

Masowiec utknął na Atlantyku po pożarze na pokładzie

Żałoga brytyjskiego masowca musiała zostać ewakuowana po tym jak wybuchł pożar w ładowni jednostki. Do awarii doszło obok Wysp Kanaryjskich na Atlantyku.

Akcje ratunkową za pomocą dwóch helikopterów SAR przeprowadziły hiszpańskie siły ratownicze. Cała załoga MV Chesire (24 osoby) została przewieziona do pobliskiego portu. Zagrożenie było spore, gdyż przewożone na niej nawozy azotowe.

Do zapłonu doszło wskutek chemicznej reakcji w nawozie, która doprowadziła do przegrzania towaru. Obecnie opuszczona jednostka wciąż dryfuje w pobliżu Wysp Kanaryjskich. Na miejscu jest już jednak hiszpański holownik, który odwiezie masowiec do pobliskiego portu.

MV Chesire o nośności 56,597 dwt należy do armatora Bibby Line. To masowiec tyoosupramax posiadający 5 ładowni oraz cztery żurawie do przeładunku towaru. Jednostka została zbudowana w 2012 roku w chińskiej stoczni Jiangsu JinlingShipyard

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Czy linie Scandlines zostaną sprzedane?

Według doniesień duńskich mediów, po 10 latach pozostawania właścicielem operatora promowego Scandlines, fundusz inwestycyjny 3i planuje sprzedać swoje udziały.

Wygórowana cena akcji Scandlines. Spółka 3i poszukuje nowych właścicieli dla Scandlines, którym współzarządzała od momentu nabycia udziałów od duńskiego rządu wraz z niemieckim ubezpieczycielem Allianz w 2007 roku.

Kwestią dyskusyjną pozostaje, czy potencjalny nabywca będzie w stanie zapłacić 15 miliardów koron duńskich (tj. 2,4 miliardów dolarów) – jest to sugerowany koszt wykupienia udziałów operatora promowego.

Według medialnych informacji, zakup akcji Scandlines jest obecnie korzystną inwestycją, z uwagi na stałe przepływy pieniężne i przewidywane stałe zyski w ciągu najbliższych lat. Pojawia się tutaj tylko jedno ale...

Problematyczny tunel za kilka lat połączy Niemcy i Danię

Wciąż otwartym pozostaje bowiem pytanie o przyszłość przeprawpromowych pomiędzy Niemcami i Danią, z uwagi na plany budowy tunelu pod cieśniną Fehmarn Belt. Ministrowie transportu obu stron podpisali już porozumienie dotyczące uruchomienia nowego połączenia. Strona duńska otrzymała pozwolenie na budowę, jednak z uwagi na dłuższe procedury zezwolenia oraz listę ponad 12 tysięcy pisemnych zastrzeżeń w samym projekcie, nie ma go jeszcze po stronie niemieckiej.

W kwietniu 2017 roku Minister Transportu Danii Ole BirkOlesen przyznał, że wydanie zezwolenia po stronie niemieckiej przewiduje się na lato 2018 roku, a budowa tunelu rozpocznie się w 2020 roku.

DFDS nie jest zainteresowany zakupem

Dyrektor Zarządzający DFDS Niels Smedegaard podkreślił, że rozważał zakup udziałów przedsiębiorstwa promowego – w 2013 roku DFDS złożył ofertę kupna Scandlines, jednakże w obecnej sytuacji zrezygnował z inwestycji.

Źródło: www.gospodarkamorska.pl

Riva chce wybudować terminal, jakiego w Polsce jeszcze nie było. Rozmowa z Radkiem Michno, prezesem Riva Terminal Gdańsk

Riva Terminal Gdańsk postawił na nawozy i konfekcjonowanie. Przeładowuje się tam towar importowany głównie z Rosji, Niemiec oraz Francji. Zatrudnieni na terminalu fachowcy z łatwością radzą sobie z konfekcją towarów w worki typu bbag o ładowności do 1250 kg. Po zakupie drugiej maszyny typu HIGH SPEED tempo konfekcjonowania będzie nie do pobicia. O planach na przyszłość i budowie terminala, jakiego w Polsce jeszcze nie było rozmawiamy z Radkiem Michno, prezesem Riva Sp. z o.o.

Podobno nie macie sobie równych.

Na pewno jesteśmy konkurencyjni. Naszą siłą są zasoby. Pracujemy przy dwóch nabrzeżach o łącznej długości 300 m i zanurzeniu 4,75 m, posiadamy unikatowe maszyny i wysokiej klasy specjalistów. Poza tym jesteśmy nastawieni na klienta i jeśli podejmujemy się wykonania jakiegoś zadania, robimy to rzetelnie, szybko i w pełni profesjonalnie.

Dwa nabrzeża to dla was już jednak za mało?

Chcemy rozpocząć współpracę z zarządem Portu Gdańsk, wystartować w przetargu o dzierżawę terenu i miejmy nadzieję wygrać ten przetarg. Jeśli się to uda, będziemy w posiadaniu w sumie 10 hektarów ziemi, utwardzonych placów, gdzie zamierzamy wybudować terminal do obsługi ładunków masowych, jakiego w Polsce jeszcze nie było, czyli tzw. ALL WEATHER TERMINAL, który pozwala na prowadzenie prac przeładunkowych bez względu na warunki pogodowe.

Ponadto, wspólnie z partnerami ze Skandynawii, chcemy uruchomić terminal do przeładunków ciekłej chemii i produktów naftowych.

To bardzo ambitne plany.

To prawda. Wierzę jednak, że uda się je wcielić w życie. Współpracujemy ze sprawdzonymi partnerami, którzy mogą pochwalić się dużym doświadczeniem w branży. Firmy te posiadają już terminale paliwowe i masowe w Europie.

Dodam jeszcze, że chcemy wybudować kopię naszego gdańskiego terminala w Szczecinie. Nasi klienci chcieliby móc skorzystać z takiej samej jakości oferowanych przez nas usług również w tym mieście. Stąd narodził się pomysł. Rozmawiamy z zarządem Portu Szczecin-Świnoujście i być może będzie szansa na pozyskanie odpowiedniego terenu.

Żeby to wszystko zrealizować, trzeba przekonać do siebie wiele podmiotów, a nawet konkurencję.

I jest to trudne, ale nie niemożliwe. Przykładem takiego myślenia jest nasze partnerstwo z PGE Eksploatacja. Bywa, że musimy obsłużyć większy statek i wtedy korzystamy z ich nabrzeży, zlecając im pełną obsługę danego ładunku. W efekcie tej współpracy udało nam się w ubiegłym roku wyładować ponad 150 tys. ton.

Na takie właśnie praktyki stawiam w biznesie. Jeśli ludzie potrafią się dogadać, wtedy wszyscy wygrywają. Chciałbym też zaznaczyć, że nie interesuje mnie droga na skróty, gdzie wchodzi się na rynek i dumpinguje ceny. To nie jest sztuka. Sztuką jest to, żeby przyciągnąć nowych klientów.

Wróćmy do teraźniejszości. Jakie statki obecnie obsługujecie i jakie typy towarów rozładujecie?

Na Nabrzeżu Krakowskim oferujemy obsługę jednostek do 4000 DWT. Typowe jednostki z ładunkiem około 3 – 3,5 tys. ton mogą do nas bez problemu zawijać. Rozładowujemy przede wszystkim towary agro czyli nawozy i kamień wapienny, który przychodzi do nas bezpośrednio z duńskiej kopalni, oraz różnego typu kopaliny tzn. kruszywa, minerały i gliny.

Jako jedni z pierwszych w Polsce zastosowaliście konfekcjonowanie pod statkiem.

Idea konfekcji pod statkiem powstała z myślą o pozbyciu się skomplikowanej drogi, jaką przechodzi towar zanim trafi do klienta. Do tej pory wyglądało to tak, że dźwig rozładowywał nawóz na środki transportu, potem towar jechał do magazynu, gdzie był hałdowany, później następowała konfekcja i na samym końcu worki trafiały na samochód. Wielokrotność operacji powodowała, że nawóz, który jest delikatny, kruszył się i tworzył się pył, a ten nie jest już wartościowym towarem.

W konfekcjonowaniu pod statkiem chodzi po prostu o to, żeby w tym samym czasie, kiedy rozładowuje się statek, nie zaniżając raty rozładunku, jednocześnie pakować towar do worków.

Nie byłoby konfekcjonowania pod statkiem, gdyby nie maszyna, którą kupiliście.

Koncepcja rozładunku, którą stworzyliśmy była zaprojektowana pod nowe urządzenie. Zwykle stosowane urządzenia wyglądają w ten sposób, że pod lejem zasypowym stoi waga, na wadze worków i pracownik ręcznie celuje, aby odpowiednia ilość towaru znalazła się w tym worku. U nas sterowana komputerem maszyna najpierw odmierza odpowiednią ilość towaru, jaka jest zadana (i robi to z dokładnością do 0,1 kg), zwalnia wysyp towaru do worka, a ten automatycznie wyjeżdża z maszyny. A że jest to maszyna typu HIGH SPEED, to tych worków przez godzinę potrafi wyprodukować 140 przy jednostanowiskowej obsłudze. Zachowujemy więc ratę rozładunkową statku (ok. 1,5 tys. ton na dobę), ale pod statkiem dysponujemy już gotowymi workami.

Mogę się pochwalić, że jako jedyni w Polsce mamy tego typu maszynę. Dodatkowo jest to urządzenie w pełni mobilne, co oznacza że w ciągu kilku godzin możemy ją rozmontować i przewieźć w dowolne miejsce w kraju i tam wykonywać nasze usługi pakowania.

Dodam, że dzięki dotacji z Unii Europejskiej kupujemy drugą, szybszą maszynę, dodatkowo z możliwością pakowania do małych worków - 25 kg. Kiedy te dwa urządzenia podstawimy pod statek, to jesteśmy w stanie przeładować rekordową ilość, nawet 4,5 tys. ton na dobę, podczas gdy dziś standardem jest 1,5 tys. Zależało nam na przyspieszeniu pracy, żeby statki nie czekały na redzie na rozładunek. Wtedy są mniejsze koszty transportu morskiego i nasz klient jest bardziej zadowolony.

Konfekcjonowanie to nie jedyna działalność, w której sobie świetnie radzicie.

Drugą gałęzią naszej działalności jest logistyka kontenerów. Oferujemy pełną obsługę kontenerów w obrębie portów trójmiejskich. Posiadamy własny serwis dowozowy dostosowany do przewozu kontenerów 40 i 20

stopowych oraz ciężkich kontenerów 20 stopowych. Zabieramy pełny kontener z depotu, rozpakowujemy go i następnie zwracamy na depot. Wszystko robimy na miejscu. Kontener znajduje się u nas maksymalnie 40 minut.

Wspomniał Pan, że siła tej firmy tkwi w ludziach.

Dzisiaj zatrudniamy 16 osób, które pracują na terminalu w Gdańsku ale już planujemy zwiększenie zatrudnienia. Muszę przyznać, że atmosfera pracy jest fantastyczna. Brygady współzawodniczą ze sobą i napędzają się do pracy. Wszyscy nasi pracownicy mają podpisane umowy o pracę i co ważne, na zarobki nie narzekają. Poza tym jesteśmy otwarci na nowych pracowników, których sami przeszkolimy i wdrożymy do pracy w naszym zespole.

Dziękuję za rozmowę, Joanna Kubik, źródło: gospodarkamorska.pl

Wielki kontenerowiec uwolniony z mielizny u brzegu rzeki Skaldy

Duży kontenerowiec CSCL Jupiter wszedł w poniedziałek rano, ok. godz. 7:00 lokalnego czasu na płyciznę przy brzegu rzeki Skaldy (Scheldt) - drogi wodnej do jednego z największych portów Europy - Antwerpii. Do wypadku doszło blisko miejscowości Bath w Holandii. Przy wieczornej wysokiej wodzie (przyplwywie) udało się uwolnić statek z mielizny.

Najprawdopodobniej w wyniku awarii urządzeń sterowych (lub przerwy w dostawie zasilania dla nich z powodu blackout'u) statek wszedł na płyciznę z dość dużą prędkością - ok. 13 węzłów. Normalnie zanurzoną część kadłuba w późniejszej porze dnia odkryła dodatkowo opadająca woda pływ. W chwili zaistnienia wypadku, kontenerowiec płynął w dół rzeki - był w drodze z Antwerpii do Hamburga.

W wypadku nie ucierpiał żaden z marynarzy na chińskim kontenerowcu.

Ruch statków został początkowo całkowicie wstrzymany, później zablokowano możliwość przejścia Skaldą w rejonie wypadku statkom o długości powyżej 200 m długości. Około południa czy wczesnym popołudniem zatrzymanych było już ponad 10 statków.

Źródło: PBC

Wkrótce na Bałtyku: największy ciężarowiec świata i nowy w regionie duży dok

Wkrótce - wraz z pojawieniem się w Kłajpedzie doku pływającego podobnego do największej takiej konstrukcji w Polsce, a co za tym idzie - z poszerzeniem możliwości tamtejszej stoczni - może się nieco zaostrzyć konkurencja w zakresie remontów statków w rejonie południowego Bałtyku. Dok zmierza na Bałtyk na pokładzie największego w świecie ciężarowca półzanurzalnego.

Gościliśmy ostatnio na polskich wodach dwa ciekawe ciężarowce, które zabrały niecodzienne ładunki.

Ciężarowiec konwencjonalny z żurawiami o największym udźwigu Fairmaster zabrał 7 sierpnia ze Szczecina suwnicę chwytkową do rozładunku boksytów ze statków dla terminalu przy zakładach produkcji aluminy niedaleko Limerick w Irlandii (powinien dotrzeć do celu dzisiaj - w piątek, 11 sierpnia).

Z kolei ciężarowiec wpływny Sun Rise przyjął 6 sierpnia na swój pokład zbudowany w stoczni Crist specjalny dok pływający do budowy kesonów, które będą grały ważną rolę w projekcie powiększenia terytorium lądowego Księstwa Monako.

Jednak jeżeli chodzi o wizyty ciekawych statków do przewozu ładunków ciężkich i wielkogabarytowych Polskę przebijie niebawem Litwa. U jej wybrzeży pojawi się bowiem niedługo największy w świecie ciężarowiec wpływny (półzanurzalny) - szeroko swego czasu opisywany, nie tylko w prasie fachowej, DockwiseVanguard (długość całkowita 275 m, szerokość maksymalna 78,75 m, nośność 116 175 t).

Czytaj także: DockwiseVanguard - statek, jak żaden dotąd

Płynie właśnie z Czarnogóry, u której brzegów załadowano na jego pokład dok pływający przeznaczony dla stoczni w Kłajpedzie. Jak twierdzą niektóre media branżowe - będzie to największy dok pływający w rejonie Bałtyku. Inne wskazują, że w państwach nad Bałtykiem - co znaczy prawie to samo. Według jeszcze innych dok ten będzie największy w Państwach Bałtyckich lub Krajach Bałtyckich, co oznacza Litwę, Łotwę i Estonię.

Tak, czy inaczej dok ten będzie - jeśli nie największym, to przynajmniej jednym z największych doków pływających pracujących w stocznjach położonych nad Bałtykiem.

Źródło: portalmorski.pl

Cisza przed burzą? Ucichły wieści wokół powrotu Roberta Kubicy

W obozie Renault w sprawie Roberta Kubicy nastąpi cisza. Pytanie, czy jest to cisza złowroga, czy cisza przed burzą?

Podczas gdy kierowcy Formuły 1 zasypują instagram i twittra zdjęciami z wakacji, fani Roberta Kubicy w napięciu czekają na wieści. Kolejne decyzje w sprawie przyszłości swojego idola. Zresztą nie tylko fani. Redaktor naczelny brytyjskiego "Autosportu" napisał wyjątkowo... abstrakcyjną analizę: Co by było, gdyby Polak nie doznał rajdowego wypadku? Zdaniem Edda Strawa zdobyłby mistrzostwo świata z Ferrari. Niemal równocześnie obszernie rozważania na ten sam temat zamieścił ESPN.

Eksperti są zgodni. Ponieważ możliwość prowadzenia prywatnych testów w najnowszych bolidach jest bardzo ograniczona, kolejnym krokiem powinny być występy Kubicy w oficjalnych, piątkowych treningach, rozpoczynających weekendy Grand Prix. A że obecnie przyszłość naszego kierowcy leży w rękach Renault, wszystkie oczy skierowane są w stronę Enstone.

Tymczasem w siedzibie ekipy, która ostatnio dała Polakowi aż trzy testy w bolidach Formuły 1, cisza. Podczas gdy Jolyon Palmer chwalił się zdjęciami ze szczytu Kilimandżaro, jego szef tylko uspokajał w mediach, że na razie nie musi się obawiać o swój fotel. Więcej! Dał Brytyjczykowi nadzieję na przyszły rok, o ile "odwróci losy"

fatalnego sezonu 2017 tak, jak "zrobił to w zeszłym roku". Nie jest to wysoko zawieszona poprzeczka, bo Palmer w minionym sezonie zdobył jeden punkt. Jak na razie swój jedyny w Formule 1.

Równocześnie lider Renault F1 Nico Hulkenberg przekonuje, że możliwy jest awans z ósmej na piątą pozycję w mistrzostwach konstruktorów (do Williamsa brakuje ledwie 15 punktów), jeśli od tej pory wszystko ułoży się idealnie. Jednak póki co tylko on zdobywa punkty. Jeśli Renault chce wypełnić przedsezonowe obietnice, musi wystawiać dwóch regularnie punktujących kierowców. I w tym największa nadzieja Kubicy. Pytanie czy i kiedy francuski zespół postawi kropkę nad "i"? W każdej chwili mogą potwierdzić udział Polaka w 1. treningu, np. przed GP Belgii, Włoch czy Singapuru lub... na comeback Roberta spuścić zasłonę milczenia.

Źródło: www.onet.pl

Policja podsumowuje weekend

Policja podsumowała długi weekend na polskich drogach. 468 wypadków przez pięć dni, 31 zabitych i 610 osób zostało rannych. Tak prezentuje się ten tragiczny bilans. Patrole zatrzymały ponad 1,5 tysiąca pijanych kierowców. 21 osób nie żyje, kilkaset zostało rannych.

Główne przyczyny wypadków na polskich drogach to nadmierna prędkość, nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu, nieprawidłowe wyprzedzanie i jazda pod wpływem alkoholu - podaje Komenda Główna Policji. Więcej funkcjonariuszy na drogach Od piątku w całym kraju było więcej policjantów między innymi na drogach krajowych, a także wjazdowych i wyjazdowych z miast. Funkcjonariusze czuwali nad przestrzeganiem przepisów, w razie konieczności upłyniali ruch, sprawdzali trzeźwość kierowców, stan techniczny samochodów oraz to, czy dzieci podróżują w odpowiednich fotelikach - informuje KGP. Policjanci przypominają, że w razie skazania za jazdę pod wpływem alkoholu sąd orzeka zakaz prowadzenia pojazdów na okres nie krótszy niż 3 lata oraz karę finansową na rzecz Funduszu Pomocy Pokrzywdzonym oraz Pomocy Postpenitencjarnej w wysokości co najmniej 5 tysięcy złotych.

Autor: tmw//now / Źródło: PAP (<http://www.tvn24.pl>) Źródło: www.tvn24.pl

Ropa na plusie. W centrum uwagi doniesienia z dwóch kierunków

Po spadkach na początku tygodnia, w środę ceny ropy naftowej zwyżkują o ok. 0,5 proc. Uwagę zwracają szacunki branżowego instytutu API, który podał, że zapasy surowca w USA w ubiegłym tygodniu spadły oraz doniesienia z Libii.

Baryłka ropy West Texas Intermediate w dostawach na wrzesień na giełdzie paliw NYMEX w Nowym Jorku jest wyceniana po 47,8 USD, po zwyżce o 0,5 proc.

Notowania Brent w dostawach na październik na giełdzie paliw ICE Futures Europe w Londynie rosną o 0,6 proc. do 51,1 USD za baryłkę.

Zapasy ropy naftowej w USA spadły w ubiegłym tygodniu o 9,2 mln baryłek - wynika z szacunków branżowego instytutu API. Jeśli szacunki potwierdzą się, byłby to największy spadek od września ubiegłego roku. Oficjalne dane przedstawi po południu EIA, agencja Departamentu Energii.

Ankietowani przez Bloomberg'a analitycy spodziewają się spadku stanów magazynowych o 3,44 mln baryłek.

W centrum uwagi rynku znajdują się też doniesienia z Libii. Wydobycie na największym w tym kraju polu naftowym Sharara ponownie wzrosło - z 200 tys. b/d jeszcze w weekend do 230 tys. b/d we wtorek - dowiedział się Bloomberg. Wcześniej wydobycie znacząco spadło z powodu zagrożeń dla bezpieczeństwa personelu.

Jednocześnie jeden z libijskich terminali eksportowych dla ropy - Zueitina - ponownie rozpoczął dostawy surowca. W poniedziałek dostawy wstrzymano, po tym jak pracownicy ogłosili strajk, żądając lepszych warunków zatrudnienia.

Rynek wciąż pozostaje też sceptyczny wobec efektywności wprowadzonego na początku roku planu OPEC, zakładającego ograniczenie wydobycia przez kraje kartelu i pozostałych producentów ropy.

Strony porozumienia zobowiązały się do cięcia produkcji ropy w sumie o 1,8 mln baryłek dziennie (b/d), z czego OPEC o 1,2 mln b/d, a Rosja o 300 tys. b/d.

- Trend wzrostowy cen ropy naftowej powinien szybko powrócić, jednak będzie on słaby - ocenił Barnabas Gan, ekonomista z OCBC w Singapurze.

-Jakikolwiek wzrost produkcji będzie zagrożeniem dla tego trendu i będzie balansował pozostałe czynniki - dodał.

Autor: gry / Źródło: PAP tvn24

RickmersGroup składa wniosek o bankructwo

RickmersGroup, jeden z największych na świecie właścicieli statków i firm zarządzających, odrzucił propozycje restrukturyzacji zadłużenia. Firma woli zbankrutować i rozpocząć proces naprawczy. Grupa od lat była związana ze Stoczną Szczecińską.

Przedstawiciele RickmersGroup nawiązali współpracę ze Stoczną Szczecińską na początku lat 90. W jej wyniku powstawały kontenerowce średniej wielkości, o stoczniowej nazwie B-170. W Szczecinie zbudowano 54 tego typu jednostki. Mogły one zabierać na swój pokład 1730 kontenerów, pływały z prędkością 19 węzłów, mierzyły 184 metry długości.

Straty grupy RickmersGroup w 2016 roku wzrosły do 341 milionów euro, rok wcześniej wynosiły 135,5 milionów euro. Wzrost podyktowany jest wygaśnięciem umów czarterowych statków o dużej marży i niższym zatrudnieniu statków.

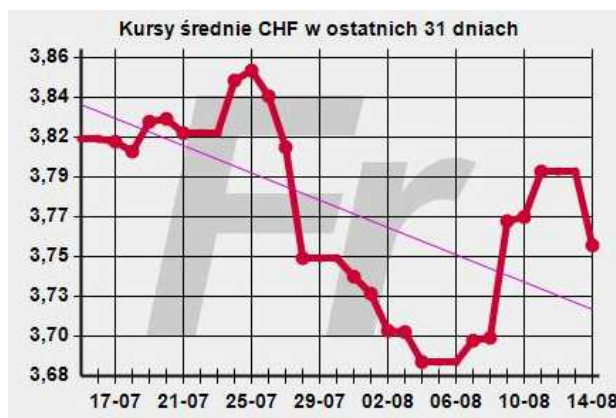
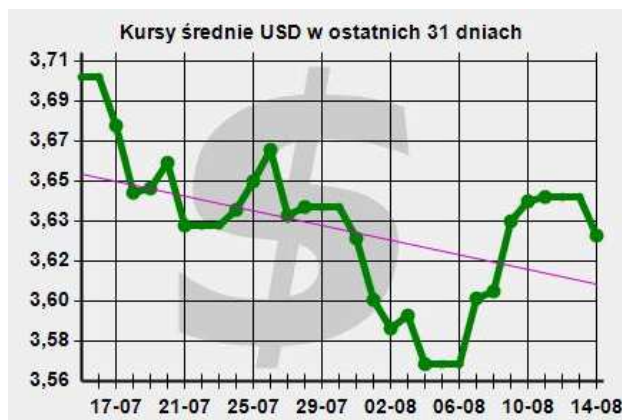
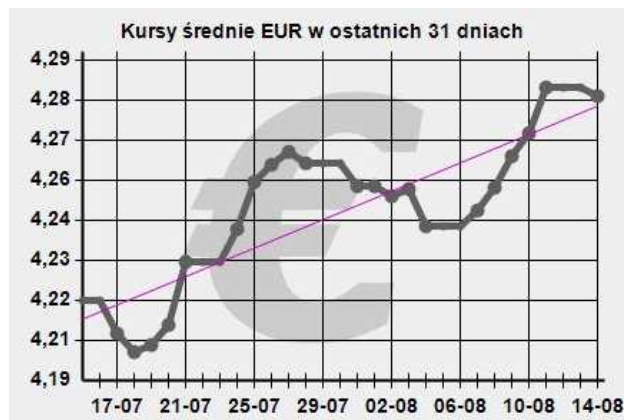
Bertram Rickmers, właściciel Rickmers Holding, zaoferował przeniesienie 75,1 procent swojego 100-procentowego pakietu na kluczowych kredytodawców, w tym HSH Nordbank i posiadaczy obligacji, aby uzyskać poparcie dla restrukturyzacji firmy. Powiedział również, że dostarczy 10 milionów euro na rozliczenie zobowiązań stoczniowych.

Niedawno koncern sprzedał Rickmers Linie niemieckiej grupie przewozowej Zeaborn. Inna firma wchodząca w skład grupy, RickmersMaritime z Singapuru znajduje się w trakcie likwidacji i sprzedaży floty 14 kontenerowców typu panamax greckiemu armatorowi NaviosMaritime Partners. Transakcja opiewa na kwotę 113 milionów dolarów.

Pod koniec 2016 roku RickmersGroup zarządzał 111 statkami i posiadał flotę 21 kontenerowców, w tym 8 jednostek 13,600 TEU, 9 statków wielofunkcyjnych i dwa samochody.

Źródło: portalmorski.pl

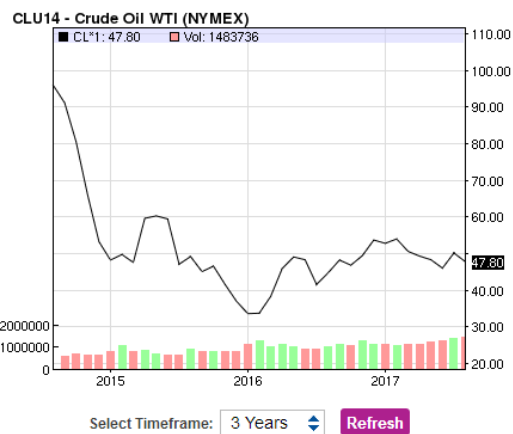
Kursy walut (kursy średnie NBP)



Crude Oil

WTI (NYMEX) Price

End of day Commodity Futures Price Quotes for Crude Oil WTI (NYMEX)



Baltic Dry Index

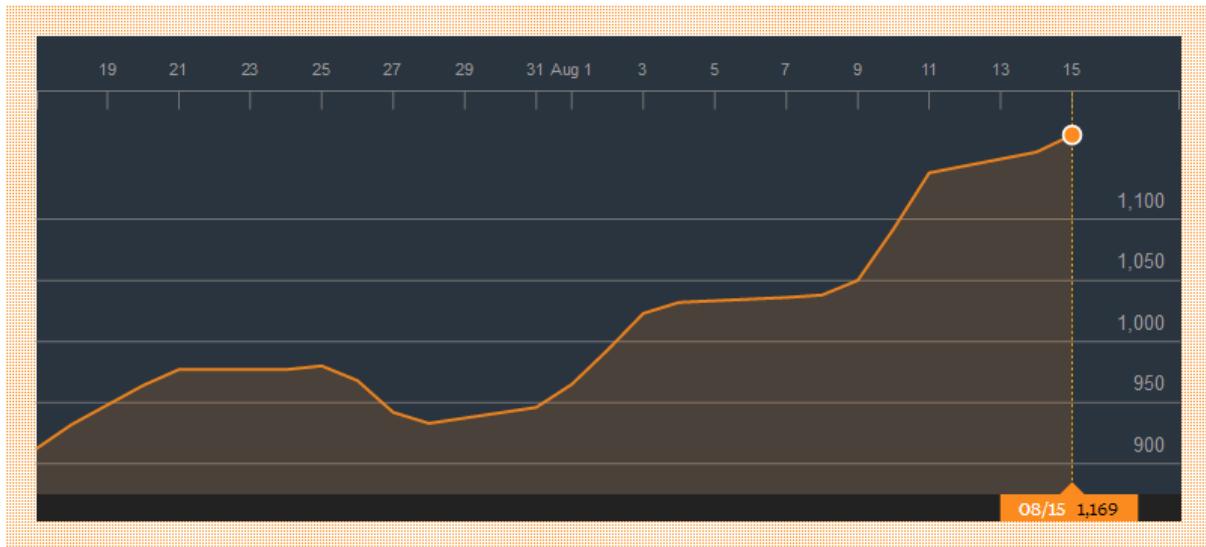
+ Watchlist

BDIY:IND

↑ 1,169.00

+14.00
+1.21%

1M Time Frame



Rozrywka

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

(c) 2017 OnlineSudoku.pl

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

(c) 2017 OnlineSudoku.pl



Pracownik skarbowki poszedł na bal przebrany za wampira: sztuczne kły, czarna peleryna, plamy krwi...

Patrzy na niego gospodarz i pyta:

- Co? Prosto z roboty?



- Moja siostra jest chora na szkarlatynę - oznajmia Jasio w szkole.

- To wracaj do domu, bo mi zarazisz całą klasę - poleca wychowawczyni.

Po dwóch tygodniach Jasio pojawia się na lekcjach.

- I co, siostra wyzdrowiała?- pyta się nauczycielka.

- Nie wiem, jeszcze nie pisała.