krążących wokół naszej planety powinno stanowić niezbity dowód na to, że Ziemia nie jest płaskim dyskiem.

Na czym opierają się więc entuzjaści teorii płaskiej Ziemi? Członkowie organizacji nie mają jednej ustalonej wizji „rzeczywistego” kształtu Ziemi. Według jednego z poglądów jest ona dyskiem otoczonym Antarktydą, która posiada 50-metrowej wysokości krawędź, aby nie spaść w przestrzeń kosmiczną. Według tej wizji grawitacja nie istnieje, a iluzja przyciągania ziemskiego powodowana jest przez jednostajnie przyspieszony ruch Ziemi w górę. Inny pogląd głosi, że Ziemia jest dyskiem o nieskończonej powierzchni.

The Guardian przytacza także stanowisko Towarzystwa Płaskiej Ziemi, które sugeruje, że "agencje kosmiczne świata" spryskiwały się do fałszowania wszelkich podróży kosmicznych. Jak głoszą: "Zacząło się to podczas wojny, ZSRR i USA miały obsesję na punkcie rywalizacji w przestrzeni do tego stopnia, że każde chciało dotrzymać kroku rzekomym osiągnięciom drugiej strony."

Mimo prób, nie udało się skontaktować z Flat Earth Society i uzyskać szczegółowych informacji na temat nadchodzącego rejsu. Wiadomo jednak, że statek, na którym odbędzie się wyprawa będzie bardzo luksusowy a na pokładzie znajdą się liczne baseny, restauracje a nawet sztuczne fale dla surferów. Nie ma natomiast żadnych doniesień na temat potencjalnej załogi. Jak dodaje Keijer: "nie spotkałem w swoim życiu kapitana, który zgodziłby się z szaloną teorią płaskiej Ziemi".

Źródło: pap.pl

90 procent ze złomowanych statków trafia na azjatyckie plaże.

744 statków oceanicznych zostały sprzedanych na złom w zeszłym roku, z czego 518 trafiło na azjatyckie plaże, co stanowi 90,4 proc. całkowitego tonażu – informuje NGO Shipbreaking Platform.

Zjawisko niebezpiecznego rozbierania statków to duży problem, który można zaobserwować w Południowej Azji. Przykładowo, stary tankowiec czy wycieczkowiec po prostu wpływa taranem na plażę, po czym jest rozbierany przez robotników za pomocą prostych, ręcznych narzędzi. W efekcie szkodliwe związki chemiczne dostają się do wód w trakcie przyływu. Złomowanie dużego masowca trwa w ten sposób nawet do 9 miesięcy.

- To szokujące liczby. Żaden z armatorów nie może bronić się ignorancją, bo doskonale wiedzą, jakie negatywne skutki ma złomowanie statków na plażach. Pracownicy ryzykują życie, cierpią z powodu kontaktu z toksynami, a ekosystemy przybrzeżne są zdewastowane. Właściciele statków mają obowiązek sprzedawać niepotrzebne jednostki do stoczni, które inwestują w swoich pracowników i chronią środowisko – powiedziała Ingvild Jenssen, prezes NGO Shipbreaking Platform.

W zeszłym roku, przynajmniej 34 pracowników plażowych stoczni straciło życie w czasie rozbiórki statków – donosi organizacja. Do przynajmniej 14 tragedii doszło w hinduskim Alang, do 20 w Bangladeszu i wiadomo o

przynajmniej jednej śmierci pracownika w Pakistanie. Najwięcej jednostek w te miejsca wysłali armatorzy ze Zjednoczonych Emiratów Arabskich, Grecji i Stanów Zjednoczonych.

- Poważne i śmiertelne wypadki zdarzają się często w tym rejonie świata. To przyczyna braku wyszkolenia pracowników oraz słabych środków bezpieczeństwa – tłumaczy Jenssen. - Co gorsza, nierzadko w takich wypadkach biorą udział dzieci i młodzież, których w ogóle tam nie powinno być, bo to wbrew międzynarodowym i bangladeskim regulacjom. Wciąż zastanawiam się, ile jeszcze żyć trzeba będzie poświęcić, by w końcu rozpocząć rozliczanie władz takich stocznii z podobnych wypadków. I kiedy europejscy armatorzy w końcu przestaną czerpać zyski z tego brudnego biznesu. Jak pokazują statystyki z ostatniego roku, wcale im się z tym nie śpieszy – dodaje.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Autobusy ze snu. Te pojazdy zaprojektował Zdzisław Beksiński.

Zdzisław Beksiński znany jest przede wszystkim ze swoich niesamowitych obrazów. Ale to tylko jedna z twarzy artysty. Mało kto wie, że projektował nowoczesne i nierzadko piękne autobusy.

Autobus pospieszny do Sanoka podjeżdża na stanowisko numer pięć – zaskrzeczał megafon na rzeszowskim dworcu PKS. Kolejka pasażerów ożywiła się, mężczyźni chwycili toboły, kobiety wzięły za ręce dzieci. Po chwili zza dworcowego budynku wytoczyło się niebiesko-białe pudło autobusu o niezwykle amerykańskich kształtach. Pojazd kursował na tej linii już od dwóch tygodni i za każdym razem budził zachwyt pasażerów przyzwyczajonych do rozklekotanych topornych pojazdów epoki tużpowojennej. Ten autobus był jak ze snu. Wyglądał jak luksusowy turystyczny wagon kolejowy. Silnie przeszklony, z okienkami wzdłuż dachu na całej długości kabiny, pozwalał pasażerom podziwiać piękny bieszczadzki krajobraz”. Tak mogłaby zaczynać się powieść, której akcja toczyłaby się na południowo-wschodnich rubieżach Polski na początku lat 60. XX w. Niestety, futurystyczne autobusy z Sanoka nigdy nie wyjechały na drogi. Choć mało brakowało...

Na skrzydłach

Był rok 1955, gdy do Sanockiej Fabryki Wagonów „Sanowag” trafił absolwent Wydziału Architektury Politechniki Krakowskiej. Otrzymał posadę plastyka (dziś pewnie byłby to product design manager), miał odpowiadać za kształt nadwozi autobusów. Nazywał się Zdzisław Beksiński. Ponad sto lat wcześniej, w 1832 r., jego pradziadek Mateusz uruchomił w Sanoku warsztat rzemieślniczy, który z czasem przekształcił się w fabrykę znaną z produkcji autosanów. Teraz potomek założyciela znalazł posadę w państwowym już przedsiębiorstwie.

Młody Beksiński zaczął pracę z przytupem. Miał zaprojektować autobus turystyczny, względnie luksusowy, przeznaczony do poważniejszych zadań. Pod koniec 1957 roku gotowy był prototyp o nazwie SFW-1 „Sanok”. Kiedy patrzy się na jego zdjęcia, w pierwszej chwili trudno zorientować się, gdzie jest przód, a gdzie tył. Autobus miał nietypowo umieszczony silnik – z tyłu, w wystającej części karoserii. Takie rozwiązanie umożliwiło lepszy rozkład ciężaru, ponieważ w autobusach przednia oś podlega większemu obciążeniu niż w samochodach ciężarowych (a z podwozi tych ostatnich wówczas korzystano). Poza tym, ponieważ silnik napędzał tylne koła, zniknęła konieczność montowania długich wałów napędowych, które zabierały miejsce i stanowiły źródło drgań. Najciekawsza była jednak bryła nadwozia – mocno przeszklona, z modnymi „skrzydłami” znanymi z amerykańskich krążowników szos. Efektowne wloty powietrza chłodzącego silnik także nawiązywały do estetyki lotniczej. W drugiej połowie lat 50. była to konstrukcja nowatorska. Zresztą nawet dziś „Sanok” rzucałby się w oczy. Wewnątrz wygodne fotele typu lotniczego; dwa ostatnie rzędy ustawiono tyłem do kierunku jazdy, co wymuszały wąski kół. Rekompensatą dla pasażerów miała być doskonała widoczność przez zachodzącą na boki tylną szybę.

Podczas jazd próbnych prototyp przejechał 80 tys. km. Niestety, tzw. czynniki odpowiedzialne zdecydowały, że nie warto projektu rozwijać, gdyż zapotrzebowanie przedsiębiorstwa PKS na luksusowe autobusy jest minimalne.

Z prototypu wymontowano, co się dało, a karoserię ustawiono w sanockim ogrodzie jordanowskim jako atrakcję dla dzieci. W latach 80. trafiła na złom.

Więcej okien!

Mimo niepowodzenia „Sanoka”, z zakładów, które w międzyczasie zmieniły nazwę na Sanocka Fabryka Autobusów, spod ręki Beksińskiego wychodziły kolejne nowatorskie projekty. W 1962 roku powstał prototyp autobusu SFA-2 i jego mniejszy kuzyn SFA-3, w których zachowano typowy układ napędowy (silnik z przodu napędzający koła tylne). Tym razem w odróżnieniu od skomplikowanej linii rewolucyjnego „Sanoka” karoseria była prosta – chodziło o uniknięcie komplikujących produkcję przetłoczeń blach (ekstrawagancją stylistyczną było zalotnie zakryte tylne koło, jak w amerykańskich limuzynach). Górna część karoserii była jednak wciąż maksymalnie przeszklona, niczym akwarium. Na początku lat 60. tego typu kanciasta lekka konstrukcja uchodziła za wzór nowoczesności. Podłogę w kabinie poprowadzono wysoko, dzięki czemu nie wystawały z niej obudowy nadkoli, co umożliwiało dowolną aranżację wnętrza. Niestety, także te projekty trafiły do kosza, a prototypy pocięto na złom.

Na początku lat 60. w sanockich zakładach wykańczano także karetki i eksportowe wersje popularnej nysy. Fabryka myślała też o produkcji mikrobusu. Zadanie opracowania karoserii znów powierzono Zdzisławowi Beksińskiemu. W 1964 r. prototypy mikrobusu SFA-4 „Alfa” ruszyły na testy drogowe, budząc zachwyt na ulicach (to były inne czasy – projektowanych modeli nie ukrywano, nie oklejano folią maskującą jak dziś). Samochód wyglądał efektownie – był kanciasty, z ostrą dynamiczną linią nadwozia podkreśloną podłużnymi listwami bocznymi, z zakrytym tylnym kołem. Przypominał najnowszy model z zachodniego importu albo i lepiej. Produkcja miała ruszyć w 1965 roku.

Wszystko przerwało rozpoczęcie rozmów polskich władz z Włochami na temat zakupu licencji Fiata 125. Wsparcie decydentów dla rozwoju polskiej konstrukcji samochodów osobowych i dostawczych z dnia na dzień wyparowało. Po zbudowaniu próbnym 20 egzemplarzy „Alfa” trafiła do lamusa. Nie sposób oprzeć się wrażeniu, że fatum wiszące nad niewykorzystanymi projektami Zdzisława Beksińskiego wpisuje się w pasmo zagadkowego pecha prześladowającego całą jego rodzinę.

Źródło:Focus.pl

Nawałka: pełni wiary i optymizmu.

Poznański Lech zakończył zgrupowanie w Turcji, które stanowiło główny etap przygotowań do rundy wiosennej w Lotto Ekstraklasie. Trener **Adam Nawałka** nie ukrywa zadowolenia z pracy, jaką podczas obozu wykonała jego drużyna.

W ciągu ostatnich dwóch tygodni mieliśmy dobre warunki do treningu i to było najważniejsze. Było co prawda kilka dni, kiedy musieliśmy zmagać się z nieprzyjazną pogodą, ale plan został zrealizowany. Jestem zadowolony z postawy zawodników, szczególnie jeżeli chodzi o zaangażowanie na treningach. Wykonali bardzo dobrą pracę. Jestem przekonany, że to co wykonaliśmy w Turcji będzie już procentować w lidze – powiedział Nawałka. - Zawsze gra się o zwycięstwo, ale wyniki w tym okresie są sprawą drugorzędą. Ważne jest to, że zawodnicy, zarówno pod względem przygotowania fizycznego, jak i organizacji gry, robili postępy. Pełni optymizmu i wiary przystępujemy do sezonu. W trakcie sezonu forma powinna rosnać – dodał szkoleniowiec Kolejorza.

W poniedziałek poznański zespół rozpoczął ostatni etap przygotowań do wiosennej części sezonu. W 21. kolejce Lotto Ekstraklasy Lech przed własną publicznością zmierzy się z Zagłębiem Lubin. Ten mecz zaplanowano na najbliższy piątek, 8 lutego.

Źródło:PiłkaNozna.pl

Info OMK.

Wątpliwości związane z podatkami UK.

Z uwagi na publikacje ukazujące się w prasie i w Internecie, których autorzy kolejny raz zmieniają zdanie i mówią o zmianie sposobu rozliczania się z US marynarzy w świetle Konwencji MLI pracujących dla armatorów z UK, informujemy, że współpracująca z nami Kancelaria podatkowa podtrzymała swoją opinie, że zmiany będą dotyczyć od 01/01/2020 r, a nie od 01/01/2019 r. W razie pytań lub wątpliwości udostępnimy treść opinii z dnia 04/02/2019 r. Prosimy o e-maila w tej sprawie : biuro@nms.org.pl
Opinie udostępniamy tylko marynarzom należącym do OMK / ITF

Marynarze z OMK mają taniej. Kolejna umowa o współpracy podpisana.

Tym razem podpisaliśmy umowę z Folwarkiem Podkowa, który oferuje marynarzom rabat 20% na noclegi wraz ze śniadaniem na podstawie okazania legitymacji OMK / ITF.

Zapraszamy na nocleg i wypoczynek marynarzy i marynarskie rodziny do Szczecina do przepięknego kompleksu wypoczynkowego Folwark Podkowa z Małym ZOO, stadniną koni.

Przypomnienie o świadczonym przez OMK serwisie marynarskim

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

Ponadto:

- Oferujemy po 6-miesięcznej przynależności pomoc w podniesieniu Twoich kwalifikacji, refundujemy koszty kursów i szkoleń wynikających z Konwencji STCW ukończonych w ośrodkach szkoleniowych w Polsce i za granicą.
- Możesz w razie poważnej sytuacji kryzysowej na statku, w każdej chwili skontaktować się z nami pod awaryjnym numerem telefonu, czynnym 24 h / 24 h.
- Odwiedź na naszej stronie internetowej strefę Marynarze mają taniej – są miejsca gdzie dostaniesz zniżki na podstawie naszej legitymacji OMK/ITF – przejazdy na lotniska, kursy, szkolenia itp.
- Zawsze gdy masz wątpliwości dotyczące zatrudnienia możesz zwrócić się do nas z zapytaniem o sprawdzenie kontraktu, warunków zatrudnienia, prośbą o poradę.
- Możesz skorzystać z bezpłatnej porady podatkowej udzielanej przez prawnika z wyspecjalizowanej Kancelarii Podatkowej z którą współpracujemy (bezpłatna porada / opinia / sporządzenie rozliczenia rocznego.
- Możesz skorzystać z bezpłatnej porady współpracującej z nami Kancelarii Prawnej w zakresie prawa cywilnego, rodzinnego, karnego.
- Możesz liczyć na poprowadzenie roszczenia, w razie kłopotów z armatorem (opóźnienie lub brak wypłaty wynagrodzenia, wypadek na statku, inne)Przyłącz się: www.omk.org.pl

Wydarzyło się 04 lutego- kalendarium

04 lutego jest 35 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostały 330 dni. 04 lutego jest obchodzony jako Światowy Dzień Walki z Rakim.

Imieniny obchodzą:

Andrzej, Awentyn, Częstogoj, Eustachia, Eustachiusz, Eustachy, Gilbert, Izda, Izydor, Jan, Joanna, Józef, Mariusz, Weronika i Witosława.

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1454r. – Wybuchło powstanie przeciwko krzyżakom, które rozpoczęło wojnę trzynastoletnią.

1807r. – W Wojsku Polskim wprowadzono francuskie regulaminy.

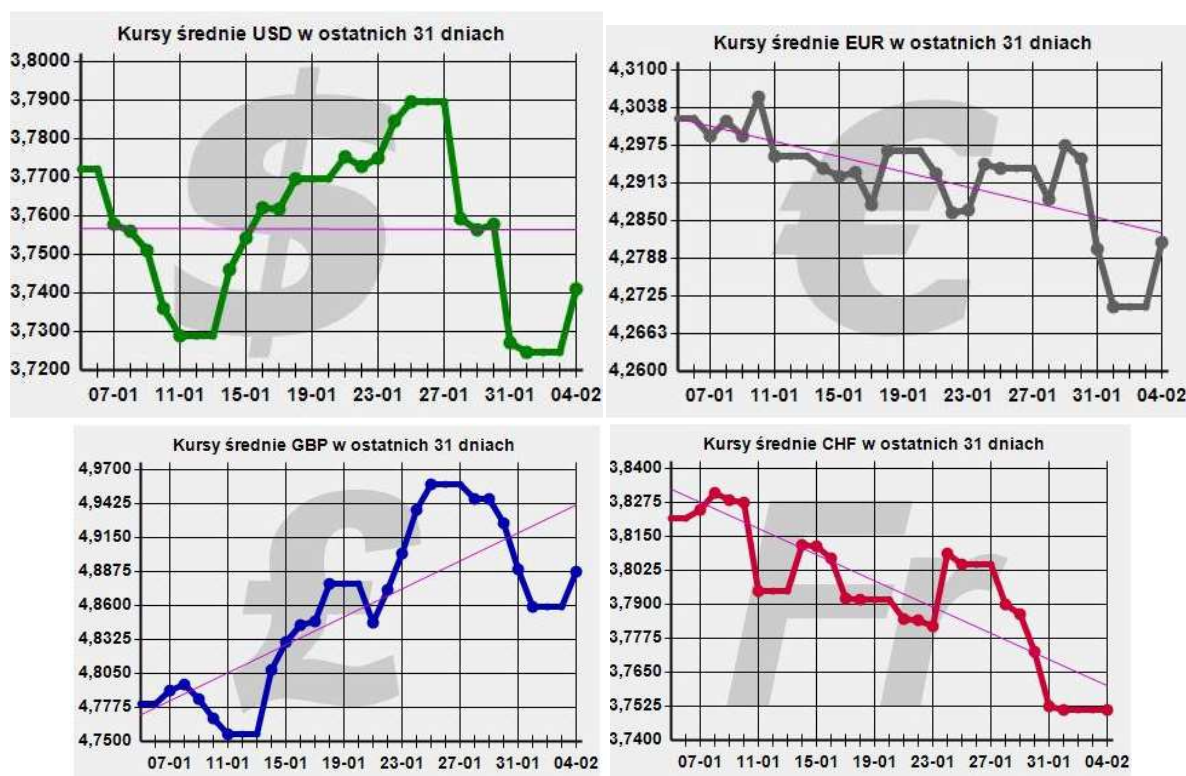
1921r.– Ustanowiono Order Odrodzenia Polski, a Order Orła Białego odnowiono jako najwyższe odznaczenie państwowe.

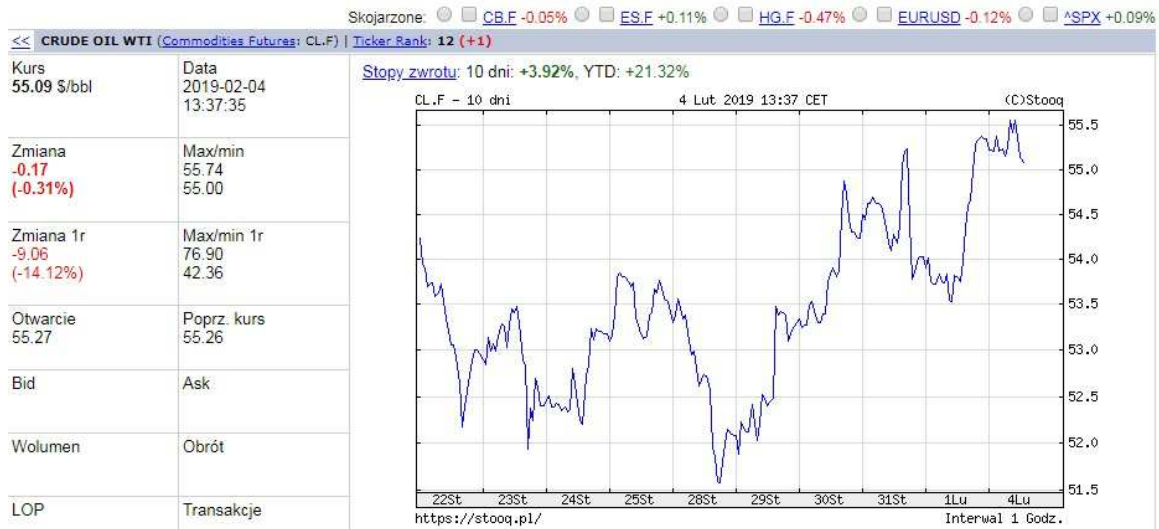
1929r. – Polska ratyfikowała protokół genewski o zakazie stosowania broni chemicznej.

1943r. – Porażka oddziału AK w bitwie pod Lasowcami na Zamojszczyźnie.

2007r. – Polscy piłkarze ręczni zajęli drugie miejsce na rozgrywanych w Niemczech Mistrzostwach Świata, przegrywając w meczu finałowym z gospodarzami 24:29.

Kursy walut (kursy średnie NBP)





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

*Data is delayed 1 USD

Last | 02/01/2019

52 week range

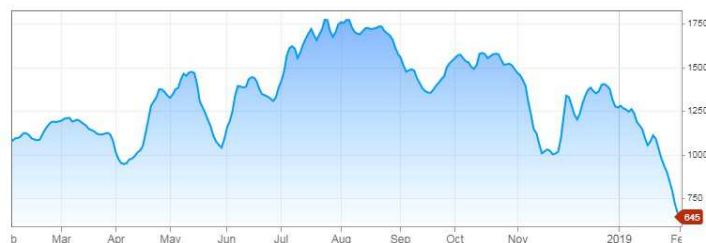
645.00 -23 (-3.44%)

645.00 - 1,282.00

1D 5D 1M 3M 6M YTD **1Y** 5Y ALL

+ Comparison

1D Display Studies ± ↻ ↗



SUMMARY NEWS PROFILE

KEY STATS

Day High 645.00 Day Low 645.00 1 Year % Chg -39

Rozrywka

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

© 2019 OnlineSudoku.pl

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

© 2019 OnlineSudoku.pl



Przychodzi facet ze złotą rybką do onkologa. Wchodzi. Milczy. Onkolog również milczy. Patrzą na siebie pytająco.

- Kicha. - wydusza z siebie wreszcie facet.

- Słucham?

- Kicha.

- Jaka znowu kicha?

- Rybka kicha. Chora jest znaczy się.

- Panie, coś pan! Jak rybka może panu kichać? A w ogóle ja jestem onkologiem, czemu przynosi pan do mnie chorą rybkę?

- Kolega pana zareklamował. Podobno raka pan wyleczył.