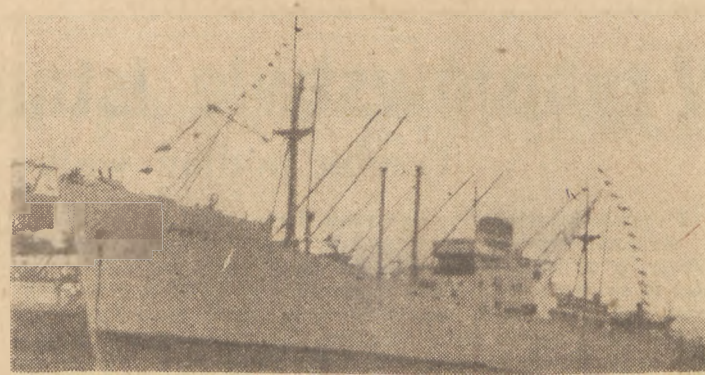




M/s „Poko” nowy polski statek jest symbolem walki polskiej klasy robotniczej o utrzymanie pokoju

## Żadamy podpisania paktu 5 mocarstw! Manifest Polskiego Komitetu Obrońców Pokoju do narodu polskiego w sprawie narodowego plebiscytu pokoju

RODACY!

Sześć lat mija od chwili, gdy na pobojuwiskach Europy umilkły ostatnie strzały drugiej wojny światowej. Bohaterska Armia Radziecka zdruzgotała potęgę hitlerowskiej „Trzeciej Rzeszy”, wróciła wolność ujarzmiłemu narodowi, przyniosła pokój zniekaniej ludzkości. Jak Polska długa i szeroka, zawrzała w naszym kraju twórcza praca nad odbudową zniszczonych wojennych, nad stworzeniem nowego życia. Z dumą i radością spoglądamy dziś na dorobek pierwszego sześciolatka pracy w wolności i pokoju. Rosną w naszych oczach nowe budowle — fabryki i huty, szkoły i domy mieszkalne. Rośnie produkcja przemysłu i rolnictwa, podnosi się stopa życiowa i wzrasta kultura narodu. Z wiarą i spokojem spoglądamy w przyszłość, pochłonięci ogromem zadań Planu Sześciolatniego, bo wiemy, że jego wykonanie przyniesie rokвіт naszej Ojczyźnie.

**POKOJ I PRACA — TYM ŻYJE I ŻYĆ PRACNIE NARÓD POLSKI.**

Ala działają na świecie ciemne siły, wrogię pokojowej pracy narodów, dążące do rozpoczęcia nowej rzezi światowej.

Ci, którzy przejęli spadkobę Hitlerze — amerykańscy najęźdźcy podlegające wojenni — równi jak oni żądni grabieży, łupów i zaboru, gubią ludzkości nową pojęcie, nowe zniszczenia, nowy mord milionów. Już rozpoczęli swą okrutną dzieło napadając na Koreę i równając z ziemią wszystko, co stworzyła praca ludu koreańskiego. By zaś móc urzeczywistnić swe zbrodnicze plany w Europie powzięli potworny zamysł wskrzeszenia hitlerowskiego Wehrmachtu. Na sam dźwięk tego słowa burzy się krew i zaciskają pięści każdego Polaka, gniew ogarnia wszystkich uczciwych ludzi na całym świecie, nienawisć wzbiera w sercach, które nie zapomnieli grozy sprzed lat sześciu.

Trzeba ten gniew przekuć w walkę w obronie pokoju i współpracy z wszystkimi ludami miłującymi wolność. Niech wśród rozlegających się potęgnych protestów narodów Europy — obrońców pokoju we Francji i Związku Radzieckim, Czechosłowacji i Belgii, w Anglii i w Niemczech zabrzmi również stanowcze nasze wołanie:

**NIE POZWOLIMY!  
NIE POZWOLIMY ODBUDOWAĆ WEHRMACHTU.  
NIE POZWOLIMY UZBROIĆ NA NOWO MORDERCÓW NASZYCH MATEK, ŻON I DZIECI.  
NIE POZWOLIMY UZBROIĆ KATÓW NASZEGO NARODU.  
BURZYCIELI NASZEJ STOLICY, NASZYCH MIAST OSIEDLI I WSI.**

Robotnik polski, który wznosi piękne i narodowe budowle Planu Sześciolatniego, twórcę tras W-Z i Nowej Huty!

Chłopie polski, który orzesz ziemię ojczystą i wydobywasz z niej chleb codzienny dla narodu!

Plaszu i artysto, który tworzy piękne dzieła naszej kultury!

Nauczycielu, który kształtuje umysły przyszłych budowniczych naszego kraju!

Matko, która wydajesz na świat polskie dzieci i wychowujesz je na pożytek i dumę Ojczyzny!

Polaku i Polko — sprawa honoru naszego narodu i obowiązkiem wobec kraju ojczystego jest uczynić wszystko, co w naszej mocy, by zwyciężył światowy front obrońców pokoju.

Pomnijmy na słowa wielkiego chorążego pokoju światowego Józefa Stalina:

**„POKOJ BĘDZIE ZACHOWANY I UTRWALONY, JEŻELI NARODY UMĄ W SWĘ RECE SPRAWĘ ZACHOWANIA POKOJU I BĘDĄ BRONIŁY JEJ DO KOŃCA”.**

Wzmacniajmy siły Ojczyzny. Bądźmy czujni wobec wrogów naszej wolności i niepodległości.

Skupiajmy się w szeregach narodowego frontu walki o pokój i Plan Sześciolatni.

Wszystkie żywe siły narodu — dla wykonania Planu Sześciolatniego.

Wzmacniajmy nierozdzielny sojusz i niewzruszoną przyjaźń ze Związkiem Radzieckim i krajami demokracji ludowej.

Zacieśniajmy naszą solidarność z Niemiecką Republiką Demokratyczną i obrońcami pokoju w całym Niemczech w ich walce przeciw odbudowie nowego Wehrmachtu, o zjednoczenie i pokój miłujące nowe Niemcy.

Podajmy braterską dłoń setkom milionów ludzi, walczących we Francji i we Włoszech, we wszystkich krajach świata pod sztandarami pokoju.

Podnieśmy nasz głos stanowczy, głos dwudziestopięćmilionowego narodu:

**NIE CHCEMY WOJNY!  
PRAGNIEMY POKOJU!  
POŁOŻYĆ KRES UZBRAJANIU NIEMIEC ZACHODNICH!**

**ŻADAMY ZAWARCIA JESZCZE W R. 1951 TRAKTATU POKOJOWEGO ZE ZJEDNOCZONYMI I DEMOKRATYCZNYMI NIEMCAMI!**

**DOMAGAMY SIĘ ZAWARCIA PAKTU POKOJU MIĘDZY PIĘCIU WIELKIMI MOCARSTWAMI — KTÓRY ZNIWECZY KNOWANIA WOJENNE!**

Trzeba, aby cały naród polski poparł stanowcze żądania Światowej Rady Pokoju. Trzeba, by nasz mocny głos dołączył się do protestu i żądań wszystkich miłujących pokój narodów kuli ziemskiej. By ten zgodny i potężny głos setek milionów ludzi stał się groźnym ostrzeżeniem dla zbrodniarzy przygotowujących nową wojnę.

Dlatego my, Polski Komitet Obrońców Pokoju, jako wyraziciel dążeń wszystkich obrońców pokoju w Polsce, wzywamy cały naród do jednomyślnego solidarności z uchwałami Światowej Rady Pokoju. Niech każdy Polak i każda Polka, każdy kto miłuje pokój i ojczyznę — złoży swój podpis pod kartą narodowego plebiscytu pokoju:

w imię niepodległości Polski,

w imię pokoju między narodami,

w obliczu wojennych knowan imperialistów i odbudowy przez nich militarystyki hitlerowskiej.

— popieram i podpisuję apel Światowej Rady Pokoju:

**ŻADAMY ZAWARCIA PAKTU POKOJU MIĘDZY PIĘCIU WIELKIMI MOCARSTWAMI — ZWIĄZKIEM RADZIECKIM, STA-**

**NAMI ZJEDNOCZONYMI, CHIŃSKĄ REPUBLIKĄ LUDOWĄ, WIELKĄ BRYTANIĄ I FRANCJĄ.**

**GDYBY RZĄD, KTOREGO KOLWIEK Z WIELKICH MOCARSTW ODMÓWIŁ SPOTKANIA W CELU ZAWARCIA TEGO PAKTU, BĘDZIEMY UWAŻALI TĘ ODMOWĘ ZA DOWÓD NAPASTNICZYCH ZAMIERZEŃ TEGO RZĄDU.**

Niechaj nie zabraknie ani jednego głosu polskiego w tym plebiscycie, który ogarnie całą ludzkość.

Niechaj każdy Polak i każda Polka spełni swój patriotyczny obowiązek.

W tej walce — z nami jest cała ludzkość, my jesteśmy z ludzkością.

**POLSKI KOMITEC OBROŃCÓW POKOJU**

## Wielki Czyn 1-Majowy wyrazem poparcia Manifestu Pokoju przez pracowników morza

Fala zobowiązań produkcyjnych podejmowanych dla uczczenia Międzynarodowego Święta Klasy Robotniczej 1 maja objęła wszystkie dziedziny życia gospodarczego i społecznego Polski Ludowej. W odpowiedzi na apel metalowców z Pruszkowa masowe zobowiązania podejmują robotnicy portowi, załogi PMH, rybacy, stając we wspólnym froncie z klasą robotniczą całego świata do walki o dalszą pokojową realizację zadań gospodarczych.

**ZAŁOGI STATKÓW ODPOWIADAJĄ NA APPEL**

Na apel robotników pruszkowskich i portowców gdyńskich załogi statków PMH odpowiadały na tychmiast zobowiązaniami długotrwale.

Jako pierwsza we flocie podjęła zobowiązanie załoga m/s „Stalowa Wola”. Cała załoga zobowiązała się wykonać dodatkowy rejs na trasie Genua-Odessa-Genua. Czyn 1-majowy załogi „Stalowej Woli” przysporzy państwu dodatkowych oszczędności na sumie 8.500 funtów angielskich.

Nę wezwaniu załogi „Stalowej Woli” odpowiadały stojące w portach statki: „Karpaty”, „Mickiewicz”, „Pułaski”, „Jedność Robotnicza”, oraz „Łoga telegraficzna z morza — „Wisła”, „Łublin”, „Mazury” i „Kutno”.

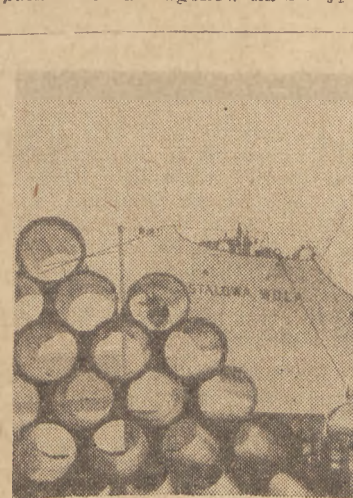
Na m/t „Karpaty” załoga maszynowa pod kierownictwem 1 mechanika tow. Leona Wika zobowiązała się zaoszczędzić w czasie jednej podróży 40 ton ropy wartości 51.000 zł oraz podnieść oszczędność oliwy o dalsze 5 procent.

Żałoga pokładowa m/s „Mickiewicz”, od kł. nietem tow. kpt. Szczecińskiego, tow. Olęwskiego i bosmana Pulawczyka, do przewozi statek do stanu „pełnej gotowości”, podnieśli swoją wydajność pracy o 5 procent w stosunku do ostatniej podróży oraz wydała bezwzględna walkę z arnozawstwem materiałowemu. Załoga maszynowni tego statku, pod kierownictwem tow. Chowańca, zobowiązała się wykonać we własnym zakresie przegląd trzech cylindrów silnika głównego co da w sumie 321 roboczo-godzin oszczędności.

Żałoga statku s/s „Jarosław Dąbrowski” podjęła zobowiązanie długofalowe — umocnienia linii regularnej Gdynia-Londyn, przez stałe zachodzenie do Szczecina, bez przedłużenia czasu trwania rejsu. Załoga maszynowa pod dowództwem 1 mechanika tow. Francisz-

ka Lecha zobowiązała się zaoszczędzać w każdej podróży po 10 ton węgla, 2 procent smarów i wody oraz utrzymywać maszyny główne i mechanizmy pomocnicze w stałej gotowości do wydajnej pracy.

Żałoga „Jarosława Dąbrowskiego” wezwała równocześnie ZPGG Gdynia i Zarząd Portu w Szczecinie do współzawodnictwa w usprawnieniu operacji załadunkowych i wyładunkowych, do zlikwidowania czasu oczekiwania statku na miejsce przy nabrzeżu oraz do bezwzględnego podstawiania wagonów na stacje.



Marynarze m/s „Stalowa Wola” jako pierwszy w PMH podjęli uciążliwy obowiązek metalowców Pruszkowa.

Fot. K. Komorowski

Droga telegraficzna z dalekich Chin Ludowych i oceanu napływały zobowiązania od załóg m/s „Warty”, s/s „Kościszko”, m/s „Mikołaj Rej”, s/s „Bytom”, m/s „Waryński”, i s/s „Białystok”.

W ślad za jednostkami pływającymi PMH zobowiązania 1-majowe podejmują także robotnicy załoga maszynowa pod dowództwem 1 administracji CZ PMH, PLO, Zegluga Morskiej Polskiego Ra-

townictwa Okrętowego Inspektoratu BHP.

Linia bałtycka dla uczczenia 1-maja zorganizowała pierwszą brygadę młodzieżową PMH, złożoną z zetempowców. Zespół ten zobowiązał się do dodatkowego jednorazowego przewiezienia s/s „Hel” dwóch tysięcy ton towarów — przysparzając dochodu dodatkowego na sumę 33.144 złotych.

Eksploatacja III Linii Oceanicznej zobowiązała się skrócić postoje portowe tramwów w kwietniu br. o 10 dni w stosunku do planu operatywnego. Zobowiązanie to przyniesie gospodarce narodowej oszczędności na sumę około 50 tys. zł.

Linia południowa — amerykańska zobowiązała się dla uczczenia święta 1 maja wykonać dodatkowy, niezaplanowany przewóz 2.800 ton pszenicy na m/s-

szczenia wpływów frachtowych o 190.000 złotych.

Żałogi „Polskiej Zegluga Morskiej” w Szczecinie, podejmując zobowiązania 1-majowe uchwalili specjalną rezolucję. Przyłączyli się do nich również pracownicy eksploatacji, wydz. transportowego, planowania, zaopatrzenia inwestycyjnego i innych działów administracji PZM. Również załoga Warsztatów Okrętowych dzięki pracy pozaplanowej przysporzy państwu oszczędności na sumę 45.988 zł.

Żałogi „Polskiej Zegluga Morskiej” kursujące na linii Gdynia — Londyn będzie miały zapewnić w Szczecinie każdorazowo dodatkowy ładunek około 500 ton drobnicy, przy czym jego postój nie ulegnie przedłużeniu. Podobne zobowiązania podjęły pracownicy linii sztokholmskiej i antwerpijskiej.

Również załogi Polskiego Ractownictwa Okrętowego, witając święto robotnicze zobowiązały się do wartości 6.716 złotych m. in. załoga lodolamacza „Światowid” wykona specjalną wannę do zbierania wyciekającej oliwy dzięki czemu zaoszczędzi w ciągu 150 dni prac około 600 litrów oliwy.

**PORTOWCY GDYNI, GDAŃSKA I SZCZECINA W JEDNYM SZEREGU Z CAŁĄ KLASĄ ROBOTNICZĄ**

O zobowiązaniach portowców gdyńskich pisaliśmy już w poprzednim numerze naszego pisma.

Pracownicy portu gdańskiego podjęli łącznie 257 zobowiązań masowych i indywidualnych. Ogólna wartość tych zobowiązań przekracza sumę 1.499.000 złotych w oszczędnościach i osiągnięciach produkcyjnych.

Robotnicy oddziału przeładunkowego w porcie Wiślanym zobowiązali się m. in. do skrócenia przerw w pracy o 20 minut na jedną zmianę i do podniesienia wydajności pracy o 5 do 12 procent.

Brygady dźwigowe, odcinka przeładunków masowych w por-

cie gdańskim zobowiązały się do stałej walki z awariami i uszkodzeniami wagonów a sekcja kolejowa tego odcinka podjęła zobowiązanie skrócenia operacji transportu wagonowego i obniżenia ilości przestojów wagonów.

Wszyscy kierowcy samochodów w porcie gdańskim zobowiązali się do stałej oszczędności paliwa i do przejechania na zaoszczędzonym paliwie od 50 — 200 km miesięcznie.

Pracownicy Kapitanatu Gdańskiego podjęli masowe zobowiązania na ogólną sumę 25.481 zł.

Wśród setek zobowiązań załogi portu szczecińskiego przeważają uchwały zmierzające do usprawnienia pracy portu i obniżki kosztów własnych w eksploatacji poprzez wyszukiwanie dalszych źródeł oszczędności.

Zobowiązania produkcyjne podjęli również załogi wszystkich rejonów przeładunkowych portu szczecińskiego Sztalowej „Łaszy” i wartości 6.716 złotych m. in. załoga lodolamacza „Światowid” wykona specjalną wannę do zbierania wyciekającej oliwy dzięki czemu zaoszczędzi w ciągu 150 dni prac około 600 litrów oliwy.

Brygada tow. Rudnickiego z Basenu Górniczego wykonała konstrukcję do umocnienia kabla dźwigowego na 240 roboczo-godzin przed terminem i założyła 150 m. tego kabla. Praca ta brygada zaoszczędzi 2.750 zł.

Pracownicy sekcji Biura Portowego „Parnica” rozładują w ramach czynu 1-majowego po jeźnym wagonie drzewa — papierówki uzyskując oszczędności 2.740 zł.

Robotnicy „Starowki” podjęli zobowiązanie długofalowe — przeładunku towaru bez uszkodzeń z jednoczesnym zwiększeniem tempa wykonywanych robót. Załoga robotnicza „Odry” załaduje w ramach czynu 1-majowego 3 statki metodą szybkościową — wzorując się na doświadczeniach portowców radzieckich.

(Ciąg dalszy na str. 2)





# Pierwszy rejs s/s „Kiliński” do Chin Ludowych

Nareszcie po 41 dniach wędrówki po morzach i oceanach, po krótkich postojach w portach: Gibraltar, Port-Said, Aden, Singapur i 3-dniowym postoju w angielskim porcie Hong - Kong, zamajaczyło na horyzoncie państwo gor. U podnóża tych gor leży cel naszej podróży, port Chinwangtao. Goraz wyraźnie rysują się zabudowania portu. Maszyny statku grają zwycięsko hymn pracy, pokonały olbrzymią przestrzeń prawie 24.000 km. wyteżyły swą moc, by nie ugiąć się przed groźnymi wiatrami, by jak najprędzej donieść naszym braciom odbudowującym się Chinom ludowym pierwszą partię towarów z umowy handlowej, zawartej między rządem Ludowej Republiki Chińskiej a rządem Polski Ludowej.

## U CELU PODRÓŻY

Sruba statku kończy swą zmuśną pracę. Jeszcze godzina, dwie, a z mostku padnie rozkaz: „Maszyny stop”.

Na pierwszym maszcie statku wywieszono flagę Chin Ludowych, na czerwonym tle pięć złotych pięciopromiennych gwiazd, przy mostku powiewa sygnał: „statek bez chorych — gotów wejść do portu”. Długo nie dano nam czekać na redzie; już zbliża się ku nam holownik lodołamacz. Wiezie on na pokładzie pilota, który wprowadzi nas do portu, do nabrzeży, gdzie czekają na ładunek robotnicy portowi.

Holownik dobił do burty. Cała załoga naszego statku, nie zajęta pracą, stoi na pokładzie, dumna, że wywiązała się ze swego zadania, doprowadziła statek do celu podróży. Jeszcze chwila, a z pierśi naszej bucha żywiołowy okrzyk powitania: „Niech żyją bracia chińscy! — Od strony holownika również słyszymy okrzyki, na pewno nas pozdrawiają, bo w wyrazach słyszymy: „Stalin — Bero (Bierut) — Mao-tsetung”.

Pilot jest na burcie — wchodzi do portu, teraz załoga pokładowa wykaże sprawność przy cumowaniu statku, odkrywaniu ładunku do rozpoczęcia wyładunku. Wszystko idzie sprawnie — jak w zegarku, nikt się nie kreci, każdy ma wyznaczoną pracę i każdy jest jej świadomy.

Przecież nie darmo szkolono nas w Państwowym Centrum Wyszczolenia Morskiego, nie darmo słuchaliśmy wykładów szkolenia zawodowego, zorganizowanego z inicjatywy organizacji partyjnej, której sekretarzem jest nasz kolega, tow. Roman Liszko, w tej chwili razem z innymi pracuje on na dziobie przy windach kabinowych. Każdy z nas wie, do czego służy sprzęt statkowy, ta lub inna lina, jak i gdzie zastosować najlepiej nadający się węzeł, jak prawidłowo należy obchodzić się z przyrządami wyładunkowymi i nawigacyjnymi. Dziś nie jest dla nas tajemnicą działanie radaru lub ustalanie kursu. Bo przecież po tej praktyce podjeżdżamy dalej się uczyć do Szkoły Morskiej i tam uzupełnimy i zdobędziemy większą wiedzę pracy na morzu, by w przyszłości uczyć młodszych naszych kolegów, by móc wykucwać nowe kadry w odróżnionej flocie handlowej.

Na nas młodych spoczywa obowiązek wypienienia pozostałości po kapitalistycznej gospodarce morskiej sanacyjnej Polski, podnieść godność marynarza polskiego, zrobić z niego świadomego bojownika o sprawiedliwy ład na całym świecie. Do nas należy walka, ażeby bandera nasza powiewała dumnie na wszystkich wodach świata, jako bandera kraju wolnego i szczęśliwego życia — socjalizmu.

## S/S „KILIŃSKI” PRZY NABRZEŻU

Na mostek kapitański po statkowym telefonie płynie ostatnie meldunki: „Dziób zamocowany — rufa stoi! — Statek jest przy nabrzeżu, trzymaj go 6 grubych lin — kapitan ogłasza koniec manewrow: „Maszyna stop”.

Na ladzie czekają przedstawiciele urzędu zdrowia, celnicy, cłarkowie. Po krótkim załatwieniu formalności odprawy wejściowej robotnicy od razu przystępują do wyładunku. Na każdym kroku okazują nam radość, że przyjechalimy do nich. Mówią do nas, lecz my ich nie rozumiemy — zresztą wystarczą nam ich roześmiane twarze i braterskie uściski robotniczych rąk. Rozumiemy, że dzieli nas tylko język, a łączy wszystko wspólna walka o pokój, wspólna idea Marksizmu — Leninizmu, wspólna twórcza praca dla dobra ludzkości.

Bracia chińscy przystąpili do pracy z całym zapędem. Już pierwsze rzuty towarów ze statku znalazły się na wagonach kolejowych. Za nimi idą następne, setne, tysięczne. Praca wra!

Oni nas rozumieją — a my ich. Należy jak najprędzej wyładować towar ze statku, załadować go innym, szybko wracać do kraju, by móc znów jak najszybciej powrócić z nową partią towarów.

Musimy pokazać, że kraje Demokracji Ludowych potrafią się same rozwijać bez pomocy osławionej patentowej Ameryki, czy Anglii.

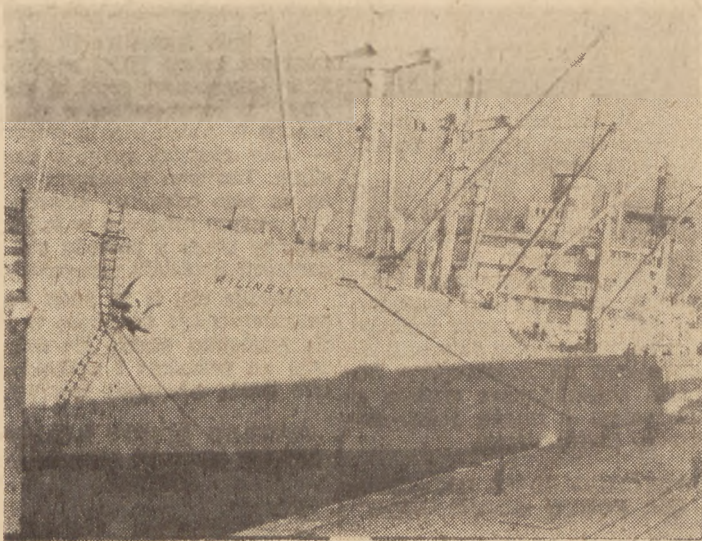
## CHINY NA DRODZE DO SOCJALIZMU

Na drugi dzień po przyjeździe Chinwangtao delegacja partii i związków zawodowych zaprosiła załogę do miejscowego teatru, w którym występowała amatorska grupa młodzieży postępowej. Tu mieliśmy możność po raz pierwszy zetknąć się z ludową muzyką i tańcami chińskimi. Wicząc ten pozostawił nam niezatarte wrażenie piękna Chin. W każdej pieśni, w każdym ruchu tańca wyczuć można było przebudzenie

się tego olbrzymiego narodu i przeobrażenie się z niewolników w nowobudujący się naród przyszłości. Naród, wstępujący pod kierownictwem Partii Komunistycznej Chin na drogę szczęścia i dobrobytu. Wiele, wiele jeszcze innych można by przytoczyć fragmentów z życia Nowych Chin, na każdym kroku widać, jak powstają nowe szkoły, nowe szpitale, rozbudowa kolejnictwa, drog itp.

Chiny Ludowe żyją i z dniem każdym bardziej się rozwijają, czując osiągnięcia i wzór z Państwa Socjalizmu — Związku Radzieckiego. Chiny Ludowe — to wielki sojusznik w walce o pokój. I dlatego załoga naszego statku dumna jest z tego, że obsługuje linię chińską i tym samym zacieśnia nierozdzielnie przyjaźń między obu narodami.

WACŁAW HUCZAK  
s/s „Kiliński” ZMP



S/s „Kiliński” utrzymujący regularną komunikację z portami Chin Ludowych.

## Szkolą się nowe kadry realizatorów Planu Sześcioletniego na odcinku morskim

Jednym z zasadniczych warunków realizacji Planu Sześcioletniego na odcinku morskim jest wyszkolenie fachowców, którzy pracować będą w stoczniach, portach, dając dalsze zastępy marynarzy naszej flocie stale powiększającej się.

Te ważne zadania przygotowani nowych kadr zlecił Rząd między innymi Lidze Morskiej. Jednym z ważniejszych na terenie kraju punktów szkolenia zastępów kandydatów jest szereg szkół Ośrodek Ligi Morskiej.

Realizując zasadnicze założenia Zarządu Głównego LM, Zarząd Okręgu Szczecińskiego przystąpił już jesienią 1950 roku do szeroko zaplanowanej akcji szkoleniowej w różnych dziedzinach. Dzisiaj — z perspektywy kilku miesięcy — można pracę tę już w pewnej mierze ocenić i wykazać, jakie dała ona wyniki i o ile powiększyła zespół młodzieży, przygotowującej się do wykonywania zawodów morskich.

Celem zasadniczym wielokierunkowej akcji szkoleniowej było zastosowanie nauki do potrzeb Polski Ludowej.

Chłopcy, czy też dziewczęta, uczęszczający na kursy szkoleniowe LM byli regularnie wprowadzani w aktualne problemy Wybrzeża i gospodarki morskiej.

Program nauczania kursów Ligi Morskiej obejmuje:

- 1 — przeszkolenie marynarskie szerokiej rzeszy młodzieży województwa szczecińskiego;
- 2 — prowadzenie modelarni szkolnych, celem przygotowania młodzieży do zadań konstrukcyjnych;
- 3 — szkolenie żeglarzy i to zarówno na poziomie podstawowym jak i wyższym.

Aby założenia te należało realizować, Zarząd Okręgu Szczecińskiego LM poczynił inwestycje umożliwiające prowadzenie tej pracy. W tym celu stworzono w Szczecinie nowoczesną świetlicę żeglarską z zespołem sal wykładowych zaopatrzonych w sprzęt naukowy, tablice poglądowe, itp. Przy świetlicy czynna jest dobrze wyposażona modelarnia szkolna, skupiająca młodzież morską i żeńską w wieku od lat 10. Na szczecińskim przedmieściu Dąbie, nad jeziorem Dąbskim (mającym pośrednie połączenie z Bałtykiem) powstaje wielki nowoczesny ośrodek szkoleniowy sportów wodnych. Tabor wodny jest stale uzupełniany, co pozwoli na praktyczne szkolenie wielkich zespołów żeglarskich.

Ogólnie można powiedzieć, że akcja szkoleniowa na terenie naszego okręgu jest natchniona i zorganizowana. Jest to wynikiem ścisłej współpracy Ligi Morskiej z władzami państwowymi, a szczególnie ze szkolnictwem, organizacją młodzieży (Szkoła Koła Sportowe i ZMP) i organizacjami Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej.

W samym Szczecinie szkoli się kilkaset osób. Najwięcej młodzieży — obojga płci — bierze udział w kursach żeglarskich. O popularności żeglarstwa świadczy fakt, że niektórzy kursanci zaledwie przekroczyli 10 rok życia. Młodzież męska uczęszcza tłumnie na kursy przysposobienia marynarskiego.

Modelarnia cieszy się wielką popularnością amatorów szkolnictwa. O wielkim zainteresowaniu się pracami modelarskimi najlepiej świadczy fakt, że dotychczasowe pomieszczenia okazały się zbyt ciasne i trzeba było je poszerzyć. Zaplanowano również otwarcie drugiej modelarni na terenie Szczecina w Dąbie.

Bardziej skomplikowanym zagadnieniem jest organizowanie akcji szkolenia na prowincji, w małych i odległych od Szczecina miasteczkach i osiedlach wiejskich. A jednakże i tam, chociaż w mniejszej mierze zorganizowano pierwsze placówki.

W licznych miastach powiatowych prowadzone są kursy przysposobienia marynarskiego. Na kursy te uczęszczają obok młodzieży robotniczej także synowie chłopów. Organizowanie szkolenia na prowincji nie jest jednakże jeszcze ukończone i wymaga dalszego wysiłku.

Poważnym kłopotem jest m. in. brak aktywistów terenowych znających zagadnienia morskie. Dużą pomoc wykazują tutaj aktywiści związków zawodowych.

Wreszcie w ośrodkach, do których trudno jest dotrzeć, względnie gdzie ilość kursistów jest niewielka, prowadzi się szkolenie systemem korespondencyjnym. System ten już daje pozytywne wyniki.

Sunując osiągnięcia Ligi Morskiej na odcinku szczecińskim trzeba stwierdzić, że placówki Ligi Morskiej mogą przygotować już w obecnym stadium swej konstrukcji organizacyjnej — zespół kilkuset ludzi, którzy w najbliższych latach będą pracować w portach i innych zawodach morskich, by tam realizować założenia Planu Sześcioletniego i organizować życie gospodarcze Polski Ludowej na zachodnim wybrzeżu.

JERZY DOMAGAŁA



Franciszek Kłosowski, cięsta portu gdańskiego wyróżnił się w IV etapie współzawodnictwa pracy.

## Rozbudowa modelarni szkoleniowej

### Ligi Morskiej w Szczecinie

Ostatnio daje się zauważyć, wzmocniony napływ młodzieży szczecińskiej na kursy modelarstwa szkolnego, organizowane przez Ligę Morską.

Ponieważ pracownice szkolnictwa okazały się za małe na obecne zapotrzebowanie, zaistniała konieczność powiększenia dotychczasowych pomieszczeń. Jednocześnie wzrosło zapotrzebowanie na narzędzia sprzęt pomocniczy i materiały do budowy modeli.

Dzięki dodatkowym kredytom, przyznany modelarni przez Zarząd Główny Ligi Morskiej, można było załatwić wszystkie te sprawy pomyślnie. Modelarnia szkolna powiększyła się o kilka pomieszczeń i dostała potrzebny sprzęt.

Nowe wyposażenie oraz rozbudowa pomieszczeń, pozwoliła na wyszkolenie zastępów młodzieży, która jeszcze w okresie Planu 6-letniego, zasilą fachową kadry na szczytach.

S. B.

# Z pobytu s/s „Sołdek” „Statek z za że

Taki był tytuł artykułu w reakcyjnej gazecie szkockiej „Ewening Ekspres”, w którym umieszczono zdjęcie s/s „Sołdek”.

Razem z tow. Billem, zjawili się dwie towarzyszyki Noran Williamson i Izabel Ledgard. Była to delegacja Partii, która przybyła zaprosić marynarzy polskich na herbatę.

Tow. tow. Izabel i Noran, miały jeszcze i inne zadanie, powierzone im przez Partię, a mianowicie opiekowanie się polskimi marynarzami, aż do odejścia statku z Aberdeen.

Nazajutrz po wizycie delegacji, marynarze z s/s „Sołdek” z sekretarzem Podstawowej Organizacji Partyjnej na statku, tow. Rutkowskim na czele, wybrali się do angielskich towarzyszy.

Na miejscu zostali serdecznie przywitani przez zebranych i zaczęła się rozmowa. Szkoccy towarzysze żywo interesowali się życiem gospodarczym Polski, dopytali się o nasze warunki socjalne, ciekawili ich praca robotnika i marynarza w Polsce, rozwój współzawodnictwa i racjonalizatorstwa w naszych portach. Słuchali z uwagą opowiadań Polaków, a potem zaczęli sami mówić.

Gdyby na tym zebraniu znalazł się przypadkowo autor artykułu z „Ewening Ekspres”, to niewątpliwie w końcu przestałby się może dziwić tym „zdumiewającym” rzeczon, na które nie mógł znaleźć odpowiedzi. Zyskałby tu bowiem dobry materiał do przeprowadzenia porównania nie tylko

Artykuł „Ewening Ekspres” spełnił jednak pewną dodatnią rolę — dopomógł ludziom z Aberdeen, do nawiązania kontaktu ze statkiem polskim. Jeszcze tego samego dnia, w którym ukazał się artykuł, na statku zjawili się Bill Cooney, sekretarz Szkolnego Okręgu Komunistycznej Partii Szkockiej.

Przyszedł z „Ewening Ekspres” w ręku, z rozjaśnioną twarzą, długo i serdecznie potrząsał dłońmi naszych marynarzy. Powiedział, że, przeglądając pismo, spotkał intrygujący go tytuł, prze-



Młodzież Aberdeenu w rozmowie przy filiżance z marynarzami s/s „Sołdek”.

# Z zagadnień walki Dokładna analiza pracy dźwigów pod

wych warunków wypełnienia planu.

Tow. Minc stwierdził na VI Plenum KC PZPR: „Bez uzyskania poważnych wyników w tej dziedzinie — niemożliwe jest osiągnięcie założonej w planie akumulacji, a tym samym niemożliwe jest zrealizowanie planu”. Słowa te dotyczą wszystkich dziedzin gospodarki narodowej, a więc również portów morskich, które przystąpiły do realizacji tych wytycznych m. in. poprzez wprowadzenie wewnętrznego rozrachunku gospodarczego.

Ponieważ nasze doświadczenia w zakresie wprowadzenia wewnętrznego rozrachunku gospodarczego są jeszcze bardzo nikłe warto zapoznać się w szerszym stopniu z osiągnięciami radzieckimi w tej dziedzinie. Poniżej przedstawimy zamieszczony w czasopiśmie „Morskoj Flot” Nr 11 z 1950 roku opis doświadczeń radzieckich w zakresie przenoszenia dźwigów portowych na rozrachunek gospodarczy.

## MECHANIZACJA PORTÓW RADZIECKICH

Mechanizacja prac przeładunkowych w portach ZSRR obejmowała w 1950 roku 88 procent wykonanych robót w stosunku do 75,9 procent w roku 1940. Obecnie główny nacisk kładzie się na mechanizację kompleksową, która obejmuje całość procesu przeładunkowego, oraz na popularyzację przodujących metod pracy tj. doświadczeń przodujących dźwigowców, jak Nikita Bezpalyj czy mechaników jak Konstanty Dzarapow.

W roku 1950 największego rozpowszechnienia ich metod i racyj przyspieszenia wzrostu wydajności prac przeładunkowych przynosiły dźwigi na rozrachunek gospodarczy, co powinno odegrać ogromną rolę w realizacji podstawowego zadania gospodarki socjalistycznej tj. obniżki kosztów własnych.

Akcje tę zapoczątkowały porty Noworosijsk, Baku, Odessa i inne jeszcze w 1949 roku. Ciekawe są doświadczenia portu noworosijskiego. Dźwigowi tego portu już w 1948 roku zainteresowali się takim zagadnieniem kosztu własnego przeładunku 1 tony towaru poszczególnymi dźwigami i jakie są drogi obniżki kosztów własnych w tym zakresie?

Niestety w porcie nikt nie mógł odpowiedzieć na te pytania, gdyż sprawozdawczość z kosztów własnych i ich analizie prowadzone nie oddzielnie dla każdego dźwigu a ogólnie dla całości urządzeń przeładunkowych. Wtedy obsługa urządzeń wysunęła konkretne hasło: przenieść wszystkie dźwigi na rozrachunek gospodarczy i opracować dla każdego dźwigu odrębny plan finansowy i przeładunku.

Plan przeładunku obejmował masę ładunkową i wydajność dźwigu. W planie finansowym ujęto nakłady na utrzymanie dźwigu, na prace bieżące, na remonty bieżące, energię elektryczną, zaopatrzenie materiałowe itd. Dla każdego dźwigu obliczono przybliżony koszt własny przeładunku towarów. Te zadania produkcyjne i finansowe umożliwiły kolektywowi dźwigowców i mechaników toczącą codzienną walkę o wykonanie i przekroczenie zadań planowych, o oszczędność i obniżkę kosztów własnych.

## DOŚWIADCZENIA PORTÓW CÓW NOWOROSIJSKA

Rezultaty przeniesienia dźwigów na rozrachunek gospodarczy nie dały długo na siebie czekać. Plan przeładunku w 1949 roku został wykonany przez port noworosijski w 104,3 procentach, stopień mechanizacji osiągnął 95,3 procent (plan przewidywał 94,0 procent). Liczni dźwigowcy portu noworosijskiego osiągnęli poważne rezultaty wykonując w ciągu roku 150 procent normy. Tak np. starszy dźwigowcy Sierikow i dźwigowcy Zinczenko i Arutju-

## dek" w Szkocji laznej kurtyny"

ko statków polskich i angielskich, ale i warunków bytu swych rodaków z warunkami bytowania ludzi w Polsce.

Dowiedziałby się on i czytelnicy dużo ciekawych rzeczy, jeśli by zechciał uczciwie to opisać i jeśli by wydawca odważył się to umieścić w gazecie. Artykuł mówiłby o ograniczeniach żywnościowych w Szkocji, gdzie na kartki można dostać raz w miesiącu niecały befszyk, o rozbięciu urzędów portowych w Aberdeen, gdyż kapitaliści doszli do wniosku, że barki robotnika są dużo tańsze, niż koszty magazynu, no i w ten sposób likwiduje się przecież bezrobocie, gdyż zamiast maszyn mogą pracować ludzie. A przy tym plan Marshalla, przewiduje takie rozbiórki urzędów portowych i trzeba się, niestety, z tym pogodzić.

Dowiedziałby się, że w całym okręgu władze z portem Aberdeen, jest pięćset łóżek szpitalnych, na które już jest zapisanych czterdzieści tysięcy ludzi, że chore na gruźlicę komunista Bill Paul, zanim dostanie łóżko w szpitalu, będzie mógł spokojnie umrzeć w domu.

Mógłby się dowiedzieć, że w Polsce coraz to szybciej i szerzej rozwijają się porty, wprowadzane są nowoczesne urządzenia techniczne, rośnie ruch współzawodnictwa i racjonalizatorstwa, robotnik polski ma możność odpocząć w uzdrowiskach i sanatoriach po swej pracy, ma zapewnioną opiekę lekarską, a żywności nigdy mu nie brakuje.

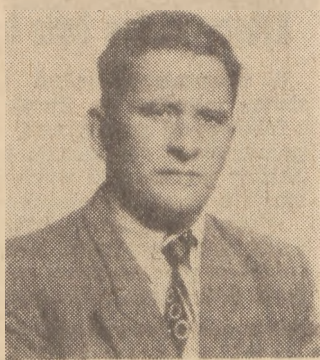
Marynarze polscy z s/s „Soldek”, byli odtąd częstymi gośćmi u szkockich komunistów. Na zebraniach tych, ze wspólnych rozmów, dowiedzieli się o istnieniu Koła Przyjaźni Szkocko-Radzieckiej w Aberdeen. Dostali nawet od tow. Cooney'a zdjęcie, na którym widać członków koła i dwóch radzieckich przedstawicieli. Widać też na nich twarze tow. tow. Williamson i Ledgard.

Towarzyski Williamson i Ledgard, które były ich „opiekunkami”, oprowadzały naszych chłopów po mieście, opowiadały dużo ciekawych rzeczy. Towarzyski to, jak opowiadał Bill Cooney, wyróżniały się zbieraniem podpisów pod protestem przeciwko re-militaryzacji Niemiec.

W ostatnim dniu pobytu w Aberdeen, na pożegnalnym „partym”, po odpiewaniu Międzynarodówki, komuniści szkockiej, wręczyli uroczyste marynarzom s/s „Soldek”, mosięzną tablicę, na której pod wygrawerowaną, pięcioramienną gwiazdą czytamy:

„From Workers of Aberdeen SCOTLAND a Token of Friendship For People's Poland”. „Robotnicy szkockiej z Aberdeen w dowód przyjaźni Polsce Ludowej”.

Tablicę tę, umieszczono w świetlicy na s/s „Soldek” jako widomy wyraz przyjaźni ludu szkockiego dla narodu polskiego. Jest ona dowodem, że pobyt w Aberdeen stał się „żelazną kurtyną” na długo po zostanie w sercach tamtejszych ludzi.



Basman Mieczysław Majewicz należy do najpopularniejszych marynarzy PMH. Wypróbowany w walce politycznej, świadomie realizuje zadania Planu 6-letniego na morzu.

### Cenna inicjatywa sprzątaczk z Szczecińskiego Urzędu Morskiego ob. Zofii Kowalczyk

Zofia Kowalczyk już od dłuższego czasu pełni obowiązki sprzątaczk w Szczecińskim Urzędzie Morskim. Zwróciła ona uwagę na fakt, że duże ilości wszelkiego rodzaju papieru ulegają zniszczeniu i dlatego wystąpiła z apelem do pracowników biurowych SUM, by przestrzegali następujących zasad:

1. nie darli zużytego papieru, ale w całości wrzucali arkusze do kosza,
2. nie gnieśli i niepotrzebnie nie niszczyli papieru.

Równocześnie wezwała ona kierownika gospodarczego SUM-u, by przygotował odpowiednie worki. W worki te będzie się pakowało zebraną makulaturę i wysyłało do centrali odpadków.

Taki system zbierania zużytego papieru — mówi ob. Kowalczyk — da znaczne oszczędności w zakresie tego cennego produktu.

Inicjatorką wyraziła swoją wiarę, iż — o ile wezwanie jej zostanie podjęte przez jej koleżanki po fachu — to każdego roku zbierze się tony papieru, które przyniosą setki tysięcy złotych oszczędności.

P. Korski

## Osiągnięcia i braki spółdzielni rybackiej „Śpiewowo”

Okna Spółdzielni Rybackiej „Śpiewowo” w Swibnie wychodzą na Wisłę. Rzeka dopiero po raz pierwszy tej zimy wolna jest od kry i dlatego w małym porcie nie widzimy żadnych jednostek. Wszystkie wyszły na polow.

Spółdzielnia „Śpiewowo” powstała w roku 1946 z inicjatywy 38 rybaków przeważnie łodziowych. Obecnie liczy ona już 215 członków, posiada kilkanaście łodzi motorowych i kilkadziesiąt łodzi wiosłowo — żaglowych. Teren jej działania rozciąga się wzdłuż Wisły od Stegny poprzez Jantar, Mikoszewo, Swibno, Górki Wschodnie i Zachodnie do Ślania i Brzeźna.

Dzięki dobrej i sprawnej organizacji pracy członkowie spółdzielni podnoszą systematycznie jej dochodowość i zamożność spółdzielców.

Spółdzielnia „Śpiewowo” specjalizuje się w połowie łososi i jest głównym dostawcą tej wysoko cenionej ryby. Poza lo-

sosiem Spółdzielnia łowi także inne szlachetne gatunki ryb: jak: cęte, śledzia i węgorza.

### DOBRA ORGANIZACJA PRACY PODSTAWĄ OSIĄGNIĘĆ

W bieżących czystościach magazynach spółdzielni leżą w skrzynkach piękne srebrne ryby. Starannie przemyte lodem, czyszczące „Śpiewowo” chwali ich gatunek i wygląd. Łososi są duże, tłuste i czyste. Poprzednio rybacy dostarczali ryby zabrudzone i podrapane, obecnie, znając wymogi klasyfikacji starają się dostarczyć łososię w idealnym prawie stanie i czystości.

Należy wyjaśnić, że o klasyfikacji łososi decyduje wygląd zewnętrzny i waga ryby. Staranny transport i uważne obchodzenie się z łososiem to podstawowe warunki zaklasyfikowania go do wyższej grupy.

### BRAK POROZUMIENIA I WSPÓŁPRACY

„Śpiewowo” mimo niewątpliwych sukcesów posiada również

braki. Braki te nie są jednak wynikiem niedociągnięć wewnętrznych, ale są spowodowane raczej nieporozumieniami i brakiem współpracy z Centralą Rybną, Morską Centralą Handlową oraz sąsiednimi spółdzielni.

Spółdzielnia rybackiej odebrała np. prawo formalnego skupu ryb od rybaków prywatnych. Kupując łososię na Zalewie, Centrala Rybna musi je nabywać zaldowane i ułożone porządnie w skrzynkach. W związku z tym, rybacy prywatni przynoszą do sprzedazy rybę do spółdzielni. Tymczasem Centrala Rybna ustanowiła te same ceny za rybę dostarczoną przez rybaków prywatnych, jak przez spółdzielnię. W tej sytuacji spółdzielnia jest zmuszona płacić prywatnym rybakom tak samą cenę, którą następnie uzyskuje ze sprzedaży. Wkład spółdzielni, tj. łodownictwo i sortowanie nie zostaje pokryte. Rybacy prywatni wiedzą, że osiągną bez łudu tę samą cenę, co i spółdzielnia, nie spieszą się z zapisaniem się na członków spółdzielni tym bardziej, że nakłada to na nich duże i nowe obowiązki.

Dalszym dowodem braku porozumienia i skoordynowanej współpracy pomiędzy Centralą Rybną a spółdzielnią rybacką — to sprawa klasyfikacji łososi.

### KLASYFIKACJA RYB

Do końca 1950 roku spółdzielnia „Śpiewowo” miała zawartą umowę z Centralą Rybną na dostarczanie ryb „loco” Swibno. Obecnie umowa ta nie została odnowiona i dalsze transakcje zawiera się na zasadzie dowolnego uznania pracowników Centrali Rybnej.

W konkretnym przypadku brak zrozumienia i współpracy polega na klasyfikowaniu gatunku łososi dostarczonego przez spółdzielnię po kilkugodzinny transport, mimo, że wiadomo z góry, że powoduje ona zawsze uszkodzenie. Podkreślić wypada nieporozumienie podejście konwojentów Centrali Rybnej, którzy w czasie przewozu nie dbają absolutnie o stan przewożonej ryby, co silnie wpływa na niższą klasyfikację. Niewłaściwe również jest to, że Centrala Rybna opiera się bez zastrzeżeń i bez głębszego zbadania wyłącznie na zdaniu swoich klasyfikatorów, którzy nie zawsze klasyfikują słusznie z uwzględnieniem warunków przechowywania ryb.

Dla wyjaśnienia należy podać, że według zdania fachowców, świeży łosoś, przeznaczony do lodowania, musi być miękki. Ta właśnie miękkość, charakterystyczna jego świeżość jest często uważana przez pracowników CR za dowód zły wartości ryby i klasyfikowana niżej. Straty, na jakie narażona jest spółdzielnia z tego powodu są ogromne, jeżeli się zważy, że płaci ona rybakom, ceny według gatunku łososi zaklasyfikowanego przy odbiorze na magazyn, a otrzymuje cenę nie-raz dużo niższą.

### UPRZĘDNIENIE SPÓŁDZIELNICTWA PRZETWÓRSTWA

Jeszcze jedno palące zagadnienie, do tej pory nie znalazło właściwego rozwiązania. Jest nim sprawa przetwórstwa. Spółdzielnia „Śpiewowo” i wiele innych spółdzielni rybackich położonych z dala od wielkich ośrodków posiadają dobre wyposażone wędzarnie i smaźalnie ryb. Na przykład przetwórnia w „Śpiewowie” jest duża i nowoczesna. Aby ją uruchomić wystarczy podłożyć drzewo i zapalić piec. Dzienna przepustowość wędzarni „Śpiewowskiej” wynosi przeszło 4 ton ryb.

Umożliwienie spółdzielni uruchomienia przetwórnii dałoby — poza zapewnieniem lepszego wykorzystania surowca rybnego — uniknięciem „dużych” kosztów transportu i lodowania — możliwości znacznego podniesienia dochodów, a co za tym idzie, umożliwienia sprzedaży i podniesienia dobrobytu rybaków.

Decentralizacja przetwórstwa po ustaleniu standardów zapewni dostawę ryb wędzonych w lepszym gatunku. Oddanie przetwórstwa spółdzielniom rozwiązuje automatycznie zagadnienie braku rąk do pracy w zakładach Centrali Rybnej położonych w wielkich ośrodkach portowych i zapewni pracę kobietom i młodzieży w osadach rybackich.

Wszystkie poruszone tu zagadnienia domagają się zdecydowanego rozwiązania. Pomoczą Centrali Rybnej a spółdzielni rybackimi musi zaistnieć wzajemna ciekawość i lojalna współpraca. Wymaga tego gospodarka narodowa, wymaga plan zaopatrzenia, który musi być wykonany.

Jothe

A. O.



Bogaty plon rybaków Śpiewowo

## Kto będzie zwycięzcą nowego etapu?

Zespół Gdansk-Gdynia i Szczecin — dwa wielkie porty Polski Ludowej — którym nasze produkty przemysłowe i rolne wpływają na szeroki świat i skąd przychodzą surowce. Praca por-

tow, ich sprawność i niskie koszty eksploatacji są więc kapitalnym zagadnieniem gospodarki narodowej.

Rząd Polskiej Ludowej docenił to wysuwałą sprawę portów żegluga, rybołówstwa i przemysłu morskiego na jedno z czołowych miejsc w planie rozwoju gospodarczego kraju.

W naszych portach a zwłaszcza w Szczecinie wykonano ogromne inwestycje i przewidziano dalszą ich rozbudowę. Stworzono w ten sposób techniczne podstawy do stałego rozwoju naszego handlu morskiego. Dalsza część tego zadania zależy już tylko od pracowników portów.

Czy ludzie niezawiedli? Odpowiedz na to pytanie dają codziennie robotnicy portów: Gdansk, Gdynia i Szczecin. Podnoszą oni stale cyfry wydajności przeładunku na roboczo-godzinę. Doszli do tego, że trzeba było zrewidować normy, gdyż okazały się w wielu wypadkach zanizone i dawno przestały spełniać zadania mobilizujące.

Ludzie naszych portów odpowiedzialnością między sobą o coraz wyższą jakość i szybkość przeładunków, starają się równocześnie o obniżenie kosztów eksploatacji. Walczą o przechodni standard — zaszczepione miano przodującego portu.

Umowa o współzawodnictwo międzyportowe obejmuje następujące dziedziny: koszty własne, wydajność pracy, czas postoju statków, szybkość obiegu dokumentów finansowych, inwestycje, awarie statków i racjonalizatorstwo. Szeroki ten wachlarz obejmuje wszystkie istotnie ważne dla sprawności portu zagadnienia.

Współzawodnictwo zakończyło się w III i IV kwartale ub. r. zwycięstwem załogi Szczecina.

### ANALIZA WYNIKÓW WSPÓŁZAWODNICTWA

Ciekawie wygląda analiza wyników współzawodnictwa w poszczególnych dziedzinach.

W walce o obniżenie kosztów własnych ZPS wyprzedził w III etapie ZPGG o 54 punkty, a w IV podniósł tę różnicę do 164.

Wzrost wydajności pracy przyniósł Szczecinowi w III etapie 8 punktów dodatnich, w IV zaś już tylko 6. Przewagę tę zawdzięcza Szczecin przede wszystkim wydajności trymerów i dźwigów. W sztafeterce natomiast góruje ze-

spół Gdansk-Gdynia. Wytrawnym sztafeterom zawdzięcza załoga ZPGG jedynie tak nieznaczną różnicę w ogólnej punktacji.

Załoga ZPS w III etapie uzyskała przewagę 31 punktów w walce o skrócenie postoju statków w porcie, ale już w następnym ZPGG pobiła ją 24 punktami.

Znaczną przewagę ma Szczecin w sprawnym obiegu dokumentów finansowych. Różnica wyniosła 42 punkty w IV etapie. ZPGG będzie musiało włożyć wiele wysiłków i dokładnie przestudiować to zagadnienie, aby dorównać Szczecinowi.

Załoga Kapitanatu Portu w Szczecinie wyprzedziła 70 punktami w III etapie wydajność pracy załóg Kapitanatu ZPGG, ale w IV etapie przewaga ta wyniosła już tylko 27 punktów.

### ZPGG INWESTUJE I RACJONALIZUJE PRACĘ

W dwu bardzo istotnych i ważnych dziedzinach, zwłaszcza w pierwszym okresie Planu 6-letniego, załogi ZPGG wykazują stale dużą wyższość. Jedną z nich jest realizacja planu inwestycyjnego. Wyprzedzili oni w niej ZPS w III etapie — różnica 70 i w IV — różnica 27 punktów. Niewątpliwie przyczynili się do tego znaczni pracownicy działu inwestycji. Przyczyną można także szukać w mniejszej aktywności przedsiębiorstw budowlanych Szczecina.

Załogi ZPGG wykazują również większą dynamikę w rozwoju ruchu racjonalizatorskiego. Ilość złożonych projektów oraz ilość pomysłów już zastosowanych zdecydowała o przodownictwie ZPGG w tej „konkurencji”.

Skończył się pierwszy w roku bieżącym etap współzawodnictwa. Będzie on oceniany na podstawie wyników nowej umowy opartej o wyliczne ostatniego Plenum CRZZ.

Dotychczasowe informacje o wynikach wydajności pracy, obniżce kosztów własnych i osiągnięciach w innych elementach pracy portów pozwalają przypuszczać, że istnieje duże szanse na zatrzymanie przez załogę ZPS przedchodni standardu współzawodnictwa pracy. Jednak osiągnięcia załóg Gdańsk-Gdynia o parte o liczne indywidualne zobowiązania mogą przynieść nie spodziankę przy ostatecznym podsumowaniu minionego etapu.

## o koszty własne stawą obniżenia kosztów eksploatacji

nian, pracując na elektrycznym dźwigu portowym Nr 5 wykonali plan przeładunku w 153 procentach. Przeładunek na godzinę wzrósł do 62 t podczas gdy plan przewidywał wydajność 40 t na godzinę.

Noworosyjsk w ciągu pierwszych siedmiu miesięcy 1950 roku wykonał plan w 117,5 procentach, osiągnął stopień mechanizacji 98,3 procent, a średnia wydajność dźwigów wzrosła o 65,4 t na godzinę.

Inicjatywę dźwigowych Noworosyjska podchwycili załogi innych portów radzieckich. Dokładna analiza doświadczeń osiągniętych przy przeniesieniu dźwigów na rozruchunek gospodarczy wykazała, że rozruchunek gospodarczy otwiera ogromne możliwości polepszenia stopnia wykorzystania urządzeń, oszczędności w zakresie zużycia materiałów i obniżki kosztów własnych.

Realizując zasadę indywidualnego rozrachunku dźwigów wykryto niedociągnięcia i tak: niewłaściwe zorganizowanie sprawozdawczości z pracy dźwigów, brak norm zużycia materiałów i energii elektrycznej, brak odrębnych liczników elektrycznych, niejasności w ustalaniu wskaźników produkcji i wskaźników finansowych i w metodzie podziału nakładów pomiędzy poszczególne dźwigi.

W związku z tym konieczne było zapoznanie się w jak najszerszym stopniu z doświadczeniami przodujących dźwigowców i opracowanie jednolitego systemu organizacji wewnętrznozadaniowego rozrachunku gospodarczego z uogólnianiem planowania i sprawozdawczości z pracy dźwigów. JEDNOLITE UCJĘCIA ROZRA-CHUNKU GOSPODARCZEGO DŹWIGÓW

Ministerstwo Floty Morskiej ZSRR wydało dla jednolitego uregulowania tych zagadnień tymczasową instrukcję o rozrachunku gospodarczym dźwigów portowych i pórtalowych, w któ-

rej w następujący sposób określa się zasadnicze zadanie tego systemu: „Zasadniczym zadaniem dźwigu pracującego według zasad rozrachunku gospodarczego jest zabezpieczenie wykonania i przekroczenia planu produkcji i podniesienie wydajności dźwigu z jednoczesnym osiągnięciem maksymalnych wyników ekonomicznych przy najniższych nakładach materiałowych i finansowych”.

Powstałe pytanie, w jaki sposób można osiągnąć wykonanie tych podstawowych zadań? Tutaj można wymienić szereg zagadnień. Należą do nich: 1) podnie sienie zmianowej wydajności dźwigu drogą wprowadzenia i stosowania przodujących metod pracy, 2) wykonanie doraźnych i zapobiegawczych remontów we własnym zakresie brygady dźwigowej bez wyłączenia dźwigu z eksploatacji wzorując się na osiągnięciach portów, stosujących metode Szarapowa, 3) stała troska o dźwig, utrzymywanie dźwigu w dobrym stanie technicznym i dokładne przestrzeganie zasad eksploatacji technicznej, 4) oszczędne zużywanie materiałów pędnych, energii elektrycznej, smarów itp.

### CO ZAWIERA PLAN GOSPODARCZY DŹWIGÓW

Dla dźwigów pracujących na rozrachunek gospodarczy sporządza się w portach radzieckich plany osobne, zatwierdzone przez kierownika portu, które przewidują następujące dane:

w planie przeładunku: ilość i nazwa ładunku, rodzaj operacji, przeciętna zmianowa wydajność dźwigu, ilość godzin pracy, plan remontu (z wyłączeniem z eksploatacji i bez), wykorzystanie czasu pracy dźwigów.

W planie nakładów i kosztów własnych: płaca obsługi, świadczenia od płacy, remonty bieżące, zapobiegawcze, chwytkowe, zaopatrzenie materiałowo-techniczne, energia elektryczna, paliwo, inne nakłady, planowany koszt

CZESŁAW WOJEWÓDKA.



W odpowiedzi na artykuł umieszczony w Nr-ze 2 „Steru” pt. „Gdzie są węże dla „Wodnika”? otrzymaliśmy z Zarządu Portu Gdańsk-Gdynia wyjaśnienie, w którym czytamy, że brak węży na „Wodniku” spowodowany był nie złożeniem przez Oddział Taboru Pływającego w Gdańsku w odpowiednim terminie zapotrzebowania na potrzebną ilość węży. Znajdujące się w magazynie na Ostrowie węże wodne przeznaczone były dla „Portowej Straży Pożarnej. Na skutek jednak palącej potrzeby „Wodnika”, za zgodą Straży Pożarnej, wypożyczono krótkoterminowo odpowiednią ilość węży. Obecnie sprawę należy uważać za załatwioną gdyż „Wodnik” otrzymał już większą część zapotrzebowanej ilości węży.

## Odpowiedzi REDAKCJI

Sluchacze Uniwersytetu Ludowego w Gościeradowie. Cieszymy się, że zainteresowały Was otrzymane numery „Steru”. Stosownie do Waszego życzenia opiszemy w jednym z następnych numerów życie żałogi statku „Marchlewski”. Pisać będziemy zresztą o żałogach wszystkich statków polskich: o ich pracy, osiągnięciach, brakach i bolączkach.

Przyjmujemy Wasze zgłoszenia na korespondentów „Steru” i oczekujemy jak najszybszego nadesłania korespondencji. Jako redakcję pisma morskiego interesują nas oczywiście w pierwszym rzędzie sprawy związane z morzem. Możecie nam opisać wrażenia z pobytu na Wybrzeżu, uwagi na temat pracy morskiej, recenzje książek o tematyce morskiej, czy pism „Morze” i „Młody Żeglarsz” itp.

Z-ski Bogdan, Gdynia. Podane przez Was wypadki spóźnienia się do pracy stanowią okoliczności łagodzące, nie wykluczają jednak odpowiedzialności służbowej, mogą wpłynąć na wymiar kary.

B-czyk Stanisław, Gdańsk. W sprawie Waszej wystąpił do dyrekcji. O wynikach naszej interwencji powiadomimy Was listownie.

„Marynarz” z żegluga przybrzeżnej. Prosimy podać nazwisko, a wówczas będziemy mogli wykorzystać nadesłane materiały.

S-ski Józef, Szczecin. Zagadnienie poruszone przez Was interesuje szerszy ogół rybaków i dlatego poświęcimy mu specjalny artykuł wyjaśniający w jednym z najbliższych numerów „Steru”.

B-icz Zofia, Kołobrzeg. Powiadamy Was, że Ministerstwo Finansów uregulowało ostatecznie sprawę wyrównania strat, powstałych przy zmianie systemu pieniężnego w tym sensie, że wyrównaniu podlegają tylko należności pracowników z tytułu pracy. Wszelkie więc inne świadczenia, jak nagrody, zapomogi, pożyczki wyrównaniu nie podlegają.

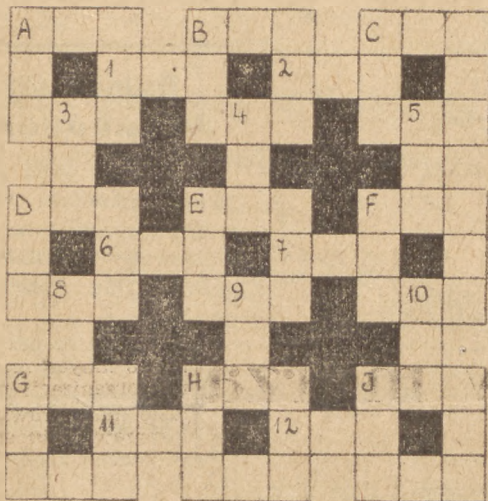
W. Z. Darłowo. Nie możemy w Waszej sprawie interweniować ponieważ nie podaliśmy w korespondencji nazwiska, ani przedsiębiorstwa w którym pracujecie.

D-ska, Janina, Szczecin. Prosimy podać dokładny adres, gdyż chcemy Wam odpowiedzieć listownie.

K-icz Zenon, Orłowo. Wierszy Waszych nie wykorzystamy. Piszcie do nas prozą na temat: Plan 6-letni, rozwój współzawodnictwa w Waszej jednostce pracy, pisanie o wyróżniających się pracownikach, warunkach pracy itp.

## Rozrywki UMYŚLOWE

WIRO-KRZYŻOWKA

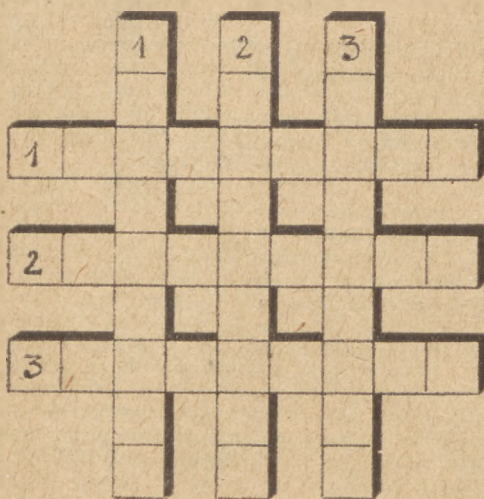


Dokoła czarnych pól wpisać (w kierunku ruchu wskazówek zegara) 9 wyrazów ośmioliterowych o znaczeniach podanych poniżej. Pozostałe wyrazy trzyliterowe wpisać należy pionowo i poziomo.

Znaczenie wyrazów pionowych: 2) Część przedstawienia teatralnego, 4) Część twarży, 5) Inaczej „były, dawny”, 8) Rzeka na Pomorzu Zach., 9) Prezent, 10) Gatunek wierzyby.

Znaczenie wyrazów poziomych: 1) Gatunek papugi, 2) Głos żeński, 6) Warszawy, 7) Tytuł turecki, 11) Inaczej „twoja”, 12) Inaczej „umie, wie”.

MAGICZNA FIGURA



Następujące litery: A A A A D D E E K K K K K N N N N O O O O O O O O O O P P P R R R R T T U W Y Y Z Z Wstawić do podanej figury tak, aby powstały 3 wyrazy dziewięcioliterowe o poniższych znaczeniach, które można czytać jednakowo: poziomo i pionowo.

Znaczenie wyrazów: 1) Bilet upoważniający do wejścia na peron, 2) Sprawdzający bilety w czasie jazdy, 3) Ci, którzy wprowadzają nowości, zmieniają coś.

ROZWIĄZANIA ZADAN Z NR. 1

Logogryf: Prenumeracja Steru. Bilety wizytowe: marynarz, kapitan, admirał. Za dobre rozwiązanie zadań z nr 4 nagrody książkowe otrzymują: Próchnicka Halina, Gdynia 9, Pl. Grünwaldzki 16, Segit Krzysztof — Koszalin, Rokosowo Lesne 3, Kawczyk Czesław — Nowy Port, ul. Sportowa 8/8, Maćkowiak Mirosław — Rumia, ul. Mickiewicza 25, Krydel Ryszard — Z. P. Szczecin, Wały Chrobrego 2.

## Sport... Sport... Sport... Sport... Sport... Sport... Sport...

# O lepszy styl pracy w kole sportowym „Polcarga” w Gdańsku

Mija dwa lata, gdy przy firmie „Polcarga” w Gdańsku powstało Koło Sportowe. Dostateczny to okres, by zbilansować jego osiągnięcia i wytknąć braki.

Trudno powiedzieć czy Koło Sportowe „Polcarga” spełniło rolę krzewiciela kultury fizycznej na swym zakładzie pracy. Raczej nie! Mimo, że do koła należało przez cały okres jego istnienia około 90 procent pracowników, to jednak w zdecydowanej większości były to dla idei wychowania fizycznego i sportu „martwe dusze”. Ich kontakt z sportem ograniczał się do większej części tylko do płacenia składek.

Tylko nieliczni fanatycy co pewien czas grali w piłkę siatkową na boisku, mieszczącym się przy zakładzie pracy. Boisko to systemem gospodarczym zbudowali sami pracownicy.

### SŁOMIANY ZAPAL

W pierwszej połowie 1950 roku wydawało się, że praca w kole sportowym prowadzona będzie w lepszym stylu, niżeli poprzednio. 30 bowiem członków koła sportowego „Polcarga” wzięło udział w Biegu Narodowym, a sezon letni dawał okazję do uprawiania innych dyscyplin sportowych.

Lecz tu skończyła się szybko „inicjatywa sportowa” członków koła. Jeszcze tylko w sezonie jesiennym pewna liczba członków brała udział w Marszach Jesiennych, ale o jakiejś ciągłej pracy, organizowaniu treningów czy o ewentualnych przygotowaniach do zdawania norm na odznakę „Sprawny do Pracy i Obrony” — nikt tu nie słyszał.

### BRAK OPIEKI ZWIĄZKOWEJ

Niewątpliwie, przyczyną zamarcia koła sportowego był negatywny stosunek ówczesnego koła związkowego i brak zainteresowania ze strony miejscowej organizacji partyjnej.

Świadczy o tym drobny napór, ale charakterystyczny wypadek. 25 członków koła zwróciło się do Rady Zakładowej o kupno stołu ping-pongowego części pieniędzy była już na ten cel zebrana. Paru członków zarządu koła związkowego sprzeciwiło się jednak temu twierdząc, że „sport jest im niepotrzebny i że szkoda na to pieniędzy”.

### KULTURA FIZYCZNA PODNOSI OBRONNOŚĆ KRAJU

Ten stan zaczął budzić niepokój wśród członków koła, którzy zrozumieli, że podniesienie sprawności fizycznej to nie tylko sam

sport, ale i kształtowanie nowego obywatela zdolnego do większej wydajności pracy i świadomego obrońcy pokoju. Już w ub. miesiącu odbyły się więc wybory w kole sportowym, na których wybrano zarząd z ob. Edmudem Falowem na czele. O tym wszystkim mówię nam obecny wiceprzewodniczący Rady Zakładowej „Polcarga” w Gdańsku ob. Józef Kleszcz.

„Myślę, że sport wreszcie u nas ruszy. Przynać trzeba, że dotychczas było z tym niedobrze

w naszym zakładzie pracy. Trudno było zmobilizować ludzi, chętnych do tej akcji. A przecież jak duża rolę odgrywa wychowanie fizyczne niechaj świadczy fakt, że ja dzięki ćwiczeniom, uprawianym za młodu, startowałem jeszcze w ub. roku mimo moich 41 lat, w Biegach Narodowych, a młodszych trudno było na to zapędzić.

Teraz — ciągnę dalej wiceprzewodniczący Rady Zakładowej — niewątpliwie pójdzie lepiej, gdyż wybraliśmy do koła ludzi chętnych i świadomych swych zadań”.

Oddajemy głos przewodniczą-

cemu koła sportowego „Polcarga” ob. Falow.

### PIĘKNE PLANY

„Pierwszą naszą czynnością było stworzenie planu pracy. Przewiduje on dwukrotny, niżej w ub. roku udział naszych pracowników w Biegu Narodowym, rozpoczęcie szerokiej akcji popularyzacyjnej oznaki SPO i zdawania norm w trójbój olimpijskim oraz zmontowanie drużyny piłki nożnej i siatkowej, któreby reprezentowały nasze tarywy w turniejach kol sportowych. Dla uczczenia święta maja zgłosiliśmy nasz akces do remonowania boiska przy ul. Sportowej w Nowym Porcie, jak również naprawienie własnego boiska do piłki ręcznej.

### W KOLEKTYWIE SIŁA

Jestem jak najlepszej nysii — mówi przewodniczący koła. — Wydaje się, że nowa dyrekcja i Rada Zakładowa wreszcie się „usportowili”. Pomoże to nam w mobilizacji naszych pracowników do regularnego uprawiania wychowania fizycznego i do założenia w świetlicy kącika sportowego. Tym samym nie powtórza się takie wypadki, że przez cały rok sprzęt sportowy dla blisko 40 osób jest przechowywany w szafie i nikt z niego nie korzysta. Przy aktywnym współudziale naszych pracowników uda nam się niewątpliwie umasować kulturę fizyczną w naszym zakładzie.

A. SKOT.

## 1-majowe zobowiązanie sportowców Wybrzeża

Wspaniały zryw klasy robotniczej w odpowiedzi na apel metalowców Pruszkowa o uczczenie święta 1 Maja szeregiem zobowiązań, udzielił się również sportowcom polskim.

W olbrzymiej fall zobowiązań podjętych przez koła i kluby sportowe poczesne miejsce zajmuje Wybrzeże.

W ślad za gdańską „Spójnią” poszły koła sportowe przy zakładach pracy. Szkolne Koła Sportowe, Ludowe Zespoły Sportowe kluby i koła sportowe przy wyższych uczelniach. Na szczególną uwagę zasługują zobowiązania kol sportowych Warsztatów Kolejowych Gdańsk-Trojan, Stocznia Gdańska, Betoniarńi w Dzierżoni, Ludowego Zespołu Sportowego w Skarszewach i koła AZS przy Państwowej Wyższej Szkole Pedagogicznej.

Obok sportowych brzydg produkcyjnych, powstałych dla uczczenia Święta Pracy, sportowcy zobowiązują się podnieść na wyższy szczebel swą świadomość ideologiczną, wziąć stu procentowy udział w Biegach Narodowych, przekroczyć przewidzianą limitem liczbę zdających na odznakę SPO, uaktywnić współpracę miasta ze wsią i zwiększyć swój codzienny wkład w zakładach pracy i szkole dla wykonania zadań Planu 6-letniego i walki o pokój i socjalizm.

## W kalejdoskopie sportowym

Wkraczamy w sezon lekkoatletyczny. Rozpocznemy go biegami na przelaj, a następnie Biegami Narodowymi. Zaliczonymi do norm na SPO. W miarę polepszenia się pogody uprawiać będziemy inne konkurencje biegowe i techniczne. Przed lekkoatletami Wybrzeża stoi trudne i odpowiedzialne zadanie. Powtorzyć oni winni sukcesy osiągnięte na mistrzostwach zimowych w Poznaniu, gdzie Budowlani i Spójnia uzyskały czołowe miejsca. Nie warpiemy, że nasi utalentowani juniorzy, stojący jeszcze w cieniu Łomowskiego, Kielasa, Korbana, Macha i Krzyżanowskiego, uzyskają już w tym sezonie takie rezultaty, które by stanowiły mocną podstawę pod dalszy rozwój lekkoatletyki na Wybrzeżu.



Największym wyścigiem amatorów na świecie w kolarstwie jest wyścig „Trybuny Ludu” i „Rudego Prawa”, urządzany corocznie na trasie Praga — Warszawa i Warszawa

Praga. Tegoroczny Wyścig Pokoju — jak imprezę tę słusznie nazwano, gromadzi rokrocznie przedstawicieli wielu narodów, stojących przed sobą między innymi przed wyzwaniem manifestacji solidarności sportowców w obrocie pokoju.

Kolarze polscy rozpoczęli już przygotowania do tej gigantycznej imprezy. Na obozie w Polanicy przebywa od dwóch tygodni 20 najlepszych zawodników, z których wyłoniona zostanie reprezentacja. Kolarze ci wyjadą jeszcze na 2-tygodniowy obóz do Czechosłowacji, gdzie wraz z kolarzami bratniego narodu przygotowywać się będą do wyścigu. Impreza rozpocznie się w dniu 1 maja w Pradze, przy czym do Warszawy kolarze mieć będą do przebycia 9 etapów.

Pływacy nie ustają w biciu rekordów. Każdy prawie tydzień przynosi nam nowe, cenne rezultaty. Dla przykładu służą mogą mistrzostwa Polski, gdzie znowu siedem starych rekordów „utopionych” zostało na dnie basenu, a na ich miejsce „wypłynęły” nowe, na wyższym stojące poziomie. Szczególną wartość posiadają wyniki Gremłowskiego na 200 i 400 m st. dowolnym — 2:19.6 i 4:38.9 oraz Bońickiego na 200 m w 2:38.9, które wprowadzają nas w świat naszych pływaków na listę najlepszych Europejczyków.

Nie tylko jednak osiągnięcia rekordzistów świadczą o olbrzymim postępie naszych pływaków. Znaczną rolę odgrywa fakt, że w każdej konkurencji posiadamy dziesiątki młodych zawodników i zawodniczek, którzy mistrzom depczą już po piętach. I tu uświadczymy różnicę pomiędzy pływactwem przedwojennym, a obecnym. Podczas gdy przed 1939 r. mieliśmy tylko jednego utalentowanego Bońickiego, a potem długo, długo nic... to teraz dzięki troskliwej opiece partii i rządu posiadamy całe masy pływaków-wychowanków, którzy polski sport pływacki wprowadzają z powodzeniem na rynek europejski.

O tym, że „piłka jest okrągła”, wie dzieli już nawet starożytni Rzymianie. A o tym, że drużyny ligowe są kapryśne i chimeryczne, wie doskonale cała opinia sportowa Polski. Dowód — pierwsze niespodzianki ligowe i porażki faworytów.

Kto wie, czy właśnie ta niepewność ostatecznego wyniku nie wpływa decydująco na popularność piłki nożnej. Trzeba bowiem bez zastrzeżeń stwierdzić, że z nastaniem wiosny piłkarstwo „krokuje” w naszym sporcie, gwałtowniejąc bez reszty inne dyscypliny.

Wysokie zwycięstwa pięściarzy polskich nad robotniczą reprezentacją Szwecji w której startowało i reprezentantów tego kraju, wywołało właściwy odzwiek w kraju. Nie dziwnego, gdyż opisał sportowa żywo reaguje na przygotowania naszych hokeistów do mistrzostw Europy, które już za 4 tygodnie rozpoczynają się w Mediolanie.

Wysokie zwycięstwa pięściarzy polskich nad robotniczą reprezentacją Szwecji w której startowało i reprezentantów tego kraju, wywołało właściwy odzwiek w kraju. Nie dziwnego, gdyż opisał sportowa żywo reaguje na przygotowania naszych hokeistów do mistrzostw Europy, które już za 4 tygodnie rozpoczynają się w Mediolanie.

Wysokie zwycięstwa pięściarzy polskich nad robotniczą reprezentacją Szwecji w której startowało i reprezentantów tego kraju, wywołało właściwy odzwiek w kraju. Nie dziwnego, gdyż opisał sportowa żywo reaguje na przygotowania naszych hokeistów do mistrzostw Europy, które już za 4 tygodnie rozpoczynają się w Mediolanie.

Wysokie zwycięstwa pięściarzy polskich nad robotniczą reprezentacją Szwecji w której startowało i reprezentantów tego kraju, wywołało właściwy odzwiek w kraju. Nie dziwnego, gdyż opisał sportowa żywo reaguje na przygotowania naszych hokeistów do mistrzostw Europy, które już za 4 tygodnie rozpoczynają się w Mediolanie.

Wysokie zwycięstwa pięściarzy polskich nad robotniczą reprezentacją Szwecji w której startowało i reprezentantów tego kraju, wywołało właściwy odzwiek w kraju. Nie dziwnego, gdyż opisał sportowa żywo reaguje na przygotowania naszych hokeistów do mistrzostw Europy, które już za 4 tygodnie rozpoczynają się w Mediolanie.

Wysokie zwycięstwa pięściarzy polskich nad robotniczą reprezentacją Szwecji w której startowało i reprezentantów tego kraju, wywołało właściwy odzwiek w kraju. Nie dziwnego, gdyż opisał sportowa żywo reaguje na przygotowania naszych hokeistów do mistrzostw Europy, które już za 4 tygodnie rozpoczynają się w Mediolanie.

Wysokie zwycięstwa pięściarzy polskich nad robotniczą reprezentacją Szwecji w której startowało i reprezentantów tego kraju, wywołało właściwy odzwiek w kraju. Nie dziwnego, gdyż opisał sportowa żywo reaguje na przygotowania naszych hokeistów do mistrzostw Europy, które już za 4 tygodnie rozpoczynają się w Mediolanie.

Wysokie zwycięstwa pięściarzy polskich nad robotniczą reprezentacją Szwecji w której startowało i reprezentantów tego kraju, wywołało właściwy odzwiek w kraju. Nie dziwnego, gdyż opisał sportowa żywo reaguje na przygotowania naszych hokeistów do mistrzostw Europy, które już za 4 tygodnie rozpoczynają się w Mediolanie.

Wysokie zwycięstwa pięściarzy polskich nad robotniczą reprezentacją Szwecji w której startowało i reprezentantów tego kraju, wywołało właściwy odzwiek w kraju. Nie dziwnego, gdyż opisał sportowa żywo reaguje na przygotowania naszych hokeistów do mistrzostw Europy, które już za 4 tygodnie rozpoczynają się w Mediolanie.

Wysokie zwycięstwa pięściarzy polskich nad robotniczą reprezentacją Szwecji w której startowało i reprezentantów tego kraju, wywołało właściwy odzwiek w kraju. Nie dziwnego, gdyż opisał sportowa żywo reaguje na przygotowania naszych hokeistów do mistrzostw Europy, które już za 4 tygodnie rozpoczynają się w Mediolanie.

Wysokie zwycięstwa pięściarzy polskich nad robotniczą reprezentacją Szwecji w której startowało i reprezentantów tego kraju, wywołało właściwy odzwiek w kraju. Nie dziwnego, gdyż opisał sportowa żywo reaguje na przygotowania naszych hokeistów do mistrzostw Europy, które już za 4 tygodnie rozpoczynają się w Mediolanie.

Wysokie zwycięstwa pięściarzy polskich nad robotniczą reprezentacją Szwecji w której startowało i reprezentantów tego kraju, wywołało właściwy odzwiek w kraju. Nie dziwnego, gdyż opisał sportowa żywo reaguje na przygotowania naszych hokeistów do mistrzostw Europy, które już za 4 tygodnie rozpoczynają się w Mediolanie.

Nie wystarczy czytać i prenumerować „STER”

— należy z pismem ściśle współpracować!