Wesołych Świąt ☺

Życzymy wesołych i spokojnych świąt w każdym miejscu na świecie, ciepłej atmosfery oraz samych szczęśliwych dni w nadchodzącym roku,
aby zawsze ilość pożegnań równała się ilości powitań.

200 km/h Gotthard Basistunnel – szwajcarski „projekt stulecia".

Tunel ma długość 57 kilometrów, przecina masyw Świętego Gotarda i skraca czas podróży z Zurychu do Lugano o około 30 minut. Trasa nie tylko skróci czas przejazdu pociągów osobowych, ale przyniesie też znaczące korzyści gospodarcze i środowiskowe. Tunel udrażnia korytarz Rotterdam-Bazylea-Genua dla przewozów towarowych.
Jest to obecnie najdłuższy kolejowy tunel świata. Do niedawna był nim tunel Seikan (53,9 km), łączący wyspy Honsiu i Hokkaido w Japonii. Podróż przez Gotthard-Basistunnel zajmuje około 20 minut. W tym czasie prędkość pociągu momentami wynosi 200 km/h, ale wkrótce dopuszczalna prędkość zostanie zwiększona do 250 km/h.
Dzięki zwiększonej przepustowości, przez Gotthard-Basistunnel będą mogły kursować dłuższe i cięższe pociągi towarowe, przewożące więcej ciężkich tirów, które tym samym znikną z alpejskich dróg.
Latem, po 17 latach budowy, której koszt wyniósł około 11 mld euro, nastąpiło oficjalne otwarcie tunelu z udziałem m.in. kanclerz Niemiec, prezydenta Francji oraz premiera Włoch. Powszechnie uważa się, że jest to „projekt budowlany stulecia" w Szwajcarii.

Gotthard-Basistunnel w liczbach

Długość: 57 km (najdłuższy tunel kolejowy na świecie)
Dwa tunele jednotorowe połączone łącznikami poprzecznymi co 325 m
Łączna długość wszystkich tuneli: 152 km
Najwyżej położony punkt tunelu: 550 m n.p.m.
Maksymalna grubość masywu skalnego nad tunelem: 2300 m
Główne tunele wydrążone za pomocą maszyn do odwiertu (80 proc.) i robót strzałowych (20 proc.)
Urobek: 28,2 mln ton
Przepustowość tunelu: do 260 pociągów towarowych i 65 pociągów pasażerskich dziennie
Prędkość maksymalna: pociągi towarowe 160 km/h; pociągi pasażerskie 250 km/h
System ETCS poziomu 2

Źródło: gospodarkamorska.pl

Maersk też pozbywa się panamaxów. 8 jednostek idzie na złom.

Maersk Line wysłał na żyletki 8 kontenerowców klasy panamax. Połowa z nich zostanie rozebrana w hinduskich stoczniach w Alang.
Od czasu ukończenia rozbudowy Kanału Panamskiego, która pozwoliła przeprawiać się przez niego jednostkom większym niż panamaxy, te statki straciły na znaczeniu. Nie dziwi więc, że Maersk chce pozbyć się 8 z nich.
Cztery z nich trafią do cieszących się złą sławą stoczni w Indiach, reszta zostanie rozebrana w stoczni złomującej Jiangyin Xiagang Changjiang Ship Recycling w Chinach.
W nadchodzących latach Maersk zamierza zwiększyć złomowanie swoich staktów, gdyż większość z nich jest już dla nich nieopłacalna. Dokładna liczba będzie zależeć od warunków na rynku.
Maersk nie widzi też problemu w złomowaniu swoich jednostek w hinduskim Alang, mimo że te obiekty słyną ze słabych warunków bhp, które nierzadko kończą się tragedią.
- Nawiązaliśmy współpracę ze stocznią Shree Ram, wiedząc, że ich standardy odbiegają od tych np. w Europie. Dlatego my chcemy im pomóc w ich poprawie. A odwracając się od nich tego nie osiągniemy – powiedział rzecznik Maerska, Simon Mehl Augustesen.
Podobne zdanie mają inni europejscy armatorzy. Według nich stocznia w Alang znajduje się w punkcie zwrotnym w swoim rozwoju i należy ją wspierać zamówieniami, by zachęcać do dalszego poprawiania standardów. Ogółem 70 proc. światowej floty trafia do południowoazjatyckich stoczni.
- Alang i pozostałe miejsca w Azji od lat są krytykowane za słabe standardy złomowanie, zresztą bardzo słusznie. Ale nie można nie zauważyć, że od jakiegoś czasu widać rozwój w tych miejscach. Powinniśmy ten fakt celebrować zamiast podważać ich starania - przekonuje Niels Smedegaard, prezes European Community Shipowners' Associations ('ECSA) - związku europejskich armatorów. - W cześci stoczni wciąż panują słabe standardy, ale są też inne, które zbliżają w kierunku światowych standardów - przekonuje.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Chiny zajęły podwodnego drona USA, Waszyngton składa protest.

Stany Zjednoczone wystosowały w tej sprawie notę protestacyjną i zażądały zwrotu zajętego drona. Strona chińska potwierdziła otrzymanie noty, ale nie odpowiedziała na nią - powiedział rozmówca Reutersa.
Według tego źródła incydent wydarzył się 15 grudnia w rejonie na północny zachód od filipińskiej zatoki Subic Bay, kiedy amerykańska jednostka oceanograficzna USNS Bowditch miała właśnie podjąć drona. Rozmówca Reutersa oświadczył, że odkąd sięga pamięcią jest to pierwszy tego rodzaju incydent. Podkreślił, że dron "zgodnie z prawem prowadził badania w wodach Morza Południowochińskiego". Dodał, że dron był wyraźnie oznakowany po angielsku jako własność USA, której nie należy wydobywać z wody. Powiedział też, że zajęty przez Chińczyków dron realizował nieobjęty tajemnicą program zbierania danych oceanograficznych, takich jak zasolenie, temperatura i przejrzystość wody.
Chiny roszczą sobie prawa do kluczowych rejonów i wysp na Morzu Południowochińskim, co doprowadziło do sporu z Filipinami, a także z Wietnamem, Malezją, Tajwanem i Brunei. Przez akwen ten prowadzą ważne szlaki żeglugowe; ocenia się, że wartość transportowanych nimi towarów sięga 5 bln dolarów rocznie. W ostatnich latach Chiny rozpoczęły intensywne prace przy sztucznym powiększaniu powierzchni wysp wchodzących w skład spornego archipelagu Spratly na Morzu Południowochińskim.
W ostatnich latach Chiny rozpoczęły intensywne prace przy sztucznym powiększaniu powierzchni wysp wchodzących w skład spornego archipelagu Spratly, co dodatkowo zaostrzyło sytuację. Waszyngton kwestionuje roszczenia Pekinu do tego akwenu.
W środę amerykański think tank AMTI specjalizujący się w analizie działań na wodach terytorialnych krajów Azji ostrzegł, że zdjęcia satelitarne wskazują, iż na wyspach utworzonych na Morzu Południowochińskim chińskie władze instalują systemy obronne.
Na wyspach tych powstały już pasy startowe, których długość dowodzi, że przeznaczone są dla lotnictwa wojskowego. CSIS ostrzegł też na początku roku, że na archipelagu Spratly Chiny mogą budować nowy system

radarowy. Na zdjęciach satelitarnych widać, że na należącej do archipelagu rafie Cuarterona powstają wieże radarowe. Według think tanku AMTI, powiązanego z waszyngtońskim Centrum Studiów Strategicznych i Międzynarodowych (CSIS), wiele wskazuje, że na sztucznych wyspach nadbudowanych na rafach Fiery Cross, Mischief i Subi w archipelagu Spratley mają być rozlokowane systemy przeciwlotnicze i antyrakietowe. Dzień później chińskie ministerstwo obrony oświadczyło, że rozmieszczenie systemów obronnych na wyspach wchodzących w skład archipelagu Spratly było zgodne z prawem i uzasadnione. Pekin twierdzi, że instalacje powstające na wyspach i rafach Morza Południowochińskiego przeznaczone są głównie na potrzeby cywilne oraz podkreśla, że wyspy archipelagu Spratly "są terytorium Chin".

Źródło: pap.pl

Zjawa IV już na lądzie. Zakończyła się operacja ściągania jachtu z mielizny.

Zjawa IV w Dragor pod Kopenhagą. Jednostka została bezpiecznie przetransportowana do tego portu, po tym jak 5 grudnia utknęła na mieliźnie. Obecnie trwa badanie przyczyn wypadku.
Druga próba podniesienia jachtu z mielizny, tym razem udana, zakończyła się w czwartek 15/12. Aby akcja przebiegła prawidłowo, niezbędne były m.in. 300-tonowy dźwig, barka transportowa typu jack-up Sound Prospector oraz multicut Sound Horizon. Najpierw barka została ustawiona na specjalnych słupach opartych o dno, następnie dźwig podniósł Zjawę IV i ułożył na jednostce Sound Prospector. Ta zabrała jacht do portu Dragor.
Kolejnym etapem operacji będzie sprowadzenie Zjawy IV do Polski. Następnie Centrum Wychowania Morskiego ZHP czeka oszacowanie rozmiaru zniszczeń i zakresu remontu, a później poszukiwanie środków na przywrócenie kultowego jachtu ZHP do służby.
Dochodzenie w sprawie wypadku prowadzi The Swedish Accident Investigation Authority (Statens haverikommission – SHK). Wkrótce postępowanie rozpocznie Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich. Wypadek zbada także Izba Morska. Do momentu ogłoszenia wyników dochodzenia, przedstawiciele Centrum Wychowania Morskiego ZHP nie komentują tej sprawy.
Do zdarzenia doszło 5 grudnia u wybrzeży Szwecji w okolicach Falsterbo, gdzie Zjawa IV utknęła na mieliźnie. Polski jacht wracał z transatlantyckiego rejsu.
Zjawa IV to kecz bermudzki. Ma 18,7 m długości, 5,64 m szerokości oraz 2 m zanurzenia. Został zbudowany w 1949 r. w Szwecji i początkowo pełnił funkcję kutra ratowniczego. W latach 70. trafił do Centrum Wychowania Morskiego ZHP i zaczął pływać jako harcerski jacht szkolny.
Zjawa IV jest kontynuatorką jachtów o tej samej nazwie. W latach 1932-1939 Władysław Wagner, jako pierwszy Polak, opłynął nimi kulę ziemską.
Zjawa IV:
Port macierzysty: Gdynia
Data budowy: 1949 r. jako Szkwał, przebudowana w 1956 r. na kecz Zjawa IV
Materiał: drewno
Typ ożaglowania: kecz bermudzki
Powierzchnia ożaglowania: 162 m²
Liczba masztów: 2
Długość całkowita: 18,7 m
Szerokość: 5,64 m
Zanurzenie: 2 m
Armator: CWM ZHP

Źródło: gospodarka morska.pl

Były brytyjski policjant przerwał wyprawę wpław przez Atlantyk.

Brytyjczyk Ben Hooper przerwał wyprawę wpław przez Atlantyk. Jak poinformował, powodem były zniszczenia po sztormie na katamaranie "Big Blue", na którym płynęła towarzysząca mu ekipa.
38-letni były policjant zamierzał w ciągu pięciu miesięcy pokonać liczącą 1635 mil (3027 km) trasę z Dakaru do Brazylii. Od początku wyprawa nie przebiegała jednak po jego myśli. Poparzony przez meduzy i zagrożony atakiem rekinów, których nie odstraszały wysyłane z łodzi sygnały elektryczne, przepłynął zaledwie 87 mil. Miał też duży z jedną z ryb, która próbowała złożyć ikrę w jego uchu. W takim tempie dotarłby do celu po ponad dwóch latach.
"Nie udało się, ale zdobyliśmy wiedzę potrzebną w przyszłości" - skomentował Hooper, zapowiadając, że on oraz jego współpracownicy popłyną teraz najkrótszą drogą do brazylijskiego portu Natal.
Do tej pory jedynie Francuz Benoit Lecomte przepłynął wpław Atlantyk. W 1998 roku pokonał dłuższą trasę z Cape Cod w stanie Massachusetts do Quiberon we Francji (5600 km). Jego wyczyn nie trafił jednak do Księgi Rekordów Guinnessa, ponieważ z powodu wyczerpania pływak był zmuszony do prawie tygodniowego postoju na Azorach.

Źródło:pap.pl

18 rannych po wybuchu tankowca na Filipinach.

Wypadek w Manila Bay na Filipinach. 18 członków załogi zostało rannych po tym, jak zbiornikowiec zapalił się, a następnie wybuchł. Przyczyną zdarzenia była awaria jednego z silników.
Wszystkim członkom załogi udało się uratować z płonącej jednostki. Pomogli im marynarze z przepływającego nieopodal holownika. Członkowie załogi tankowca Reia Faye trafili do szpitala z oparzeniami drugiego i trzeciego stopnia oraz z siniakami i skaleczeniami.
Tankowiec Reia Faye był zacumowany w doku niedaleko Bataan. Tam czekał na ładunek z Petron Baatan Rafinery. Nagle jeden z silników przestał działać, spowodował pożar, a następnie wybuch. Ogień udało się ugasić, zanim rozprzestrzenił się w maszynowni.
M/TKR Reia Faye został zbudowany w 2012 r. Tankowiec o nośności 1 200 t pływał pod banderą Filipin. Jego armatorem jest QEA Marine Services and Trading.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Marynarski Dzwon Zwycięzcy w Klinice Onkologii w Instytucie Pomnik-Centrum Zdrowia Dziecka.

Pracownicy, doktoranci i studenci Wydziału Dowodzenia i Operacji Morskich Akademii Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte ufundowali Dzwon Zwycięzcy w Klinice Onkologii w Instytucie Pomnik-Centrum Zdrowia Dziecka.
Historia dzwonów na oddziałach onkologicznych zapoczątkowana została przez Kontradmirała Marynarki Wojennej USA Irve Charles'a, który będąc pacjentem ufundował dzwon okrętowy na placu szpitala. Bicie w dzwon ma obwieścić wszystkim iż etap leczenia onkologicznego został zakończony. Dla wielu pacjentów jest to szczególny moment gdy po wielu latach nadchodzi ich dzień!
Wzorem wielu szpitali na świecie, również pacjenci Instytutu Pomnik-Centrum Zdrowia Dziecka kończący leczenie onkologiczne będą mogli uczestniczyć w ceremonii bicia w dzwon aby obwieścić koniec terapii. Pozwala to uwierzyć i cieszyć się z pokonania następnego etapu walki z rakiem.
Jako pierwsza w dzwon uderzyła mała Amanda.
Inicjatorem akcji jest grupa SOS - MIESZKAŃCY WAWRA RODZICOM Z CZD.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Prokuratura sprawdzi remont platformy.

Jak informuje Radio Gdańsk, prokuratura w Gdańsku otrzymała zawiadomienie o możliwości popełnienia przestępstwa.
Chodzi o przebudowę platformy *Petrobaltic* należącej do spółki Lotos Petrobaltic SA na centrum produkcyjne przeznaczone na bałtyckie złoże B8, eksploatowane od września 2015 roku. Pierwszy kontrakt na przebudowę podpisano pod koniec 2014 roku. Prace stoczniowe rozpoczęły się jednak dopiero wiosną 2016 r. w stoczni Nauta. Powodem opóźnienia miał być dołujący kurs ropy naftowej.

Jak informuje serwis, wcześniej Lotos wycofywał się z podpisanych zobowiązań z kilkoma innymi podmiotami, a platforma m.in. stała w pobliżu gdańskiego Naftoportu. Długi postój miał narażać spółkę na potencjalne straty, jednak czy był to element ryzyka gospodarczego, czy błędy poprzednich władz spółki - ustali prokuratura.
Platforma *Petrobaltic* to samopodnośna platforma wiertnicza, dokonująca odwiertów poszukiwawczych na bałtyckich koncesjach należących do Grupy Lotos.
Jak wynika z komentarza Biura Komunikacji Grupy Lotos SA w sprawie zawiadomienia prokuratury w Gdańsku o możliwości popełnienia przestępstwa w związku z remontem platformy - w ocenie obecnego zarządu spółki zawarto niekorzystny kontrakt na przebudowę platformy *Petrobaltic*. Koszty poniesione przez firmę, związane z samym zakupem niewykorzystanych nóg platformy, szacowane są na kilkadziesiąt milionów złotych. Ma to istotny wpływ na realizację całego procesu przebudowy platformy, jak i pełnego zagospodarowania złoża B8 - informuje Lotos SA. Sprawa została złożona do prokuratury przez obecny zarząd LOTOS Petrobaltiku, który w ten sposób broni interesów spółki i dąży do uruchomienia docelowego wydobycia ropy naftowej i gazu ziemnego ze złoża B8.

Źródło: RadioGdansk.

Polski system wspomagający bezpieczeństwo w ruchu morskim trafi na promy.

System nawigacyjny zapobiegający kolizjom w ruchu morskim Navdec opracowany przez naukowców z Akademii Morskiej w Szczecinie trafi na promy Polferries. Polski operator jest pierwszym, który komercyjnie wykorzysta system.
Navdec to innowacyjny system nawigacyjny zapobiegający kolizjom w ruchu morskim; system zbiera wszystkie dane określające bieżącą sytuację statku, a w przypadku zagrożenia kolizją proponuje bezpieczny kurs. Umowa między Polską Żeglugą Bałtycką, której promy pływają pod marką Polferries, a operatorem systemu Navdec spółką Sup4Nav zakłada wyposażenie w system wszystkich trzech promów Polferries.
"System wspomaga nawigatora w sytuacjach kolizyjnych" - mówi PAP prezes Sup4Nav Piotr Wołejsza. "Całą sytuację nawigator ma zobrazowaną na mapie elektronicznej, na której znajdują się inne statki" - tłumaczy Wołejsza. "Innowacyjne w systemie jest określenie pierwszeństwa drogi jednostek, a także z którego prawidła prawa drogi morskiej to wynika. Kiedy jednostka nie ma pierwszeństwa, nawigator określa, na jaką odległość chciałby +rozminąć się+ z innym statkiem, a system podaje bezpieczne i niebezpieczne kursy" - dodaje.
"System może podawać bezpieczne i niebezpieczne kursy w stosunku do jednego statku, ale także wielu, znajdujących się w określonej odległości od statku własnego. System może brać pod uwagę wszystkie obiekty, np. w promieniu ośmiu mil i względem nich określane są bezpieczne i niebezpieczne kursy" - kontynuuje Wołejsza.

Polska Żegluga Bałtycka jest pierwszym armatorem, który zdecydował się komercyjnie wykorzystać system i podpisał umowę kupna - mówi Wołejsza. "Mamy jeszcze dziewięciu armatorów w tej chwil, którzy testują system i mamy nadzieję, że przynajmniej z niektórymi z nich uda się podpisać umowy na jego sprzedaż" - dodaje.
Nowoczesny system został opracowany w Akademii Morskiej w Szczecinie w zespole prof. Zbigniewa Pietrzykowskiego, a obecnie jest komercjalizowany przez spółkę Sup4Nav zawiązana przez pracowników Akademii przy wsparciu Polskiej Fundacji Przedsiębiorczości.
Przedsięwzięcie wspomagające pracę nawigatorów było testowane od początku 2016 r. na pokładach promów *Wawel* i *Mazovia* pływających pod marką Polferries. Teraz system trafi na trzeci prom *Polferries*, czyli *Baltivię*.
"Obecnie nie ma wymogów, które nakazują armatorom montowanie takich systemów" - mówi PAP dyrektor ds. technicznych Polskiej Żeglugi Bałtyckiej Jakub Komers. "Jednak systemy oparte na takich zasadach działania i o tej funkcjonalności, jak Navdec będą za kilka lat wymagane. Mając to na uwadze, chcieliśmy powoli przygotowywać na taką ewentualność nasze załogi" - dodaje.
"Dodatkowym atutem dla polskiego armatora, jakim jesteśmy, było także to, że Navdec to wsparcie rodzimej firmy" - podkreśla Komers.

Źródło: pap

Jak być silnym psychicznie, gdy wokół same problemy.

Kiedy życie stale rzuca nam kłody pod nogi, trudno jest się nie załamywać. Psychologowie proponują wdrożyć do swojego życia 3 złote zasady, które pomogą nam radzić sobie z przeciwnościami losu.

1. Zaakceptuj rzeczywistość

Akceptacja wcale nie oznacza zgody na pewien stan rzeczy. Jest to raczej **uznanie tego, co nam się przytrafia poprzez realny punkt widzenia**. Np. możesz być przeciwny rasizmowi, ale nie możesz zaprzeczyć, że jest on częścią życia społecznego. Zaakceptowanie tego, co się dzieje teraz w twoim życiu - niezależnie od tego, czy uważasz to za złe, czy dobre doświadczenie - jest pierwszym krokiem do tego, by odpowiednio zareagować. Wyobraźmy sobie następującą sytuację, z jaką pewnie niejednokrotnie się spotykamy: pewna osoba utknęła w kilkugodzinnym korku, więc w złości myśli, że to niesprawiedliwe, że jej się to przytrafia. Zaczyna uderzać w deskę rozdzielczą samochodu i krzyczeć na innych kierowców. Inna osoba, czekająca w tym samym korku uspokaja w tym czasie siebie myśląc, że w przypadku gdy w jednym miejscu spotyka się „milion samochodów" to normalne, że ulica czasami się korkuje. Jego punkt widzenia pomaga mu utrzymać nerwy na wodzy i w spokoju posłuchać ulubionej płyty w trakcie czekania.
Jaki z tego morał? **Zaakceptowanie rzeczywistości to rozpoznanie rzeczy, na które nie mamy wpływu.** Jeśli nie masz żadnej mocy, która pozwoli ci kontrolować sytuację - kontroluj siebie.

2. Zachowuj się produktywnie

Akceptacja rzeczywistości, która cię otacza, pomaga radzić sobie z myślami i regulować emocje, które są kluczem do tego, by nawet w czasie kryzysu pozostawać produktywnym. Decyzje, jakie podejmujesz w obliczu problemów determinują to, jak szybko sobie z nimi poradzisz i znajdziesz rozwiązanie.
Nawet jeśli musisz stawić czoło kryzysom, których w gruncie rzeczy nie da się rozwiązać - jak śmierć kogoś bliskiego - to **ty podejmujesz decyzję, jak zareagujesz i jaką postawę przyjmiesz**.
Bezproduktywne i nierozsądne zachowanie, jak np. narzekanie i szukanie winnych może jedynie spowodować, że utkniesz w sidle negatywnych emocji, które zniszczą twoją siłę psychiczną. Bardzo istotne jest, by zaglądać w głąb siebie i pytać, co jesteśmy w stanie zrobić, by sobie pomóc. Pod pojęciem „zachowania produktywnego" znajduje się bowiem stawianie oko w oko z naszym strachem i obawami, a także robienie czegoś na co w gruncie rzeczy nie mamy w danej chwili ochoty, ale wiemy, że będzie dla nas dobre.

3. Kontroluj smutne myśli

Twój umysł może być twoim najwierniejszym sprzymierzeńcem albo największym wrogiem. J**eśli zaufasz swoim negatywnym myślom, zainfekowane przez nie poczucie własnej wartości nie pozwoli wykorzystać drzemiącego w tobie potencjału**. Myśli w stylu „to się nigdy nie uda, nie jestem wystarczająco wolny" albo „nie

zniosę tego ani chwilę dłużej" nie pomagają w realizacji ważnych dla ciebie celów. Potrzebujesz opanować bardzo ważną umiejętność rozpoznawania, kiedy twój wewnętrzny monolog staje się przesadnie pesymistyczny. Pamiętaj o tym: to, że o czymś myślisz nie oznacza, że jest to prawdziwe.
Mów do siebie tak, jakbyś mówił do zaufanego przyjaciela. Jeśli twoje myśli przybrały barwy katastroficzne i wiesz, że w żaden sposób nie pomogą Ci wyjść z trudnej sytuacji, świadomie przeciwstaw się im poprzez stwierdzenia, które potwierdzą, że możesz sobie poradzić. Możesz nawet wymyślić sobie mantrę- zdanie do powtarzania w trudnych momentach.
Buduj swoją mentalną siłę nie tylko w momencie kryzysu
Praca nad własną siłą psychiczną przypomina trening fizycznej sprawności. Jeśli o swojej tężyźnie będziesz myślał tylko wtedy, gdy jej będziesz potrzebował, stan twoich mięśni nie ulegnie zmianie. Nie możesz czekać z treningiem do momentu, gdy będziesz musiał podnieść jakiś ciężar. Podobnie **kryzys nie jest najlepszym czasem na rozwijanie umiejętności psychicznych** - w czasie jego trwania powinieneś sięgać do tego, co wypracowałeś wcześniej. Pomyśl, jak każdego dnia rozwijać swoje zdolności. Pomocny może okazać się ten artykuł:

Źródło:charaktery.pl

Wydarzyło się 19 grudnia - kalendarium

19 grudnia jest 353. (w latach przestępnych 354.) dniem w kalendarzu gregoriańskim.
Do końca roku pozostaje 12 dni.
19 grudnia wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat. Między innymi:
1793 r. – Napoleon Bonaparte został mianowany generałem
1843 r. - Ukazała się *Opowieść wigilijna* Charlesa Dickensa
1934 r. – W stoczni we włoskim Monfalcone zwodowano transatlantyk *MS Piłsudski*.
1939 r. – Bitwa o Atlantyk: niemiecki transatlantyk *SS Columbus* dokonał samozatopienia po zatrzymaniu przez okręty Royal Navy.
1945r.– Chemik, metaloznawca i wynalazca Jan Czochralski, pomimo uniewinnienia przez Specjalny Sąd Karny w Łodzi od zarzutu „współpracy z niemieckimi władzami okupacyjnymi na szkodę osób spośród ludności cywilnej, względnie Państwa Polskiego", nie otrzymał zgody Senatu Politechniki Warszawskiej na powrót do pracy na uczelni. W ten sposób wykluczono go ze środowiska i skazano na zapomnienie.

Jedenastka weekendu 19. Kolejki Ekstraklasy Lotto wg PN..

Śląsk Wrocław rozegrał kolejny bardzo słaby mecz i w niedzielne popołudnie zasłużenie przegrał z Arką Gdynia (0:2). Wrocławianie spisali się fatalnie, z czego doskonale zdawał sobie sprawę **Kamil Dankowski**.
Obrońca WKS-u wie, że jego drużyna przegrała na własne życzenie, ponieważ nie potrafiła należycie wypełnić założeń, które przed meczem nakreślił trener **Mariusz Rumak**. - Do straty goli nie graliśmy jakoś bardzo źle. Tracimy jednak dwie frajerskie bramki. I to po stałych fragmentach, a na odprawie przedmeczowej było mówione, jak mamy się przy nich zachowywać - powiedział.
- Ciężko się mówi po takim meczu, mamy "zrąbane" święta. Chcieliśmy kibicom, sobie i rodzinom zapewnić spokojne Boże Narodzenie, ale się nie udało - dodał Dankowski.
We Wrocławiu marzono o tym, by powalczyć o grupę mistrzowską, jednak na ten moment wszystko wskazuje na to, że Śląsk będzie musiał wiosną bić się o utrzymanie w ekstraklasie.
- Arka wygrała z nami dwa razy. Nie wiem, czy oni nam nie leżą, czy my podeszliśmy nie odpowiednio do tego spotkania. Może za bardzo chcieliśmy, bo liczyło się dla nas tylko zwycięstwo. Żaden remis nas nie interesował,

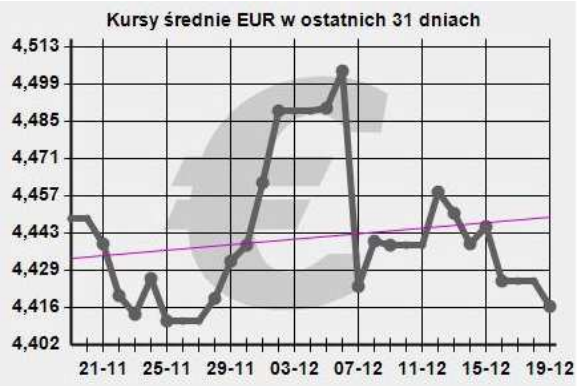
bo naszym celem było zbliżenie się do pierwszej "ósemki". Bardzo żałujemy, że to nam nie wyszło - zakończył.

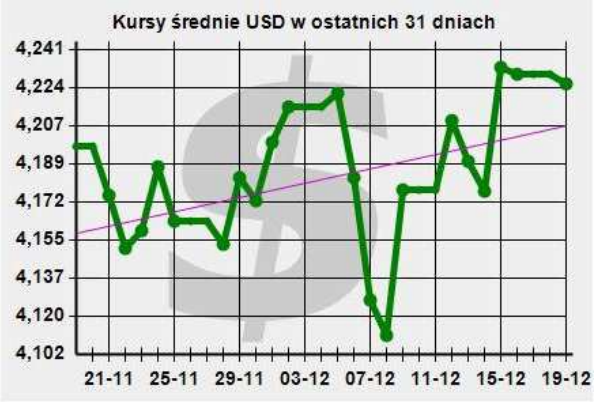
TABELA

20 kolejka

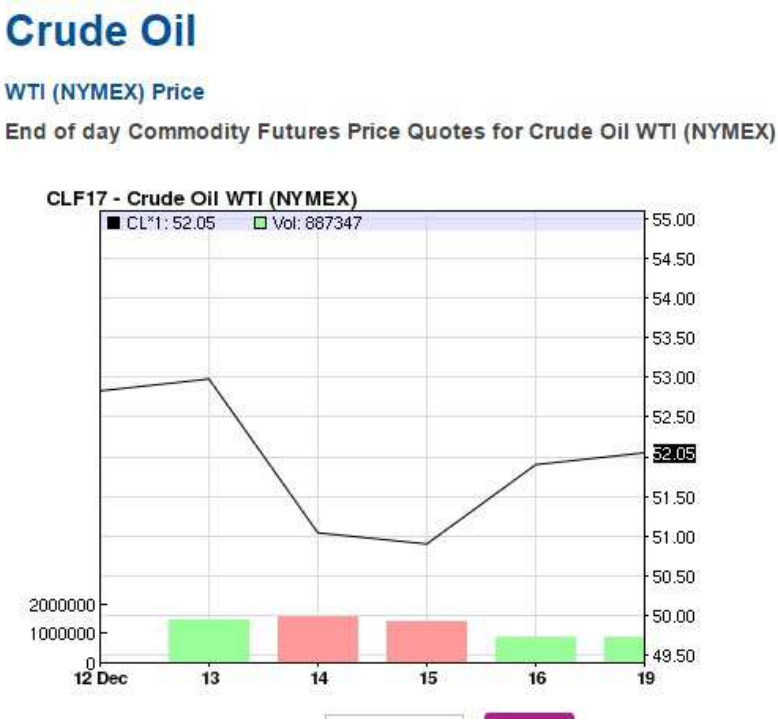
		Z	R	P	Z/S	P
1	Jagiellonia Białystok	12	3	5	36:20	39
2	Lechia Gdańsk	12	3	5	31:24	39
3	Legia Warszawa	10	5	5	43:22	35
4	Termalica Nieciecza	10	3	7	24:26	33
5	Lech Poznań	9	5	6	29:19	32
6	Zagłębie Lubin	7	7	5	26:21	28
7	Pogoń Szczecin	6	8	6	31:27	26
8	Arka Gdynia	7	5	8	24:27	26
9	Korona Kielce	8	2	10	27:38	26
10	Wisła Kraków	7	4	9	30:35	25
11	Wisła Płock	6	6	8	25:27	24
12	Śląsk Wrocław	5	7	8	20:29	22
13	Piast Gliwice	5	7	7	20:31	22
14	Cracovia	4	9	7	29:27	21
15	Ruch Chorzów	6	2	12	28:37	20
16	Górnik Łęczna	4	6	10	21:34	18

Kursy walut (kursy średnie NBP)





Baltic Exchange: Baltic Dry Index (.BADI :Exchange)
* Data is delayed
+ WATCHLIST
946.00 USD
Last | 12/16/2016
▼-20.00 (-2.07%)
Change
0
Volume
290.00
1,257.00
52 week range
QUOTE CHART NEWS PROFILE EARNINGS PEERS FINANCIALS OWNERSHIP
Stock Summary | Options Chain
12/12/2016 Open 1069.00 High 1069.00 Low 946.00 Close 946.00
Today
5 Day
1 Month
1 Year
3 Year
5 Year
Dec Jan 2016 Feb Mar Apr May Jun Jul Aug Sep Oct Nov Dec
1,400
1,200
1,000
800
600
400
High -- 52 wk High 1,257.00 EPS -- Revenue (TTM) --
Low -- 52 wk Low 290.00 Market Cap -- Beta .72
Volume 0.0 YTD % Change 102.09 Shares Out -- Dividend --
10 Day Avg. Vol 0.0 1 Yr % Change 102.52 Price/Earnings -- Yield --


Crude Oil
WTI (NYMEX) Price
End of day Commodity Futures Price Quotes for Crude Oil WTI (NYMEX)
CLF17 - Crude Oil WTI (NYMEX)
CL*1: 52.05
Vol: 887347
55.00
54.50
54.00
53.50
53.00
52.50
52.05
51.50
51.00
50.50
50.00
49.50
2000000
1000000
0
12 Dec
13
14
15
16
19

Rozrywka

7		6	5		4			8
1		2		6			4	
		8				6	1	
4					7		9	1
					1		6	2
						7		
	9		8					
							8	
			2	4			7	

(c) 2016 OnlineSudoku.pl

4				8	3			2
			5		6	8		
	3			9				
6			4			9	1	
	2					3		8
8			1			4		
	8	1		4	5			
					2			
				6				

(c) 2016 OnlineSudoku.pl

Statek badawczy kolejny miesiąc pływa po oceanie. Załoga po cichu zaczyna popijać z tęsknoty za lądem. Kapitan postanowił przerwać pijaństwo i zebrał całą załogę na pokładzie:
- W związku z zaobserwowanymi przypadkami nadużywania alkoholu na pokładzie, zobowiązuje wszystkich do wyrzucenia całych zapasów wódki do morza! Na pokładzie zaległa grobowa cisza. I nagle gdzieś, z tylnych rzędów, rozlega się radosny głos:
- Kapitan ma rację! To hańba! Bez dwóch zdań należy cały zapas alkoholu wyrzucić za burtę!
Załoga zszokowana. Po chwili odzywa się bosman:
- Hej, wy tam z tylnych rzędów! Czy ktoś udzielił głosu nurkom?