

RYSZARD TECHMAN

Szczecin

KALENDARIUM MORSKIE SZCZECINA
Rok 1959

Styczeń

1 stycznia

Na mocy wcześniejszego zarządzenia (nr 29/58 z 20 grudnia 1958 r.) weszła w życie nowa struktura organizacyjna Szczecińskiej Stoczni Remontowej (SSR) „Gryfia”. Dyrektorowi naczelnemu podlegali bezpośrednio: główny inżynier (jako I z-ca) i główny księgowy, a ponadto Dział Planowania, Dział Zatrudnienia, Dział Organizacji, Referat TOPL, Dział Zaopatrzenia, Dział Administracyjny i Radca Prawny. Głównemu inżynierowi byli podporządkowani: szef produkcji, Dział Techniczny, Dział Konstrukcyjny, Dział Inspekcji Technicznej, Dział Urzędzeń, Dział Gospodarki Narzędziowej, Sekcja BHP. Główny księgowy miał w swej gestii cały pion finansowo-księgowy.

W Zarządzie Portu Szczecin (ZPS) zaczął obowiązywać Zbiorowy Układ Pracy.

Przeznaczono do kasacji najstarszy statek Polskiej Żeglugi Morskiej (PŻM) – s/s „Kraków” (zbudowany w 1926 r. we Francji, 2018 BRT, 1121 NRT, 3000 DWT, dł. 84,6 m, szer. 12,1 m, zan. 5,6 m, parowiec, 1200 KM, szybkość 8 węzłów, 23–28 ludzi załogi), który wkrótce (oficjalne przejęcie nastąpiło po kilku miesiącach) sprzedano na magazyn pływający (MP-1) ZPS. W eksploatacji PŻM s/s „Kraków” przewiózł blisko milion ton towarów, przebył 300 tys. mil mor-

skich, a w ciągu 32 lat odbył prawie 1500 rejsów. W ostatnim swym rejsie (kpt. Niewiarowicz) zawiózł ze Szczecina do Kopenhagi 2696 ton węgla, po czym z balastem powrócił do nadodrzańskiego miasta.

W Szczecińskim Urzędzie Morskim (SUM) zatrudniano ogółem 338 osób, w tym 232 pracowników umysłowych oraz 106 fizycznych.

2 stycznia

Dyrektor SUM wydał zarządzenie nr 1/59 (Dz. Urz. WRN w Szczecinie, nr 2, poz. 9) w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących przy wykonywaniu rybołówstwa przybrzeżnego na Zalewie Szczecińskim i wodach przyległych, administrowanych przez ten urząd.

7 stycznia

W Ministerstwie Żeglugi i Gospodarki Wodnej (MŻiGW) w Warszawie odbyła się konferencja z udziałem przedstawicieli największych polskich przedsiębiorstw żeglugowych. Ustalono na niej, iż wraz z wybudowanym do roku 1965 nowym tonażem, PŻM dysponować będzie flotą rzędu 400 tys. DWT, a Polskie Linie Oceaniczne (PLO) w Gdyni – 800 tys. DWT. Uznano jednocześnie potrzebę pewnej specjalizacji obu armatorów: PŻM miała eksploatować wszystkie regularne linie europejskie oraz uprawiać tramping oceaniczny, a PLO specjalizować się w eksploatacji regularnych linii oceanicznych.

Okolo 7–10 stycznia

W porcie szczecińskim rozpoczął pracę nowy holownik „Orkan” (980 KM), zakupiony w angielskiej stoczni Newcastle on Tyne, który dzięki posiadanym wzmocnieniom przeciwlodowym miał być używany w razie potrzeby jako lodolamacz.

10 stycznia

Wycofany z eksploatacji z powodu zużycia i przeznaczony do kasacji parowiec s/s „Kutno” (zbudowany w 1925 r. w Lubece, 2361 BRT, 1394 NRT, 3460 DWT, dł. 89 m, szer. 12,7 m, zan. 5,7 m, 1400 KM, szybkość 8,5 węzła, 30 ludzi) Polska Żegluga Morska (odbył on w jej eksploatacji 280 podróży, w ostatniej z nich przewiózł ze Szczecina do Kopenhagi 2768 ton węgla) sprzedała Zarządo-

wi Portu Szczecin na magazyn pływający (MP-2). Oficjalne przekazanie-przejęcie nastąpiło 15 kwietnia 1959 r.

13 stycznia

Na pierwszym posiedzeniu w nowym roku, a 130. w kolejności, Komisja Morska Polskiej Izby Handlu Zagranicznego (PIHZ) analizowała projekt nowego regulaminu Sekcji Morskiej PIHZ w Gdyni pod kątem zabezpieczenia interesów Szczecina i potrzeby należytego powiązania pracy tego ciała kolegialnego z działalnością szczecińskiej Komisji Morskiej; zajęła się także sprawą regularnej żeglugi towarowej na Odrze.

Okolo połowy stycznia

Zamiast dawnych sekcji: Ekonomiki Transportu oraz Przemysłu Okrętowego powołano przy Polskim Towarzystwie Ekonomicznym (PTE) w Szczecinie jedną Sekcję Morską. Jej przewodniczącym został Bolesław Koselnik, kierownik Zakładu Transportu Wodnego przy Wydziale Inżynieryjno-Ekonomicznym Politechniki Szczecińskiej.

16 stycznia

W Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni położono stępkę pod drobnicowiec (B-57/I) m/s „Goplana”, budowany dla PŻM.

20 stycznia

Dyrektor SUM wydał zarządzenie wewnętrzne nr 3/59 w sprawie powołania Komisji Egzaminacyjnej dla Pilotów, której przewodniczył Eugeniusz Wasilewski, kapitan portu szczecińskiego, a w jej składzie znaleźli się: Zygmunt Lewicki, naczelnik Wydziału Żeglugi SUM, i Zbigniew Korzeniowski, starszy oficer portu (SUM), Edward Trojanowski, szef pilotów, oraz starsi piloci ZPS: Jerzy Ziemięcki i Stanisław Starzyński. Posiedzenia komisji zwoływał przewodniczący na wniosek szefa pilotów.

21 stycznia

W Koszalinie odbyła się narada aktywu partyjnego i gospodarczego województw: gdańskiego, koszalińskiego i szczecińskiego w sprawie rozwoju rybołówstwa morskiego i żeglugi morskiej.

24 stycznia

Dyrektor SUM wydał zarządzenie nr 5/59 w sprawie powołania Tymczasowej Komisji Egzaminacyjnej dla kandydatów na stanowiska nieoficerskie na polskich morskich statkach rybackich, której przewodniczył Tadeusz Netter, kierownik Oddziału Inspekcji Statków SUM.

29 stycznia

W Stoczni Gdańskiej im. Lenina wodowano kadłub pełnomorskiego jachtu zamówionego przez szczeciński Wojewódzki Komitet Kultury Fizycznej. Była to jednostka oceaniczna o powierzchni żagli zasadniczych 150 m² i 18 m długości po pokładzie. Matką chrzestną jachtu, który otrzymał tymczasową nazwę „Śmiały”, była żona przewodniczącego Prezydium Miejskiej Rady Narodowej (MRN) – pani Zielińska. „Śmiały” miał być flagową jednostką szczecińskich żeglarzy (poprzedni jacht flagowy nazywał się „Chrobry”).

30 stycznia

Na pierwszym posiedzeniu nowo powołanej Sekcji Morskiej PTE w Szczecinie jej przewodniczący Bolesław Koselnik wygłosił odczyt pt. „Elementy pracy i ich wzajemna współzależność w procesie produkcyjnym transportu”.

Najprawdopodobniej koniec stycznia

Stocznia Szczecińska przekazała Przedsiębiorstwu Połowów i Usług Rybackich (PPiUR) „Korab” w Ustce kuter rybacki UST-67 (nośność 15 ton, 39 BRT i 13 NRT). Była to ostatnia jednostka rybacka, jaką wybudowano w tej stoczni w najbliższych dekadach.

Luty**1 lutego**

Agentem żeglugowym PŻM na porty Ghany została firma Hoecks Agencie Ltd. z Akry.

5 lutego

Stocznia Szczecińska zwodowała prototypową jednostkę z serii B-59 „Oliwa”, drobnicowiec o nośności 4514 ton i pojemności 2950 BRT, budowany dla PLO.

6 lutego

Zawarto zbiorowy układ pracy dla rybaków dalekomorskich, który dotyczył m.in. Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich (PPDiUR) „Gryf” w Szczecinie oraz PPDiUR „Odra” w Świnoujściu.

7 lutego

Spółdzielnia Pracy Usług Portowych (SPUP) „Shipservice” w Szczecinie podpisała z Polskimi Liniami Okrętowymi w Gdyni charter w sprawie dzierżawy m/t „Turnia”, który miał służyć do bunkrowania statków w paliwo płynne od strony wody w zespole portowym Szczecin-Świnoujście.

10–11 lutego

Holowniki „Swarożyc”, „Światowid” i „Rosomak” Polskiego Ratownictwa Okrętowego ściągnęły z mielizny na Zalewie Szczecińskim statek bandery włoskiej s/s „Georgio”.

11 lutego

W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod drobnicowiec z serii B-59 „Ojców”, o nośności 4542 ton i pojemności 2981 BRT, budowany dla PLO.

W „Kurierze Szczecińskim” ukazał się artykuł pt. „*Baltona” się boi? Groźny rywal Miejskie Przedsiębiorstwo Shipchanderskie – znokautowany!* Gazeta informowała, że Ministerstwo Handlu Zagranicznego zajęło negatywne stanowisko wobec projektu utworzenia przez władze nadodrzańskiego miasta przedsiębiorstwa zajmującego się zaopatrywaniem statków.

15 lutego

W Delegaturze Zarządu Głównego Związku Zawodowego Pracowników Żegluga na Okręg Szczeciński nastąpiła zmiana na stanowisku przewodniczącego. Odwołany został Idzi Dörr, a objął je Tadeusz Bujak.

18 lutego

Minister przemysłu ciężkiego zatwierdził wniosek Rady Robotniczej o nadanie Stoczni Szczecińskiej imienia Adolfa Warskiego.

19 lutego

Porządek 131. posiedzenia Komisji Morskiej PIHZ w Szczecinie obejmował sprawy portowych urządzeń do ładowania wagonów towarami masowymi w porcie szczecińskim oraz relacji dyrektora PŻM Witolda Małeckiego dotyczącej doświadczeń zebranych podczas podróży do portów Bliskiego Wschodu.

20 lutego

W Appledore w Wielkiej Brytanii zakończono odbiór dwóch holowników (po 960 KM) dla portów w Gdańsku i Szczecinie.

25 lutego

Z pierwszego rejsu Szczecin–Świnoujście–Szczecin wrócił nowy nabytek SPUP „Shipservice” – tankowiec „Turnia” (dł. 56,03 m, szer. 9,14 m, 666,14 BRT, 312,45 NRT), który przywiózł ze Świnoujścia 250 ton mazutu dla radzieckiego frachtowca „Ukraina”. Rejsem tym „Shipservice” zainaugurował regularne dostawy bunkru płynnego na statki przebywające w porcie szczecińskim, definitywnie kończąc z okresem, gdy bunkrowanie tutaj stanowiło uciążliwy, a często nierozwiązywalny problem. Dzięki posiadaniu „Turni” czynności te można było wykonywać także w czasie prac przeładunkowych przy każdym nabrzeżu. Kapitanem statku był Benedykt Szewczyk, a załoga liczyła 9 osób.

26 lutego

Weszła w życie „Instrukcja ramowa dla Przedstawicielstwa PŻM w Bejrucie”.

27 lutego

Na drugim posiedzeniu Sekcji Morskiej PTE w Szczecinie dyrektor PŻM Witold Małecki wygłosił odczyt pt. „Aspekty ekonomiczne i polityczne linii Braila–Aleksandria”.

28 lutego

Stocznia Szczecińska przekazała do eksploatacji albańskiemu armatorowi Albania State Shipping Enterprise z Durrës masowiec z serii B-32 s/s „Lirija” o nośności 3200 ton i pojemności 2561 BRT. Był to ostatni parowiec, który wyprodukowano w tej stoczni, gdyż przeszła ona wyłącznie na budowanie motorowców.

Koniec lutego

Miały miejsce pierwsze wypadki dyskwalifikowania większych partii ryb złowionych na Zalewie Szczecińskim; zła ich jakość była wywołana znacznym wzrostem zanieczyszczenia tego akwenu związkami węglowodanowymi (fenole i inne). Pierwsze oznaki ujemnego wpływu tych zanieczyszczeń na jakość ryb wystąpiły dwa lata wcześniej. W ciągu całego 1959 r. zdyskwalifikowano ogółem 123 300 kg ryb, co spowodowało straty wynoszące ponad 700 tys. zł.

Marzec**1 marca**

Wszedł w życie (zatwierdzony zarządzeniem nr 75 MŻiGW) zbiorowy układ pracy dla pracowników zatrudnionych na statkach pływających w żegludze portowej, przybrzeżnej i wodach osłoniętych, który wprowadzał nowe stanowiska oficerskie.

3 marca

Rozpoczęła sezon „Żegluga Szczecińska” – pierwsze trzy barki wyruszyły do Bielinka po żwir.

5 marca

Pierwsze zestawy barek wyruszyły z Koźła do Szczecina.

8 marca

W Stoczni Szczecińskiej zwodowano drobnicowiec z serii B-55 „Cabo Frio” o nośności 6000 ton i pojemności 3156 BRT, budowany dla brazylijskiego armatora Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro z Rio de Janeiro.

9 marca

Dyrektor SUM wydał zarządzenie porządkowe nr 3 (Dz. Urz. WRN, nr 4, poz. 21) o zmianie rozporządzenia porządkowego dyrektora SUM z 19 marca 1952 r. w sprawie morskich podróży próbnych statków.

13 marca

Na III Zjeździe PZPR w Warszawie głos zabrał delegat ze Szczecina, dowódca statku „Szczecin” kpt. ż.w. Bolesław Bąbczyński, który mówił o roli nadodrzańskiego miasta w polskiej gospodarce morskiej.

14 marca

Stocznia im. Komuny Paryskiej w Gdyni oddała do eksploatacji PPDiUR „Gryf” w Szczecinie trawler s/t „Oława”.

15 marca

Dyrektor SUM ogłosił całkowitą ochronę tarła szczupaka na Zalewie Szczecińskim i wodach przyległych.

Weszły w życie: *Regulamin premiowania członków załóg pływających zatrudnionych na statkach przedsiębiorstwa państwowego „Żegluga Szczecińska”* oraz regulamin pracy dla pracowników zatrudnionych na statkach tego armatora.

Okolo 15 marca

SPUP „Shipservice” rozpoczęła prowadzenie prac konserwacyjnych na statkach, dotyczących czyszczenia zenz, burt, pokładów itp.

Mgr inż. Jerzy Gancarczyk opracował, przy współudziale Jana Szulczyka, Witolda Wałasa i Stanisława Wojtasika, założenia do powołania miejskiego przedsiębiorstwa zaopatrywania statków „Polchandler” w Szczecinie.

16 marca

PLO w Gdyni przekazały PPDiUR „Gryf” w Szczecinie statek „Pułaski”, który następnie przebudowano w Gdyńskiej Stoczni Remontowej na bazę rybacką. Nastąpiło to w związku z kasacją statku bazy „Morska Wola”.

18 marca

Stocznia Gdańska im. Lenina zwodowała dla PŻM drobnicowiec m/s „Krutynia”.

W „Kurierze Szczecińskim” ukazał się artykuł Wiesława Andrzejewskiego *Szczecin – plecami do morza? Sprawy miasta portowego.*

W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod drobnicowiec z serii B-55 „Cabo de Santa Marta” o nośności 6000 ton i pojemności 3147 BRT, budowany dla brazylijskiego armatora Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro z Rio de Janeiro.

30 marca

Stocznia Szczecińska przekazała PLO drobnicowiec z serii B-55 „Oleśnica” o nośności 6019 ton i pojemności 3274 BRT.

31 marca

Na Morze Północne wypłynęły dwa pierwsze statki PPDIUR „Gryf”, inaugurując drugi sezon połowowy. Były to: lugrotrawler „Żoła” z kpt. Władysławem Dettlaffem i lugrotrawler „Rybitwa” z kpt. Stanisławem Musielakiem.

Kwiecień

1 kwietnia

Generalnym agentem PŻM w portach Egiptu (wraz z portem Gaza) została firma M. Rachid & Co. w Aleksandrii.

5 kwietnia

W Gdyni rozpoczęły się obrady zjednoczeniowego zjazdu delegatów Związku Zawodowego Marynarzy i Rybaków Morskich oraz Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi. Do Zarządu Głównego nowego Związku Zawodowego Marynarzy i Portowców weszło 17 przedstawicieli marynarzy i rybaków oraz 30 przedstawicieli dawnego związku żeglugowców. Przewodniczącym został kpt. ż.w. Ryszard Pospieszyński, wiceprzewodniczącym – Ryszard Wójcik. W skład prezydium weszli też m.in. Edward Swiłas ze Szczecina i Zbigniew Syrek ze Świnoujścia.

8 kwietnia

W Szczecinie obradowała Rada Naukowa Rozwoju Społeczno-Gospodarczego województwa szczecińskiego – jeden z jej zespołów zajmował się gospodarką morską.

9 kwietnia

Do Szczecina przybył pierwszy raz po wojnie z ładunkiem statek pod banderą Libanu (w końcu lat czterdziestych statki tego państwa odwiedzały strefę radziecką, a do polskiej wchodziły „na chwilę” po bunkier lub wodę), motorowiec „Taxiarhis” (właściciel Lebanesa Ltd. Beyrouth, dł. 431’, szer. 56’ 6”, 7349,66 BRT, 4514,03 NRT, kpt. Dacoronias), który przywiózł z Turcji 9500 ton tureckiego jęczmienia w tranzycie dla NRD.

10 kwietnia

W Szczecinie powołano do życia – wzorem Warszawy, Gdańska i Krakowa – Klub Marynistów Ligi Przyjaciół Żołnierza. Zadaniem klubu, swego rodzaju nowego ośrodka myśli morskiej, który skupiać miał w swych szeregach literatów, dziennikarzy, plastyków, muzyków itp., zajmujących się problematyką morską, było krzewienie wiedzy o morzu środkami artystycznymi, propaganda zagadnień morskich, wymiana poglądów i stworzenie wspólnej platformy porozumiewawczej między twórcami, ułatwianie im wyjazdów w morze. Działalność przejawiać się miała w akcji odczytowej, wieczorach autorskich, wystawach malarstwa, fotograficznych, działalności wydawniczej. Na prezesa tymczasowego zarządu wybrano Henryka Mąkę.

Stocznia Gdańska im. Lenina zwodowała dla PŻM drobnicowiec m/s „Orla”.

Zarządzeniem ministra handlu zagranicznego nr 26 powołana została w Szczecinie ekspozytura rejonowa Centralnego Inspektoratu Standaryzacji, na czele której stanął kierownik – mgr inż. R. Smetański. Faktycznie utworzono ją z pierwszym dniem następnego miesiąca. Do zadań ekspozytury należały: przyjmowanie zgłoszeń do kontroli standaryzacji artykułów rolno-spożywczych; organizowanie kontroli standaryzacyjnej; wykonywanie wszelkich czynności związanych z dokonywaniem kontroli standaryzacyjnej i wystawianie świadectw standaryzacyjnych. Instytucja ta miała ważne znaczenie dla obsługi portu szczecińskiego, stacji granicznej Szczecin-Gumieńce oraz najbliższego zaplecza Szczecina.

11 kwietnia

Stocznia Szczecińska zwodowała drobnicowiec z serii B-59 „Orłowo” o nośności 4494 ton i pojemności 2950 BRT, budowany dla PLO.

15 kwietnia

Po raz pierwszy po drugiej wojnie światowej pojawiła się w Szczecinie bandera egipska – z portów Rostock i Wismar przybył (bez ładunku) parowiec „Benha” (właśc. Misruavi z Aleksandrii, dł. 91,23 m, szer. 13,54 m, 2557,87 BRT, 1378,08 NRT, kpt. Abramowski, 33 członków załogi), który pusty opuścił w ostatnim dniu kwietnia port szczeciński, udając się do Aleksandrii.

W Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni zwodowano m/s „Goplana”, budowany dla PŻM, pierwszy statek motorowy z nowej serii typu B-57 o nośności 950 DWT.

W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod drobnicowiec z serii B-59 „Olkusz” o nośności 4542 ton i pojemności 3031 BRT, budowany dla PLO.

ZPS przejął od PŻM dwa statki na pływające magazyny portowe: „Kraków” (MP-1) oraz „Kutno” (MP-2).

16 kwietnia

Na posiedzeniu Sekcji Morskiej PTE w Szczecinie kierownik Działu Ekonomicznego PŻM mgr Stanisław Trojnar wygłosił odczyt pt. „Kierunki rozwoju ośrodka portowo-żeglugowego w Szczecinie”.

17 kwietnia

Porządek obrad 132. posiedzenia Komisji Morskiej PIHZ przewidywał zagadnienia: interpretacji pojęcia „miejsce trudno dostępne” w kontekście *Taryfy za usługi w portach handlowych PRL dla płatników zagranicznych*; uruchomienia kabotażu wzdłuż wybrzeża polskiego przez „Żeglugę Szczecińską”.

22 kwietnia

Do portu szczecińskiego zawinął największy w dotychczasowej jego polskiej historii statek – szwedzki motorowiec „Biskopsö” (dł. 156,83 m, szer. 21,56 m, 13669,62 BRT, 7257,24 NRT, kpt. G. Hättander), który przywiózł z Tunezji (Afryka) 15 010 ton fosfatów. Maksymalny termin obsługi ustalono na 8 dni – statek został wyładowany w 3 doby, co uznano za jeden z większych sukcesów szczecińskich portowców.

W Szczecinie odbyła się konferencja w sprawie sytuacji gospodarki rybnej na Zalewie Szczecińskim w związku z zanieczyszczeniami tego akwenu oraz wód Odry.

27 kwietnia

W Stoczni Szczecińskiej odbyła się uroczysta akademicka z okazji święta 1 Maja, na której zakład ten otrzymał imię Adolfa Warskiego. Na uroczystości tej byli: I sekretarz KW PZPR Józef Kisielewski, przewodniczący Prezydium MRN Jerzy Zieliński, konsul radziecki Iwan Nikołajewicz Skaczkow.

29 kwietnia

Minister żeglugi i gospodarki wodnej Stanisław Darski podpisał w Zarządzie Portu Szczecin nowy układ zbiorowy dla pracowników zatrudnionych w żegludzie portowej, osłoniętej i przybrzeżnej oraz dla pracowników lądowych Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych (PRCiP). Układ przynosił m.in. ujednolicenie systemu płac, podniesienie stawek ubezpieczeniowych, regulował płace w zależności od stopnia trudności pracy oraz normował czas pracy. Z ramienia Związku Zawodowego Marynarzy i Portowców układ podpisał przewodniczący Zarządu Głównego Ryszard Pospieszynski. Układ miał obowiązywać od początku marca tego roku.

W Klubie „13 Muz” odbyło się pod przewodnictwem dyrektora Morskiej Agencji w Szczecinie Jana Kwiatkowskiego organizacyjne zebranie oddziału szczecińskiego Towarzystwa Polsko-Norweskiego. Był na nim obecny przewodniczący Zarządu Głównego Towarzystwa – minister żeglugi i gospodarki wodnej Stanisław Darski. Wybrany został dziewięcioosobowy zarząd oddziału szczecińskiego z inż. Świergielem na czele.

30 kwietnia

Miejska Komisja Planowania Gospodarczego w Szczecinie analizowała założenia ekonomiczne będącego w organizacji Miejskiego Przedsiębiorstwa Zaopatrzenia Żeglugi „Polchandler”. Otrzymały one ocenę pozytywną z poleceniem szybkiej realizacji.

Podpisano protokół dotyczący przejęcia przez Szczecińską Stocznnię Jachtową od Państwowego Przedsiębiorstwa Robót Konserwacyjno-Malarskich dla Gospodarki Stoczniowej i Morskiej „Malmor” w Gdańsku – Oddziału Produkcyjnego (siedziba: ul. Hutnicza 1) działającego na terenie województwa szczecińskiego.

Szczecińska Stocznia Remontowa „Gryfia” zdała armatorom: PPIUR „Barka” w Kołobrzegu i PPIUR „Korab” w Ustce dwa kutry rybackie stalowe 17-metrowe (każdemu po jednym).

Maj

1 maja

Szczecińska Stocznia Jachtowa uruchomiła zakład malarski pod nazwą „Malmor” w Szczecinie przy ul. Hutniczej 1 na terenie Stoczni Szczecińskiej, który dzień wcześniej przejęła od Przedsiębiorstwa Państwowego Robót Konserwacyjno-Malarskich dla Gospodarki Stoczniowej i Morskiej „Malmor” w Gdańsku.

5 maja

Oddział Szczeciński Polskiego Towarzystwa Nautologicznego (PTN) poinformował władze miejskie o zmianie lokalizacji swej siedziby z Wałów Chrobrego 3 (Muzeum Narodowe) na ul. Małopolską 17 (gmach związków zawodowych). Wskazano jednocześnie na zmianę składu zarządu PTN w Szczecinie, który przedstawiał się następująco: przewodniczący: dr Juliusz Mikołajski, sekretarz: mgr Tadeusz Kowalski, skarbnik: Maria Filipowska.

8 maja

Na trasie Szczecin–Świnoujście doszło w czasie wymijania do kolizji dwóch statków: s/s „Monolita” i s/s „Hafnia”.

9 maja

W Stoczni Szczecińskiej im. A. Warskiego zwodowano drobnicowiec z serii B-55 o nośności 6000 ton i pojemności 3147 BRT „Cabo de São Roque” dla brazylijskiego armatora Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro z Rio de Janeiro. Wodowanie tego statku miało uroczysty przebieg, gdyż był to pięćdziesiąty kadłub spuszczonej na wodę w polskim Szczecinie. Na uroczystość przy-

był zastępca przewodniczącego Rady Państwa PRL Stanisław Kulczyński, a ze strony brazylijskiej – adm. Carlos Alberto Fontes Fereira z rodziną, członek Izby Handlowej w Rio de Janeiro Julio Poetzsch i przedstawiciel Lloyd Brasileiro – Otto Strauch. Statek spłynął na wodę przy dźwiękach hymnu narodowego południowoamerykańskiego państwa.

12 maja

Dyrektor SUM wydał zarządzenie wewnętrzne nr 20/59 w sprawie zastosowania środków mających na celu zmniejszenie awaryjności w rybołówstwie kutrowym i dalekomorskim.

Dyrektor PŻM Witold Małecki powierzył nowo powołanemu przedstawicielowi Polskiej Marynarki Handlowej (PMH) w Moskwie Józefowi Michalikowi reprezentowanie interesów szczecińskiego armatora w Związku Radzieckim.

13 maja

Baza wysyłki żywca „Animexu” w porcie szczecińskim załadowała na szwedzki statek „Sven Wilhelm” (dł. 26,97 m, szer. 4,90 m, 73,98 BRT, 38,54 NRT, kpt. Flood) 8 ton żywych węgorzy. Był to pierwszy tego rodzaju ładunek opuszczający Szczecin drogą morską; dotychczas morzem eksportowano węgorze przez Gdańsk, natomiast z województwa szczecińskiego kierowano je do odbiorcy holenderskiego komunikacją lądową.

14 maja

Porządek obrad 133. posiedzenia Komisji Morskiej PIHZ w Szczecinie obejmował sprawy: telefonicznego bukowania ładunków; utworzenia miejskiego przedsiębiorstwa shipchandlerskiego „Polchandler” – zdecydowana większość przedstawicieli przedsiębiorstw morskich Szczecina wypowiedziała się za jego powołaniem.

Do Szczecina wpłynęła pierwsza barka motorowa „BM-5001”, zbudowana przez Wrocławską Stocznnię Rzeczną. Barka ta przywiozła 280 ton cementu z Opola, dużo mniej, niż wynosiła pełna jej nośność (500 ton), ze względu na niski stan wody na Odrze.

17 maja

Wycieczkę dla 32 marynarzy statków duńskiego, szwedzkiego i fińskiego zorganizowało Miejskie Przedsiębiorstwo Shipchandlerskie „Polchandler”.

19 maja

W Stoczni Szczecińskiej im. A. Warskiego położono stępkę pod drobnicowiec z serii B-55 „Legnica” o nośności 5450 ton i pojemności 3351 BRT, budowany dla PLO.

20 maja

Stocznia Gdańska im. Lenina oddała do eksploatacji PŻM m/s „Soła”.

W Kuratorium Szkolnym w Szczecinie odbyła się konferencja poświęcona sprawom wychowania morskiego w szkołach. Przewodniczył kurator Bolesław Sadaj, udział wzięli kuratorzy z Gdańska, Olsztyna, Koszalina, przedstawiciele KW PZPR, Wojewódzkiego Komitetu Kultury Fizycznej i Państwowych Zakładów Wydawnictw Szkolnych. Poruszono sprawy niedostatecznego uwzględnienia w programach szkolnych problemów morskich oraz ciągle jeszcze zbyt małego zainteresowania tymi zagadnieniami młodzieży, nauczycieli i władz oświatowych.

21 maja

Prezydium MRN w Szczecinie wydało uchwałę nr XIV/182 o rozszerzeniu działalności Szczecińskiej Stoczni Jachtowej o usługi na rzecz portu w zakresie konserwacji dźwigów i urządzeń portowych.

24 maja

W Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni położono stępkę pod drobnicowiec m/s „Krasnal”, budowany dla PŻM.

27 maja

SSR „Gryfia” zdała PPiUR „Arka” na Helu kuter rybacki stalowy (17 m).

Czerwiec

1 czerwca

W strukturze organizacyjnej Zarządu Portu Szczecin powołano Rejon Przeładunków Drobnicowych (RPD), powstały z połączenia Rejonu Przeładunków Drobnicowych „Ewa” i Wydziału Przeładunków Drobnicowych „Starówka”. Kierownikiem nowo powstałego RPD został Roman Danyluk, dotychczasowy kierownik RPD „Ewa”.

4 czerwca

W Prezydium WRN w Szczecinie odbyła się narada w sprawie powołania komisji ds. rozwiązywania zagadnień rybackich na Zalewie Szczecińskim.

6 czerwca

W Warsztatach Szkutniczych Ligi Przyjaciół Żołnierza (LPŻ) w Szczecinie-Dąbiu wodowano pierwszy jacht pełnomorski „Polonia” oraz mały jacht „Włóczęga”. W uroczystości wziął udział prezes Zarządu Głównego LPŻ gen. bryg. Józef Turcki.

8 czerwca

W Stoczni Szczecińskiej im. A. Warskiego położono stępkę pod drobnicowiec z serii B-54 „Ludwik Solski” o nośności 10086 ton i pojemności 6904 BRT, budowany dla PLO.

W porcie szczecińskim przebywała delegacja czechosłowacka, na czele której stali: p. Beranek – dyrektor Departamentu Komunikacji w Ministerstwie Handlu Zagranicznego i p. Vanek – naczelny dyrektor „Čechofrachtu”. Zwiedzili oni port, interesowali się składowaniem i przeładunkiem czechosłowackich towarów. Zagadnienia te były tematem rozmów z dyrekcją ZPS.

10 czerwca

Dyrektor SUM odwołał wiosenną ochronę tarła ryb na Zalewie Szczecińskim i wodach przyległych.

Firma Finnbogi Kjartansson z Reykjavíku została agentem PŻM na Islandię, a firma Somicoa z Abidżanu – na Republikę Mali.

11 czerwca

Zmarł Józef Fijałkowski, kapitan statków żeglugi śródlądowej, ur. 21 kwietnia 1885 r. w Drużkopolu.

14 czerwca

Agentem PŻM na Senegal została firma Socopao z Lome.

15 czerwca

Na posiedzeniu Wojewódzkiej Rady Przyjaciół Harcerstwa Ziemi Szczecińskiej, w której uczestniczyli m.in. przewodniczący Prezydium WRN Włodzimierz Mi-goń i I sekretarz KW PZPR Józef Kisielewski, został powołany Komitet Rozbudowy Harcerskiego Ośrodka Morskiego w Szczecinie-Dąbiu, budowanego w czynie społecznym przez przedsiębiorstwa i instytucje portowo-morskie. W skład komitetu weszli: poseł Henryk Jendza, dyrektor Stoczni Szczecińskiej im. A. Warskiego; dyrektor PŻM Witold Małecki; dyrektor SSR „Gryfia” inż. Wilhelm Pustelnik; dyrektor Szczecińskiej Fabryki Sprzętu Okrętowego – Sybis; dyrektor PRCiP – Zawadowicz; kapitan portu szczecińskiego Eugeniusz Wasilewski i komendant chorągwi ZHP – Gabrysiak.

Okolo 15 czerwca

Parowiec PŻM s/s „Pstrowski” odbywał trzechsetną podróż pod banderą szczecińskiego armatora. Do tej pory przewiózł ok. 635 tys. ton ładunków, głównie węgla. Jubileuszowa podróż z Gdańska do Finlandii z węglem przypadła kpt. Jerzemu Zającowi. W tym mniej więcej czasie jubileusze dwóchsetnych rejsów miały kolejne statki PŻM: „Śląsk”, „Oksywie” i „Bug”.

16 czerwca

PŻM otworzył linię żeglugową Polska–Islandia, która istniała do stycznia 1960 r. W tym okresie statki szczecińskiego armatora odbyły pięć podróży, pływały na tej linii m/s „Liwiec” (24 czerwca – 25 lipca 1959 r., 25 lipca – 27 sierpnia 1959 r. i 29 sierpnia – 9 września 1959 r.) oraz m/s „Oksywie” (29 września – 10 listopada 1959 r. i 23 listopada 1959 r. – 4 stycznia 1960 r.).

Nowym kierownikiem Oddziału Szczecińskiego Centralnego Biura Konstrukcji Okrętowych (CBKO) nr 1 w Gdańsku został inż. Lesław Górniewicz (zastąpił on mgr. inż. Ludwika Szyszkowskiego), który pełnił tę funkcję do listopada 1971 r.

17 czerwca

PŻM zamówiła w Stoczni Szczecińskiej im. A. Warskiego serię motorowców o nośności 12 500 ton, określonych symbolem B-512. Były to statki zaprojektowane przez pracowników szczecińskiego oddziału CBKO z mgr. inż. Jerzym Piskorz-Nałęckim na czele. Model ten, pokazany podczas Salonu Nautycznego w Paryżu, otrzymał srebrny medal za nowoczesne rozwiązania konstrukcyjne. Zamówiono 17 statków i było to wówczas największe zamówienie tego rodzaju w polskiej flocie, którego wartość przekroczyła 2 mld zł.

Na 134. posiedzeniu Komisji Morskiej PIHZ w Szczecinie omawiano następujące sprawy: kontrasygnowania wyników kontroli ilościowej przez strony zainteresowane; ujemnych skutków częściowego wylądunku benzyny w porcie szczecińskim.

18–25 czerwca

Odbyły się Międzynarodowe Regaty Żeglarskie „Gryfa Pomorskiego” na trasie Szczecin–Świnoujście.

20 czerwca

W Muzeum Pomorza Zachodniego na Wałach Chrobrego otwarto wystawę plastyki o tematyce marynistycznej pod nazwą „Morze, port i ludzie morza”. Wystawę zorganizował szczeciński Klub Marynistów LPŻ i Centralne Biuro Wystaw Artystycznych. Pokazano ok. 50 prac z dziedziny malarstwa, grafiki i rzeźby, których autorami byli m.in. członkowie Sekcji Plastycznej szczecińskiego Klubu Marynistów LPŻ: Teodor Gałysz, Janina Kosińska, Jan Kostkowski, Jan Powicki, Jan Radkowski, Ziemowit Szuman.

20–28 czerwca

W Szczecinie odbyły się centralne uroczystości Dni Morza i Marynarki Wojennej. W ostatnim dniu uroczystości przybyli do nadodrzańskiego miasta: I sekretarz KC PZPR Władysław Gomułka, premier Józef Cyrankiewicz, minister obrony

narodowej gen. Marian Spychalski, minister żeglugi i gospodarki wodnej Stanisław Darski oraz dowódca Marynarki Wojennej kontradm. Zdzisław Studziński. Tego samego dnia rano przybyła delegacja partyjno-rządowa Bułgarii z I sekretarzem KC Bułgarskiej Partii Komunistycznej Todorem Żiwkowem i premierem Antonem Jugowem. W defiladzie morskiej wzięło udział 25 okrętów Marynarki Wojennej oraz okręty Floty Bałtyckiej ZSRR i jeden okręt NRD. Na przyjęciu z okazji Dni Morza premier Bułgarii powiedział: *Znajdujemy się dzisiaj w Szczecinie, w jednym z najstarszych miast słowiańskich nad Bałtykiem, które wróciło do Polski. Szczecin jest polski i pozostanie nim na wieki.* Na uroczystej akademii minister Stanisław Darski wręczył nagrody im. Mariusza Zaruskiego za twórczość literacką o tematyce związanej z morzem. Nagrodę otrzymał Stanisław Maria Saliński, ponadto nagrodzeni zostali: Franciszek Fenikowski, Bronisław Miazgowski, Augustyn Necel, Leonard Życki, Alojzy Menclewski, Tadeusz Stec, Alfred Sobecki i Jan Legut.

23 czerwca

Minister żeglugi i gospodarki wodnej zatwierdził schemat organizacyjny Szczecińskiego Urzędu Morskiego.

Na wody Zalewu Szczecińskiego wpłynął konwój z wielkim dokiem o nośności 6 tys. ton, długości 150 m, holowanym od 12 czerwca przez 4 statki holowniczo-ratownicze („Swarożyc”, „Światowid”, „Tumak” i „Rosomak”), który Szczecińska Stocznia Remontowa „Gryfia” otrzymała od Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni. Dok ten umożliwił remonty statków do 12 tys. DWT.

24 czerwca

SSR „Gryfia” zdała PPiUR „Arka” kuter rybacki stalowy (17 m).

25 czerwca

Z okazji obchodu święta pracowników portów opublikowano dane, z których wynikało, że w całym okresie powojennym Szczecin obsłużył ponad 45 tys. statków pełnomorskich i przeładował 65 mln ton towarów, w tym ponad 11 mln ton ładunków tranzytowych.

W inauguracyjną podróż na linii regularnej Szczecin–Świnoujście wyruszył statek pasażerski „Żegluga Szczecińskiej” – „Elżunia”.

26 czerwca

Odbyła się kolejna (IV) sesja Klubu Publicystów Morskich Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich, poświęcona zagadnieniom turystyki wodnej i żeglarstwa, ze szczególnym uwzględnieniem rejonu szczecińskiego.

27 czerwca

W Stoczni Szczecińskiej im. A. Warskiego zwodowano drobnicowiec m/s „Ojców”, budowany dla PLO.

29 czerwca

Opuścił Szczecin statek PŻM „Liwiec” (1305 DWT), który – po zawinięciu do Gdyni, skąd zabrał tarcicę oraz drobnicę – udał się do Reykjavíku. Po drodze do stolicy Islandii miał wylądować w Oslo 279 ton cukru, żelazo profilowe i blachę oraz ponad 40 samochodów czeskosłowackich Škoda Octavia. Nowa linia Szczecin–Reykjavík była trzynastą z kolei linią szczecińskiego armatora.

30 czerwca

SSR „Gryfia” przekazała Przedsiębiorstwu Robót Czerpalnych i Podwodnych w Szczecinie dwa zbudowane holowniki (po 180 KM każdy), z których pierwszy otrzymał nazwę „Klimek”.

W Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni zwodowano drobnicowiec m/s „Krasnal”, budowany dla PŻM.

Stocznia Szczecińska im. A. Warskiego przekazała do eksploatacji brazylijskiemu armatorowi Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro z Rio de Janeiro drobnicowiec z serii B-55 „Cabo Orange”.

Firma Evge przestała być agentem PŻM, a statki zawijające do portów Grecji, Syrii, Turcji i Cypru obsługiwały miejscowe firmy SNEAL.

Ostatnia dekada czerwca – początek lipca

Dwusetne rejsy odbyły trzy statki PŻM – s/s „Śląsk” przepłynął łącznie 280 tys. Mm, głównie na liniach fińskiej i zachodnioeuropejskich, przewożąc ok. 300 tys. ton ładunków oraz przynosząc oszczędności dewizowe w kwocie 1 260 tys. dolarów amerykańskich – kpt. Stanisław Gwiaździński; m/s „Oksywie” w żegludze regularnej na liniach fińskiej i zachodnioeuropejskich prze-

płynął ok. 244 tys. Mm, przewożąc ok. 240 tys. ton ładunków i przynosząc 830 tys. dolarów oszczędności – kpt. Stefan Regulski; m/s „Bug” przepłynął w trampingu ok. 120 tys. Mm, przewiózł ok. 80 tys. ton ładunków i oszczędził 250 tys. dolarów – kpt. Waclaw Kokornacki.

PŻM zorganizował regularną linię żeglugową – tzw. zachodnioeuropejską, wiodącą ze Szczecina i Gdyni do Rotterdamu i Antwerpii, zwaną też czasami z tego powodu linią rotterdamo-antwerpijską. Kursowały na niej s/s „Wrocław” (do października tego roku) i m/s „Liwiec” (od listopada), każdy z nich o tonażu 1250 DWT. W eksporcie przewożono na tej linii szkło, blachy grube, produkty ziemniaczane, cynk i ołów na zlecenie przedsiębiorstw handlu zagranicznego, a także wszelkiego rodzaju metale w ramach tranzytu węgierskiego i ślód w tranzycie czechosłowackim. W imporcie występowały żelazo, wyroby stalowe i miedź, zarówno na rachunek polskiego, jak i czechosłowackiego oraz węgierskiego handlu zagranicznego.

Lipiec

1 lipca

Na pokładzie statku „Florian Ceynowa” wyjechała ze Szczecina w dwutygodniowy rejs grupa posłów Wybrzeża. Posłowie zaznajomić się mieli z pracą marynarzy i portowców, z urządzeniami i organizacją pracy w portach zagranicznych, m.in. w Antwerpii i Hamburgu.

Weszła w życie (podpisana 16 czerwca) umowa między PŻM a Zarządem Portu Gdańsk (ZPG) w sprawie terminowej obsługi statków szczecińskiego armatora w porcie gdańskim. Ze strony PŻM podpisali ją dyrektor Witold Małecki i główny księgowy Stanisław Arabczyk, w imieniu ZPG – zastępca dyrektora ds. eksploatacyjnych Kazimierz Chyży oraz główny księgowy Marian Dziurla. Z tym samym dniem obowiązywała podobna w treści umowa podpisana między PŻM a Zarządem Portu Gdynia, która odnosiła się do portu gdynińskiego.

Wszedł w życie (wprowadzony zarządzeniem nr 22/59 z tego dnia) nowy schemat organizacyjny Szczecińskiej Stoczni Remontowej „Gryfia”. Dyrektorowi naczelnemu stoczni podlegali bezpośrednio: główny inżynier (jako I z-ca) i główny księgowy, a ponadto: Dział Planowania, Dział Handlowy, Dział Zatrudnienia,

Dział Organizacji, Referat TOPL, Dział Zaopatrzenia, Dział Administracyjny, Radca Prawny oraz Sekretariat. Głównemu inżynierowi podporządkowani byli: szef produkcji, Wydział Techniczny, Dział Inspekcji Technicznej, Dział Urządzeń, Dział Gospodarki Narzędziowej, Sekcja BHP. Główny księgowy kierował całym pionem finansowo-księgowym.

Przedstawicielem PŻM w Braili w Rumunii został Henryk Tallar, a w Bejrucie (Liban) – Mieczysław Kowalikowski, którzy pełnili swą funkcję do 1963 r.

Wprowadzono nowe zasady wynagradzania dla członków załóg zatrudnionych na statkach PMH i dla pracowników pozostających w rezerwie.

Do Gdańska przyholowany został ze Szczecina dok o 2700 ton nośności, przeznaczony dla Gdańskiej Stoczni Remontowej.

5 lipca

Opuścił Szczecin motorowiec PŻM „Soła” (dł. 56,85 m, szer. 9,59 m, 473,94 BRT, 177,62 NRT, kpt. Kunicki), rozpoczynając rejs na nowej regularnej linii okrętowej szczecińskiego armatora. Połączyła ona Szczecin z Londynem, Antwerpią, Rotterdamem. Oprócz „Soły” linię tę obsługiwały wkrótce trzy jednostki: „Dunajec”, „Odra” i „San”, zapewniając odejścia statków z portu szczecińskiego dwa razy w tygodniu.

6 lipca

W Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni położono stępkę pod drobnicowiec B-57/I m/s „Skierka”, budowany dla PŻM.

15 lipca

Odbyło się posiedzenie Zespołu Wojewódzkiego ds. Aktywizacji Rybołówstwa Morskiego (powstał na podstawie uchwały RM nr 337/58 z 6 września 1958 r.).

17 lipca

Została wprowadzona w życie taryfa towarowa przedsiębiorstwa armatorskiego „Żegluga Szczecińska”.

18 lipca

Załoga Szczecińskiej Stoczni Jachtowej obchodziła jubileusz 10-lecia działalności, połączony z wodowaniem pierwszego w Polsce jachtu motorowego „Ira” (dł. 12 m, silnik 33 KM, 3 kabiny z kojami, 4 osoby załogi, 8 węzłów, klasa bałtycka), konstrukcji inż. Niewmierzyckiego. Za sterami jednostki stał inż. Jerzy Szałajko.

Gdańska Stocznia Remontowa zakończyła prace przy przebudowie i adaptacji statku handlowego „Pułaski” na statek bazę rybacką dla PPDiUR „Gryf” w Szczecinie, który później obsługiwał jednostki łowcze na Morzu Północnym.

23 lipca

W Stoczni Szczecińskiej im. A. Warskiego położono stępkę pod statek towarowo-pasażerski z serii B-59 „Sapudi” o nośności 4178 ton i pojemności 4274 BRT, budowany dla armatora indonezyjskiego P.T. Pelajaran National Indonesia z Dżakarty.

25 lipca

Do Bejrutu przybył Mieczysław Kowalikowski, przedstawiciel PŻM w tym mieście, wcześniej kierownik przedstawicielstwa szczecińskiego armatora w Braili.

27 lipca

Rada Ministrów wydała uchwałę nr 303 w sprawie odbudowy niektórych urządzeń i budowli wodnych w dorzeczu Odry.

28 lipca

W „Kurierze Szczecińskim” ukazał się artykuł Wiesława Andrzejewskiego pt. *Miejski port rzeczny to należyte wykorzystanie transportu wodnego.*

29 lipca

SSR „Gryfia” zdała PPiUR „Arka” kuter rybacki stalowy (17 m).

30 lipca

W nowo pozyskanym dużym doku SSR „Gryfia” dokonała pierwszego dokowania statku – był nim przeholowany z Gdyni na remont okresowy dziesięciotysięcznik „Stefan Okrzeja”.

31 lipca

Stocznia Gdańska im. Lenina oddała do eksploatacji PŻM drobnicowiec m/s „Krutynia”.

Pierwszy raz po drugiej wojnie światowej przybył do portu szczecińskiego statek bandery izraelskiej – motorowiec „Yehuda” (Izrael Navigation Co. Ltd. z Hajfy, dł. 112,34 m, szer. 16,24 m, 5012,64 BRT, 2796,56 NRT, kpt. Efroni Annou, 42 członków załogi), który dziesięć dni później udał się do Hajfy z 5988,43 t cukru.

Sierpień**1 sierpnia**

Zostało otwarte przedstawicielstwo PŻM w porcie Durrës w Albanii, na którego czele stanął Edward Wiater (przybył tu 30 lipca). Miało ono na celu przede wszystkim usprawnienie pracy linii regularnej z Gdańska do Durrës i nawiązanie ściślejszej współpracy z zarządem tego albańskiego portu.

Firma SOGEMAR przestała być agentem PŻM – statki zawijające do portów Belgii obsługiwać miała od tej pory firma PSAL.

2 sierpnia

Na przystani żeglarskiej Ligi Przyjaciół Żołnierza w Szczecinie-Dąbiu odbyło się uroczyste wodowanie jachtu „Polonia” (nowa wersja jachtu „Tom”), którego budowniczym był Kazimierz Michalski, a projektantem inż. Leon Tumiłowicz. Przybyli przewodniczący Głównego Komitetu Kultury Fizycznej poseł Włodzimierz Reczek, prezes Polskiego Związku Żeglarskiego mgr Włodzimierz Głowacki, przedstawiciel Zarządu Głównego LPŻ Józef Skwarek, przewodniczący Wojewódzkiego Komitetu Kultury Fizycznej – Orłowski. Montaż trwał ok. 9 miesięcy – był to jacht o powierzchni żagla 104 m², dł. 15,87 m, szer. 3,5 m, na matkę chrzestną wybrano współautorkę powieści podróżniczych, żonę słyn-

nego badacza polarnego Alinę Centkiewicz. „Polonia” dysponowała silnikiem „Calesan” o mocy 20 KM, dwoma grodziami wodoszczelnymi, kabiną rufową oraz nawigacyjną, silnikownią, łazienką, kuchnią, pomieszczeniami dziobowymi. Jacht został zamówiony przez Zarząd Główny Polskiego Towarzystwa Turystyczno-Krajoznawczego na wyprawę żeglarską dookoła świata.

3 sierpnia

W „Głosie Szczecińskim” ukazał się duży artykuł Jana Leguta pod tytułem *Polski tramping ze Szczecina*.

4 sierpnia

Na trasę Szczecin–Świnoujście wszedł drugi statek „Żeglugi Szczecińskiej” (po „Elżuni”) – m/s „Jolanta”.

7 sierpnia

Zarządzeniem wewnętrznym nr 30/59 wprowadzono w życie szczegółowy schemat organizacyjny SUM.

11 sierpnia

W Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni położono stępkę pod drobnicowiec m/s „Chochlik”, budowany dla PŻM.

14 sierpnia

W porcie szczecińskim pojawił się pierwszy raz po drugiej wojnie światowej statek pod brazylijską banderą – motorowiec „Loide Mexico” (Lloyd Brasileiro z Rio de Janeiro, dł. 425’ 4”, szer. 59’ 1”, 5408,38 BRT, 3129 NRT, kpt. Pinto, 55 członków załogi), który pięć dni później zabrał w tranzycie czechosłowackim 318 traktorów (1135,3 t) do Porto Allegro.

15 sierpnia

Do eksploatacji (podniesiono polską banderę) wszedł nowy statek PŻM „Kopalnia Zabrze” (ex-„Sneland”, zbudowany w USA w 1944 r., 7280 BRT, 4330 NRT, 10 000 DWT), zakupiony od norweskiego armatora z funduszu antycycharterowego. W pierwszy rejs udał się do Luleå po rudę, w późniejszym okresie skierowano go do pływania w trampingu oceanicznym.

17 sierpnia

Agentem PŻM na teren całej Algierii (po rozwiązaniu umów agencyjnych z dotychczasowymi firmami Joseph Lasry & Fils i Louis Arnaud-Bone) została firma Charles le Borne z Paryża, generalny agent szczecińskiego armatora na Francję.

19 sierpnia

Dyrektor SUM wydał zarządzenie (weszło w życie z dniem 1 lipca tego roku) w sprawie wprowadzenia tymczasowego regulaminu premiowania załóg jednostek pływających tego urzędu.

21 sierpnia

Porządek obrad 135. posiedzenia Komisji Morskiej PIHZ w Szczecinie przewidywał sprawy: warunków dokonywania kompensacji kompasów i określenia dewiacji na statkach w Świnoujściu; ustalenia odpowiedzialności za całość przesyłek i wagonów podstawianych na nabrzeżu Czechosłowackim oraz z niego zabieranych.

22 sierpnia

Dyrektor SUM wydał zarządzenie porządkowe nr 4 (Dz. Urz. WRN, nr 13, poz. 68) w sprawie obowiązkowego zgłaszania przez użytkowników portów wszelkich pomiarów geodezyjnych wykonywanych w obrębie portów i na terenach pasa nadbrzeżnego, będących w administracji tego urzędu.

24 sierpnia

Zarządzeniem nr 80 ministra żeglugi i gospodarki wodnej ustalono następujący zakres działania przedsiębiorstwa armatorskiego „Żegluga Szczecińska”: eksploatacja statków w żegludze śródlądowej i przybrzeżnej; składowanie i przeładunek towarów; remonty taboru pływającego.

25 sierpnia

SSR „Gryfia” zdała PPiUR „Arka” kuter rybacki stalowy (17 m).

29 sierpnia

W Rotterdamie został przejęty przez stronę polską (wszedł do eksploatacji) statek „Kopalnia Bobrek” (ex-„Arta”, zbudowany w 1943 r. w USA, 7280 BRT, 4330 NRT, 10 000 DWT, szybkość 10 węzłów, opalany mazutem), zakupiony dla PŻM z funduszu antyczarterowego od armatora liberyjskiego. W pierwszy rejs udał się do Malmö po ładunek rudy.

W Stoczni Szczecińskiej im. A. Warskiego zwodowano drobnicowiec z serii B-55 „Cabo de Santa Marta”, budowany dla brazylijskiego armatora Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro z Rio de Janeiro.

30 sierpnia

Tranzyt czechosłowacki przechodzący przez port szczeciński osiągnął 1 000 018 ton.

Wrzesień**1 września**

Żegluga Szczecińska przekroczyła roczny plan przewozów pasażerskich. Na zaplanowaną bowiem liczbę 228 tys. pasażerów statki „białej floty” przewiozły 254 214 osób. Na tak dobre wyniki eksploatacyjne wpłynęło głównie otwarcie stałego połączenia między Szczecinem a Świnoujściem („Elżunia” i „Jolanta”) oraz skierowanie 140-osobowego statku „Rekin” do obsługi portów środkowego wybrzeża: Kołobrzegu, Ustki i Darłowa. „Rekin” przewiózł 45 tys. pasażerów.

5 września

Na trasie Szczecin–Świnoujście doszło do kolizji między m/s „Sunnhar” i m/s „Jolanta”.

8 września

Stocznia Gdańska im. Lenina oddała do eksploatacji PŻM m/s „Orla”.

W Stoczni Szczecińskiej im. A. Warskiego położono stępkę pod drobnicowiec z serii B-55 „Świdnica” o nośności 5150 ton i pojemności 3365 BRT, budowany dla PLO.

9 września

Do Szczecina przybył po raz pierwszy z ładunkiem handlowym statek bandery egipskiej – m/s „Star of Suez” (właśc. De Aleksandrie Navigationen, dł. 408’, szer. 56’, 6440 BRT, 3721 NRT, kpt. Kuafel, 48 członków załogi), który 8 dni później zabrał do Aleksandrii 5000 ton niemieckiego siarczanu amonu.

10 września

Stocznia Szczecińska im. A. Warskiego przekazała do eksploatacji PLO drobnicowiec z serii B-50 „Oliwa”.

Odbyła się I konferencja sprawozdawczo-wyborcza Zarządu Okręgowego Związku Zawodowego Marynarzy i Portowców z udziałem przedstawicieli władz centralnych z Warszawy i Gdańska oraz 103 delegatów reprezentujących 14 195 związkowców zatrudnionych w 23 przedsiębiorstwach morskich województwa szczecińskiego. W imieniu ministra żeglugi i gospodarki wodnej zebranych powitał wicedyrektor Józef Markiewicz, wskazując na rolę Szczecina w zakresie przeładunków i floty handlowej. Po sprawozdaniu Zarządu Okręgowego z dwuletniej działalności i po dyskusji omawiającej najistotniejsze zagadnienia marynarzy, rybaków i pracowników portowych dokonano wyboru nowych władz w składzie 21 osób, reprezentujących załogi: ZPS, „Odry” i „Gryfu”, stoczni, PŻM, PRCiP, Zakładów Rybnych i Żeglugi Szczecińskiej. Przewodniczącym nowego Zarządu Okręgowego (dotychczasowy był zarządem komisarycznym, na jego czele stał kpt. Edward Swiłas) został Zdzisław Mackiewicz (I oficer s/s „Gliwice”), wiceprzewodniczącym – Tadeusz Bujak, sekretarzem – Jerzy Lichocki.

Do portu szczecińskiego przybył po raz pierwszy nowo zakupiony statek PŻM s/s „Kopalnia Bobrek” (dł. 135’, szer. 17’, 7278,11 BRT, 4603,6 NRT), który przywiózł rekordowy ładunek – 10 664 tony rudy norweskiej dla polskiego przemysłu hutniczego. Dowódcą jednostki był kpt. Juliusz Bilewicz.

15 września

W gmachu Prezydium WRN w Szczecinie rozpoczęła się kolejna konferencja grupy naukowców niemieckich i polskich badających zanieczyszczenia rzek granicznych: Odry i Nysy. Stronę niemiecką reprezentowali przedstawiciele gospodarki wodnej, natomiast polską – naukowcy z Instytutu Gospodarki Komunalnej w Poznaniu oraz przedstawiciele MŻiGW i zainteresowanych województw.

17 września

W Bristolu (Wielka Brytania) przejęty został przez stronę polską (wszedł do eksploatacji) statek „Huta Baildon” (ex-„Montreal City”), zbudowany w Kanadzie w 1945 r., 7280 BRT, 4330 NRT, 10 000 DWT, opalany mazutem, szybkość 10 węzłów), zakupiony dla PŻM od angielskiego armatora z funduszu antyczarterowego. Dwa dni później statek udał się w pierwszy rejs do Casablanki po ładunek fosfatów.

19 września

Do Szczecina przybył Mahomet M. Rashid, generalny agent PŻM w Zjednoczonych Emiratach Arabskich na terytorium egipskie, który przedłożył plan uzyskania ładunków podróży dla statków PŻM kursujących między Aleksandrią, Bejrutem i Port Saidem oraz intensyfikacji przewozów towarów między Egiptem a portami Morza Czarnego.

19–20 września

Na Zalewie Szczecińskim odbyła się tradycyjna impreza żeglarska – Regaty Przyjaźni, rozgrywane w kilku klasach.

23 września

Stocznia Szczecińska im. A. Warskiego przekazała do eksploatacji brazylijskiemu armatorowi Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro z Rio de Janeiro drobnicowiec „Cabo Frio”.

28 września

SSR „Gryfia” zdała PPiUR „Arka” kuter rybacki stalowy (17 m).

Do portu szczecińskiego wszedł największy w jego dotychczasowej polskiej historii statek o ładowności 18 tys. ton – polski tankowiec m/s „Karpaty” (dł. 170,7 m, szer. 21,89 m, zan. 9 m, 13 478,83 BRT, 8642,61 NRT, kpt. ż.w. Jerzy Kalwasiński), który przywiózł 7800 ton oleju napędowego.

Dyrektor SUM wydał zarządzenie nr 44/59 w sprawie powołania pełnomocnika ds. złomu oraz Komisji Kasacyjno-Wrakowej przy SUM, na czele której stanął Antoni Matuszewski, naczelnik Wydziału Portów. Zadaniem komisji było rozpatrywanie wniosków i orzekanie w sprawach kasacji, odbudowy lub przekazania na złom jednostek pływających.

28 września – 3 października

W Szczecinie toczyły się obrady delegacji Niemieckiej Republiki Demokratycznej i Polski w sprawie gospodarki rybnej na Zalewie Szczecińskim. Delegacji niemieckiej przewodniczył Kurt Westphal – przewodniczący Komitetu Gospodarczego Obwodu Rostock. Kierownikiem delegacji polskiej był Andrzej Niegolewski – wicedyrektor Departamentu Gospodarki Rybnej MŻiGW. Uzgodniono wymiary ochronne ryb, problem ochrony tarła, zarybiania wód zalewu oraz dokonywania próbnych połowów.

29 września

W Stoczni Szczecińskiej im. A. Warskiego zwodowano drobnicowiec z serii B-54 „Janek Krasicki” o nośności 10086 ton i pojemności 6904 BRT, budowany dla PLO. W kadłubie tego statku mieściła się milionowa tona nośności zwodowana przez polski przemysł okrętowy po drugiej wojnie światowej.

30 września

W załogach pływających PŻM zatrudniano łącznie 1563 osoby, w tym: kapitanów – 54, I oficerów – 54, II oficerów – 52, III oficerów – 56, asystentów pokładowych – 23, radiooficerów – 45, I mechaników – 54, II mechaników – 51, III mechaników – 68, IV mechaników – 2. Wśród kadry oficerskiej było 33 kapitanów żeglugi wielkiej oraz 45 kapitanów żeglugi małej.

Październik**1 października**

W związku z rozwojem PŻM zostały wprowadzone (zarządzeniem nr 26/59) zmiany w strukturze organizacyjnej szczecińskiego armatora. Dyrektorowi podlegali bezpośrednio: zastępcy dyrektora ds. eksploatacyjnych, ds. technicznych, ds. administracyjno-finansowych oraz główny księgowy (z-ca dyr.), a także Dział Ekonomiczny, Dział Zatrudnienia i Płac, Dział Organizacyjno-Prawny, Oddział w Gdyni, Delegatura w Warszawie, przedstawicielstwa zagraniczne. Zastępcy dyrektora ds. eksploatacyjnych podporządkowano bezpośrednio: Dział Eksploatacji Liniowej, Dział Eksploatacji Trampowej, Dział Maklerski, Dział Rozliczeń Eksploatacyjnych, Dział Ubezpieczeń i Claimów. Zastępcy dyrektora ds. technicznych podlegały: Dział Głównego Mechanika, Dział Głównego Nawii-

gatora, Dział Inwestycji, główny energetyk, inspektor BHP, Sekcja Dokumentacji i Postępu Technicznego. Zastępcy dyrektora ds. administracyjno-finansowych podporządkowano: Dział Zaopatrzenia Techniczno-Materiałowego, Dział Głównego Intendenta, Dział Finansowy, Dział Administracyjno-Gospodarczy, Sekcję Transportu, Sekcję Ewidencji Materiałowej i Inwentaryzacji, Dom Marynarza. Głównemu księgowemu (z-cy dyr.) podlegały: Sekcja Księgowości Syntetycznej, Sekcja Księgowości Finansowej, Sekcja Księgowości Majątkowej, Sekcja Rozliczeń Pracowniczych, Sekcja Kosztów Własnych oraz główny rewident.

Dyrektor SUM wydał zarządzenie nr 5 (Dz. Urz. WRN nr 13, poz. 69) w sprawie obowiązku zgłaszania robót wiertniczych wykonywanych w portach i na terenach położonych w pasie nadbrzeżnym administrowanym przez ten urząd.

3 października

W Nakskov w Danii wszedł do eksploatacji PŻM (został podpisany protokół zdawczo-odbiorczy i podniesiona bandera) statek s/s „Huta Florian” (ex-„Olofsborg”, zbudowany w 1944 r. w Wielkiej Brytanii, 7260 BRT, 4679 NRT, 10 050 DWT, szybkość 10 węzłów, opalany mazutem), który zakupiono od fińskiego armatora z funduszu antyczarterowego. W pierwszą podróż statek udał się z węglem do Helsinek.

7 października

Na trasie Szczecin–Świnoujście doszło do kolizji między s/s „Toruń” idącym do Szczecina i s/s „Kopalnia Zabrze” wychodzącym z portu szczecińskiego.

8 października

„Głos Szczeciński” opublikował duży artykuł Jana Leguta pt. „*Polcargo*” *monopolista nieznanym*.

8–10 października

Odbyła się konferencja naukowo-techniczna na temat „Obliczenia stateczności statków”, którą zorganizowała Sekcja Okrętowa szczecińskiego oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Mechaników Polskich. W konferencji udział wzięli delegaci z 12 przedsiębiorstw kooperujących ze stoczniami oraz przedstawiciele Politechniki Gdańskiej i Politechniki Szczecińskiej.

10 października

M/s „Narew”, wychodząc w morze ze Świnoujścia, uległ awarii po kolizji z wchodzącym do tego portu niemieckim m/s „Adelheit”. Statek został wycofany z eksploatacji na trasie Szczecin–Gdańsk, co oznaczało faktyczny upadek polskiego kabotażu. Do tego czasu m/s „Narew” przewiózł 1089 ton ładunków.

15 października

W Göteborgu podniesiono banderę na zakupionym dla PŻM z funduszu antyczarterowego od szwedzkiego armatora drobnicowcu „Kopalnia Szombierki” (ex-„Jaqueline”, zbudowany w 1942 r. w Wielkiej Brytanii, 7280 BRT, 4330 NRT, 9916 DWT). Był to pięćdziesiąty statek tego armatora, który wszedł na linię handlowe przez niego obsługiwane. Jednocześnie dzięki nowemu zakupowi flota szczecińska przekroczyła łącznie 150 tys. DWT. W pierwszy rejs „Kopalnia Szombierki” udała się do Helsinek z węglem.

Na 136. posiedzeniu Komisji Morskiej PIHZ w Szczecinie zajmowano się sprawami: regularnej żeglugi towarowej na Odrze; kryteriów kwalifikujących rudy żelazne do rud zbryłowanych w pojęciu „Średnich norm przeładunkowych w portach polskich”; podawania przez spedytora portowego dokładnych wymiarów towaru przy jego bukowaniu.

19 października

Agentem PŻM na Liberię została firma Scanship z Monrowii.

21 października

Stocznia im. Komuny Paryskiej w Gdyni oddała do eksploatacji PŻM m/s „Goplana” z serii B-57 (pojemność 499 BRT i 244 NRT, nośność 930 DWT, dł. 65,8 m, szer. 9,9 m, zan. 3,7 m, moc 960 KM, szybkość 12 węzłów, załoga 18 osób), który przeznaczono do obsługi żeglugi regularnej w relacjach zachodnioeuropejskich.

Na bramach torowych szlaku wodnego Świnoujście–Szczecin zainstalowano nowy system świateł nawigacyjnych.

23 października

W Szczecinie mały zbiornikowiec portowy (dostarczający wodę statkom) „Wodnik” zderzył się z fińskim statkiem „Lillegard”.

28 października

SSR „Gryfia” w Szczecinie zdała Spółdzielni Pracy Rybołówstwa Morskiego (SPRM) „Gryf” we Władysławowie kuter rybacki stalowy (17 m).

29 października

Stocznia Szczecińska im. A. Warskiego wodowała drobnicowiec z serii B-59 „Olkusz”, budowany dla PLO.

Listopad**1 listopada**

Kpt. Bogusław Cudny został wyznaczony na dowódcę (wcześniej pełnił jego obowiązki) Dywizjonu Rzecznego Szczecin Pomorskiej Brygady Wojsk Ochrony Pogranicza.

4 listopada

W Stoczni Szczecińskiej im. A. Warskiego położono stępkę pod statek towarowo-pasażerski z serii B-59 „Salajar” o nośności 4178 ton i pojemności 4277 BRT, budowany dla armatora indonezyjskiego P.T. Pelajaran National Indonesia z Dżakarty.

Oddano do złomowania statek bazę PPDiUR „Gryf” w Szczecinie „Morska Wola”, który po awarii w grudniu poprzedniego roku w Sundzie przeznaczono do kasacji.

PŻM dokonała w porcie angielskim Goole przejęcia statku m/s „Cornelia B 1” (498 BRT, 256 NRT, 790 DWT) w *time-charter* na dwa miesiące – miał służyć do eksploatacji trampowej.

7 listopada

Bunkrotaśmowiec przy nabrzeżu Bytomskim w porcie szczecińskim przekroczył w tym roku milion ton przeładunku.

9 listopada

Podczas 137. posiedzenia Komisji Morskiej PIHZ w Szczecinie dyskutowano o problemie zagospodarowania i wykorzystania nabrzeży miejskich w porcie szczecińskim. Ponadto zajmowano się sprawami: kryteriów kwalifikujących rudy żelazne do rud zbyłowanych w pojęciu „Średnich norm przeładunkowych w portach polskich”; podawania przez spedytora portowego dokładnych wymiarów towaru przy jego bukowaniu; zamawiania wagonów pod załadunek przesyłek obrotu zamorskiego na stacji Szczecin-Port Centralny; zanieczyszczenia wód portowych produktami naftowymi.

10 listopada

Port szczeciński wykonał na 51 dni przed terminem plan roczny, przeładowując 5 770 tys. ton, w tym 1 308 tys. ton tranzytu czeskosłowackiego.

W Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni zwodowano drobnicowiec m/s „Skierka”, budowany dla PŻM.

Do Szczecina powrócił z próbnego rejsu po Morzu Północnym jacht „Polonia” (zbudowany w Szczecińskiej Stoczni Jachtowej), który przepłynął 4800 Mm, zdając egzamin sprawności.

11 listopada

PŻM dokonała w porcie norweskim Sarpsborg przejęcia statku m/s „Tempo” (BRT 297, NRT 156, DWT 520) w *time-charter* na dwa miesiące. Statek miał służyć w eksploatacji liniowej i trampowej.

12 listopada

W Szczecinie odbyła się konferencja w sprawie zanieczyszczeń wód Zalewu Szczecińskiego, w której wzięli udział przedstawiciele SUM, Morskiego Instytutu Rybackiego, Ministerstwa Zdrowia, MŻiGW, WRN.

15 listopada

Przy al. Niepodległości 17 odbyło się uroczyste otwarcie kaplicy i klubu marynarzy skandynawskich. Poświęcenia kaplicy dokonał specjalnie przybyły ze Szwecji biskup dr Gösta Lundström. W uroczystości wzięli udział: sekretarz stanu fińskiego MSZ – T.O. Vahervuori, ambasador Finlandii w Warszawie – Jorma Vanamo, ambasador Norwegii w Warszawie – Olaf Tellefsen, *chargé d'affaires* Danii w Warszawie – Johannes Rechendorff, radca ambasady szwedzkiej w Warszawie – Bengt Odhner i sekretarz ambasady norweskiej – pan Geeluvyden.

19 listopada

Port szczeciński po raz pierwszy po drugiej wojnie światowej przekroczył sześć milionów ton rocznego przeładunku.

Sejmowa Komisja Ziem Zachodnich uchwaliła dezyderat nadania portowi szczecińskiemu charakteru portu morsko-rzecznego i rozbudowy drogi wodnej Odry.

22 listopada

Stocznia Szczecińska im. A. Warskiego przekazała do eksploatacji PLO drobnicowiec m/s „Orłowo”.

Pobito dobowy rekord przeładunku węgla w porcie szczecińskim. Załogi Basenu Górniczego na nabrzeżach: Gliwickim, Katowickim, Górnśląskim i Bytomskim przeładowały 19 753 tony węgla, w tym taśmowcem – 6926 ton.

23 listopada

Stocznia Szczecińska im. A. Warskiego stała się pierwszym zbiorowym członkiem Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów Mechaników Polskich w Szczecinie.

Na statku PŻM „Huta Zgoda” (ex-„Mersland”, zbudowany w Hongkongu w 1942 r., 7280 BRT, 4330 NRT, 9916 DWT, opalany mazutem, szybkość 10 węzłów), odebrany tego dnia, a zakupionym od angielskiego armatora z funduszu antyczarterowego, została podniesiona bandera. Stan posiadania szczecińskiej floty powiększył się do 51 jednostek pełnomorskich.

24 listopada

Dokerzy Zarządu Portu Szczecin przeładowali dwumilionową tonę tranzytu – największy roczny jego przeładunek w powojennej historii polskich portów. W tej liczbie zdecydowanie górował tranzyt czechosłowacki (1 410 tys. t).

26 listopada

Po raz pierwszy do portu szczecińskiego, dobijając do nabrzeża Bytomskiego, wpłynął statek z Wysp Owczych (należących do Danii) m/s „Hölmur” (dł. 47,83 m, szer. 7,66 m, 412,13 BRT, 200,62 NRT, kpt. Simonsen), który następnego dnia zabrał 399,6 tony węgla do Sztokholmu.

Grudzień**1 grudnia**

Na zaproszenie KW PZPR bawił w Szczecinie minister spraw zagranicznych Adam Rapacki. Tego samego dnia przebywał w nadodrzańskim mieście nowo mianowany wiceminister żeglugi i gospodarki wodnej Jan Wiśniewski, który zaznajomił się z pracą miejscowych przedsiębiorstw żeglugowych oraz zwiedził port.

PŻM podpisała umowę agencyjną z VEB Deutsche Schiffsmaklerei Rostock – armator szczeciński upoważnił firmę niemiecką do zastępowania go i do opiekowania się wszystkimi jego statkami zawijającymi do portów NRD.

3 grudnia

W siedzibie Komendy Zachodnio-Pomorskiej Chorągwi ZHP odbyła się inauguracja klubowego cyklu „Pod żaglami Zawiszy. Żywy dziennik morski”, spotkań mających na celu wychowanie morskie młodzieży. Autorami wygłoszonych artykułów byli: inż. Boniecki – uczestnik wyprawy dookoła świata oraz podróży jachtem „Polonia”, inż. Langer, harcmistrz Królak, komendant chorągwi – Gabrysiak i inni. Mówiono o podróży jachtem „Polonia”, który przez trzy miesiące jesienią 1959 r. przechodził próby wytrzymałości na Bałtyku i Morzu Północnym. Poruszono sprawę wychowania morskiego, którego celem byłoby wyrobienie cech psychicznych u młodzieży mającej pracować na morzu. Dzięki gawędziarskim talentom autorów i atrakcyjności tematów „Żywy dziennik” był przyjemną lek-

cją morza i miał być prowadzony w każdy pierwszy czwartek danego miesiąca w sezonie jesienno-zimowym.

Na 138. posiedzeniu Komisji Morskiej PIHZ w Szczecinie zajmowano się sprawą stworzenia na terenie Szczecina i województwa szczecińskiego zaplecza do zaopatrywania armatorów i przemysłu okrętowego w artykuły techniczne.

5 grudnia

W Stoczni Szczecińskiej im. A. Warskiego położono stępkę pod drobnicowiec z serii B-54 „Phenian” o nośności 10 124 ton i pojemności 6923 BRT, budowany dla PLO.

Szczecińska Stocznia Remontowa „Gryfia” przekazała do eksploatacji Spółdzielni Rybołówstwa Morskiego w Łebie, której kierownikiem był Stanisław Witas, kuter rybacki stalowy 17-metrowy („Łeb-30”). Dwa dni później jednostka ta, płynąc do portu macierzystego, zatonała podczas silnego sztormu w wejściu do portu usteckiego. Cała pięcioosobowa załoga (wraz ze wspomnianym S. Witasem) zginęła śmiercią marynarzy.

Na trasie wodnej Szczecin–Świnoujście doszło do kolizji pomiędzy wychodzącym w morze m/s „Ner” i idącym z morza s/s „Hoegh-Collier”.

6 grudnia

Statki PŻM wykonały plan roczny, przewożąc ponad 2 100 tys. ton ładunków.

8 grudnia

Port szczeciński po raz pierwszy w swych powojennych dziejach przeładował półtoramilionową tonę czechosłowackiego tranzytu. Na spotkaniu z przedstawicielami władz wojewódzkich i portowych konsul generalny Republiki Czechosłowackiej Václav Macura powiedział: *Przeładunek półtoramilionowej tony tranzytu dla naszej republiki jest ogromnym sukcesem portu, kolei i żeglugi szczecińskiej, jest to ważne wydarzenie w rozwoju polsko-czechosłowackich stosunków gospodarczych. Sukces ten osiągnięty został dzięki ofiarnej pracy robotników i pracowników szczecińskich przedsiębiorstw portowo-morskich. Im to dzisiaj przekazuję najserdeczniejsze podziękowania.*

Stocznia Szczecińska im. A. Warskiego przekazała brazylijskiemu armatorowi Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro z Rio de Janeiro drobnicowiec z serii B-55 „Cabo de São Roque”.

9 grudnia

Ekspozytura Komisji Prawa Morskiego przy Okręgu Szczecińskim Związku Prawników Polskich zorganizowała wykład prof. dr. Władysława Górskiego pt. „Problematyka prawa ubezpieczeń morskich”.

10 grudnia

W Stoczni Szczecińskiej im. A. Warskiego zwodowano drobnicowiec z serii B-55 „Legnica”, budowany dla PLO.

12 grudnia

Port szczeciński przeładował milionową tonę drobnicy, co było najwyższym przeładunkiem tego rodzaju ładunków w jego powojennej historii.

15 grudnia

Port szczeciński przeładował siedmiomilionową tonę towarów, co stanowiło największe powojenne osiągnięcie naszych portów.

18 grudnia

Parowiec PŻM s/s „Huta Zgoda” idący do Świnoujścia uderzył w m/s „Kollund” płynący do Szczecina.

20 grudnia

Przy SUM rozpoczęła działalność, powołana na okres do 20 kwietnia 1960 r., Państwowa Komisja Egzaminacyjna w celu doraźnego przeprowadzenia egzaminów na stopnie oficerskie dla kandydatów zatrudnionych w PŻM. Przewodniczył jej kpt. ż.w. Konstanty Maciejewicz, w jej składzie znaleźli się delegaci MŻiGW, SUM (Rościśław Kilnar, z-ca dyr.), Państwowej Szkoły Morskiej (Józef Miłobędzki), Związku Zawodowego Marynarzy i Portowców (Z. Mickiewicz), PŻM oraz sekretarz. Egzaminatorami byli: Bolesław Bąbczyński, Antoni Ledóchow-ski, Kazimierz Miładowski, Alfred Kienitz, Edward Górecki – wszyscy kapitano-

wie żeglugi wielkiej; Jacek Siedlecki – radca prawny PŻM, Tadeusz Nowolany (of. mech. I klasy), Kazimierz Stępniewski (of. mech. I klasy), Konstanty Maciejewicz (of. mech. II klasy), Konstanty Jodko (z-ca dyr. PŻM) i Jan Gąsiorowski (inż. mech. PŻM). W wyznaczonym okresie egzamin kwalifikacyjny na stopień kapitana żeglugi wielkiej zdało jedenastu kapitanów żeglugi małej, a osiemnastu mechaników V klasy uzyskało stopień mechaników IV klasy.

21 grudnia

Szczecińska Stocznia Remontowa zameldowała o wykonaniu planu rocznego. Wyremontowała statki o łącznej pojemności 90 tys. BRT, zbudowała 10 kutrów stalowych oraz dwa holowniki po 180 KM. Łączna wartość usług i produkcji wyniosła 102 mln zł.

22 grudnia

W Stoczni Szczecińskiej im. A. Warskiego zwodowano statek towarowo-pasażerski „Sapudi” dla armatora indonezyjskiego P.T. Pelajaran National Indonesia z Dżakarty. W tym samym dniu położono stępkę pod drobnicowiec z serii B-55 „Bydgoszcz” o nośności 5350 ton i pojemności 3347 BRT, budowany dla PLO.

29 grudnia

W SUM odbyła się konferencja w sprawie gospodarowania wyspami w porcie szczecińskim.

30 grudnia

Stocznia Szczecińska im. A. Warskiego przekazała armatorowi brazylijskiemu Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro z Rio de Janeiro drobnicowiec „Cabo de Santa Marta”. Łącznie w tym roku oddano do eksploatacji osiem statków o nośności 42 418 ton i pojemności 26 527 BRT, w tym jeden dla armatora albańskiego, trzy – polskiego i cztery – brazylijskiego.

W Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni zwodowano drobnicowiec m/s „Chochlik”, budowany dla PŻM.

SSR „Gryfia” zdała SPRM „Łosoś” w Ustce kuter rybacki stalowy 17-metrowy, ostatni z wybudowanych w tym roku przez siebie.

31 grudnia

Szczecińska Stocznia Jachtowa wybudowała w ciągu całego roku dwa jachty oraz 11 łodzi typu „Sz”. Zatrudniała przeciętnie 90 osób, w tym 70 robotników, sześciu pracowników grupy inżynieryjno-technicznej, ośmiu grupy administracyjno-biurowej, pięciu uczniów oraz jednego w grupie innej.

Stocznia im. Komuny Paryskiej w Gdyni oddała do eksploatacji PŻM drobnicowiec m/s „Krasnal” z serii B-57 (pojemność 499 BRT i 244 NRT, nośność 930 DWT, dł. 65,8 m, szer. 9,9 m, zan. 3,7 m, moc 960 KM, szybkość 12 węzłów, załoga 18 osób), który przeznaczono do obsługi żeglugi regularnej w relacjach zachodnioeuropejskich.

Szczeciński Urząd Morski zatrudniał ogółem 355 osób, w tym 226 pracowników umysłowych i 129 fizycznych.

W ciągu roku „Żegluga Szczecińska” przewiozła 322 188 ton towarów, 348 073 pasażerów, przeładowała 79 420 ton. Zatrudniała przeciętnie 65 osób, w tym siedmiu w grupie inżynieryjno-technicznej (wszyscy w załogach pływających), 53 robotników (48 w załogach pływających oraz pięciu na lądzie), pięciu w grupie administracyjno-biurowej.

Flota PŻM liczyła 53 statki (ze 106 w całej PMH – 50%) o pojemności 121 tys. BRT (z 376 tys. całej floty krajowej – 32,2%) i 169 tys. DWT (z 530 tys. PMH – 31,9%). 18 statków liczyło nie więcej niż 5 lat, 17 – między 5 a 15 lat, 12 w przedziale 15–25 lat, a 6 ponad 25 lat. Przeważały w niej parowce – 34 (111 tys. BRT, 154 tys. DWT), dużo mniej było motorowców – 19 (10 tys. BRT i 15 tys. DWT). W tym wielce pomyślnym pod względem inwestycji tonażowych roku w skład floty szczecińskiego armatora weszło 11 statków o łącznym tonażu 44 729 BRT i 65 631 DWT. Na dostawy tonażowe dla PŻM składało się pięć nowo zbudowanych statków, z których trzy wykonane zostały w Stoczni Gdańskiej im. Lenina (m/s „Soła”, m/s „Krutynia” i m/s „Orla”) i dwa w Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni (m/s „Goplana” i m/s „Krasnal”), oraz sześć jednostek nabytych za granicą z funduszu antyczarterowego – dwa zakupiono w Wielkiej Brytanii (s/s „Huta Baildon” i s/s „Huta Zgoda”) i po jednym w Norwegii (s/s „Kopalnia Zabrze”), Holandii (s/s „Kopalnia Bobrek”), Finlandii (s/s „Huta Florian”) i Szwecji (s/s „Kopalnia Szombierki”). Flota PŻM przewiozła w tym roku 2 428 tys. ton ładunków, co stanowiło 56,7% przewozów floty

krajowej (4 282 tys. ton, bez statków w charterze „Chipolbrot”). Na trzynastu liniach regularnych kursowały 24 statki o pojemności 32 361 DWT.

Port szczeciński przeładował w całym roku 7 340 tys. ton, w tym w przywozie 3 238 tys. ton i w wywozie 4 102 tys. ton. W obrocie ładunkowym dominowały węgiel i koks (3 061,4 tys. ton), dalej ruda – 1 327,8 tys. ton, inne masowe – 1 313,1 tys. ton, zboże – 309,9 tys. ton, drewno – 215,2 tys. ton oraz drobnica – 1 112,2 tys. ton. Weszły tu 5433 statki o pojemności 3 313,5 tys. NRT.