

Paliwo z wraków na dnie Bałtyku to tykająca bomba

5 marca 2019

Blisko setka z zalegających na dnie Bałtyku wraków statków może być niebezpieczna dla środowiska. To bomba ekologiczna z opóźnionym zapłonem – przekonują eksperci. Niebezpieczny jest zwłaszcza wrak zatopionego podczas II wojny światowej tankowca „Franken”. Może tam znajdować się do 1,5 mln litrów paliwa, które na skutek postępującej korozji mogą się przedostać do wody. Koszt operacji oczyszczenia wraku jest szacowany na 6–20 mln euro, jednak skutki dla środowiska i całej gospodarki w przypadku wycieku mogą być znacznie poważniejsze. Samo zamknięcie kurortów na wybrzeżu Zatoki Gdańskiej w pierwszym sezonie mogłoby kosztować ponad pół miliarda złotych.



– Oprócz broni chemicznej i konwencjonalnej w morzu zalegają wraki. Część z nich jest w dalszym ciągu niebezpieczna ze względu na paliwo, jakie w nich zalega. Musimy mieć świadomość, że duże statki i okręty przemieszczały się po morzu, używając energii zawartej w paliwie. Mimo upływu około 70–80 lat, paliwo jest w nich często spotykane – wyjaśnia w rozmowie z agencją Newseria Biznes dr inż. Benedykt Hac, kierownik Zakładu Oceanografii Operacyjnej w Instytucie

Morskim w Gdańsku.

Szacuje się, że na dnie Bałtyku około sto wraków statków, z czego kilkadziesiąt w polskiej strefie, może być niebezpiecznych dla środowiska. Zdaniem ekspertów to bomba ekologiczna z opóźnionym zapłonem, a ryzyko wycieku paliwa rośnie wraz z upływem lat. To, jakie skutki dla środowiska może mieć wyciek paliwa ze statku, pokazało choćby wydarzenie z 1967 roku, kiedy z rozbitego okrętu u do morza u wybrzeży Kornwalii wyciekło ok. 120 tys. ton ropy. Skażone zostało 120 mil wybrzeża Wielkiej Brytanii i 80 kilometrów wybrzeża Francji, a odbudowa ekosystemu trwała kilka lat. Dramatyczne dla środowiska są wypadki tankowców, a tylko podczas II wojny światowej zostało ich zatopionych ponad 800.

– W rejonie Zatoki Gdańskiej jest kilkadziesiąt wraków zawierających pewne ilości paliwa, ale tak naprawdę niebezpieczne są dwa. Jeden to wrak statku pasażerskiego „Stuttgart”, który leży bardzo blisko Gdyni. Paliwo ciężkie, które z niego wyciekło, zanieczyściło około 40 ha dna. To podwodne czarne jeziora substancji podobnej do smoły. Drugim wrakiem, który może być niebezpieczny, jest niemiecki „Franken”. Zakładamy, że w jego zbiornikach nadal znajduje się znacząca ilość paliwa liczona w setkach tysięcy ton czy litrów – wskazuje Benedykt Hac.

Urząd Morski w Gdyni na podstawie danych historycznych ocenił, że znaczna część paliwa uległa zniszczeniu i wyciekła podczas storpedowania i zatopienia „Frankena” w 1945 roku. Żeby zapobiec wyciekowi paliwa, który w statku pozostał, można albo zasypać cały wrak, albo odpompować pozostałe paliwo, np. poprzez metodę hot tapping.

– W zbiorniki wbija się specjalne zawory, którymi odprowadza się, odpompowuje to paliwo. Jeśli paliwo ciężkie ma postać stałą, jest dość trudne do odpompowania, wtedy wtłacza się tam gorącą parę i zwiększając temperaturę paliwa, zmienia się jego stan na bardziej płynny, co umożliwia odpompowanie – mówi

Benedykt Hac.

Badania dna morskiego w najbliższym otoczeniu „Frankena” wykazały, że normy dla niektórych toksycznych i rakotwórczych substancji zostały przekroczone nawet kilkaset razy, a ekosystem został poważnie zniszczony. Może być to jednak dopiero początek ekologicznej katastrofy. Z raportu Fundacji MARE wynika, że korozja poszycia postępuje w tempie 0,1 mm w ciągu roku. W efekcie tankowiec może się przełamać pod własnym ciężarem, a do Bałtyku trafią tysiące ton paliwa.

– Ryzyko, że do takiego wycieku dojdzie, jest bardzo duże, ponieważ „Franken” spoczywa na dnie już ponad 70 lat. Sęk w tym, żeby zapobiec temu, zanim do tego dojdzie, ponieważ zabezpieczenie takiego obszaru w momencie nastąpienia wycieku jest dużo trudniejsze, a niektóre zmiany mogą być nieodwracalne – przekonuje Olga Sarna z Fundacji MARE.

Jak wynika z raportu Fundacji MARE, zakładając, że na statku do oczyszczenia pozostało 5–6 zbiorników, a do sprawdzenia kolejne 3–4, w tym najtrudniej dostępne zbiorniki w siłowni, to koszt zabezpieczenia wraku może wynieść 6–8 mln euro. Jest to jednak wariant optymistyczny, bo rzeczywisty koszt może sięgnąć nawet 20 mln euro.

– Te rozbieżności wynikają ze zmieniającego się stanu wraku, ale także z faktu, że na wraku jest amunicja i broń, co znacząco podnosi ryzyko przeprowadzenia takiej operacji. Wymaga to dodatkowych zabezpieczeń, zaangażowania jednostek, które mogą tę broń zabezpieczyć. Dlatego dopiero w trakcie prac okaże się, jaki to będzie koszt. Jednak i tak są to pieniądze o wiele mniejsze niż potencjalne straty ekonomiczne – ocenia Olga Sarna.

Wyciek paliwa może zanieczyścić całe wybrzeże Zatoki Gdańskiej. To oznacza zagrożenie dla wielu chronionych gatunków zwierząt, a także olbrzymie straty ekonomiczne: zanieczyszczenie plaż może spowodować ich zamknięcie, co

oznacza katastrofę dla kurortów nad Zatoką Gdańską. Szacunki Benedykta Haca wskazują, że tylko w pierwszym sezonie może to kosztować nawet pół miliarda złotych.

– W momencie zanieczyszczenia Zatoki Gdańskiej i obszarów przybrzeżnych mówimy o załamaniu się turystyki w całym rejonie, więc straty finansowe dla tego obszaru i całego kraju mogłyby być bardzo duże – przypomina Olga Sarna.

Zdjęcie: Maurycy Hawranek

Źródło: Newseria.pl