Rosną przeładunki w portach Szczecin i Świnoujście.

W portach w Szczecinie i Świnoujściu przeładowano w lipcu br. o prawie 16 % oraz w ciągu 7 miesięcy o blisko 4% więcej towarów niż w analogicznym okresie ubiegłego roku.
Wzrosty odnotowały niemal wszystkie grupy towarowe. Wśród nich prym wiodą zboża oraz paliwa ze wzrostem na poziomie odpowiednio 120,4 % oraz 102,7 %. Rynek zbóż jest bardzo perspektywiczny. W tej grupie towarowej obserwujemy stałą tendencję wzrostową. Już wkrótce rozpocznie działalność - w zakresie obsługi zbóż - Szczecin Bulk Terminal, uruchamiając elewator zbożowy „Ewa". Z kolei na wzrost paliw wpłynęło uruchomienie działalności świnoujskiego gazoportu.
W lipcu br. bardzo dobry wynik odnotowano także w odniesieniu do rudy, gdzie wzrost wynosi 76,3 %. Tutaj zauważalna jest stałość dostaw. Przez porty w Szczecinie i Świnoujściu ruda trafia do odbiorców krajowych oraz z południa Europy, w tym głównie Czech i Słowacji. Jeśli chodzi o drobnicę, tej obsłużono więcej o 4,9 %, co wiąże się ze stałym wzrostem ruchu towarowego na Terminalu Promowym w Świnoujściu.
Niestety były też spadki. Te zanotowały węgiel -0,3% oraz inne masowe -19,9 %. W sumie lipiec 2016 zamknął się wynikiem wyższym o 15,7 % w porównaniu do lipca ub. roku. W przypadku węgla spadki utrzymują się od ub. roku. Spedytorzy wybierają sąsiednie porty, co wiąże się z ograniczeniami nawigacyjnymi toru wodnego Świnoujście-Szczecin. Stąd konieczność jego pogłębienia do 12,5 metra. Z kolei na znaczny spadek w grupie inne masowe złożyły się mniejsze dostawy kruszywa, co związane jest z zakończeniem budowy fabryki Bilfingera w Szczecinie. O ile w czasie budowy tego zakładu miesięcznie do portu w Szczecinie z tym ładunkiem wpływało kilkanaście statków, tak obecnie - tylko jeden.
Pomimo dość trudnej sytuacji na rynku kontenerów, zespół portów odnotował w lipcu dwucyfrowy (+17,5 %) wzrost. Także ogólny wynik za siedem miesięcy br. jest dodatni. Obsłużono bowiem o 5,2 % więcej kontenerów aniżeli w ub. roku.
Podsumowując, pierwsze siedem miesięcy zespół portów Szczecin-Świnoujście zapisał na plusie o 3,9 % wobec analogicznego okresu w 2015 roku. Przeładowano więcej zboża o 9,7 %, drobnicy o 11,8 % oraz paliw o 14,6 %. O 7,5% spadły przeładunki węgla. Mniej było rudy (-4,9%) oraz ładunków w grupie inne masowe (-14,8%).
Zespół portów Szczecin-Świnoujście przewiduje dalszy wzrost obsługiwanych w obu portach ładunków. Stąd konieczność realizacji inwestycji ukierunkowanych na poprawę dostępności do portów od strony lądu i morza oraz ukierunkowanych na dalszy ich rozwój i umacnianie pozycji na rynku. (Monika Woźniak-Lewandowska)

Źródło:morzaioceany.pl

Rynek kontenerów – amerykańscy analitycy przewidują trzy chude lata.

Spadek zamówień na nowe statki, konterenowce cięte na żyletki, spowolnienie w gospodarce Chin - tak pesymistyczny obraz 2016 kreśli poczytny amerykański dziennik.
Dane przytoczone w ostatnich dniach przez „The Wall Street Journal" brzmią bardzo pesymistyczne. W tym roku zlikwidowanych ma zostać około tysiąca kontenerowców o łącznej zdolności transportowania około 52 mln ton ładunku. Oczywiście statki regularnie wychodzą z eksploatacji, jednak w ostatniej dekadzie gorzej było tylko w niezwykle trudnym 2012 roku - pocięto wówczas jednostki zdolne do przetransportowania 61 mln ton. Jednocześnie w 2016 roku, do lipca, złożono zamówienia jedynie na 293 statki tego typu, co stanowi spory spadek w porównaniu do zamówień z lat 2010-15, gdy składano ich 1450 rocznie.
Analitycy gazety wskazują, że wszystko to z powodu stagnacji w światowej gospodarce, która wynika z niewielkiego wzrostu w Europie i spowolnienia w Chinach. Znajduje to niestety potwierdzenie w publikowanych ostatnio wynikach europejskich portów (Hamburg, Rotterdam). Statystki wskazują, że chiński import z krajów UE w pierwszym kwartale 2016 roku spadł o 7% (rok do roku). Mniejszy jest też chiński eksport do Europy.

Kontenerowce przewożą mniej towarów, część pływa z niepełnym ładunkiem, niektóre przez bardzo długi czas stoją w dokach. Niepokojące są też dane dotyczące recyklingu jednostek - przez lata średnia długość ich

ekspoloatacji wynosiła około 30 lat, obecnie już tylko 15 lat. Co gorsza, ze względu na spadek ceny stali, właściciele dostają dziś za recykling mniej pieniędzy.
Spadek zapotrzebowania na usługi operatorów kontenerowych sprawie, że coraz więcej firm z branży ma problemy finansowe. Nawet Maersk poinformował, że z powodu zastoju w globalnej gospodarce, spodziewa się w tym roku spadków.
Analitycy cytowani przez „The Wall Street Journal" przewidują, że kłopoty na rynku konternerowym mogą potrwać nawet 2-3 lata i dopiero po tym czasie zapotrzebowanie na transport kontenerowy powinno się nieco zwiększyć. Warto też zaznaczyć, że problemy rynku kontenerowego nie powinny mieć wpływu na kondycję polskich stoczni, w których po prostu budowane są jednostki innego typu.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Port Hamburg: stabilnie w I półroczu .

Spadek, ale jedynie o 0,9% obrotu towarów odnotował Port Hamburg w I półroczu 2016 roku. Wyniki podane były w stosunku do analogicznego okresu roku ubiegłego. Gorsze statystyki widać przede wszystkim w eksporcie, który osiągnął poziom o 6,3% niższy niż przed rokiem.
W ciągu pierwszych sześciu miesięcy 2016 roku w największym niemieckim porcie przeładowano 70,2 mln ton. W porównaniu do roku ubiegłego daje to spadek o 0,9%. Szczegółowe statystyki pokazują, że import do portu wzrósł (+3,5%), a eksport spadł (-6,3%).
Spadek odnotowano w sektorze kontenerów, których w I połowie 2016 roku, przez Port Hamburg, przewinęło się 4,5 mln TEU czyli o 1,2% mniej niż przed rokiem. Największym klientem portu są nadal Chiny. Obrót kontenerów z tym krajem wyniósł 1,3 mln TEU.
– W pierwszym półroczu odnotowaliśmy nieco niższe wyniki jednak to nas nie martwi – mówi Axel Mattern, CEO Portu Hamburg. – Ogólnie rzecz biorąc tendencje były stabilne. Warto wspomnieć także, że drugi kwartał był lepszy niż pierwszy i możemy w nim zauważyć trend wzrostowy – dodaje.
Drugi kwartał był dla Hamburga o 0,7% lepszy niż ten sam okres roku ubiegłego. Jeśli taka tendencja zostanie utrzymana to do końca roku port zdoła odrobić straty.
Stabilnie prezentują się także wyniki innych europejskich portów. Przypomnijmy, że gorszy wynik niż przed rokiem odnotował największy port Europy - Rotterdam (-2,3%). Niewielkie wzrosty odnotowała natomiast Antwerpia (+4,4%) i Bremen (+3,9%).

Źródło: gospodarkamorska.pl

Do DCT Gdańsk dotarły kolejne gigantyczne suwnice – jest już komplet.

W piątek 19 sierpnia ostatnie dwie z pięciu ogromnych suwnic STS dotarły do budowanego przez DCT terminalu kontenerowego T2. Suwnice dopłynęły do Gdańska w częściach z fabryki Liebherr w Irlandii na pokładzie specjalistycznego statku HHL FREMANTLE. Te największe tego typu urządzenia w Polsce mają pomóc DCT w wejściu do ścisłej czołówki największych terminali w Europie.
Liczby mówią same za siebie. Suwnice STS mają 82 metry wysokości i ramiona o długości 78 metrów, które pozwolą im na obsługę 25 rzędów kontenerów. Pierwsze trzy suwnice już są zainstalowane na szynach przy nowym nabrzeżu. Teraz rozpoczyna się finalna faza spektakularnej realizacji.
Montażem STS-ów na miejscu zajmuje się trójmiejska firma Portowy Zakład Techniczny specjalizująca się w montażu, instalacji oraz przeładunkach konstrukcji wielkogabarytowych. To właśnie pracownicy tej firmy w piątek rozpoczęli rozładunek elementów gigantycznych suwnic ze statku.

Całość zamówienia, czyli kompleksowy montaż oraz instalacja wszystkich urządzeń, zrealizowana zostanie przez PZT do końca listopada. Zlecenie obejmuje również montaż 15 suwnic placowych RTG firmy Konecranes, w które wyposażony będzie nowy terminal.
Dzięki drugiemu nabrzeżu DCT podwoi swoje zdolności przeładunkowe do 3 mln kontenerów 20 stopowych rocznie, co pozwoli mu wejść do ścisłej czołówki największych terminali w Europie. Terminal ma zostać uruchomiony to końca 2016 roku.
DCT jest największym i najszybciej rozwijającym się polskim terminalem kontenerowym oraz jedynym terminalem głębokowodnym w rejonie Morza Bałtyckiego, do którego bezpośrednio zawijają statki z Dalekiego Wschodu. Terminal DCT, zlokalizowany w samym sercu Morza Bałtyckiego – w Porcie Gdańskim, jest najbardziej wysuniętym na wschód terminalem w grupie głębokowodnych portów północno-europejskich między Gdańskiem i Le Havre.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Żeglarze zawodowi-poszukiwani za dobrą stawkę.

Jachty i superjachty służą rekreacji właścicieli, ich rodzin i najbliższych przyjaciół. Nawet największe z nich, zgodnie z międzynarodowymi przepisami, przewozić mogą najwyżej 12 pasażerów. Liczba członków załogi na jednostkach jest jednak dużo wyższa. Cenione w świecie certyfikaty poświadczające kwalifikacje do pełnienia funkcji załogantów i oficerów na jachtach komercyjnych, firmowane przez międzynarodową organizację International Yacht Training Worldwide, wydaje Szkoła Morska w Gdyni.
– Praca na jachtach i superjachtach ma swoją specyfikę – mówi kapitan Alfred Naskręt, dyrektor zarządzający Szkoły Morskiej w Gdyni. – Jeśli ktoś zdecydowany jest na taką właśnie ścieżkę kariery zawodowej, nie potrzebuje wiedzy z zakresu bardzo wielu zagadnień niezbędnych we flocie handlowej, a jednocześnie może wykonywać cenioną i satysfakcjonującą pracę. Należy jednak pamiętać, że kwalifikacje żeglarzy zawodowych nie będą uznane na innych jednostkach.
Prawo brytyjskie, na którym wzorowana jest większość przepisów innych krajów, stanowi, że na jachtach komercyjnych funkcje pełnić mogą jedynie żeglarze zawodowi, czyli tacy, których kwalifikacje potwierdzone są za pomocą odpowiednich dyplomów i certyfikatów. Zwracają na nie uwagę także firmy ubezpieczające jachty.
– Przepisy polskiej ustawy o bezpieczeństwie morskim z 2011 roku w kwestiach związanych z żeglarstwem zawodowym również bazują na prawie brytyjskim, różnią się jednak w kilku istotnych punktach – zauważa Krzysztof Michnal, zastępca dyrektora Szkoły Morskiej w Gdyni. – Inna jest już sama definicja jachtu komercyjnego. Według naszego prawa jest to jednostka, na której prowadza jest działalność polegająca na odpłatnym przewozie osób, organizowaniu rejsów dla wędkarzy sportowych, rejsów szkoleniowych oraz na udostępnianiu statku obsadzonego załogą. Zrezygnowano natomiast z uznania za komercyjny każdego jachtu morskiego o długości powyżej 24 metrów.
Kryterium uznania każdej większej jednostki za komercyjną, wprowadzone między innymi przez administracje Wielkiej Brytanii i Francji, wynika zdaniem Krzysztofa Michnala z faktu, że do bezpiecznej obsługi takich jednostek wymagane jest zatrudnienie odpowiednio wykwalifikowanej załogi.
– Sterowanie i nawigowanie jednostkami o długości powyżej 24 metrów, których pojemność brutto sięgać może nawet 3 tysięcy ton, wymaga szczególnej wiedzy i umiejętności – podkreśla zastępca dyrektora Szkoły Morskiej w Gdyni. – Osobiście uważam więc, że kryterium to powinno zostać jak najszybciej wprowadzone do ustawy, o co będziemy też zabiegać jako uczelnia.
W prawie polskim za potwierdzenie kwalifikacji niezbędnych do zajmowania stanowisk na jachtach komercyjnych uznaje się również dokumenty wydane na podstawie ustawy o żegludze śródlądowej (sportowe), a także odpowiednie świadectwa odbycia szkoleń i praktyki pływania, które są niezbędne w przypadku zajmowania określonych stanowisk na jednostkach określonej długości i rodzaju.

– O ile w Polsce usankcjonowane jest przeniesienie uprawnień jachtowych z kategorii sportowej na komercyjną, nie jest jednoznaczne, że będzie to zawsze wystarczające dla właścicieli i ubezpieczycieli jednostek zagranicznych – mówi kapitan Alfred Naskręt, dyrektor zarządzający Szkoły Morskiej w Gdyni. – Światowym standardem są certyfikaty szkoleniowe firmowane przez brytyjską Maritime Coastguard Agency, a odpowiednie kursy w jej imieniu prowadzą Royal Yacht Association oraz International Yacht Training Worldwide z siedzibą w Miami. Z tą ostatnią instytucją współpracujemy już od 10 lat i wystawiamy w jej imieniu świadectwa i dyplomy, łącznie z potwierdzeniem kwalifikacji morskich kapitanów jachtowych na jednostkach o nośności do 200 ton. Zdobycie tego typu uprawnień, zapewniających możliwość pracy sezonowej lub intratnych całorocznych kontraktów na ciepłych wodach oceanicznych, ma charakter modułowy. Oznacza to, że konieczne jest stopniowe odbywanie określonych szkoleń, zdobywanie umiejętności i certyfikatów. Ostatni z etapów - kurs ukończony egzaminem i wydaniem certyfikatu, trwa 14 dni.
– Kursy tego typu zawierają część praktyczną, czyli po prostu wymagają wykonania określonych manewrów na wodzie – mówi kapitan Alfred Naskręt. - Z tego też powodu nie robimy ich często; okno na podwyższenie kwalifikacji żeglarzy zawodowych to okres po sezonie wakacyjnym, a przed całkowitym załamaniem pogody czyli w praktyce październik i część listopada. Pod tym względem centrum szkoleniowe IYTW w Miami ma dużo lepiej, choć z drugiej strony jej przedstawiciel, Mark Fry, docenił nasze zaplecze techniczne, a w szczególności symulatory komputerowe, w których mamy też wgrany model jachtu.
Szkoła Morska w Gdyni autoryzowana jest przez International Yacht Training Worldwide z siedzibą w Miami do przeprowadzenia następujących kursów:

- International Bareboat Skipper Power and Sail
- Irish ICC 24m Sail, 24m Po Power Coastal and Inland
- Master of Yachts Limited Power and Sail
- Small Powerboat & RIB Master
- VHF Marine Communication Master SRC
- Yachtmaster Ocean
- Yachtmaster Offshore Power and Sail

Źródło: gospodarkamorska.pl

Dar Młodzieży wypływa na Zlot żaglowców w Blyth.

Po trzydniowym postoju w Gdyni, Dar Młodzieży kontynuuje kampanię szkoleniową. W piątek 19 sierpnia br. o godz. 18.00 fregata oddaje cumy i rusza do angielskiego Blyth na zlot żaglowców, który odbędzie się w dniach 26-29 sierpnia.
Następnie należąca do akademii Morskiej jednostka, już po raz drugi w bieżącym sezonie, wystartuje w regatach miedzynarodowych. Trasa tegorocznego North Sea Tall Ships Regatta prowadzi do Goteborga. Tam nastąpi kolejna zmiana załogi szkolnej. Studentów Akademii Morskiej ze Szczecina zastąpią żeglarze - "Dar Młodzieży" ponownie zobaczymy w Gdyni 11 września.
Dar Młodzieży wrócił do Gdyni w środę po 2,5 miesięcznej nieobecności). Statek odwiedził wówczas Szczecin, Aalborg, Delfzijl, Antwerpię, Lizbonę i Rostock.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Wyjątkowe odkrycie u Wybrzeży Florydy.

W okolicach Przylądka Canaveral natrafiono na fragmenty statków z XVI wieku. Prawdopodobnie są to trzy jednostki hiszpańskie, które zatonęły podczas burzy - donosi Informacyjna Agencja Radiowa.
Znaleziono m.in. 22 armaty z brązu, w tym działa i marmurowy pomnik. Szczególnie cenne są armaty, dwanaście kotwic oraz przyrządy służące do nawigacji. Pozostałości po statku będzie można wydobyć po uzyskaniu zezwoleń od władz Florydy.
Przedmioty znalazły się na trzech hiszpańskich statkach zmierzających do Hawany. Podczas burzy i sztormu jednostki zatonęły w okolicach Przylądka Canaveral.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Najlepsze i najgorsze miejsca w samolocie.

Różnica między klasami podróży lotniczych - biznesową i ekonomiczną - jest oczywista: płacimy więcej za szerszy fotel, więcej wolnego miejsca pod nogami i jeszcze parę udogodnień. Ci, którzy latają naprawdę często, wiedzą jednak, że kwestia komfortu w samolocie nie ogranicza się tylko do tego prostego podziału. I że rezerwując odpowiednio wcześnie (zwłaszcza samodzielnie online), można skorzystać z wygód klasy biznes w cenie klasy ekonomicznej.
Faktem jest bowiem – choć linie lotnicze nie spieszą się z rozpowszechnianiem tego typu informacji – że w obrębie tej samej klasy występują miejsca zdecydowanie lepsze, jak i znacznie gorsze od pozostałych. Różnice, nie do pogardzenia zwłaszcza w przypadku podróży na dłuższych trasach, wynikają przede wszystkim z budowy i kształtu kabiny pasażerskiej. Prześledźmy, jakie są plusy i minusy poszczególnych miejsc, niezależnie od typu samolotu i linii lotniczej.

A - Ostatni rząd

Gorzej być nie może. Jedyny rząd, w którym – ze względu na ściankę z tyłu – fotele nie przechylają się do tyłu. Za plecami masz toaletę, a w przejściu kolejkę czekających do wejścia do niej. W niektórych samolotach dalekiego zasięgu przed toaletą jest jeszcze pokładowa kuchnia – różnica sprowadza się do tego, że zamiast opadającej deski klozetowej słyszysz jazgot cateringowych wózków, ewentualnie szelest torebek i worków na śmieci.

B - Choroba lokomocyjna

Najmniej buja na wysokości skrzydeł, najdotkliwiej odczuwalne są turbulencje i powiewy wiatru z tyłu kadłuba. Cierpiący na chorobę lokomocyjną powinni siadać przy oknie, by podczas startu i lądowania mieć w polu widzenia horyzont jako punkt odniesienia dla oczu. Warto też wiedzieć, że loty poranne są mniej narażone na burze czy turbulencje ze względu na niższą temperaturę powietrza.

C - Środkowe fotele

Dramatycznie niewygodne niezależnie od rzędu. Wymuszona pozycja „na baczność": łokcie przyciśnięte do ciała, kolana przy sobie, a co jakiś czas pod brodą, gdy pasażer spod okna zechce udać się do toalety. A gdy współpasażerowie zasną, niewykluczone, że ich głowy wylądują na twoich ramionach. W wariancie ekstremalnym możesz mieć po bokach dwóch zawodników sumo w drodze na zawody.

D – Najgłośniej

Miejsca w środku i z tyłu samolotu są najgłośniejsze ze względu na bliskość silników. Uciążliwe może być też sąsiedztwo kuchni pokładowej i toalet.

E – Najbezpieczniej

Ci, którzy chorobliwie boją się latania, powinni – dla własnego spokoju – wybierać miejsca przy przejściu, najdalej w piątym rzędzie od przedniego wyjścia. Z badań uniwersytetu w Greenwich, który przeanalizował ponad 100

wypadków lotniczych, wynika, że te właśnie miejsca dają największe prawdopodobieństwo przeżycia w razie pożaru albo kolizji z ziemią.

F - Najlepsze w klasie ekonomicznej

Ze względu na przepisy bezpieczeństwa dostęp do wyjść awaryjnych musi być odpowiednio szeroki, dlatego pasażerowie usadowieni tuż za nimi mogą swobodnie wyciągnąć nogi. W samolotach LOTu warto polować na: rząd 8 w Boeingu 737-500, rząd 2 w ATR-42, rząd 1 w ATR-72, rzędy 18 i 19 w Boeingu 767, rząd 10 w Embraerze ERJ-145.

G - Klasa biznes

Szersze i dające się obniżyć pod dużym kątem fotele – ustawiane po dwa, a nie trzy jak w klasie „pariasów"; więcej miejsca pod nogami. Poza tym: posiłki podawane na porcelanowych talerzach, a nie plastikowych tackach, bogaty wybór drinków i przekąsek, indywidualny system audio (czasem też video), gniazdko do laptopa, większy limit bagażu, prawo wstępu do ekskluzywnych lotniskowych poczekalni.

H - Pierwszy rząd w klasie ekonomicznej

Ponieważ granica między klasą biznesową i ekonomiczną często jest umowna – zasłonka oddzielająca je od siebie jest przesuwana zależnie od liczby sprzedanych miejsc – przy odrobinie szczęścia masz szansę na królewskie siedzisko z klasy premiowanej. Jest bliżej do wyjścia, najszybciej dotrze do ciebie wózek z cateringiem i na pewno „załapiesz się" na ulubioną gazetę. Jeśli masz pecha, lekturę prasy będziesz dzielić z tłumem nad głową, czekającym w kolejce do toalety. Albo przy wrzawie radosnej gromadki i w kałuży soku pomarańczowego, bo zwyczajowo rodziny z małymi dziećmi są sadzane w pierwszych rzędach.

Źródło: Focus.pl

Wydarzyło się 22 sierpnia - kalendarium

22 sierpnia wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat. Między innymi:

1157 r. – Wojna polsko-niemiecka: cesarz Fryderyk I Barbarossa przekroczył Odrę i wkroczył na ziemie polskie na czele silnej armii wspomaganej przez posiłki z Czech i Moraw. Powodem wyprawy była interwencja na rzecz wygnanego księcia senioralnego Władysława II Wygnańca.

1863 r. – Powstanie styczniowe: zwycięstwo wojsk rosyjskich w bitwie pod Złoczewem.

1914 r..- I wojna światowa: podczas ofensywy rosyjskiej w Prusach Wschodnich wojska kozackie splądrowały i spaliły Nidzicę.

1920 r. – Wojna polsko-bolszewicka: zwycięstwo wojsk polskich w bitwie białostockiej.

1988 r. – Strajki w Polsce 1988: rozpoczął się strajk w Stoczni Gdańskiej i Stoczni Północnej; powołano Międzyzakładowy Komitet Strajkowy.

Jedenastka weekendu 6. Kolejki LOTTO Ekstraklasy.

Za nami prawie wszystkie mecze 6. kolejki LOTTO Ekstraklasy. Redakcja "Piłki Nożnej" przyjrzała się grze piłkarzy i dokonała wyboru tych najlepszych, którzy trafili do "jedenastki weekendu". Oto oni:

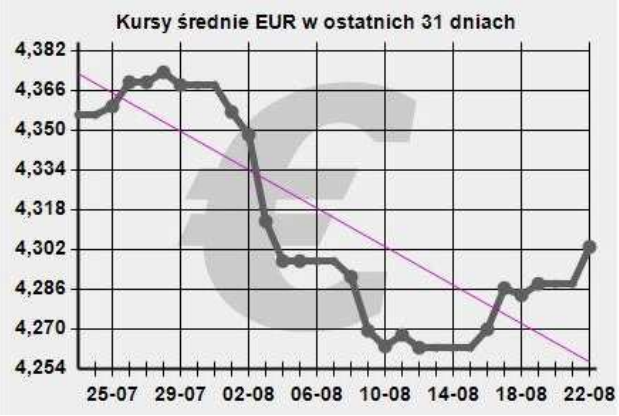
Tym razem, naszą "jedenastkę" zdominowali zawodnicy, którzy występują w klubach znad Bałtyku. Na wyróżnienia zapracowali sobie **Michał Marcjanik**,**Adam Marciniak** i **Marcus da Silva** z Arki Gdynia, a także **Kamil Drygas**, **Adam Gyurcso** i **Seiya Kitano**z Pogoni Szczecin

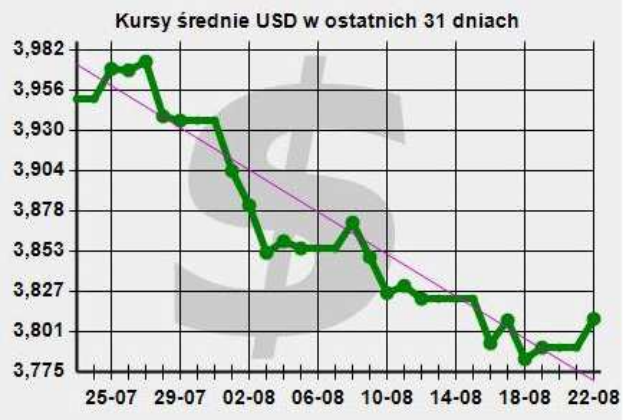
Z niezłej strony podczas weekendu zaprezentowali się także młodzi piłkarze Ruchu Chorzów. Niebiescy rozegrali bardzo dobre zawody w Krakowie i dlatego na nominacje - pierwszy w tym sezonie - zasłużyli sobie**Jakub Arak** oraz **Patryk Lipski.**

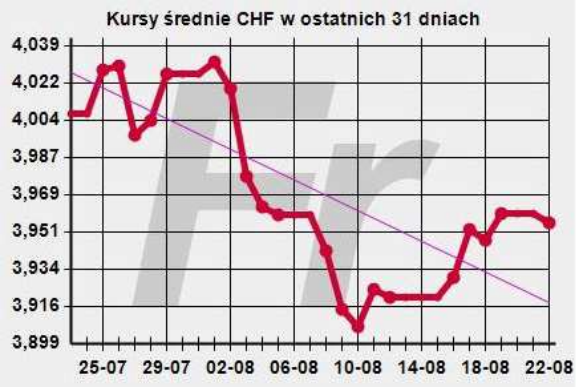
Skład "jedenastki weekendu" uzupełniają **Sergiusz Prusak** z Górnika Łęczna, który rozegrał znakomitą partię przeciwko Zagłębiu Lubin, a także **Paulus Arajuuri** z Lecha Poznań i **Mario Maloca** z Lechii Gdańsk.

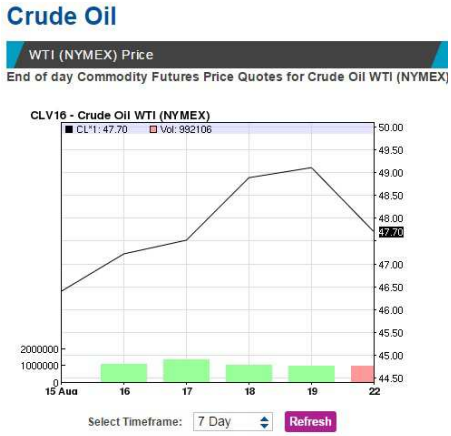
Źródło: Piłka Nożna..pl

Kursy walut (kursy średnie NBP)









Rozrywka

		4	7			3		6
		6			5	2		
9					1		5	
				3			6	
		3	2				9	4
	7			4		1		2
	3							
				5				
					6			

(c) 2016 OnlineSudoku.pl

	7						8	
9				6				
6							9	
			4		1			
		6			3			
7			8					9
3			9			2		6
8		4					7	3
		7	1					

(c) 2016 OnlineSudoku.pl

• • •

Syn zwraca się do ojca:
- Tatusiu, kup mi rewolwer! No kup mi... Musisz mi kupić!
- Cicho! - reaguje zdecydowanie ojciec. - Nie kupię ci!
- Ale ja uważam, że powinieneś mi kupić!
- A ja uważam, że nie i basta! W końcu, kto tu jest głową rodziny?!
- Na razie ty. Ale gdybyś mi kupił rewolwer...

• • •

Siedzi wędkarz nad rzeką. Podchodzi facet:
- Nie widział pan tu kobitki w fioletowej sukience?
- Aaaaa... tak, jakieś 5 minut temu..
- No, to jak się pośpieszę, to ją dogonię!
- Wątpię, dzisiaj w rzece bardzo silny prąd.