

Rosja: Deputowany chce zaostrzyć zasady przepływu obcych okrętów wojennych.

Szef komisji obrony Dumy Państwowej, niższej izby parlamentu Rosji, Władimir Szamanow poinformował że komisja ta jest gotowa wystąpić z inicjatywą zaostrzenia zasad przepływu okrętów wojennych obcych państw przez rosyjskie wody terytorialne.

Takie środki mogłyby objąć nawet wymóg obecności na tych okrętach służb granicznych rosyjskiej Federalnej Służby Bezpieczeństwa - powiedział Szamanow. Deputowany wypowiadał się na spotkaniu z attache wojskowymi obcych państw.

Szamanow komentował ogłoszone niedawno przez rząd Rosji zasady przepływu okrętów wojennych obcych państw przez Północną Drogę Morską. Szlak ten przebiega przez wody Oceanu Arktycznego i rząd Rosji zapowiedział, że obce okręty będą musiały zawczasu powiadamiać o swych rejsach, a na pokładach niezbędna będzie obecność rosyjskich pilotów.

Deputowany odwołał się też do ubiegłorocznego incydentu zbrojnego z zaatakowaniem i przejęciem przez siły rosyjskie trzech ukraińskich okrętów w rejonie Cieśniny Kerczeńskiej. Oświadczył, że Rosja "nie ma zamiaru dalej biernie przyglądać się temu, jak przedstawiciele (obcej) marynarki wojennej próbują wymachiwać szabelką u naszych wybrzeży".

Jak wskazał, komisja obrony "jest gotowa wystąpić z inicjatywą zaostrzenia zasad" przepływu. Opracowywane są również inne kroki, które - jak ocenił Szamanow - znacznie zredukują możliwości wykorzystania Północnej Drogi Morskiej przez okręty obcych państw w celach wojskowych.

Media rosyjskie wskazują, że Szamanow mówił o zasadach przepływu przez Arktykę, ale i przez inne wody Federacji Rosyjskiej.

Obecny szef komisji obrony Dumy jako wojskowy w stopniu generała był dowódcą Wojsk Powietrznodesantowych Rosji. Wcześniej Szamanow uczestniczył w obu kampaniach wojennych w Czeczenii.

Źródło:pap.pl

USA – ratownicy wodni uratowali 46 wędkarzy z kry na jeziorze Erie.

46 wędkarzy, którzy zostali uwięzieni na krze dryfującej po wodach jeziora Erie przy granicy z Kanadą po załamaniu się lodu, zostało uratowanych w sobotę przez ratowników wodnych hrabstwa Ottawa (Michigan). W akcji ratowniczej użyto poduszki i śmigłowca.

Nikt nie ucierpiał. Dwie osoby zostały przetransportowane helikopterem do szpitala. Ich stan nie wymaga hospitalizacji - podały władze.

Gdy doszło do załamania się lodu, na odcinku w pobliżu wyspy Catawba znajdowało się 146 wędkarzy. Setce udało się w porę wycofać w stronę lądu, ale 46 mężczyzn utknęło na oderwanej krze, która szybko zaczęła dryfować po wodach jeziora Erie - czwartego co do wielkości w kompleksie pięciu Wielkich Jezior Ameryki Północnej.

Środkiem jeziora biegnie granica między Kanadą i Stanami Zjednoczonymi. Jezioro jest dostępne dla pełnomorskich statków przez Drogę Wodną Świętego Wawrzyńca.

Z wypowiedzi wędkarzy i świadków, jakie publikuje na swej stronie internetowej wydawany w Toledo (Ohio) lokalny dziennik "The Blade", wynika, że część wędkarzy znajdowała się co najmniej 2,5 km od brzegu, gdy doszło do załamania się lodu. Ponadto, warunki pogodowe były niesprzyjające - zaczął wiać silny wiatr.

"Nie powinni zapuszczać się tak daleko, bo nie mieli się jak przedrzeć do brzegu. Wiatr przyspieszył oddalenie się kry, a gdy tylko pojawi się swobodna przestrzeń, lód zaczyna się poruszać błyskawicznie" - wyjaśnił w rozmowie z agencją Associated Press Mark Duszynski, który jest zawodowym rybakiem i przewodnikiem żeglugi na jeziorze Erie w warunkach zimowych.

Południowy brzeg jeziora jest bardzo gęsto zaludniony. Buffalo, Erie, Cleveland i Toledo to duże amerykańskie miasta położone nad tym jeziorem. Kanadyjski brzeg jest słabo zaludniony. W lutym 2009 r. jeden wędkarz zginął, a kilkudziesięciu utknęło na krze, po analogicznym załamaniu się lodu na tym jeziorze.

Źródło: pap.pl

Pierwszy z nowych kolosów DFDS ochrzczony. Poznaliśmy jego nazwę.

Poznaliśmy nazwę pierwszego z gigantów, które zostały zbudowane dla DFDS w Chinach i będą pływać po Morzu Śródziemnym. Statek będzie kursował pod nazwą Ephesus Seaways.

Ceremonia nadania nazwy pierwszej z jednostek, która powstała w Jinling Shipyard w Chinach, odbyła się w czwartek przy terminalu Pendik w Stambule. W uroczystości udział wzięło 300 gości, a matką chrzestną statku została Eva Lundstedt, która wygłosiła krótkie przemówienie. Podkreśliła ona wielkie znaczenie, jakie ma dla regionu wprowadzenie tak dużego i nowoczesnego statku.

Imię jednostki nawiązuje do nazwy słynnego, starożytnego miasta Efez, które dziś stanowi jedną z największych atrakcji turystycznych w Turcji.

Ephesus Seaways będzie największym statkiem towarowym obsługującym połączenia pomiędzy Turcją a Unią Europejską.

„Jesteśmy bardzo dumni, mogąc zaprezentować ten nowy prom naszym klientom. Z linią ładunkową o długości 6700 metrów, nasi klienci - działające w Turcji i Europie firmy logistyczne – mogą oczekiwać większej przepustowości” - powiedział Peder Gellert z DFDS.

Armator opowiadając o atutach nowego statku, zachwala przede wszystkim działający na jednostce system ramp, w ramach którego działają trzy niezależne rampy rufowe oraz rampy wewnętrzne. Rozwiązanie to wpływa na znaczące przyspieszenie załadunku i rozładunku.

Ephesus Seaways to jeden z sześciu promów, które zostały zamówione przez DFDS w stoczni Jinling Shipyard.

Co ciekawe, ochrzczony właśnie prom, wypłynął z Chin jeszcze pod nazwą Gothia Seaways. Zgodnie z pierwotnymi założeniami, pierwsze z całej serii statków budowanych w Chinach dla DFDS miały obsługiwać połączenia na Morzu Północnym. Potem zdecydowano, że pierwsze dwa trafią na Morze Śródziemne. Ephesus Seaways otrzymał flagę turecką.

Prom, który w barwach DFDS będzie obsługiwał połączenia pomiędzy Turcją a Triestem, ma 235 metrów długości. Dzięki olbrzymiej linii ładunkowej jednorazowo będzie mógł zabrać na swój pokład 450 naczep. Statek wyruszył w swój pierwszy kurs 9 marca.

Źródło: promyskat.pl

Seaways International z nowymi jednostkami od Damena.

4 marca, stocznia Damen Shipyards Singapore Pte Ltd przekazała dwie jednostki typu FCS (Fast Crew Supply). Nowy właściciel, Seaways International z Dubaju wykorzysta nowe statki do transportu załogi do przybrzeżnych platform w Afryce Zachodniej.

Umowa między Damen a Seaways International została podpisana 9 maja zeszłego roku. Jak informuje w swoim komunikacie grupa Damen: "Szybkość dostawy wynika z filozofii Damen'a w zakresie znormalizowanego przemysłu stoczniowego. Budowanie statków w seriach umożliwia grupie dostarczanie klientom sprawdzonej technologii w możliwie najkrótszym czasie".

Nowe jednostki FCS 2206 będą mogły zabrać na swój pokład 30 pasażerów i 6 członków załogi. Ich maksymalna prędkość wyniesie 30 węzłów.

Jak powiedział Kush Nijhawan, dyrektor Seaways International: "Po wcześniejszych projektach realizowanych wspólnie z Damenem wiedzieliśmy, że będziemy chcieli współpracować również przy jednostkach FCS. Damen

nie tylko dostarczył nam jednostki bardzo szybko, ale również dostosował projekt w taki sposób, aby spełniał nasze oczekiwania".

Hidde Nooteboom, kierownik sprzedaży Damen dodaje: "Jesteśmy bardzo zadowoleni z przekazania dwóch pierwszych jednostek z tej serii do Seaways International. Zaufanie, którym obdarzyło nas Seaways International to dla nas powód do dumy. Podczas realizacji projektu współpracowaliśmy z doskonałym zespołem projektowym klienta, który umożliwił nam stworzenie wszechstronnej jednostki, zgodnie z najwyższymi standardami".

Nowe jednostki zostaną przetransportowane na pokładzie ciężarowca do Luandy w Angoli. Trzeci statek z tej serii jest budowany w stoczni Damen Shipyards Antalya w Turcji i ma być dostarczony w lipcu.

Źródło: gospodarka.morska.pl

Glomar przebuduje w Gdyni pięć jednostek.

Glomar Offshore, wiodący dostawca dozorców ratowniczych (Safety Standby Vessels) dla holenderskiego rynku offshore, poinformował na swojej stronie o nabyciu pięciu jednostek. Są to m.in. Bourbon Arethuse, zbudowany w 2008 roku i Bourbon Amilcar (zbudowany w 2009 r.). Jak czytamy w komunikacie: "mają one zostać wyremontowane i zmodernizowane w Gdyni".

Prace zostaną wykonane przez spółkę Globaltic Marine (należy ona do Glomar Offshore), znajdującą się przy Nabrzeżu Angielskim w Gdyni. Po przebudowie i modernizacji, będą dedykowane do obsługi klientów z branży naftowo-gazowej i energetyki odnawialnej na Morzu Północnym i Bałtyku. Zostaną skierowane do pracy przy projektach subsea i survey (prace podwodne i badawcze).

Bourbon Arethuse o długości 58,7 m i szerokości 15,6 m ma pokład o powierzchni 377m² i może pomieścić 46 osób.

Bourbon Amilcar jest nieco dłuższy (60 m) i pomieści 44 osoby.

Obie jednostki to wielozadaniowe serwisowce offshore, wyposażone w czteropunktowy system cumowniczy. Mogą przyjąć ładunek do 300 t. Posiadają po dwa silniki napędu głównego o mocy 1200 kW każdy i osiągają maksymalną prędkość 11 węzłów.

Nabyte jednostki mają zostać przemianowane na Glomar Worker i Glomar Supporter.

Glomar Offshore przypomniał także, że zgodnie ze swoim programem modernizacji, nabył niedawno (poprzez spółkę zależną Seaspan Offshore BV) trzy jednostki, którym nadano nazwy Minkar, Situla i Shaula (odpowiednio ex Halul 10, 11 i 12), wszystkie zbudowane w 2002 roku. Te statki już znajdują się w Gdyni i trwają na nich prace modernizacyjne. Według założeń, mają być gotowe do wprowadzenia do eksploatacji do III kwartału tego roku.

Jak czytamy w komunikacie, po zakończeniu prac, mają otrzymać certyfikat NOGEP (Netherlands Oil and Gas Exploration and Production Association) i służyć jakodozorowce ratownicze dla holenderskich klientów Glomar Offshore z sektora offshore oil & gas.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Zmarł Eugeniusz Skrzymowski wybitny inżynier okrętowy.

8 marca w Szczecinie w wieku 94 lat zmarł prof. Eugeniusz Skrzymowski, wybitny inżynier okrętownik, naukowiec, społecznik niezwykle zasłużony dla rozwoju polskiego przemysłu stoczniowego i Szczecina.

Eugeniusz Skrzymowski urodził się 23 czerwca 1925 w Białej, gm. Radzyń Podlaski. Dzieciństwo spędził w woj. lubelskim. Uczył się w liceum ogólnokształcącym w Radzynie, gdzie do chwili wybuchu II wojny światowej skończył dwie klasy. W czasie okupacji uczęszczał na tajne komplety. Gdy jego ojciec został uwięziony w Oświęcimiu (gdzie zmarł), rozpoczął pracę w Spółdzielni „Społem”. Działał w konspiracyjnym harcerstwie, związanym z AK. W związku z możliwością dekonspiracji wyjechał do Warszawy i tam kontynuował naukę

(pracując zarobkowo). Włączył się do działalności warszawskich Szarych Szeregów. Dwa dni przed godziną „W” został aresztowany w łapance ulicznej i uwięziony w obozie przejściowym koło Sochaczewa, z którego zbiegł. Do końca wojny przebywał w Lesznie i w Częstochowie. Skończył liceum w Radzynie i rozpoczął studia na Wydziale Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej (1945). Dyplom magistra inżyniera otrzymał w czerwcu 1951 roku. Będąc na III roku studiów (rok 1948) został asystentem kierownika wydziału budowy okrętów w Stoczni Gdańskiej. Brał udział w opracowywaniu dokumentacji pierwszych polskich masowców (rudowęglowców typu „Soldek”), trawlerów, kutrów stalowych.

W roku 1950 otrzymał stanowisko kierownika wydziałowego biura fabrykacji, a następnie został kierownikiem pochylni Stoczni Gdańskiej. Kierował zespołem, który opracowywał produkcję pierwszych rudowęglowców spawanych i trampów o wyporności 5000 ton. W 1952 został dyrektorem Stoczni im. Komuny Paryskiej (później Stocznia Gdynia). W latach 1955–1956 opracował – wspólnie z prof. J. Doerfferem – koncepcję rozbudowy i przekształcenia Stoczni im. Komuny Paryskiej w zakład wyspecjalizowany w budowie dużych jednostek.

Na początku roku 1957 Eugeniusz Skrzymowski zamieszkał w Szczecinie. Początkowo został szefem technicznym Stoczni im. Warskiego, następnie dyrektorem technicznym. Kierował zespołem, który opracowywał (we współpracy z Jerzym Doerfferem) i realizował długofalowy program tworzenia w Szczecinie nowoczesnego ośrodka stocznioowego, który mógłby konkurować ze stoczniami Finlandii, Norwegii i innych krajów zachodnich. Program obejmował modernizację rejonu byłej stoczni „Odra” (procesy obróbki stali i prefabrykacji sekcji kadłuba) oraz odbudowę i modernizację obiektów byłej stoczni „Wulkan”. Przyjęto, że nośność największej produkowanej jednostki będzie wynosić 25 tys. DWT. Postanowiono zastosować suwnice bramowe o udźwigu 100 ton. E. Skrzymowski był również inicjatorem i głównym autorem blokowej metody budowy jednostek o nośności 10 i 14,5 tys. DWT. Po śmierci Henryka Jendzy (1962) przez dwa lata był dyrektorem Stoczni Szczecińskiej.

W roku 1964 zrezygnował z pracy w stoczni i przeszedł do pracy naukowej i dydaktycznej. Przyczyną tej decyzji był z jednej strony – konflikt z kierownictwem politycznym województwa, z drugiej – decyzje władz centralnych, dotyczące konieczności uruchomienia kierunku okrętowego w Politechnice Szczecińskiej.

W zakres zainteresowań prof. Eugeniusza Skrzymowskiego wchodziły m.in. problemy projektowania pojazdów, aparatów i narzędzi zmechanizowanych do prac podwodnych. Wynikiem prac naukowych i badawczo-wdrożeniowych, wykonywanych pod jego kierownictwem, było m.in. uzyskanie doktoratów przez jednego pracownika Instytutu Morskiego w Gdańsku i trzech pracowników Zakładu Technologii Okrętów. E. Skrzymowski był też recenzentem sześciu prac doktorskich oraz sześciu opinii o dorobku naukowym (5 kandydatów na docentów i jednego doktora honoris causa Politechniki Gdańskiej).

Ostatnie lata aktywności profesora to to współpraca doradcza i ekspercka z Centrum Techniki Okrętowej w Gdańsku, Stoczną Szczecińską Nowa, grupą Remontowa Holding w Gdańsku, członkostwo w Radzie Nadzorczej Lubmor Sp. z o.o. w Trzciance, praca w zespole przygotowującym lokalizację dla gazoportu w Świnoujściu.

W 2015 r. na Wydziale Techniki Morskiej i Transportu Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego uroczystie świętowano jubileusz 90-lecia prof. Skrzymowskiego.

Eugeniusz Skrzymowski został odznaczony m.in.: Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski i Krzyżem Komandorskim Orderu Odrodzenia Polski.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Vattenfall wybuduje farmę wiatrową Kriegers Flak u wybrzeży Danii.

Vattenfall rozpoczął budowę morskiej farmy wiatrowej Kriegers Flak u wybrzeży Danii. Po ukończeniu, ten 72-turbinowy obiekt będzie największą morską farmą w historii Danii, zdolną produkować 604,8 MW. Inwestycja ma być gotowa do końca 2021 roku.

W ramach długoterminowej umowy zakupu energii około jedna piąta produkcji od Kriegers Flak zostanie sprzedana firmie farmaceutycznej Novo Nordisk i producentowi enzymów przemysłowych Novozymes.

Dyrektor generalny Vattenfall, Magnus Hall, powiedział: "Inwestycja w Kriegers Flak znacznie zwiększy potencjał Vattenfall na morzu i stanowi ważny krok w zielonej transformacji Danii. Cieszymy się, że przyczyniamy się do osiągnięcia tego celu".

W międzyczasie firma oczekuje na wynik procesu apelacyjnego w Duńskiej Komisji Odwoławczej ds. Energii Energetycznej w sprawie dwóch przybrzeżnych projektów wiatrowych: Vesterhav Syd i Vesterhav Nord. Proces odwoławczy powinien zakończyć się do końca tego roku. Budowa tych dwóch projektów wymaga całkowitej inwestycji w wysokości 1,7 miliarda euro.

Dwie farmy wiatrowe będą wyposażone w 41 turbin o mocy 8,4 MW każda i łącznej mocy 344,4 MW. Budowa obiektów rozpocznie się po zakończeniu procesu odwoławczego. Oczekuje się, że będą one w pełni funkcjonować przed końcem 2020 r.

Starszy wiceprezes Vattenfall i kierownik działu energii wiatrowej Gunnar Groebler powiedział: "Vesterhav Syd & Nord są morskimi farmami wiatrowymi o dużym potencjale i jesteśmy przekonani, że są one w pełni zgodne z przepisami duńskiego państwa. Uważamy jednak, że rozsądne jest przeanalizowanie wyniku odwołań przeciwko Vesterhav Syd przed podjęciem dalszych kroków. "

Po uruchomieniu morskie farmy wiatrowe Kriegers Flak i Vesterhav Syd & Nord zwiększą moce produkcyjne Vattenfall na morzu o około 25 proc.. Ostatecznie osiągnie ona 949 MW, co wystarczy do zasilania około miliona gospodarstw domowych.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Norwegia podejmie decyzję o budowie arktycznego terminalu naftowego jeszcze w tym roku.

Norweski rząd odłożył decyzję o tym, czy zlecić budowę terminalu do przerobu ropy naftowej w Arktyce, na trzeci kwartał przyszłego roku.

Po powstaniu, lądowy terminal Veidnes otrzymywałby ropę rurociągiem z oddalonego od brzegu morskiego pola naftowego Johan Castberg, które ma zacząć produkcję pod koniec 2022 roku.

Equinor pierwotnie porzucił plany terminalu na lądzie w celu obniżenia kosztów, woląc zamiast tego ładować ropę na tankowce na polu, przed wyeksportowaniem je na rynki światowe.

Norweski parlament na początku tego roku wezwał rząd do zapewnienia budowy terminalu na lądzie, ponieważ generowałby on znaczne inwestycje i miejsca pracy w tym odległym regionie. Ministerstwo energetyki stwierdziło, że potrzebne są dalsze badania na tym projekcie, z czym zgodziły się związki zawodowe. Ekolodzy sprzeciwiają się jednak zarówno polom naftowym, jak i proponowanemu terminalowi.

Warto wspomnieć, że polski Energomontaż-Północ Gdynia wykona moduły jednostki FPSO na pole naftowe Johan Catsberg. Umowę w tej sprawie spółka podpisała z Grupą Kvaerner w czerwcu tego roku. Budowa nowoczesnej jednostki, włącznie z uruchomieniem i testowaniem, ma się zakończyć w pierwszym kwartale 2022 r.

Umowa podpisana przez EPG to wynik kontraktu o wartości ok. 3,8 mld koron norweskich podpisanego w lutym tego roku przez Kvaerner i Statoil. Obejmuje on dostarczenie 10 modułów topsides (instalacje na pokładzie), głównego pomostu rurociągowego, masztu flary oraz integrację tych elementów z kadłubem jednostki FPSO (Floating Production Storage and Offloading) na pole Johan Catsberg. Statek będzie miał 295 m długości, ok. 55 szerokości, a na pokład zabierze 140-osobową załogę. Jego kadłub zostanie przystosowany do pracy w trudnych warunkach arktycznych. Zadaniem jednostki FPSO będzie wydobywanie, wstępne oczyszczanie, przechowywanie oraz przeladunek ropy naftowej ze złóż podmorskich.

Projekt Johan Castberg Field Development składa się z dwóch pól naftowych: Johan Castberg i Havis, znajdujących się około 100 km na północ od pola Snøhvit na Morzu Barentsa. Jego udziałowcami są Statoil

(50%), ENI (30%) i Petoro (20%). Pole naftowe ma produkować ropę przez ponad 30 lat. Jego zasoby szacuje się na 450-650 mln baryłek ropy naftowej.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Import gazu LNG z USA do Unii Europejskiej nadal rośnie.

Od końca lipca ubiegłego roku import z USA do Unii Europejskiej gazu skroplonego (LNG) wzrósł o 181 proc. – poinformowała w piątek Komisja Europejska. Ciągłe są to jednak ilości stosunkowo niewielkie, biorąc pod uwagę unijne zapotrzebowanie na błękitne paliwo.

25 lipca 2018 r. prezydent USA Donald Trump i szef KE Jean-Claude Juncker spotkali się w Waszyngtonie, by rozmawiać o handlu transatlantyckim. We wspólnej deklaracji zapowiedzieli wtedy m.in. wzrost eksportu gazu skroplonego z USA do UE. To dlatego punktem wyjścia dla piątkowego komunikatu KE jest koniec lipca ubiegłego roku.

Z danych Komisji wynika, że w porównaniu z okresem sprzed wspólnego oświadczenia import gazu LNG do UE wzrósł o 181 proc.

Od czasu pierwszej wysyłki skroplonego gazu ziemnego ze Stanów Zjednoczonych do UE w kwietniu 2016 r. import LNG zza oceanu osiągnął 7,9 mld metrów sześciennych.

To ciągle niewiele, biorąc pod uwagę, że unijny roczny popyt na gaz sięga blisko 500 miliardów metrów sześciennych. Import pokrywa około 70 proc. zapotrzebowania na gaz w Europie i w nadchodzących latach udział ten ma wzrosnąć. Aby Europa mogła importować więcej surowca z USA, jego cena musi być konkurencyjna.

W ciągu ostatnich sześciu miesięcy udział LNG z USA w całkowitym imporcie surowca wyniósł 12 proc. Przed ogłoszeniem wspólnej deklaracji było to 2,3 proc. USA są trzecim co do wielkości dostawcą LNG w Europie.

Aby wzmocnić transatlantycką współpracę w zakresie energii, jak uzgodniono we wspólnym oświadczeniu z lipca 2018 r., UE i USA zorganizują 2 maja w Brukseli forum wysokiego szczebla ds. energetyki. Wydarzenie odbędzie się pod hasłem "W kierunku eksportu LNG na dużą skalę na rynek gazu UE: konkurencyjne ceny, inwestycje infrastrukturalne i innowacje technologiczne".

KE podkreśla, że UE jest gotowa wprowadzić ułatwienia, które pozwolą zwiększyć import LNG z USA, o ile warunki rynkowe będą odpowiednie, a ceny konkurencyjne.

Obecnie jednak przepisy w USA nadal wymagają zgody organów regulacyjnych na eksport surowca do Europy. Komisja jest przekonana, że należy usunąć takie ograniczenia.

Jak podkreśla KE, UE ma dobrze rozwinięte zdolności importowe gazu skroplonego, z których około 150 miliardów metrów sześciennych jest obecnie niewykorzystanych.

Jednocześnie, z uwagi na ich strategiczne znaczenie dla dywersyfikacji, obecne możliwości są rozszerzane. Nowe zdolności są rozwijane na Morzu Adriatyckim (na wyspie Krk w Chorwacji), na Morzu Bałtyckim w Polsce oraz na Morzu Śródziemnym w Grecji.

Źródło: pap.pl

Oto, co się dzieje z mózgiem, jeżeli odstawisz cukier. „Jak na detoksie od narkotyków”

Eksperyment opisał neurolog z Pennsylvania State University. Monitorowanie aktywności mózgu pozbawionego dostaw cukru przyniosło zaskakujące dane.

Rozpoczynający się na wiosnę 40-dniowy post jest dla wielu katolików okazją do przetestowania swojej siły woli. Jordan Gaines Lewis postanowił przy tej okazji przebadać wpływy cukru na organizm, ale jak sam przekonuje, nie starczyłoby mu woli na odstawienie słodczy.

- Każdy, kto mnie zna wie, że uwielbiam słodczy. Zawsze tak było. Mój przyjaciel i kolega z uczelni Andrew jest podobny i na dodatek mieszka w Hershey, zwanej „czekoladową stolicą świata”. To nam nie pomaga, ale Andrew jest dzielniejszy ode mnie – opowiada Lewis.

W 2014 roku Andrew zdecydował się na czas Wielkiego Postu zupełnie wykreślić cukier z diety. W tym samym czasie Jordan rozpoczął obserwowanie zmian w koledze.

Jedzenie w neurologii określane bywa jako naturalna nagroda. Jest jednym z czynników niezbędnych do przetrwania (podobnie jak na przykład seks) i jednocześnie wyzwala w mózgu uczucie przyjemności, dzięki czemu chcemy je powtarzać. Dzieje się to za sprawą dopaminy, która wiąże daną czynność z przyjemnością. Hormony aktywowane są w korze przedczołowej mózgu zapisując ten stan w pamięci.

Nie wszystkie potrawy oczywiście dają nam takie same wrażenia. Większość z nas woli słodkie od słonego i gorzkiego ponieważ na drodze ewolucji ponieważ tak smakujące potrawy częściej są źródłem potrzebnych nam węglowodanów. Dlatego nasze ciała nauczyły się „nagradzać” nas za jedzenie odpowiednich rzeczy. Dla naszych przodków z kultury zbieraczy słony smak jagód oznaczał, że nie są zdatne do spożycia, a gorzki był ostrzeżeniem – uwaga, możliwa trucizna.

System jest świetny, z tym, że przez tysiące lat znacznie zmieniła się nasza dieta i nawyki. Sprawdzający się przy zbieractwie owoców nie działa na naszą korzyść we współczesnym dietetycznym krajobrazie.

Na początku XXI wieku naukowcy oceniali, że przeciętny Amerykanin dziennie przyjmuje cukier w ilości 22 łyżeczek. W 2014 wyliczenie dla Brytyjczyków pokazało około 238 łyżeczek cukru spożywanych każdego tygodnia.

Nawet świadomy konsument, który będzie szukał produktów bez cukru, nieprzetworzonych i bez konserwantów wcale nie będzie miał łatwego zadania. Cukier, jako dodatek prawie wszędzie, bardzo szybko uzależnia nas od siebie i podobnie jak nikotyna czy nawet heroina oraz kokaina – wpływając na ośrodek nagrody w mózgu.

Tak samo jak opiaty czy kokaina

- Pierwsze kilka dni było dość trudnych – wspominał „królik doświadczalny” Andrew – Uczucie takie jak podczas detoksu od narkotyków. Jadłem bardzo dużo węglowodanów by nadrobić braki po cukrze.

Istnieją cztery główne cechy uzależnienia: nadużywanie, syndrom odstawienia, głód danej substancji oraz skłonność do uzależnień generalnie (mechanizm polegający na tym, że np. nałóg palenia predestynuje do nałogu alkoholowego).

Wszystkie zaobserwowano podczas badań na zwierzętach – w przypadku cukru, który miał taki sam efekt jak uzależniające narkotyki. Typowy eksperyment: szczury nie otrzymują jedzenia przez 12 godzin, następnie dostają dostęp do cukru przez 12 godzin jako przekąski. Po miesiącu takich cykli zwierzęta zachowaniem przypominały narkomanów. Znacznie chętniej objadały się cukrem, nawet gdy miały do dyspozycji inne pokarmy. Wykazywały także oznaki lęku i depresji, w okresie odstawienia cukru. Wiele szczurów z tego badania wystawionych potem na działanie kokainy i opiatów zachowywało się podobnie – szybciej uzależniały się od tych, co cukru nie jadły.

W dłuższej perspektywie cukier potrafi zaburzyć nawet gospodarkę genetyczną i funkcjonalność receptorów oraz transporterów dopaminy. Tłumaczymy na język polski: częste i powtarzalne kontakty z cukrem dają większe pobudzenie, ale z czasem będzie trzeba coraz większych dawek, by wprowadzić mózg w euforyczny stan. Skąd to znamy?

Syndrom odstawienia też istnieje

- Głód się praktycznie nigdy nie skończył, ale to prawdopodobnie psychologiczne – mówił Andrew swojemu koledze po zakończeniu postu – Po pierwszym tygodniu odstawienia było jednak lepiej.

W 2002 roku Badanie Carlo Colantuoniego z Princeton University pokazało, że u szczurów po wprowadzeniu uzależnienia od cukru pojawia się taki sam syndrom odstawienia jak i u ludzi. Kolejne, z 2015 roku autorstwa Victora Mangabieri i opublikowane w Physiology & Behaviour pokazało, że odcięcie od cukru wzmacnia impulsywność zachowania zwierząt laboratoryjnych.

Oczywiście nie da się bezpośrednio przełożyć analiz na zwierzętach na ludzi, ale chyba każdy z nas przynajmniej raz w życiu próbował odstawić słodczy i zauważył jakie to miało skutki oraz jak trudno było utrzymać konsekwencję działania.

Po czterdziestu dniach Andrew stwierdził, że może odbudować swoją tolerancję na cukier. Przekonał się o tym próbując słodczy stwierdził, że są dla niego za słodkie. To pokazuje, że zmiany wywołane cukrem można pokonać, a nawet odwrócić, jeśli zachowa się siłę charakteru.

Źródło:Focus.pl

Jedenastka weekendu 25. Kolejki Ekstraklasy.

Za nami siedem z ośmiu spotkań 25. kolejki Lotto Ekstraklasy. Dziennikarze "Piłki Nożnej" tradycyjnie uważnie przyglądali się wszystkim zawodnikom, a najlepszych wyróżnili w postaci nominacji do jedenastki weekendu. Kto trafił do naszego zestawienia?

Naszą jedenastkę w tym tygodniu zdominowali piłkarze Wisły Kraków i Zagłębia Lubin. Biała Gwiazda w bardzo dobrym stylu wygrała z Koroną w Kielcach 6:2, więc piłkarze **Macieja Stolarczyka** solidnie zapracowali na wyróżnienie. Po raz pierwszy po powrocie do Polski wyróżniliśmy **Jakuba Błaszczykowskiego**, a oprócz reprezentanta Polski postawiliśmy na **Łukasza Burligę** i **Krzysztofa Drzazgę**.

Miedziowych reprezentuje także tercet zawodników. Do naszego zestawienia trafili: **Filip Starzyński**, **Damjan Bohar**, a także **Lubomir Guldán**. Przypomnijmy, że Zagłębie ograło w Szczecinie Pogoń 3:0 i dzięki zdobyciu trzech punktów wskoczyło do grupy mistrzowskiej, wyprzedzając Koronę.

W naszym zestawieniu nie mogło zabraknąć **Petteriego Forsella**. Fin w dużym stopniu przyczynił się do triumfu Miedzi Legnica nad Lechem Poznań (3:2), biorąc udział przy dwóch golach dla beniaminka. Najpierw piłkarz oddał bardzo groźny strzał z rzutu wolnego, piłkę przed siebie odbił **Jasmin Burić**, a pierwszego gola dla gospodarzy strzelił **Božo Musa**. Przed przerwą **Forsell** sam pokonał golkipera Lecha, zdobywając bramkę na 2:0.

Do naszej jedenastki trafili także dwaj piłkarze Piasta Gliwice **Frantisek Plach** i **Aleksandar Sedlar**, a również po jednym przedstawicielu mają Cracovia - **Airam Cabrera** oraz Śląsk Wrocław - **Michał Chrapek**.

TABELA

25 kolejka

	Z	R	P	Z/S	P
1 Lechia Gdańsk	14	7	3	38:20	49
2 Legia Warszawa	14	6	5	39:25	48
3 Piast Gliwice	12	7	6	38:26	43
4 Jagiellonia Białystok	11	7	7	40:34	40
5 Lech Poznań	12	3	10	38:32	39
6 Cracovia	11	6	8	29:26	39
7 Pogoń Szczecin	11	5	9	36:33	38
8 Zagłębie Lubin	11	3	11	41:36	36
9 Korona Kielce	9	9	7	31:35	36
10 Wisła Kraków	10	5	10	42:37	35
11 Śląsk Wrocław	7	6	12	33:33	27
12 Miedź Legnica	7	6	12	26:46	27
13 Arka Gdynia	6	7	12	35:38	25
14 Górnik Zabrze	5	9	11	30:45	24
15 Wisła Płock	5	8	11	34:43	23
16 Zagłębie S.	4	6	15	33:54	18

Info OMK.

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 11 marca- kalendarium

11 marca jest 70 dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostały 295 dni. 11 marca jest w Polsce Dniem Sołtysa.

Imieniny obchodzą:

Balbina, Benedykt, Dominik, Drogosława, Eulogiusz, Eutymiusz, Jan, Kandyd, Konstanty, Konstantyn, Nawoj, Sofroniusz, Sylwia, Świetłana, Tala, Talus, Teresa i Trofim.

Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1609r. – Wybuchła II wojna polsko-rosyjska.

1912r. – Uruchomiono elektrownię w Nowym Sączu.

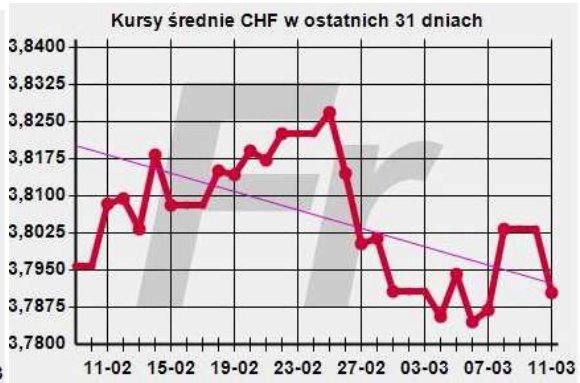
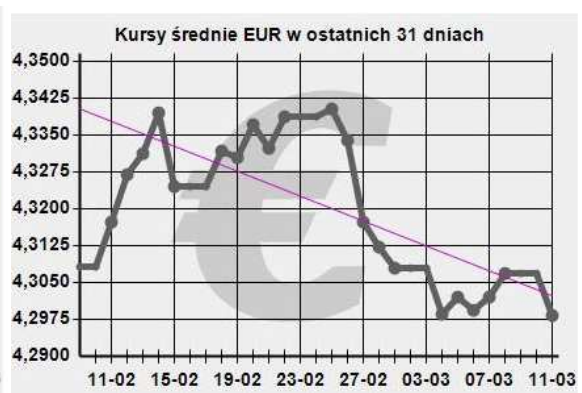
1927r.– Została zdelegalizowana Niezależna Partia Chłopska

1930r. – Otwarto regularną linię pasażerską z Gdyni do Nowego Jorku.

1947r. – Przed Najwyższym Trybunałem Narodowym w Warszawie rozpoczął się proces Rudolfa Hoessa, komendanta byłego niemieckiego obozu koncentracyjnego Auschwitz-Birkenau.

1951r. – Powstało Stowarzyszenie Dziennikarzy Polskich.

Kursy walut (kursy średnie NBP)



Skorzarzone: ES.F +0.30% CB.F +0.90% EURUSD +0.06% HG.F +0.09% ^SPX -0.21%

<< **CRUDE OIL WTI** (Commodities Futures: CL.F) | Ticker Rank: **12 (+1)**

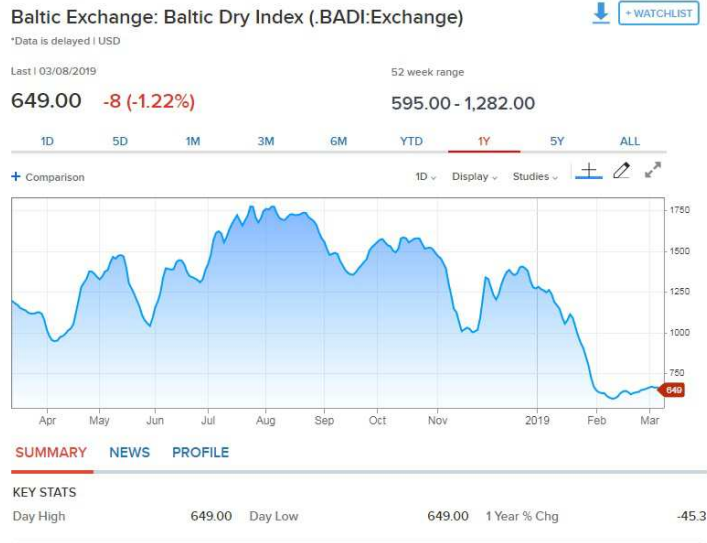
Kurs	56.53 \$/bbl	Data	2019-03-11 13:14:20
Zmiana	+0.46 (+0.82%)	Max/min	56.78 / 56.05
Zmiana 1r	-4.83 (-7.87%)	Max/min 1r	76.90 / 42.36
Otwarcie	56.17	Poprz. kurs	56.07
Bid		Ask	
Wolumen		Obrót	
LOP		Transakcje	

Stopy zwrotu: 10 dni: +1.89%, YTD: +24.49%

CL.F - 10 dni 11 Mar 2019 13:12 CET (C)Stooq

Interval 1 Godz.

<https://stooq.pl/>



Rozrywka

				4	2			
			5					
	5							
9		2			8	7		
			1					
8	4			2				
	3	8		7	4			
		7		4			2	5
	1		5					9

(c) 2019 OnlineSudoku.pl

		4			5			7
7		6		3				
	5				9		3	4
		5			3	6		
			8	1				5
4				9		8		
3			4					
					1	5	9	

(c) 2019 OnlineSudoku.pl



Dziewczyna poszła na randkę.

Gdy wraca tata jej mówi:

- Masz oczko z przodu rajstop.

- Wiem tato

- Ale gdy wychodziłaś miałaś z tyłu.