Kolejny morski gigant w drodze do gazoportu.

Kolejny metanowiec jest na swej drodze do świnoujskiego terminalu LNG. Tym razem jest to ponad 300-metrowy Al Nuaman, które wyruszył w podróż z Kataru i zawinie do Świnoujścia 18 września.
Na pokładzie metanowca znajduj się 200 tys. m3 skroplonego gazu LNG dla świnoujskiego terminala. Al Nauman, których już wcześniej zawijał do Świnoujścia, to już siódma dostawa LNG do Świnoujścia. Ładunek z dwóch pierwszych był przeznaczony do schłodzenia i rozruchu instalacji. Kolejne to dostawy komercyjne, w tym jedna zamówiona na zasadzie spotowej, czyli zakontraktowana na warunkach określonych w krótkoterminowej umowie regazyfikacji.
- Statki wpływające do gazoportu stały się nie lada atrakcją w świnoujskim kurorcie – mówi Piotr Piwowarczyk, Prezes Świnoujskiej Organizacji Turystycznej. Doskonale je widać z falochronu zachodniego, który zlokalizowany jest przy głównej części plaży, czyli na wyspie Uznam. Pasjonaci marynistyki obserwują je też ze świnoujskiej latarni morskiej – najwyższej na polskim wybrzeżu, skąd rozciąga się piękny widok na Terminal LNG i niemalże całą Zatokę Pomorską.
Dostarczony surowiec jest najpierw regazyfikowany, czyli poddawany procesowi zmiany stanu skupienia z płynnej na lotną, a następnie przekazany do krajowego systemu przesyłowego w ilości ponad 126 mln metrów sześc. naturalnego gazu ziemnego. Gaz po sprawdzeniu na stacji pomiarowej kierowany jest bezpośrednio do gazociągu Świnoujście–Szczecin, skąd następnie jest przesyłany do pozostałej infrastruktury przesyłowej GAZ-SYSTEM S.A. i dalej do klientów.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Krajowe rzeki odpowiadają za zaledwie 0,4 proc. transportu.

Zgodnie z planami rządu do 2030 roku ma zostać przywrócona żeglowność polskich rzek, co w sumie ma kosztować ok. 70 mld zł. Resort Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej liczy na wsparcie z zewnątrz, ponieważ przez Polskę przebiegają trzy ważne międzynarodowe szlaki. W tym roku chcemy przystąpić do Porozumienia AGN o śródlądowych drogach wodnych międzynarodowego znaczenia, a w 2017 roku do transeuropejskiej sieci transportowej – zapowiada wiceminister.
– Tak naprawdę zaczynamy od zera. Od dziesiątków lat nie robiono nic dla żeglugi śródlądowej. W rządach poprzedników odpowiadał za nią zespół pięciu osób, które właściwie wydawały pozwolenia na nowe statki czy uprawnienia dla marynarzy. Teraz diametralnie się to zmienia – zapewnia w rozmowie z agencją Newseria Biznes Jerzy Materna, wiceminister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej.
GUS wskazuje, że całkowita długość śródlądowych dróg wodnych wynosi w Polsce ponad 3,6 tys. km (stan na koniec 2015 r.). Wymagania stawiane drogom o znaczeniu międzynarodowym (klasy IV i V) w 2015 r. spełniało w Polsce niecałe 6 proc. dróg wodnych i nie zmienia się to od 2007 roku. Pozostałe drogi wodne mają raczej znaczenie regionalne.
Udział wodnego transportu śródlądowego w przewozie ładunków ogółem w latach 2000–2015 zmniejszył się z 0,8 proc. do 0,4 proc. W 2015 r. żeglugą śródlądową przetransportowano blisko 12 mln ton ładunków. To o 56,4 proc. więcej niż rok wcześniej. Przewozy krajowe spadły o ponad 20 proc. (głównie ładunków z grupy kruszywo, piasek, kamień), a realizowane w ramach transportu międzynarodowego wzrosły o prawie 190 proc. W czerwcu rząd przyjął przygotowane przez ministerstwo założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do 2030 roku i działania, które mają odtworzyć żeglugę śródlądową i rozwijać transport na krajowych rzekach.
– Chcemy jeszcze w tym roku przystąpić do AGN, Europejskiego Porozumienia w sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Międzynarodowym Znaczeniu. W Europie jest dziewięć takich szlaków, z czego trzy przebiegają przez Polskę – wskazuje Materna.

Te trzy szlaki to E30, czyli Odrzańska Droga Wodna – od Bałtyku do Dunaju, E40 łącząca Bałtyk od Gdańska z Morzem Czarnym w Odessie oraz E70 łącząca Odrę z Zalewem Wiślanym, stanowiąca część szlaku Rotterdam–Kłajpeda.
– Równocześnie przystąpiliśmy już do przygotowania planów do studium wykonalności. Docelowo pozwolą one wyłonić firmę, która takie studium przygotuje dla czterech szlaków, czyli dla Odrzańskiej Drogi Wodnej, dla Wisły na odcinku od Warszawy do Gdańska, Kanału Śląskiego i odcina Koźle na granicy państwa z Czechami – mówi Jerzy Materna.
Wedle wstępnie oszacowanych kosztów budowy i modernizacji dróg śródlądowych Odrzańska Droga Wodna ma kosztować łącznie 30,7 mld zł (z czego 2,9 mld zł do 2020 roku), Kaskada Wisły na odcinku Warszawa–Gdańsk – 31,5 mld zł (3,5 mld do 2020 roku), połączenie Odra–Wisła to 6,5 mld zł, a Wisła–Brześć nieco ponad 8 mld zł.
– Zależy nam na wsparciu Grupy Wyszehradzkiej. Chcemy wykorzystać naszą prezydencję w Grupie i jeszcze w tym roku doprowadzić do powstania Komitetu Odrzańskiej Drogi Wodnej na wzór Komitetu Reńskiego czy Dunajskiego. Wówczas będzie to już sprawa międzynarodowa – mówi wiceminister. –Równocześnie rozmawiamy na forum międzynarodowym z Czechami, Słowacją i Niemcami.
Resort popiera pomysł Komisji Europejskiej dotyczący rewizji TEN-T, czyli Transeuropejskiej Sieci Transportowej.
– W 2017 roku będzie możliwość wpisania do sieci TEN-T naszych szlaków wodnych. Przez dziesięciolecia w tej materii nic nie zostało zrobione i nie jesteśmy jako Polska w tej sieci. Mam nadzieję, że uda nam się to zmienić – mówi wiceminister.
To zaś oznacza możliwość skorzystania z instrumentu finansowego Łącząc Europę.
Dzięki modernizacji szlaków żegluga śródlądowa ma zyskiwać na znaczeniu w transporcie. Jej przewagą są niskie koszty. Resort ocenia, że przy tym samym nakładzie energii tonę ładunku można przewieźć statkiem śródlądowym na odległość 370 km, przy 30 km pociągiem i 100 km za pomocą TIR-ów. Poprawiając parametry eksploatacyjne na Odrze, do 2020 roku będzie można nią przewozić do 20 mln ton ładunków rocznie. Po pierwszym etapie modernizacji dolnego odcinka Wisły przewozy ładunków tą rzeką mogą wynosić ok. 7,8 mln ton ładunków rocznie, a przy poprawie parametrów nawigacyjnych – do 12 mln ton ładunków.

Źródło: gospodarkamorska.pl

MSC uruchamia nowe połączenia kontenerowe .

Mediterranean Shipping Company (MSC) otwiera nowe połączenia kontenerowe, łączące Afrykę Wschodnią, Bliski Wschód, Pakistan i Indie. Cheetah Service będzie uruchamiany co tydzień, od początku września.
MSC zapowiada, że na trasę wypłynie łącznie 5 statków o pojemności 2 200 TEU. Będą one dostarczały ładunki do Mombasy w Kenii, Dar Es Salam w Tanzanii, Mogadiszu i Kismaju w Somalii.
Trasa obejmie m.in.: Zjednoczone Emiraty Arabskie, Pakistan, Indie, Kenię i Somalię. Pierwszy rejs zaplanowano na 7 września, wraz z wypłynięciem MSC Positiano z Jebel Ali.

Źródło: gospodarkamorska.pl

BCT i GCD planują fuzję. Chcą lepiej konkurować z gdańskim DCT.

Już w przyszłym roku może dojść do połączenia gdyńskich terminali kontenerowych GCT i BCT. Trwają już w tej sprawie negocjacje między właścicielami obu obiektów.
- Obecnie dopinane są umowy na szczeblu korporacyjnym, ale wszystko zmierza ku połączeniu sił naszych terminali - informuje Michał Kużajczyk, kierownik ds. marketingu BCT. - Trwają też starania o udzielenie zgody na takie połączenie przez instytucje antymonopolowe z Polski i Unii. Więcej informacji będziemy mogli udzielić na przełomie roku - dodaje.

Bałtycki Terminal Kontenerowy od 2003 roku jest własnością Międzynarodowego Operatora Terminali Kontenerowych (ICTSI). Z kolei GCT, czyli Gdynia Container Terminal, należy do Hutchison Port Holdings z Singapuru. Teraz przedstawiciele obu stron prowadzą rozmowy w sprawie fuzji. Nie wiadomo jeszcze, jaką formę ona przybierze, ale prawdopodobnie dojdzie do zawiązania wspólnej spółki.
Fuzja obu terminali ma wzmocnić ich pozycję wobec największego lokalnego konkurenta - terminalu DCT z Gdańska. W ostatnich latach gdyńskie terminale traciły klientów na rzecz DCT, głównie z powodu gorszych warunków portowych w Gdyni. W zeszłym roku port Gdynia opuściły kontenerowce między innymi MSC oraz armatorów z aliansu G6.
Połączenie sił BCT i GCT to jednak za mało, by konkurować z wciąż rozbudowującym się konkurentem z Gdańska. Oba terminale czekają na zakończenie inwestycji w obrotnice w porcie, która umożliwi zawijanie większych jednostek. Obrotnica zostanie oddana do użytku prawdopodobnie w przyszłym roku. Istniejące obrotnice, w zależności od przyjętych współczynników bezpieczeństwa, pozwalają na zawijanie do portu statków o długości 300 – 330 metrów. Po powiększeniu obrotnicy wielkości te wzrosną do 370 - 400 metrów. Obecnie tak duże statki nie mogą zawijać do zlokalizowanych w głębi Portu Gdynia terminali kontenerowych BCT i GCT ze względu na brak możliwości obrócenia się na akwenach wewnętrznych. Stąd też Gdynia pozostaje portem feederowym, podczas gdy rynek żeglugowy zdecydowanie preferuje bezpośrednie połączenia transoceaniczne. Stan ten ulegnie zmianie pod koniec 2017 roku, kiedy przewidywane jest zakończenie omawianej inwestycji i oddanie do użytkowania powiększonej do 480 metrów Obrotnicy nr 2. W trakcie projektowania są obecnie kolejne etapy inwestycji, przygotowywane do wykonania w latach 2018 – 2020. Obejmują one poszerzenie do 280 i pogłębienie do 17 metrów toru podejściowego, pogłębienie do 16 metrów akwenów wewnątrz portu i poszerzenie do 140 metrów wejścia wewnętrznego. W tym czasie port będzie już dysponował pięcioma nabrzeżami przystosowanymi do przyjmowania statków o zanurzeniu do 15 metrów - dwoma kontenerowymi i trzema masowymi.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Nabrzeża w Ystad dla większych promów.

Ystad dostosuje nabrzeża do obsługi większych niż obecnie promów. 29 sierpnia (dzisiaj)w tym szwedzkim porcie zostanie podpisany list intencyjny pomiędzy Polską Żeglugą Bałtycką oraz portami Ystad i Świnoujście. O wydarzeniu poinformowała już szwedzka prasa.
Porozumienie zakłada, że Polferries (marka, pod jaką pływają promy PŻB) zbuduje na linię Świnoujście-Ystad dwa nowe promy, każdy dla 900 pasażerów. Planuje się, że pierwszy zostanie wprowadzony do eksploatacji w 2019 roku. Z kolei Ystad zbuduje dwa nabrzeża w porcie zewnętrznym. Inwestycja ta ruszy po uzyskaniu wszystkich pozwoleń.
Jak zapowiada Bjorn Bostrom, dyrektor zarządzający portu Ystad, nabrzeża dla promów powinny być gotowe w 2018 roku. Dodaje przy tym, że nie będą budowane specjalnie dla polskich promów, ale w ogóle są potrzebne do przyjmowania nowych jednostek. Największe mają obecnie linię ładunkową o długości 2,5 km, natomiast w przypadku nowych jednostek wyniesie ona aż 3,5 km. Według dyrektora Bostroma, rynek się rozwija, a transport samochodowy z Polski ma duży potencjał. Dlatego port w Ystad musi się dostosować do tych trendów.
Na poniedziałkowej uroczystości obecni mają być przedstawiciele polskiego Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Jak się nieoficjalnie dowiedzieliśmy, wybiera się tam podsekretarz stanu Paweł Brzezicki. Spodziewany jest też dyrektor departamentu w szwedzkim Ministerstwie Gospodarki Ola Norlander.

Źródło: morzaioceany.pl

Terminal LNG w Świnoujściu będzie większy? To strategiczna decyzja.

Dwa razy większy gazoport w Świnoujściu - to możliwe. Spółka Gaz-System analizuje warianty rozbudowy terminalu LNG.
- To na razie plany - mówi rzecznik Gaz-Systemu Tomasz Pietrasieński. - Potwierdzamy. Analizujemy różne warianty, w tym również rozbudowy terminalu LNG w Świnoujściu. Na razie to prace koncepcyjne.
Przy czym, jak informuje Pietrasieński, są brane pod uwagę przynajmniej trzy warianty: dwa dotyczą rozbudowy gazoportu w Świnoujściu, jeden budowy gazoportu pływającego w okolicach Gdańska. Decyzje jeszcze nie zapadły.
- W tym momencie jest za wcześnie, żeby udzielić odpowiedzi na pytanie, która wersja zwycięży. To decyzja strategiczna, który wariant zostanie wybrany. Będzie miała ona duży wpływ na krajowy system przesyłowy i pośpiech nie jest tu wskazany - stwierdził Pietrasieński.
Gaz System opracowuje też studium wykonalności dla nowego gazociągu Baltic Pipe, który miałby łączyć Danię z Polską. Dzięki nowej inwestycji do Polski trafiałby gaz z Norwegii.

Źródło: morzaioceany.pl

Na Bałtyk w szczytnym celu.

Do 1 września potrwa rejs „Po drugie życie - dookoła Bałtyku", który ma propagować oddawanie krwi i szpiku kostnego, a także zgodę na przeszczep narządów. Jednostka wypłynęła już z przystani szczecińskiego Centrum Żeglarskiego.
Organizatorem wydarzenia jest Fundacja Polish Ocean Team - Żeglarze dla życia. To nie pierwszy tego typu rejs. We wrześniu ubiegłego roku hasłem przewodnim było poszukiwanie dawców szpiku. Żeglarze pokonali 1 200 mil morskich, przy czym ustanowili nowy rekord trasy, dookoła morza Bałtyckiego. Podczas charytatywnej imprezy, gdzie zbierali środki, a także przeprowadzili szkolenia, mające uświadomić wszystkim na czym polega zostanie genetycznym bliźniakiem.
Przypomnijmy, że w Szczecinie Regionalne Centrum Krwiodawstwa i Krwiolecznictwa mieści się przy al. Wojska Polskiego 80/82, otwarte jest od poniedziałku do piątku od godz. 7.15 do 13.15 i w soboty od godz. 7.15 do 12. Ostatnio pilnie potrzebna była krew ARh+, 0Rh+, 0Rh-, przy czym na inne grupy również było zapotrzebowanie. Szczegóły dostępne są na stronie www.krwiodawstwo.szczecin.pl.
Kto zaś pragnie „podzielić się sobą", a właściwie swoim szpikiem (lub komórkami macierzystymi) może zgłosić się do Fundacji DKMS. Warunki, jakie trzeba spełniać wypisane są na stronie internetowej. Z niej również można zamówić pakiet rejestracyjny - pałeczki do wymazu z ust i formularz zgłoszeniowy. Zabieg nic nie boli, nie zagraża życiu. Gdy okaże się, że jesteśmy genetycznym bliźniakiem, jedyne co trzeba poświęcić, to trochę własnego czasu.

Źródło: morzaioceany.pl

Polak pracuje nad lekarstwem na chorobę Parkinsona.

Polski naukowiec pracujący w USA kieruje pracami nad nowatorską terapią genową mózgu. Badania z udziałem ludzi są już w toku - czytamy w "Rzeczpospolitej".
- Ponad tuzin pacjentów otrzymało dotąd naszą terapię genową - poinformował „Rz" prof. Krzysztof Bankiewicz. - Jest to grupa otwarta, czyli bez kontroli placebo. Pierwsze wyniki kliniczne będą ogłoszone pod koniec roku. Prawdopodobnie w przyszłym roku rozpoczną się badania z udziałem grupy kontrolnej.

Krzysztof Bankiewicz ukończył Uniwersytet Jagielloński, doktoryzował się w Instytucie Psychiatrii i Neurologii w Warszawie, ale od dawna pracuje w USA. Dziś prowadzi swoje Bankiewicz Laboratory na Uniwersytecie Kalifornijskim w San Francisco. Od początku kariery naukowiec zainteresowany jest leczeniem choroby Parkinsona. Pierwszy element terapii, którą obecnie testuje, przyszedł mu do głowy 30 lat temu.

Wypełnić skorupę

Bankiewicz przeprowadził wstępny test swojej metody jeszcze w ubiegłej dekadzie, ale wówczas wyniki były niezadowalające, ponieważ leku nie udało się wprowadzić do wystarczająco wielu komórek w wybranym obszarze mózgu.

Teraz unowocześniona wersja terapii testowana jest przez firmę Voyager Therapeutics, której naukowiec jest współzałożycielem. Firmie udało się zebrać na badania 86 milionów dolarów. Kierownictwo firmy jest dobrej myśli. - Jeśli wprowadzamy odpowiedni gen do odpowiedniej tkanki, to zaskoczeniem byłoby, gdyby terapia nie działała - twierdzi w rozmowie z „MIT Technology Review" szef Voyager Therapeutics Steven Paul.

Oto jak wygląda procedura: pacjent poddawany jest wstępnemu badaniu urządzeniem do rezonansu magnetycznego. Dzięki temu komputer opracowuje model jego mózgu i wyznacza idealną trasę dla kaniuli, czyli rurki, przez którą popłynie lekarstwo. Komputer wyznacza też miejsce, w którym należy wywiercić w czaszce dziurkę - co też zręczni lekarze czynią. Na głowie pacjenta, ponad otworem umieszczane jest następnie urządzenie, które z wielką precyzją doprowadza kaniulę do celu. Celem tym jest tzw. skorupa (łac. putamen), czyli boczna część jądra soczewkowatego. Jeśli rezonans magnetyczny potwierdzi, że wylot rurki jest tam gdzie należy, rozpoczyna się stopniowa aplikacja leku, najpierw bardzo powolna, potem szybsza. Przez cały czas trwania operacji co dwie minuty jej przebieg monitorowany jest za pomocą rezonansu magnetycznego. Położenie kaniuli może być korygowane, dzięki czemu jak największa część skorupy otrzyma lek. Lekarze starają się, by co najmniej 30 proc. tej części mózgu zostało skąpane w roztworze.

Trwaj, miodowy miesiącu

Co zawiera wprowadzony do mózgu roztwór? Po pierwsze gadoteridol, czyli czynnik, dzięki któremu urządzenie do rezonansu magnetycznego śledzi rozchodzenie się płynu. Przede wszystkim zaś zawiera sam lek, czyli unieszkodliwione wirusy niosące gen kodujący enzym AADC.

Terapia genowa ma być używana wraz ze standardowym leczeniem - za pomocą lewodopy. Lewodopa przemienia się w mózgu w dopaminę - neuroprzekaźnik, którego niedobór jest przyczyną objawów choroby Parkinsona. Z lewodopą jest jednak taki kłopot, że pacjent uodparnia się na jej działanie. Na początku, przez pierwsze dwa do pięciu lat, daje efekty wręcz cudowne, jest to tzw. miodowy miesiąc. Potem staje się coraz mniej skuteczna, trzeba zwiększać dawkę, co powoduje znaczne skutki uboczne.

Jeszcze w 1986 roku Krzysztof Bankiewicz ogłosił teorię, wedle której za spadkiem efektywności lewodopy stoi niedostatek enzymu AADC, którego zadaniem jest przekształcać lewodopę w dopaminę. Niedostatek AADC występuje tylko w niektórych partiach mózgu (m.in. we wspomnianej już skorupie). Terapia genowa ma za zadanie niedostatek ten wyrównać. Jej efekt jest trwały: wprowadzony gen pozostaje w komórce nerwowej. Bankiewicz nie chce jeszcze komentować wyników badań, ale jak udało się dowiedzieć dziennikarzowi „MIT Technology Review", przynajmniej jeden z uczestników badań („pacjent nr 6") wykazuje wielką poprawę. Przed terapią genową musiał brać duże dawki lewodopy, a i tak przez sześć godzin na dobę przebywał w fazie „off" (czyli lekarstwo nie działało). Po terapii genowej dawka lewodopy spadła, a czas „off" skrócił się do dwóch godzin.

Źródło: Rzeczpospolita.pl

Wydarzyło się 29 sierpnia - kalendarium

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

1782 r. – Okręt liniowy *HMS Royal George* zatonął koło brytyjskiej wyspy Wight, w wyniku czego zginęło od 800 do 950 osób, co czyni katastrofę największą w historii Royal Navy w czasie pokoju.

1831 r. – Brytyjski fizyk Michael Faraday odkrył zjawisko indukcji elektromagnetycznej.

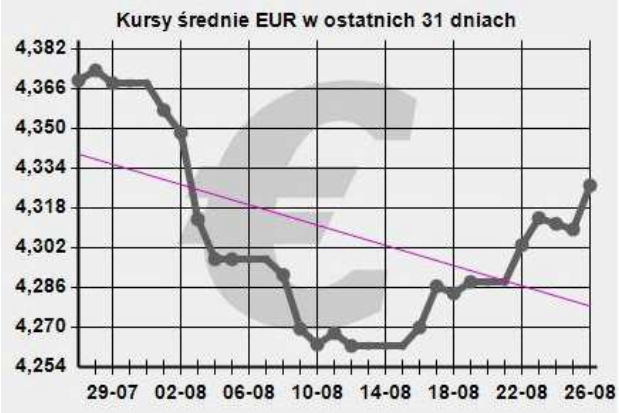
1833 r..- W Wielkiej Brytanii uchwalono ustawę znoszącą niewolnictwo.
1920 r. – Wojna polsko-bolszewicka: zwycięstwo wojsk polskich w bitwie białostockiej.
1943 r. – Rzeź wołyńska: oddziały szowinistów ukraińskich dokonały masowych mordów na Polakach w miejscowościach: Czmykos, Głęboczyca, Grabin, Ostrówki, Jasienówka, Sokołówka, Soroczyn, Stanisławów, Świętocin, Teresin, Władysławówka i Wola Ostrowiecka.
1980 r. - Sierpień 1980: rozpoczęły się strajki w śląskich kopalniach.
1997 r. - Sejm RP przyjął ustawę o ochronie danych osobowych.

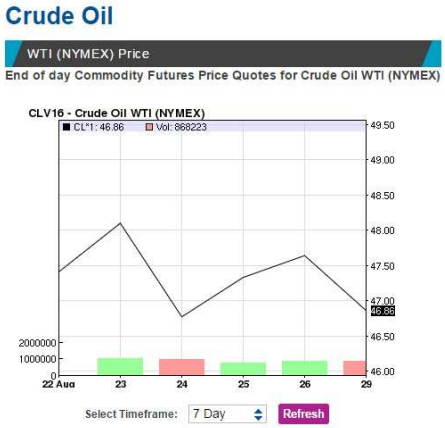
Operacja „mistrzostwa świata" na start.

Operację pod kryptonimem "eliminacje do mistrzostw świata w Rosji" czas zacząć. Polscy piłkarze zbiorą się pierwszy raz od zakończenia jakże udanych dla naszej reprezentacji finałów Euro 2016 i będą się wspólnie przygotowywać do meczu z Kazachstanem. Kadrowicze **Adama Nawałki** będą przez cały poniedziałek (296/08) zjeżdżać do Warszawy. Graniczną godziną zameldowania się w hotelu jest 19:30.
- Oczekuję na zawodników zdrowych i gotowych podjęcia nowego wyzwania - powiedział selekcjoner, który w niedzielę spotkał się z dziennikarzami podczas konferencji prasowej.
W reprezentacji zdają sobie sprawę, że po bardzo dobrym Euro, oczekiwania wobec zespołu narodowego wzrosły i tylko awans na mundial w Rosji zaspokoi apetyty kibiców. - Przed nami kolejne eliminacje. Chcemy ugruntować naszą wysoką pozycję i zrobimy wszystko, żeby piłkarze byli przygotowani jak najlepiej. Myślę, że świadomość celu jest bardzo duża. To piłkarze stanowią o sile poprzez przygotowanie emocjonalne i głód sukcesu. Wierzę, że od pierwszego meczu będą to pokazywać - dodał Nawałka cytowany przez "Łączy nas piłka".
Pierwszy trening reprezentacji zaplanowano na wtorek (30/08). Odbędzie się on w podwarszawskim Karczewie o godzinie 17:45.
Kadra na spotkanie z Kazachstanem:
Bramkarze:
Artur Boruc, Łukasz Fabiański, Wojciech Szczęsny
Obrońcy:
Thiago Cionek, Kamil Glik, Artur Jędrzejczyk, Igor Lewczuk, Michał Pazdan, Łukasz Piszczek, Maciej Rybus, Bartosz Salamon
Pomocnicy:
Jakub Błaszczykowski, Kamil Grosicki, Tomasz Jodłowiec, Bartosz Kapustka, Grzegorz Krychowiak, Karol Linetty, Paweł Wszołek, Piotr Zieliński
Napastnicy:
Robert Lewandowski, Arkadiusz Milik, Łukasz Teodorczyk, Kamil Wilczek
Polska podczas eliminacji do mistrzostw świata zagra w grupie E, gdzie za rywali będzie miała takie zespoły jak Dania, Rumunia, Armenia, Czarnogóra i właśnie Kazachstan.

Źródło: PiłkaNożna.pl

Kursy walut (kursy średnie NBP)





Rozrywka

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

(c) 2016 OnlineSudoku.pl

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

(c) 2016 OnlineSudoku.pl

• • •

80-letni dziadek przyszedł do kardiologa. Po skończonym badaniu:
- Cóż - powiedział lekarz. - Ma pan poważne szmery w sercu. Pali pan?
- Nie.
- Pije pan alkohol?
- Nie.
- Prowadzi pan życie seksualne?
- Tak!
- Myślę, że przez te szmery w sercu będzie pan musiał zrezygnować z jego połowy.
Zdumiony dziadek pyta:
- Ale z której połowy... Patrzenia czy myślenia?

• • •

Dwóch Anglików w średnim wieku gra w golfa. w pewnej chwili obok pola golfowego przechodzi kondukt żałobny. Jeden z grających odkłada kij i zdejmuje czapkę.
- Cóż to - dziwi się drugi - przerywa pan grę?
- Proszę mi wybaczyć, ale bądź co bądź, byliśmy 25 lat małżeństwem.