Państwowa Komisja Wypadków Morskich przenosi swoja siedzibę do Szczecina.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Morskich będzie działała w Szczecinie. To decyzja Marka Gróbarczyka, ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej. PKBWM przenosi siedzibę z Warszawy.
Zgodnie z zapowiedzią, PKBWM będzie mieściła się w Czerwonym Ratuszu przy placu Batorego. To ten sam budynek, w którym pracuje Urząd Morski w Szczecinie.
Głównym zadaniem PKBWM jest badanie wypadków morskich. Ma ono ustalić ich przyczyny i okoliczności, tak by uniknąć podobnych zdarzeń w przyszłości. Opinie PKBWM są niezależne od innych postępowań.

Źródło:gospodarkamorska.pl

Czerwcowy cyberatak wciąż zmorą Maerska.

Maersk Line wciąż ma problemy z odzyskaniem utraconych zamówień po ataku hakerskim, do którego doszło ponad 2 tygodnie temu.
Spedytorzy wciąż wahają się przed bookowaniem pełnych rejsów u duńskiego armatora, głównie z powodu opóźnień w odpowiedzi na ich zamówienia. Przewoźnik zapewnił w piątek (14 lipca), że jest już gotowy do wystawianie faktur za kontenery przewiezione przed 28 czerwca. Przedstawiciele Maerska dodali także, że ciężko pracują nad nadrobieniem strat i już niedługo powrócą do normalnego działania, choć dokładna data nie została podana.
Nagłe wyłączenie wielu systemów w światowej sieci Maerska doprowadziło do chaosu w koncernie. Teraz firmę czeka duży wyzwanie, by odzyskać zaufanie starych klientów. Część spedytorów boi się nawet otwierać wiadomości e-mail od koncernu, w obawie o bezpieczeństwo swoich systemów.
Na stratach Maerska korzystają oczywiście jego konkurenci. Nawet ich najbliższy partner – MSC – w ostatnich tygodniach mógł się cieszyć z nagłego wzrostu kontraktów na przewóz kontenerów.
Maersk stał się celem cyberataku 27 czerwca. Hakerzy doprowadzili do zamknięcia wszystkich systemów informatycznych spółki w biurach na całym świecie. Koncern w miarę szybko przywrócił do działania większość systemów, ale nie pozwoliło to obronić się przed stratami. Oszacowano, że w wyniku ataku Maersk stracił zamówienie równe 82,5 tys. TEU, co przekłada się na 67,5 mln dolarów.

Źródło: gospodarkamorska.pl

PŻM powiększa swoją flotę.

Polska Żegluga Morska odebrała kolejną jednostkę ze wstrzymanego programu inwestycyjnego na lata 2015-2020. To pierwszy statek odebrany przez zarządcę komisarycznego PŻM Pawła Brzezickiego. Nowym masowcem, który wszedł do eksploatacji PŻM jest m/s "Szare Szeregi", 39-tysięcznik ze stoczni Yangfan. Statek ma 180 metrów długości i 30 metrów szerokości. Wyposażony jest w cztery dźwigi i przeznaczony do przewozu takich ładunków jak zboża, nawozy sztuczne, rudy metali, węgiel, wyroby stalowe itd.
M/s "Szare Szeregi", w swój pierwszy rejs, wyruszył pod dowództwem szczecinianina kpt. ż. w. Krzysztofa Wasika. Jednostka załaduje wyroby stalowe w portach Chin, Japonii i Korei, następnie czeka go podróż przez Pacyfik i rozładunek w portach meksykańskich.
Odbiór "Szarych Szeregów" oznacza nie tylko czterdzieści nowych miejsc pracy dla dwóch załóg ale również zahamowanie trwającego od lat w przedsiębiorstwie trendu zmniejszania się floty.

W chwili obecnej stan floty PŻM wynosi 55 statków - i w kolejnych miesiącach i latach będzie rósł.
PŻM jest zdeterminowana, aby odebrać pozostałe 15 statków, które zostały zamówione w poprzednich latach, a których odbiór został wstrzymany ze względu na trudną sytuację finansową armatora. Aktualnie, przy wsparciu kredytowym, m.in. konsorcjum polskich banków - warunkowanego wprowadzeniem w PŻM programu naprawczego, sytuacja ta się poprawia.
PŻM realizuje program inwestycyjny zaplanowany na lata 2015-2020, w ramach którego ma powstać 18 masowców wartych ponad 400 mln dol. Stocznia Yangfan, znajdująca się 350 km na południe od Szanghaju, zbuduje dla PŻM 12 jednostek do przewozów masowych i będą one przekazywane armatorowi w odstępach około sześciotygodniowych.
Pozostałych sześć powstanie także w Chinach w stoczni Yangzijiang. Będą to jeziorowce, a więc statki przystosowane do żeglugi po Wielkich Jeziorach USA i Kanady.
Kolejna zamówiona jednostka będzie nosić imię "Solidarność".

Źródło :gospodarkamorska.pl

Szczeciński tramwaj wodny rozpoczął kursy po Odrze.

Tramwajem wodnym można dopłynąć z Bulwaru Piastowskiego nieopodal Mostu Długiego do Nabrzeża Starówka w rejonie kładki na Wyspę Grodzką i z powrotem.
Jednorazowo katamaran jest w stanie pomieścić 12 osób. 15 lipca o godzinie 10 ruszył pierwszy kurs z nabrzeża w stronę bulwaru. Pół godziny później w drugą. Na pokładzie amatorów wodnych podróży nie brakuje. - To jest bardzo dobre, super. Lepszego rozwiązania nie może być. - Szybciej płynie niż jakiś statek, np. z Świnoujścia. - Dla mnie na razie nie za bardzo buja, ale dalej nie wiem jak będzie. - Tu jest dużo turystów, dzieci, to jest jakaś atrakcja w Szczecinie - mówią osoby płynące wodnym tramwajem.
Korzystanie z tramwaju jest biletowane. Kursy będą się odbywać codziennie między godziną 10 a 19:30 do 25 września. Ich warunkiem jest odpowiednia pogoda.
Dodatkowo podczas finału regat The Tall Ships Races katamaran będzie wykorzystywany jako tramwaj TT-Line. Na podróż nim trzeba będzie mieć bezpłatne wejściówki do odbioru na terenie imprezy. Trasa będzie wiodła od południowej kei portu jachtowego na Nabrzeże Wieleckie w pobliżu Trasy Zamkowej.

Źródło:RadioSzczecin.pl

Nowoczesny żaglowiec dla Algierczyków wypłynął z Gdańska na próby morskie.

El-Mellah na pierwszych próbach morskich. Nowoczesny żaglowiec, budowany w stoczni Remontowa Shipbuilding dla Marynarki Wojennej Algierii, jest testowany na Zatoce Gdańskiej. Na próby morskie wypłynął w sobotę 15/07 po 15.
Testowanie fregaty ma potrwać 10 dni. Autorem projektu technicznego i koncepcji „Algierczyka" jest Zygmunt Choreń, jeden z najwybitniejszych konstruktorów żaglowców na świecie. Na swoim koncie ma on kilkadziesiąt jednostek napędzanych wiatrem. Wśród nich m.in. takie jak: Aleksander von Hunboldt, Fryderyk Chopin, Royal Clipper, Mir, Dar Młodzieży i Flying Clipper.
El-Mellah, czyli po arabsku „żeglarz", będzie jednym z najszybszych i największych żaglowców szkolnych na świecie.
Fregata ma 110 m długości i 14,5 m szerokości, a jej powierzchnia ożaglowania to 3 000 m kw. Najwyższy stalowy maszt ma wysokość 54 m. Według koncepcji biura projektowego Choreń Design & Consulting, trzeci

maszt El-Mellaha jest jednocześnie jego kominem. W ten sposób uniknięto uciążliwego odprowadzania spalin przez boczne wydechy umieszczone na poziomie pokładu.
Jednostka wyposażona jest w stery strumieniowe z przodu i z tyłu, co znacznie ułatwi manewrowanie. Przy stawianiu żagli algierscy kadeci będą musieli jednak polegać wyłącznie na sile mięśni.
El-Mellah zabierze na pokład 222 członków załogi, w tym 120 kadetów algierskiej Wyższej Szkoły Morskiej, a wśród nich – 40 kobiet. Na żaglowcu będą oni doskonalić rzemiosło morskie i nawigacyjne na wszystkich dostępnych akwenach żeglugowych świata. Fregata będzie pełniła także funkcje reprezentacyjne oraz uczestniczyła w międzynarodowych zawodach i regatach.
Kontrakt, oprócz budowy tej nowoczesnej jednostki, obejmuje także szkolenie członków załogi i kadetów. Jest ono prowadzone we współpracy z Akademią Morską w Gdyni. Algierscy praktykanci przeszli najpierw szkolnie teoretyczne, a następnie, razem z polskimi studentami, odbyli zajęcia praktyczne na „Darze Młodzieży". Zdobyte umiejętności zostaną powtórzone na algierskim żaglowcu, tak by jego załoga potrafiła samodzielnie wpłynąć do macierzystego portu.
El-Mellah w liczbach
Długość - 110 m
Szerokość - 14,5 m
Wysokość boczna - 8,6 m
Ożaglowanie - 3 000 m²
Prędkość pod żaglami - 17 węzłów
Załoga - 222 osoby, w tym 120 kadetów i kadetek

Źródło:gospodarkamorsk.pl

Nie ma już Costy Concoordii.

Trzy lata trwał demontaż i recykling wycieczkowca Costa Concordia, na pokładzie którego zginęły 32 osoby. Konsorcjum odpowiedzialne za prace ogłosiło zakończenie projektu w tym miesiącu. Podniesienie Concordii z dna morskiego było największą taką operacją w historii żeglugi i kosztowało pół miliarda euro. Wrak był złomowany w Genui.
W trakcie demontażu poddano recyklingowi około 53 000 ton materiałów. Ponad 350 pracowników pracowało dniami i nocami, aby zdemontować statek w sposób bezpieczny i przyjazny dla środowiska. Przypomnijmy, że do tragedii z udziałem Costa Concordia doszło 13 stycznia 2012 roku. Gigantyczny wycieczkowiec z ponad 4 tys. członków załogi i pasażerów na pokładzie, odbywający rejs po Morzu Śródziemnym, wpadł na skały niedaleko wyspy Giglio w Toskanii. Do katastrofy doszło, bo kapitan polecił sternikowi podpłynąć do jej brzegów, by pokazać ją swoim znajomym.
W dnie statku powstała ogromna wyrwa. Wycieczkowiec zaczął nabierać wody i przechylać się. Kapitan Schettino próbował początkowo ukryć wypadek przed władzami morskimi i informował jedynie o awarii prądu. Alarm ogłoszono z opóźnieniem, ewakuacja była chaotyczna. Zginęły 32 osoby, a ponad 60 doznało obrażeń. Jeszcze w trakcie ewakuacji pasażerów Schettino uciekł z pokładu i wsiadł do jednej z szalup ratunkowych, co – jak się przypomina – było złamaniem jednej z podstawowych zasad żeglugi.
Kapitan Schettino od początku nie przyznawał się do winy i twierdził, że dzięki podjętym przez niego działaniom i manewrowi udało się uniknąć katastrofy na jeszcze większą skalę. Został on prawomocnie skazany przez włoski Sąd Najwyższy na 16 lat więzienia.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Polenerga szuka inwestorów dla farm wiatrowych na Bałtyku.

Polenergia będzie szukać inwestorów zainteresowanych ich projektami morskich farm wiatrowych. Wśród nich mogą znaleźć się nawet największe europejskiej firmy z sektora energetyki. Do sprzedaży części udziałów w projektach Polenergii może dojść jeszcze w tym roku.
Polska firma ma sprzedać połowę udziałów w dwóch projektach offshore o docelowej mocy 1,2 GW. Polenergia będzie w tej sprawie prowadzić rozmowy z Dong, Statoim, Vattenfall, Innogy i Cez. Największe szanse mają te firmy, które już mają doświadczenie w budowie takich instalacji. Z tej grupy liderami są duńskie Dong Energy oraz szwedzki Vattenfall. Z kolei za Statoilem przemawia fakt, zaangażowania koncernu w budowę gazociągu Baltic Pipe.
W kwietniu Grupa Polenergia uzyskała decyzję środowiskową dla – drugiej już - farmy wiatrowej, które chce zbudować na Bałtyku. Na początku obie mają liczyć w sumie 120 turbin o łącznej mocy do 1200 MW. Budowa może ruszyć w 2019 r. Będą to pierwsze polskie morskie farmy wiatrowe.
Decyzja oznacza, że firma Polenergia może rozpocząć prace nad projektem technicznym inwestycji, w ramach której planowane jest postawienie na Bałtyku turbin o łącznej mocy 600 MW (w pierwszym etapie, drugi etap zakłada podwojenie mocy).Wiatraki miałyby stanąć 37 km od brzegu, w środkowej części polskiego wybrzeża, mniej więcej na wysokości Słupska.
Latem ub.r. Polenergia uzyskała już decyzję środowiskową dla drugiej planowanej przez firmę Morskiej Farmy Wiatrowej - Bałtyk III, która ma być zlokalizowana około 23 km na północ od linii brzegowej, na wysokości gminy Smołdzino oraz gminy miejskiej Łeba (województwo pomorskie).
Także ta farma ma w pierwszym etapie składać się z turbin o łącznej mocy 600 MW (drugi etap zakłada podwojenie mocy).
W sumie, w pierwszych etapach budowy obu farm, miałoby powstać 120 turbin o łącznej mocy do 1200 MW. Będą to pierwsze polskie morskie farmy wiatrowe. Rozpoczęcie prac budowlanych ma nastąpić po uzyskaniu pozwoleń na budowę - najwcześniej może to nastąpić w 2019 r.
Jako pierwsza do użytku miałaby zostać oddana Morska Farma Wiatrowa Polenergia Bałtyk III (pierwszy prąd może z niej popłynąć do polskiego wybrzeża w 2021-2022 r.). Uruchomienie Morskiej Farmy Wiatrowej Polenergia Bałtyk II planowane jest z kolei na 2026 r.
Z informacji zamieszczonych na stronie internetowej grupy Polenergia, wynika, że konstrukcje, które stworzą farmę Bałtyk III, osiągną maksymalną wysokość 275 m n.p.m. (wówczas maksymalna średnica rotora wyniesie do 200 m). W miejscu, gdzie planowana jest budowa, głębokość morza waha się między 25 a 40 m, a średnia prędkość wiatru wynosi 9 - 10 m/s. Inwestycja ma zająć obszar 89 km kw.
Polenergia to polska spółka inwestująca w budowę farm wiatrowych. Jak podaje firma, grupa dysponuje obecnie siedmioma lądowymi farmami wiatrowymi o łącznej mocy 245 MW. Zlokalizowane są one m.in. w Pucku, Modlikowicach, Łukaszowie, Gawłowicach i Mycielinie. W planach firma ma kolejne podobne inwestycje.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Konkurs na projekt techniczny promu dla PŻB.

Morska Stocznia Remontowa "Gryfia" rozpisała konkurs na projekt techniczny promu dla Polskiej Żeglugi Bałtyckiej – poinformowało Radio Szczecin. Jest już sporządzony projekt kontraktowy jednostki, który jest podstawą do ustalenia ceny promu.
- Jest faza uzgadniania projektu kontraktowego, czyli projektu, który pozwoli zamknąć cenę za wybudowanie promu. Po dostarczeniu na początku czerwca projektu kontraktowego, strona zamawiająca, czyli PŻB, miała prawo wnieść do niego swoje uwagi i wiemy, że takie uwagi wniosła - tłumaczy Bączkowski.

„Aby zbudować prom, potrzebne są trzy projekty: kontraktowy, który został oddany 5 czerwca, klasyfikacyjny i na końcu roboczy. Biuro, które wykona do końca projektowanie jednostki, ma zostać wyłonione w sierpniu lub na początku września" – czytamy na stronie Radia Szczecin.
Stępka pod budowę promu została położona pod koniec czerwca. Jednostka będzie miała długość 202,4 m i szerokość 30,8 m. Przy zanurzeniu projektowym (6,3 m) będzie osiągała prędkość 18 węzłów. Nowy statek pomieści na swoim pokładzie siedemdziesięcioosobową załogę oraz 400 pasażerów.
Dzięki zastosowanym rozwiązaniom prom będzie jednostką nowoczesną, spełniającą wysokie normy ekologiczne. Jako główne paliwo nowy prom będzie wykorzystywał ciekły gaz naturalny (LNG). Ro-pax zostanie wyposażony w napęd spalinowo-elektryczny (diesel electric) z dwoma głównymi pędnikami typu Azipod , usytuowanymi w części rufowej. Prom będzie przystosowany do bunkrowania go z wykorzystaniem infrastruktury terminalu LNG w Świnoujściu oraz portu Ystad.
Zgodnie z zaplanowanym harmonogramem pierwsze prace związane z budową sekcji Stocznia rozpocznie na przełomie 2017 i 2018 r. Następnie w czerwcu 2018 r. rozpocznie się cykl pochylniany. W 2019 r. jednostka będzie gotowa do zwodowania, a na początku 2020 do przekazania armatorowi.

Źródło: gospodarkamorska.pl

Słoneczny gambit.

Wystarczą dwie doby bez prądu, by nasza cywilizacja zatrzęsła się w posadach, a kilka dni to już prawdziwa katastrofa. Podstawowy problem będzie stanowiło zaopatrzenie w żywność, która dziś produkowana jest w sposób przemysłowy i całkowicie zmechanizowany. Bez prądu staną napędy młynów, dystrybutorów i wszelkiego rodzaju urządzeń chłodniczych. Gdy te ostatnie przestaną działać, żywność szybko zacznie się psuć, a jeśli do tego dojdzie wysoka temperatura, pojawi się ogromny problem sanitarny. Nie mniejszy zresztą niż w przypadku padających zwierząt na farmach i fermach, które w ogromnym stopniu uzależnione są od automatycznych urządzeń do karmienia, dojenia i ogrzewania wnętrz. Zwierzęta bez prądu zaczną zdychać, bo w wielkoprzemysłowych gospodarstwach nie ma wystarczającej liczby ludzi mogących obsłużyć je ręcznie.
O ile na wsiach ludzie jeszcze jakoś sobie poradzą, o tyle prawdziwy armagedon czeka mieszkańców miast. Oprócz żywności podstawowy problem będzie stanowiło zaopatrzenie w wodę. Pompy, dostarczające wodę do budynków mieszkalnych, a potem rozprowadzające ją wyżej, przestaną działać. Łatwo sobie wyobrazić kilkunastopiętrowy blok, w którym nie ma wody w toaletach. Ludzi trzeba będzie ewakuować z powodu zagrożenia epidemiologicznego. Do tego doszłyby brak zaopatrzenia w sklepach i aptekach, brak paliwa, bo na stacjach pompy również by nie działały, a nawet jeśli, to i tak większość osób nie miałaby wystarczającej ilości pieniędzy, by je kupić, gdyż bankomaty bez prądu też nie będą funkcjonowały, w dodatku banki, dysponując ograniczoną ilością gotówki, wprowadziłyby reglamentację na wypłaty. O tragediach w szpitalach, hospicjach czy domach opieki wspominać nie trzeba. Na ulicach zapanowałby chaos powodowany instynktem przetrwania.
Taką bezprądową wizją upadku ziemskiej cywilizacji od lat straszą nas pisarze i scenarzyści z Hollywood. Czarny scenariusz biorą pod uwagę także naukowcy, choć ich zdaniem najbardziej realnym źródłem zagrożenia jest Słońce. Rozbłyski towarzyszące naszej gwieździe mają potencjał ku temu, by cofnąć nas pod względem energetycznym do średniowiecza.

Czekając na nieznane

Punktem zwrotnym w obserwacji wpływu aktywności słonecznej na Ziemię był 28 sierpnia 1859 r. To wówczas do naszej planety dotarła pierwsza z dwóch olbrzymich fal plazmy wystrzelonej ze Słońca. Przez następne 42 godz. w wielu zakątkach świata – od biegunów po równik – na niebie widoczne były krwistoczerwone, zielone i różowe zorze polarne, które mogli obserwować nawet mieszkańcy Hawajów, Panamy czy Indii. Poszukiwacze złota w Górach Skalistych wspominali, że w środku nocy zrobiło się jasno jak za dnia. Najgorsze miało jednak dopiero nadejść. 2 września 1859 r. w naszą planetę trafił drugi, jeszcze większy pocisk plazmowy. Wyładowania

elektryczne przechodziły z atmosfery na linie telegraficzne, liczące wówczas 200 tys. km długości. Skutkiem tego były zakłócenia odczuwalne na obu półkulach. W rosyjskich magnetometrach poprzepalały się bezpieczniki. Zaburzenia ziemskiego magnetyzmu spowodowały awarie sieci telegraficznych w całej Europie i Ameryce Północnej. Odnotowano przypadki zapalania się od iskier papieru w telegrafach, a kilku telegrafistów zostało porażonych prądem. Mało tego, mimo odłączenia baterii indukowany prąd był na tyle silny, że pozwalał na przesyłanie wiadomości telegraficznych. Tryskały iskry, wybuchały pożary, igły kompasów kręciły się w kółko, statki zbaczały z kursu, a wszystko to za sprawą wydarzenia, które do historii przeszło pod nazwą efektu Carringtona, nazwanego tak na cześć Richarda Carringtona, brytyjskiego astronoma, który za pomocą teleskopu zaobserwował rozbłyski na Słońcu, a następnie powiązał je z dziwnymi wydarzeniami, jakie rozegrały się na całym świecie. Kolejne obserwacje i badania potwierdziły, że rzeczywiście zachowanie Słońca ma ogromny wpływ na nasze życie na Ziemi.
Na podstawie badań zmian poziomu azotanów w rdzeniach lodowych, wydobywanych w obszarach polarnych, wiadomo, że silne burze magnetyczne zdarzały się już wcześniej. Związki te powstają w powietrzu z azotu pod wpływem promieniowania docierającego do atmosfery ziemskiej. Podobne zjawiska były odczuwane na Ziemi zarówno w roku 774, jak i w 993. Silna burza, która zakłóciła odbiór transmisji i audycji radiowych na całym świecie, wystąpiła również w 1921 r. Ostatnim głośnym wydarzeniem związanym ze skutkami słonecznych rozbłysków było wyłączenie w 1989 r. kanadyjskiej sieci energetycznej, w wyniku czego ponad 6 mln mieszkańców Quebecu przez 9 godz. nie miało prądu.

Źródło:WiedzaiŻycie.pl

OMK news.

Konkurs fotograficzny - przypominamy

Przypominamy o nowym terminie nadsyłania zgłoszeń/fotografii na Konkurs fotograficzno-artystyczny OMK, który upływa **31 sierpnia 2017 r.**

Konkurs zostanie rozstrzygnięty w czterech kategoriach :

I. Fotografia – statek, warunki sztormowe
II. Fotografia – praca na statku
III. Fotografia – czas wolny na statku lub w porcie
IV. Obraz lub rysunek – dowolna tematyka morska związana z pracą na morzu.

Autorzy zwycięskich prac oraz prac wyróżnionych otrzymają indywidualne nagrody rzeczowe.
Technika wykonania prac autorskich jest dowolna.
Szczegóły i regulamin konkursu jest gotowy do pobrania w aktualnościach OMK (czytaj artykuł).

Nowa usługa płatności w serwisie omk.org.pl

Polecamy korzystanie z nowego interfejsu na stronie omk.org.pl. Mając na uwadze ułatwienie możliwości opłacania składek członkowskich OMK uruchomiła panel płatności online. Wystarczy wejść na https://omk.org.pl/platnosci, wybrać rodzaj składki i zostaniemy przeniesieni do interfejsu naszego banku.
Bądź z nami na bieżąco! Opłacaj składki i korzystaj z szerokiego serwisu marynarskiegoJ

Źródło: www.omk.org..pl

Jedenastka weekendu I kolejki Ekstraklasy wg „PN”.

Ekstraklasa wróciła po wakacyjnej przerwie! Za nami niemal wszystkie mecze kolejki inaugurującej ligowe zmagania w sezonie 2017/18. Redakcja tygodnika "Piłka Nożna" tradycyjnie wyróżniła najlepszych piłkarzy tej serii spotkań, umieszczając ich w jedenastce weekendu.
asze zestawienie zdominowali przedstawiciele klubów z Trójmiasta. Lechia oraz Arka mają w jedenastce weekendu po dwóch swoich zawodników: ekipę z Gdańska reprezentują **Paweł Stolarski** i **Mateusz Matras**, natomiast z gdyńskiego zespołu postanowiliśmy wyróżnić **Patryka Kuna** oraz **Michała Nalepę**.
Do jedenastki weekendu trafił również duet z Wisły Kraków: chodzi o doświadczonego **Arkadiusza Głowackiego** oraz nowy nabytek Białej Gwiazdy, hiszpańskiego napastnika **Carlitosa**.
Po efektownym zwycięstwie nad Legią Warszawa (3:1) wśród najlepszych nie mogło zabraknąć graczy Górnika Zabrze. Wyróżniliśmy strzelców goli z sobotniego meczu: obrońcę **Daniego Suareza** oraz napastnika **Igora Angulo**.
Zestawienie uzupełniają **Michał Gliwa** (bardzo dobry występ bramkarza Sandecji Nowy Sącz w Poznaniu!), **Sasa Živec** z Piasta Gliwice, a także skrzydłowy Jagiellonii Białystok, **Fiodor Cernych**.

TABELA

1 kolejka

		Z	R	P	Z/S	P
1	Górnik Zabrze	1	0	0	3:1	3
2	Arka Gdynia	1	0	0	2:0	3
-	Lechia Gdańsk	1	0	0	2:0	3
4	Wisła Kraków	1	0	0	2:1	3
5	Jagiellonia Białystok	1	0	0	1:0	3
6	Cracovia	0	1	0	1:1	1
-	Piast Gliwice	0	1	0	1:1	1
8	Lech Poznań	0	1	0	0:0	1
-	Sandecja N. Sącz	0	1	0	0:0	1
10	Korona Kielce	0	0	0	0:0	0
-	Zagłębie Lubin	0	0	0	0:0	0
12	Pogoń Szczecin	0	0	1	1:2	0
13	Bruk-Bet Termalica	0	0	1	0:1	0
14	Legia Warszawa	0	0	1	1:3	0
15	Wisła Płock	0	0	1	0:2	0
-	Śląsk Wrocław	0	0	1	0:2	0

Źródło: PilkaNozna.pl

Wydarzyło się 16 lipca - kalendarium

16 lipca jest 197.dniem w kalendarzu gregoriańskim. Do końca roku pozostaje 168 dni. Wydarzyło się sporo rzeczy na przełomie lat, między innymi:

1461r. – W Krakowie starosta rabsztyński Andrzej Tęczyński został zlinczowany przez tłum w odwecie za pobicie miejscowego płatnerza.

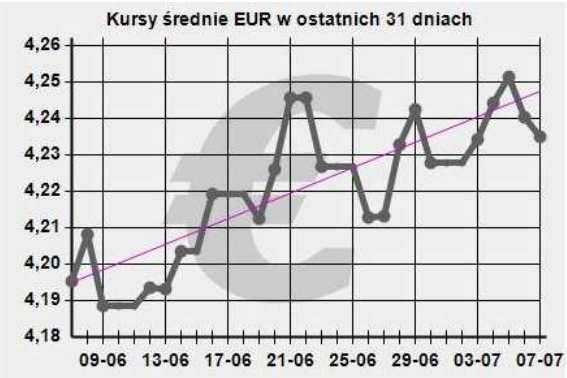
1919 r. – Zwycięstwem wojsk polskich zakończyła się wojna polsko-ukraińska.

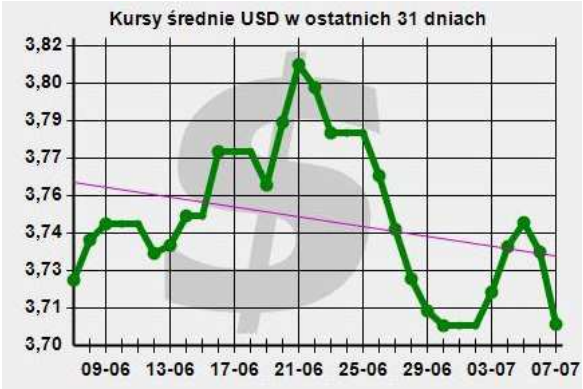
1922r. – W Katowicach podpisano akt przyłączenia części Górnego Śląska do Polski

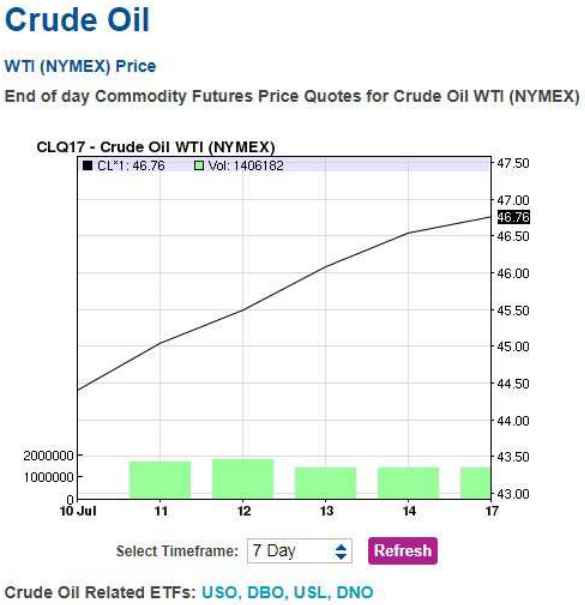
1943 r. - Rzeź wołyńska: oddziały UPA i SKW zaatakwały wsie Huta Stepańska i Wyrka bronione przez polską samoobronę, dzięki której udało się ewakuować większość ludności, poza 600 osobami zamordowanymi przez napastników.

1992 r. - Prof. Henryk Skarżyński przeprowadził w Klinice Otolaryngologii Akademii Medycznej w Warszawie pierwszą w Polsce operację wszczepienia implantu ślimakowego.

Kursy walut (kursy średnie NBP)







Rozrywka

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

(c) 2017 OnlineSudoku.pl

								7
3		6	2			4		
	2			3				1
		7		6	1		8	
	1		3	5		6		
2								5
1	7							
		3						
		4		7				

(c) 2017 OnlineSudoku.pl

Pewnego dnia, kiedy odwiedzałem moich starszych, mama poprosiła mnie, żebym nakrył do stołu. Otworzyłem lodówkę i spostrzegłem, że w środku do drzwi było przylepione nieprzyzwoite zdjęcie pięknej, smukłej, idealnie zbudowanej i skąpo odzianej młodej kobiety.
- Mamo, co to jest? - spytałem.
- Och, przykleiłam je, żeby pamiętać o nieobjadaniu się.
- I co, działa?
- Tak i nie - odpowiedziała - Straciłam 4 kg, ale twój ojciec przytył 6.