P R Z E G L Ą D Z A C H O D N I O P O M O R S K I
TOM XXV (LIV) ROK 2010 ZESZYT 3

K R O N I K A

Ryszard Techman
Szczecin

Kalendarium morskie Szczecina
Rok 1956

Styczeń

1 stycznia
Szczeciński Urząd Morski (SUM) przejął od Zarządu Portu Szczecin (ZPS) Kapitanat Portu Szczecin i sprawy utrzymania toru wodnego Szczecin–Świnoujście. Oddział Pilotażu Kapitanatu, który pozostał w gestii ZPS, podporządkowano zastępcy dyrektora ds. eksploatacyjnych, a Oddział Przeładunkowy Świnoujście – Rejonowi Przeładunków Masowych. Wprowadzono w życie instrukcję dyrektorów obu instytucji *w sprawie obsługi statków morskich od redy w Świnoujściu do portu w Szczecinie i z powrotem, oraz rozgraniczenia czynności dotyczących bezpieczeństwa żeglugi, od czynności eksploatacyjnych portu*.

Na podstawie zarządzenia ministra żeglugi z października ubiegłego roku Centralny Zarząd Rybołówstwa Morskiego (CZRM) w Szczecinie przekazał przedsiębiorstwom podległym Centralnemu Zarządowi Przemysłu Rybnego (CZPR) w Warszawie skup, przeładunek i przetwórstwo wstępne ryb oraz zaopatrzenie w opakowania, lód i sól statków rybackich w Gdyni, Ustce, Świnoujściu i Szczecinie. W tych portach gospodarzem na lądzie zostały przedsiębiorstwa podległe CZPR, a „Arka", „Dalmor", „Korab" i „Odra" stały się przedsiębiorstwami wyłącznie połowowymi.

Przedsiębiorstwo Państwowe „Polska Żegluga Przybrzeżna" w Gdańsku, podległe Centralnemu Zarządowi Przewozów Morskich Handlowych, przekazało

Przedsiębiorstwu Państwowemu „Żegluga na Odrze" we Wrocławiu, podporządkowanemu Centralnemu Zarządowi Żeglugi Śródlądowej i Stoczni Rzecznych, swój oddział w Szczecinie. W wyniku tej reorganizacji Ekspozytura Żeglugi na Odrze w Szczecinie przejęła agendy tutejszego oddziału „Polskiej Żeglugi Przybrzeżnej".

Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Hurtu Rybnego w Szczecinie przejęło od Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich (PPDiUR) „Odra" w Świnoujściu Oddział w Szczecinie – chłodnię na Łasztowni.

Stanowisko zastępcy kierownika ds. eksploatacyjno-technicznych oddziału szczecińskiego przedsiębiorstwa „Żegluga na Odrze" powierzono Janowi Kwiatkowskiemu.

3 stycznia

Szczeciński armator, Polska Żegluga Morska (PŻM), wprowadził w życie nowy schemat organizacyjny, zatwierdzony przez Centralny Zarząd Polskiej Marynarki Handlowej. Według niego dyrektorowi podlegały bezpośrednio (prócz jego zastępców stojących na czele poszczególnych pionów) następujące komórki: tzw. funkcjonalne (zarządu) – Starszy Instruktor Planowania, Dział Księgowości, Dział Organizacji Pracy i Płac, Dział Kadr, Sekcja Inwestycji, Radca Prawny, Instruktor Szkolenia Zawodowego, Inspektor Wojskowy; tzw. produkcyjne lub pomocniczo-produkcyjne (ruch): statki, Delegatura w Warszawie, Oddział w Gdyni. Zastępcy dyrektora ds. eksploatacyjnych podporządkowano komórki: funkcjonalne – Dział Eksploatacji Linii Europejskich, Dział Eksploatacji Trampów, Dział Umów i Analiz, Dział Ubezpieczeń i Claimów; pomocniczo-produkcyjne: Biuro Portowe w Szczecinie. Zastępcy dyrektora ds. technicznych podlegały komórki – funkcjonalne: Dział Głównego Mechanika, Dział Głównego Nawigatora, Dział Techniczny, Inżynier BHP, Kierownik Ochrony Przeciwpożarowej; pomocniczo-produkcyjne: Warsztaty Okrętowe w Szczecinie. Zastępcy dyrektora ds. administracyjno-finansowych podporządkowano komórki – funkcjonalne: Dział Finansowy, Dział Zaopatrzenia Techniczno-Materiałowego, Dział Administracyjno-Gospodarczy, Sekcja Transportowa; pozaprodukcyjne: Dom Marynarza w Szczecinie. Zastępcy dyrektora ds. kulturalno-oświatowych: aparat kulturalno-oświatowy.

7 stycznia
Stanowisko zastępcy kierownika Spółdzielni Pracy Rybołówstwa Morskiego i Zalewowego „Certa" w Szczecinie objął Jakub Kurtyka. Od 1952 r. kierownikiem „Certy" był Mieczysław Łoś.

7–8 stycznia
Zespół ratowniczy (z holownikiem „Łoś") Polskiego Ratownictwa Okrętowego (PRO) ściągnął z mielizny w pobliżu Szczecina statek bandery duńskiej s/s „Burgundia".

12 stycznia
Dyrektor SUM wydał zarządzenie nr 1/56 (Dz. Urz. WRN w Szczecinie nr 2, poz. 7) w sprawie ograniczenia ilości niektórych rodzajów sprzętu rybackiego na Zalewie Szczecińskim i wodach przyległych.

Zespół ratowniczy (z holownikiem „Henryk") PRO ściągnął z mielizny w pobliżu Szczecina s/s „Lapponia" bandery fińskiej.

13 stycznia
W Pradze zawarty został między Czechosłowacją a Polską układ komunikacyjny, zastępujący poprzedni z 4 lipca 1947 r., podpisany przez ministra komunikacji ČSR Antonina Pospíšila i ministra żeglugi PRL Mieczysława Popiela. Stwarzał on nowe przesłanki rozwoju w dziedzinie transportu morskiego i rzecznego między obu państwami. Regulował m.in. stronę prawną przedsiębiorstw transportowych Czechosłowacji w Polsce – jej rejon portowy w Szczecinie został za odpowiednią opłatą zwrócony Zarządowi Portu Szczecin.

17 stycznia
W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod masowiec z serii B-32 s/s „Śniardwy" o nośności 3200 t i pojemności 2630 BRT, budowany dla Chińsko-Polskiego Towarzystwa Okrętowego SA „Chipolbrok".

18 stycznia
Na swym pierwszym posiedzeniu (w tym roku) Komisja Morska Wojewódzkiej Rady Narodowej (WRN) w Szczecinie zajmowała się m.in. sprawami akcji lodowej, zagospodarowania portu szczecińskiego, ustalenia zadań dla swych członków. Posiedzenie prowadził zastępca przewodniczącego Stanisław Wiśniak.

20 stycznia
Teren nabrzeża Chorzowskiego, przejęty wcześniej od wojskowej administracji radzieckiej, włączono do Rejonu Przeładunków Masowych.

30 stycznia – 28 marca
W porcie szczecińskim i na trasie Szczecin–Świnoujście oraz na redzie trwała akcja lodowa, w której brały udział lodołamacze „Światowid" i „Posejdon". Przebiegała w bardzo ciężkich warunkach, gdyż silne mrozy i wiatry powodowały, że lód spiętrzył się nawet do 3 m, co miało ogromny wpływ na ruch statków wchodzących do obu portów i wychodzących z nich. Na przebycie trasy Świnoujście–Szczecin jednostki potrzebowały nawet kilku dni, a niejednokrotnie musiały czekać po kilkadziesiąt i więcej godzin, co pociągało za sobą duże straty finansowe.

31 stycznia
W Stoczni Szczecińskiej zwodowano statek z serii B-32 s/s „Charysh", budowany dla armatora radzieckiego (nośność 3177 t, pojemność 2686 BRT).

Luty

1 lutego
Dyrektor SUM wydał zarządzenia – nr 2/56 (Dz. Urz. WRN w Szczecinie nr 2, poz. 8) w sprawie wiosennej ochrony tarła szczupaka na Zalewie Szczecińskim i wodach przyległych oraz nr 3/56 (tamże, nr 3, poz. 11) w sprawie wiosennej ochrony tarła ryb na Zalewie Szczecińskim i wodach przyległych.

Stanowisko dyrektora Szczecińskiej Stoczni Jachtowej objął Henryk Balcerowski, zatwierdzony uchwałą Prezydium Miejskiej Rady Narodowej (MRN) nr XVI/138 z 17 kwietnia tego roku.

2 lutego
Duży pożar hali wyposażeniowej ośrodka „O" Stoczni Szczecińskiej zniszczył rurownię i ślusarnię, wymuszając jak gdyby pełną odbudowę nowego zespołu pochylniowego. Konieczność znalezienia miejsca na jego nową lokalizację była jednym z impulsów do rozbudowy dotychczas niezagospodarowanych terenów byłej stoczni „Wulkan".

16 lutego
Rejon Łasztowni w porcie szczecińskim, oddany wcześniej przez Rosjan, ale niezagospodarowany, został włączony do Biura Portowego „Starówka".

17 lutego
Zarządzeniem ministra szkolnictwa wyższego ustalono nową strukturę Wydziału Budowy Maszyn Politechniki Szczecińskiej, likwidując m.in. nieczynną i pozbawioną od dwóch lat obsady personalnej Katedrę Budowy Statków Śródlądowych oraz Maszyn Parowych i Kotłów.

28 lutego
Na drugim posiedzeniu w tym roku Komisja Morska WRN (prowadził je zastępca przewodniczącego Stanisław Wiśniak) zajmowała się m.in. sposobem załatwiania wniosków, ustaleniem zadań dla swych członków oraz zagospodarowaniem terenów rybackich w Świnoujściu.

29 lutego
W Stoczni Szczecińskiej przekazano do eksploatacji armatorowi radzieckiemu masowiec z serii B-32 s/s „Chigirin" (nośność 3177 t, pojemność 2686 BRT).

Na 91. posiedzeniu Komisji Morskiej Polskiej Izby Handlu Zagranicznego (PIHZ) zajmowano się sprawą suszenia ładowni okrętowych oraz analizą szkodowości w porcie szczecińskim i potwierdzaniem przez Kapitanat Portu opóźnionego przybycia statków do tego portu.

Marzec

1 marca
Dyrektor SUM wydał zarządzenie nr 4/56 (Dz. Urz. WRN w Szczecinie nr 4, poz. 15) w sprawie zakresu działania Inspektora Ochrony Przeciwpożarowej w tym urzędzie.

6 marca
W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod masowiec z serii B-32 s/s „Mamry" dla Chińsko-Polskiego Towarzystwa Okrętowego SA „Chipolbrok" o nośności 3200 t i pojemności 2630 BRT.

20 marca
Porządek obrad 92. posiedzenia Komisji Morskiej PIHZ przewidywał m.in. zagadnienia czarterowych rat opcyjnych i tranzytu przez Szczecin.

22 marca
W Konsulacie Generalnym Republiki Czechosłowackiej w Szczecinie odbyło się spotkanie z kierownikami przedsiębiorstw południowego sąsiada Polski, które miały swe siedziby w nadodrzańskim mieście. Byli na nim, prócz konsula generalnego Vaclava Macury i wicekonsula Jana Wróbla, Miroslav Cihlář i jego zastępca Konstantin Horský – obaj z żeglugi odrzańskiej (ČPLO) – oraz Jiří Kraus ze „Spedrapidu".

27 marca
Odbyło się trzecie w tym roku posiedzenie Komisji Morskiej WRN (obradami kierował jej przewodniczący Kazimierz Szczoczarz), na którym omawiano sprawę poprawy warunków socjalno-bytowych rybaków dalekomorskich.

28 marca
Holownik „Posejdon" należący do PRO przyholował do Szczecina statek bandery brytyjskiej s/s „Portarissa", który wcześniej uległ awarii, najeżdżając na wrak zatopionej jednostki.

29 marca
Stocznia Szczecińska zwodowała statek z serii B-32 s/s „Chusovoy", budowany dla armatora z ZSRR (nośność 3177 t, pojemność 2630 BRT).

30 marca
W Stoczni Szczecińskiej przekazano radzieckiemu armatorowi masowiec z serii B-32 s/s „Kovda" o nośności 3177 t i pojemności 2686 BRT.

31 marca
Stocznia Szczecińska przekazała do eksploatacji Przedsiębiorstwu Połowów i Usług Rybackich (PPiUR) „Barka" w Kołobrzegu oraz PPiUR „Korab" w Ustce kutry rybackie (KOŁ-57; nośność 15 t, 35 BRT, 11 NRT oraz UST-49; nośność 15 t, 36 BRT i 12 NRT).

Kwiecień

1 kwietnia
Kapitan Stanisław Skowron, starszy pomocnik szefa Wydziału Operacyjnego 12. Oddziału Wojsk Ochrony Pogranicza (WOP), objął obowiązki dowódcy batalionu portowego w Szczecinie.

1–10 kwietnia
Holownik „Herkules" (kpt. Józef Strug) holował z Hamburga do Szczecina (333 Mm) dźwig DP 4.

5 kwietnia
W Szczecińskim Urzędzie Morskim odbyła się konferencja zainteresowanych stron na temat eksploatacji portu centralnego (Łasztowni) w Szczecinie.

6 kwietnia
W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod masowiec z serii B-32 s/s „Gardno", budowany dla Chińsko-Polskiego Towarzystwa Okrętowego SA „Chipolbrok" o nośności 3200 t i pojemności 2630 BRT.

10 kwietnia
W konsulacie generalnym ČSR odbyło się kolejne spotkanie z kierownikami czechosłowackich przedsiębiorstw w Szczecinie. Prócz konsula generalnego Vaclava Macury byli na nim Miroslav Cihlář i jego zastępca Konstantin Horský – obaj z żeglugi odrzańskiej (ČPLO) – oraz Jiří Kraus ze „Spedrapidu". Na posiedzeniu omawiano m.in. sprawy kontroli realizacji ustalonych wcześniej zadań i wykonania planów eksploatacyjnych.

Po raz trzeci w historii portu szczecińskiego zawarta została między załogą a dyrekcją Zarządu Portu Szczecin – Zakładowa Umowa Zbiorowa, obowiązująca od początku tego roku.

Na 93. posiedzeniu Komisji Morskiej PIHZ zajmowano się sprawami opcyjnych norm przeładunkowych, obsługi statków węglowych w porcie szczecińskim, usprawnienia komunikacji towarowej między portem szczecińskim a jego zapleczem przez wprowadzenie pociągów dalekobieżnych stałego kursowania.

Ze Szczecina do Magdeburga w NRD wyruszyły pierwsze w tym roku polskie barki z towarami, prowadzone przez holownik „Richard".

12 kwietnia
Dyrektor SUM wydał zarządzenie nr 8/56 (Dz. Urz. WRN w Szczecinie nr 6, poz. 21) w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących przy wydawaniu kart wędkarskich, uprawianiu wędkarstwa oraz używaniu sprzętu wędkarskiego i zwalczaniu kłusownictwa wędkarskiego na wodach administrowanych przez ten urząd.

Do Szczecina przybyły delegacje pracowników żeglugi Albanii, Bułgarii, ChRL, ČSR, NRD, Rumunii, Węgier i ZSRR, które zwiedziły port i miasto.

16 kwietnia
Funkcję dyrektora technicznego Stoczni Szczecińskiej objął (po inż. Jerzym Madziarze) mgr inż. Stanisław Nowicki.

25 kwietnia
Porządek obrad 94. posiedzenia Komisji Morskiej PIHZ przewidywał obsługę statków węglowych w porcie szczecińskim oraz usprawnienie komunikacji towarowej między portem szczecińskim a jego zapleczem przez wprowadzenie pociągów dalekobieżnych stałego kursowania.

Około 25 kwietnia
We Wrocławiu odbyła się konferencja przedstawicieli żeglugi śródlądowej ČSR i Polski, poświęcona omówieniu możliwości zacieśnienia współpracy w transporcie rzecznym i zwiększenia przewozów tranzytowych z Czechosłowacji do Szczecina drogą rzeczną. W sprawie tej podpisano stosowne porozumienia.

30 kwietnia
W Stoczni Szczecińskiej przekazano armatorowi radzieckiemu masowiec z serii B-32 s/s „Giluj" o nośności 3177 t i pojemności 2630 BRT. Zwodowano także masowiec „Wicko" dla Chińsko-Polskiego Towarzystwa Okrętowego SA „Chipolbrok" (3200 t nośności i 2630 BRT pojemności).

Najprawdopodobniej 30 kwietnia
Zamknięto czechosłowackie przedstawicielstwo żeglugi na Odrze w Szczecinie, gdyż zdecydowaną większość przeładunków rzecznych kierowano już wtedy przez porty niemieckie. W roku poprzednim przez port szczeciński przeszło zaledwie sto barek czechosłowackich.

Maj

1 maja
„Baltona" przestała zaopatrywać jednostki czechosłowackiej żeglugi odrzańskiej (ČSPO).

Zastępcą dyrektora Centralnego Zarządu Rybołówstwa Morskiego (CZRM) w Szczecinie ds. administracyjno-finansowych został Z. Galiński, pełniący dotychczas funkcję zastępcy dyrektora Morskiej Centrali Zaopatrzenia w Gdyni.

9 maja
Na konferencji w Ministerstwie Żeglugi (MŻ) stwierdzono, że szczeciński węglotaśmowiec był inwestycją kosztowną (800 tys. dolarów) i zbędną, a jego pracę charakteryzowały częste przestoje w eksploatacji z powodu awarii, braku węgla, wagonów itd.

14 maja
Po raz pierwszy pojawił się w Szczecinie statek bandery syryjskiej – parowiec „Alep" (właściciel Merosevikt Lattakia, dł. 250' 00", szer. 36' 54", 1357,40 BRT, 767,50 NRT, kpt. Merosevikt, 19 członków załogi), który trzy dni później wypłynął do portu Helsingfors, zabierając 1870 t węgla.

Uchwałą rządu wprowadzono taryfikator kwalifikacyjny dla robotników zatrudnionych bezpośrednio przy przeładunkach. Waga tego wydarzenia polegała na oficjalnym uznaniu rangi zawodu robotnika portowego (dokera). Oprócz taryfikatora wprowadzono tabelę płac dla robotników przeładunkowych z podziałem na cztery grupy zaszeregowania. Od tej pory robotnicy przeładunkowi opłacani byli zgodnie z posiadanymi przez nich kwalifikacjami.

15 maja
Dyrektor SUM wydał zarządzenie porządkowe nr 11/56 (Dz. Urz. WRN w Szczecinie nr 8, poz. 29) w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących przy wykonywaniu rybołówstwa na Zalewie Szczecińskim i wodach przyległych administrowanych przez ten urząd.

16 maja
Na 95. posiedzeniu Komisji Morskiej PIHZ zajmowano się sprawami dojścia na redę Świnoujścia przez tory wschodni i zachodni oraz toru wodnego Świnoujście–Szczecin w świetle potrzeb linii okrętowych na Daleki Wschód.

Odbyło się czwarte w tym roku posiedzenie Komisji Morskiej WRN (przewodniczył Kazimierz Szczoczarz), na którym omawiano kwestię przygotowań do wspólnego posiedzenia z Komisjami Morskimi WRN w Gdańsku i Koszalinie.

17 maja
Dyrektor SUM wydał zarządzenie porządkowe nr 12/56 (Dz. Urz. WRN w Szczecinie nr 8, poz. 30) w sprawie ochrony gładzicy i storni na Zatoce Pomorskiej i dalszych częściach Morza Bałtyckiego.

18 maja
Minister żeglugi zatwierdził schemat organizacyjny Zarządu Portu Szczecin. Dyrektorowi podlegały bezpośrednio (oprócz zastępców) następujące komórki organizacyjne: Dział Planowania, Dział Księgowości, Dział Zatrudnienia i Płac, Dział Organizacyjno-Prawny, Dział Kadr, Główny Dyspozytor, Oddział Zaopatrzenia Robotniczego; zastępcy dyrektora ds. technicznych – Główny Mechanik, Dział Techniczny, Główny Energetyk, Starszy Inżynier BHP, Komendant Portowej Straży Pożarnej; zastępcy dyrektora ds. inwestycji – Dział Planowania i Dokumentacji, Dział Nadzoru Wykonania Inwestycji; zastępcy dyrektora ds. eksploatacji – Dział Eksploatacji, Dział Handlowy, Główny Technolog, Sekcja Szkolenia Zawodowego, Rejon Przeładunków Masowych „Basen Górniczy", Rejon Przeładunków Drobnicowych „Starówka", Rejon Przeładunków Drobnicowych „Ewa", Wydział Usług Żeglugowych (w nim Oddział Pilotażu i Oddział Taboru Pływającego), Zakład Robót Zastępczych; zastępcy dyrektora ds. administracyjno-finansowych: Dział Zaopatrzenia Techniczno-Materiałowego, Dział Finansowy, Dział Socjalny, Dział Administracyjno-Gospodarczy, Straż Obiektów Portowych.

19 maja
Podpisano protokół przekazania przez SUM Szczecińskiej Stoczni Jachtowej (SSJ) terenu i obiektów położonych w porcie szczecińskim na nabrzeżu „Mak" przy ul. Światowida 6–10 w trwały zarząd i użytkowanie. W ciągu następnych kilku lat odbudowano hale produkcyjne, magazyny i warsztaty, uregulowano nabrzeże i przeniesiono siedzibę stoczni.

W Szczecinie ukazał się pierwszy numer tygodnika społeczno-kulturalnego „Ziemia i Morze" (red. nacz. Maria Boniecka). Pisano w nim o problemach marynistyki, o sprawach społecznych, gospodarczych, o życiu kulturalnym, literaturze, muzyce, teatrze. Zasięgiem obejmował również Koszalin, Gdańsk i Poznań.

21 maja

W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod masowiec z serii B-32 s/s „Jamno" o nośności 3200 t i pojemności 2630 BRT dla Chińsko-Polskiego Towarzystwa Okrętowego SA „Chipolbrok".

W Szczecińskim Urzędzie Morskim odbyła się ważna konferencja w sprawie ruchu jednostek pływających w porcie szczecińskim, w której uczestniczyli, poza gospodarzem (organem terenowej administracji morskiej), także przedstawiciele najważniejszych użytkowników portu: Zarządu Portu Szczecin, Urzędu Celnego, Gdańskiego Urzędu Morskiego, „Żeglugi na Odrze", Spółdzielni Pracy Rybołówstwa Morskiego „Certa", Wojewódzkiego Komitetu Kultury Fizycznej, Morskiej Agencji w Szczecinie, jednostki wojskowej nr 1486, Polskiego Ratownictwa Okrętowego.

21/22 maja

Płynący z Murmańska do Szczecina statek norweski s/s „Hordnes" wszedł na redzie w Świnoujściu na oznakowane boją szczątki wraku „Orion" i zatonął. Podniosły go później ekipy ratownicze „Smok" i „Światowid" Polskiego Ratownictwa Morskiego.

23 maja

Kolegium Ministerstwa Żeglugi w Warszawie po raz pierwszy po wojnie zajmowało się działalnością urzędów morskich w Szczecinie, Koszalinie (z siedzibą w Słupsku) oraz Gdańsku (z siedzibą w Gdyni). Analiza dotyczyła roku poprzedniego.

24 maja

Ministrowie żeglugi oraz spraw wewnętrznych wydali zarządzenie w sprawie zasad współpracy urzędów morskich z organami ochrony granic.

25 maja
Dyrektor SUM wydał zarządzenie porządkowe nr 13/56 (Dz. Urz. WRN w Szczecinie nr 8, poz. 31) w sprawie ruchu portowych, rybackich i sportowych jednostek pływających w porcie szczecińskim.

26 maja
W Koszalinie odbyła się narada członków komisji morskich wojewódzkich rad narodowych w Gdańsku, Koszalinie i Szczecinie, dotycząca ich funkcjonowania i zadań.

29 maja
Stocznia Szczecińska przekazała do eksploatacji PPiUR „Barka" w Kołobrzegu oraz PPiUR „Korab" w Ustce kutry rybackie (KOŁ-58, nośność 15 t, 36 BRT, 12 NRT oraz UST-50, nośność 15 t, 36 BRT, 11 NRT).

30 maja
W Stoczni Szczecińskiej oddano do eksploatacji armatorowi radzieckiemu kolejny statek z serii B-32 – s/s „Charysh". Zwodowano też masowiec z tej samej serii – „Śniardwy" dla Chińsko-Polskiego Towarzystwa Okrętowego SA „Chipolbrok".

Czerwiec

3 czerwca
W rozkładzie jazdy Polskich Kolei Państwowych wprowadzono codzienne pociągi dalekobieżne stałego kursowania pomiędzy przejściami granicznymi ČSR a Szczecinem i odwrotnie.

5 czerwca
Porządek 96. posiedzenia Komisji Morskiej PIHZ obejmował następujące zagadnienia: otwarcie toru wodnego Szczecin–Świnoujście dla ruchu statków o dużym zanurzeniu; obniżenie stawek za uboczne usługi kolejowe świadczone dla tranzytu idącego przez porty polskie; zwolnienie od kar umownych za przetrzymywanie wagonów spowodowane opóźnionym wejściem statków do portu szczecińskiego w związku ze sztormami, mgłą lub lodami; dostarczanie dokumentacji towarowej i przewozowej odbiorcom z zagranicy.

W SUM odbyła się konferencja w sprawie ostatecznego usunięcia wraków z portu szczecińskiego.

6 czerwca
Do portu szczecińskiego wszedł motorowiec PŻM „Dunajec" (kpt. Adamowicz), kończąc swój setny rejs. Obsługiwał on regularną linię Szczecin–Sztokholm–Gdańsk.

7 czerwca
Minister żeglugi wydał zarządzenia nr 74 i 75 w sprawie zasad wynagradzania członków załóg jednostek pływających żeglugi śródlądowej oraz przybrzeżnej.

8 czerwca
Dowódca 12. Brygady WOP wydał rozkaz (nr 084) w sprawie współdziałania operacyjnego (skoordynowania działań w zakresie zabezpieczenia toru wodnego) Batalionu Portowego Szczecin oraz Rzecznego Dywizjonu Okrętów Pogranicza Szczecin na odcinku Trzebież–Szczecin i patrolowania kanałów portu szczecińskiego.

18 czerwca
Zmarł Jan Stachura, poseł na Sejm PRL, w latach 1947–1956 starszy brygadzista Basenu Górniczego portu szczecińskiego.

21 czerwca
SUM odwołał wiosenną ochronę tarła na Zalewie Szczecińskim i wodach przyległych z utrzymaniem czasowych ograniczeń w połowach sprzętem czynnym.

28 czerwca
W związku z obchodami Dni Morza przybyły do Szczecina delegacje rządowe ZSRR, ČSR i NRD. Na czele trzyosobowej delegacji radzieckiej stał minister floty morskiej Wiktor Bakajew, dziewięcioosobowej grupie czechosłowackiej przewodził minister komunikacji Antonin Pospíšil (byli z nim dyrektorzy przedsiębiorstw morskich), natomiast niemieckiej (trzyosobowej) – wiceminister komunikacji Karl Salomon.

30 czerwca
W Stoczni Szczecińskiej oddano armatorowi radzieckiemu statek z serii B-32 s/s „Chusovoy". Zwodowano jednocześnie masowiec tej samej serii s/s „Mamry" dla Chińsko-Polskiego Towarzystwa Okrętowego SA „Chipolbrok".

Stocznia Szczecińska przekazała do eksploatacji PPiUR „Kuter" w Darłowie dwa kutry rybackie: DAR-49 (nośność 15 t, 35 BRT, 12 NRT) oraz DAR-50 (nośność 15 t, 35 BRT i 11 NRT).

Lipiec

1 lipca
Z okazji Dnia Marynarki Wojennej odbyła się w porcie szczecińskim parada okrętów wojennych: ścigaczy, jednostek desantowych, niszczyciela „Burza".

Nastąpiła zmiana taryfy Polskich Kolei Państwowych co do czasu wolnego od postoju wagonów z węglem w porcie szczecińskim. Czas ten zmniejszony został z 30 do 27 godzin.

6 lipca
W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod masowiec z serii B-32 s/s „Łebsko" o nośności 3200 t i pojemności 2630 BRT, budowany dla Chińsko-Polskiego Towarzystwa Okrętowego SA „Chipolbrok".

Na jeziorze Dąbie zatonął jacht „Zorza" ze Zrzeszenia Sportowego „Start". Pięcioosobową załogę uczniów Państwowego Technikum Dróg Wodnych w Szczecinie uratowali żołnierze motorówki-ślizgacza „M-40" Rzecznego Dywizjonu Okrętów Pogranicza 12. Brygady WOP w Szczecinie.

10 lipca
W porcie szczecińskim rozpoczęto załadunek parowca s/s „Malden Hill", pierwszego statku nowo otwartej linii indyjskiej.

10–12 lipca
W Tatrzańskiej Łomnicy na Słowacji odbyło się spotkanie delegacji Zarządu Portu Szczecin (m.in. dyr. M. Łempicki, przewodniczacy Rady Zakładowej Z. Owidzki) z przedstawicielami portu bratysławskiego (m.in. zastępca dyrektora gen.

J. Babič, przewodniczący Rady Zakładowej S. Fülöp), podczas którego doszło do podpisania wielopunktowego porozumienia w sprawie nawiązania współpracy kulturalnej, turystycznej i zawodowej. Dotyczyło ono m.in. wymiany doświadczeń w zakresie eksploatacji portów (w szczególności technologii przeładunków barkowych), organizacji pracy, doprowadzenia do skutku bezdewizowych wyjazdów pracowników na dwutygodniowe pobyty w Polsce i Czechosłowacji.

16 lipca

Po raz pierwszy pojawił się w porcie szczecińskim z ładunkiem handlowym statek bandery libańskiej – parowiec „Katerina S.", armator Georges Sigalos Athenes z Bejrutu (dł. 80,60 m, szer. 11,35 m, 1618,13 BRT, 789,46 NRT, kpt. Alifrangis, 22 członków załogi), który przywiózł rudę chromową (1896,43 t), zabierając jedenaście dni później 2059 t węgla. Statek tego kraju był już w Szczecinie w 1948 r., lecz wtedy cumował w radzieckiej strefie portowej (zabierając stąd złom), a w polskiej zaopatrzył się jedynie w bunkier.

Dyrektor Rejonu Dróg Wodnych w Szczecinie wydał zarządzenie (Dz. Urz. WRN w Szczecinie nr 11, poz. 48) w sprawie przewozów międzybrzegowych i przewozów niestałych dla własnych potrzeb gospodarczych.

24 lipca

Na 98. posiedzeniu Komisji Morskiej PIHZ analizowano sprawę tranzytu przez Szczecin.

28 lipca

Rozpoczął się dwusetny rejs frachtowca PŻM „Toruń" (z Lulei do Gdyni z rudą), statku zbudowanego przed trzydziestu laty w stoczni francuskiej, który w czasie drugiej wojny światowej był dwukrotnie zatapiany i wydobywany.

30 lipca

Minister żeglugi zatwierdził schemat organizacyjny Szczecińskiego Urzędu Morskiego.

Sierpień

1 sierpnia
W Szczecinie ukazał się pierwszy numer dwutygodnika pracowników rybołówstwa spółdzielczego pt. „Rybołówstwo". W wydanych ośmiu numerach czasopisma (ostatni 15 grudnia 1956 r.) opublikowano artykuły poświęcone działalności i pracy różnych małych spółdzielni rybackich położonych na wybrzeżu województwa szczecińskiego oraz nad Zalewem Szczecińskim. Artykuły charakteryzowały się dużą dozą krytycyzmu wobec stosunków panujących w zakładach pracy, z uwagi na nadchodzący proces przemian społeczno-politycznych w kraju.

Weszła w życie nowa siatka płac dla pracowników fizycznych w SUM.

7 sierpnia
W Stoczni Szczecińskiej zwodowano masowiec z serii B-32 s/s „Gardno" dla Chińsko-Polskiego Towarzystwa Okrętowego SA „Chipolbrok".

Na nabrzeżu Chorzowskim rozpoczął się próbny rozruch nowego wielkiego dźwigu mostowego (nośność 15 t) do przeładunku rudy, który zakupiono w NRD.

8 sierpnia
Zarząd Portu Szczecin wydał specjalny numer gazetki zakładowej „Port Pokoju", poświęcony Czechosłowacji. Ukazały się tu m.in. artykuły dyrektora „Spedrapidu" Miroslava Ambrosa pt. *Tranzyt czechosłowacki* i zastępcy dyrektora ZPS ds. eksploatacyjnych – Kazimierza Kostrzewy – pt. *Musimy usunąć przeszkody hamujące naszą współpracę.*

13 sierpnia
Porządek 99. posiedzenia Komisji Morskiej PIHZ przewidywał rozpatrywanie projektu Centralnego Zarządu Portów dotyczącego *norm załadunku i wyładunku statków żeglugi trampowej w portach morskich PRL* oraz kontynuowanie omawiania zagadnienia tranzytu przez Szczecin.

20 sierpnia
Odbyło się szóste w tym roku posiedzenie Komisji Morskiej WRN w Szczecinie, na którym omawiano sprawy organizacyjne, m.in. problemy decentralizacji za-

rządzania gospodarką morską. Ze stanowiska przewodniczącego komisji postanowił zrezygnować Kazimierz Szczoczarz.

W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod masowiec z serii B-32 s/s „Chapaevsk" o nośności 3169 t i pojemności 2630 BRT, budowany dla armatora radzieckiego.

27 sierpnia
Stocznia Szczecińska przekazała do eksploatacji PPiUR „Barka" w Kołobrzegu kuter rybacki KOŁ-59 (nośność 15 t, 36 BRT i 12 NRT). Była to ostatnia jednostka zbudowana w tym roku dla przedsiębiorstw połowowych z Kołobrzegu, Ustki i Darłowa – łącznie otrzymały one 7 jednostek o nośności 105 t oraz pojemności 249 BRT i 81 NRT.

30 sierpnia
W Stoczni Szczecińskiej oddano do eksploatacji masowiec z serii B-32 s/s „Wicko" dla Chińsko-Polskiego Towarzystwa Okrętowego SA „Chipolbrok".

Wrzesień

8 września
W Stoczni Szczecińskiej zwodowano masowiec z serii B-32 s/s „Jamno", budowany dla Chińsko-Polskiego Towarzystwa Okrętowego SA „Chipolbrok".

17 września
Na siódmym w tym roku posiedzeniu Komisji Morskiej WRN omawiano sprawę jej rozwiązania, faktycznie z powodu niewielkich możliwości działania komisji i braku aktywności jej członków. Ostateczne decyzje miały zostać podjęte po zasięgnięciu opinii Kancelarii Rady Państwa.

20 września
Na 100. posiedzeniu Komisji Morskiej PIHZ zajmowano się m.in. zagadnieniem bezpieczeństwa żeglugi przy dochodzeniu statków do redy w Świnoujściu oraz sprawami *partycypowania strony polskiej w despatchu, gdy czarterujący był stroną zagraniczną*.

25 września
W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod masowiec z serii B-32 s/s „Chervonograd" o nośności 3177 t i pojemności 2630 BRT, budowany dla ZSRR.

27 września
Odbyło się posiedzenie Sekcji Prawa Morskiego przy Okręgu Szczecińskim Zrzeszenia Prawników Polskich, na którym prof. Leon Babiński wygłosił referat pt. „Nowe przepisy konwencji kolejowych berneńskich (1952) co do kombinowanych przewozów kolej–morze".

29 września
Stocznia Szczecińska przekazała Chińsko-Polskiemu Towarzystwu Okrętowemu SA „Chipolbrok" masowiec z serii B-32 s/s „Śniardwy".

Najprawdopodobniej koniec września
Na nabrzeżu Chorzowskim w porcie szczecińskim uruchomiono nowy rejon przeładunkowy rudy, montując dwa potężne dźwigi mostowe, których wydajność (każdego) wynosiła 250–300 t rudy na godzinę.

Październik

1 października
Został zatwierdzony nowy regulamin organizacyjny oddziału Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych (PRCiP) w Szczecinie, na podstawie którego jednostka ta zyskała większą samodzielność, uniezależniając się od centrali gdańskiej, m.in. w sprawach nakładów inwestycyjnych i zlecaniu robót.

W Szczecińskim Urzędzie Morskim weszła w życie nowa siatka płac dla pracowników umysłowych.

3 października
W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod masowiec z serii B-32 s/s „Cherepovets" o nośności 3169 t i pojemności 2630 BRT, budowany dla armatora radzieckiego.

8 października
Piloci portu szczecińskiego wybrali po raz pierwszy w sposób demokratyczny swego szefa – starszego pilota Edwarda Trojanowskiego. Dotychczas szefa pilotów mianowała odgórnie dyrekcja ZPS. W miejsce poprzednich doraźnych komisji wybrano także stałą Radę Pilotów, która przede wszystkim zająć się miała opracowaniem projektu regulaminu swego działania i rozwiązywaniem bieżących kwestii pilotażu.

Na 101. posiedzeniu Komisji Morskiej PIHZ rozpatrywano sprawę dostarczania dokumentów towarowych i przewozowych odbiorcom zagranicznym oraz aktualną sytuację w porcie szczecińskim.

10 października
W Stoczni Północnej w Gdańsku położono stępkę pod lugrotrawler (B-17) m/t „Zięba", który później otrzymał PPDiUR „Gryf" w Szczecinie.

13 października
Do portu szczecińskiego wpłynął po raz pierwszy po drugiej wojnie światowej statek bandery chilijskiej – motorowiec „Chiloe" (dł. 40,72 m, szer. 7,03 m, 248,12 BRT, 121,45 NRT, kpt. Werner, 7 członków załogi), który trzy dni później wypłynął, zabierając 400 t polskiego węgla.

18 października
W porcie Recife w Brazylii opuszczono polską banderę oraz podniesiono brazylijską na statku PŻM m/s „Nida" (614 BRT, 281 NRT, ok. 900 DWT; dł. 57,6 m, szer. 9 m, zan. 4,3 m, 640 KM, 20 członków załogi), który wcześniej (po zbudowaniu w 1955 r. w Gdyni) pływał na liniach regularnych bliskiego zasięgu (linia fińska, następnie do Zachodniej Europy). Sprzedany brazylijskiemu armatorowi C. Filho, został przeprowadzony przez Atlantyk przez kpt. Zbisława Frąckowiaka. Statek otrzymał nazwę „Miro", a jego portem macierzystym była Fortaleza. Jednostka ta zapoczątkowała eksport statków z Polski do Brazylii.

20 października
W Stoczni Szczecińskiej zwodowano masowiec z serii B-32 s/s „Łebsko", budowany dla Chińsko-Polskiego Towarzystwa Okrętowego SA „Chipolbrok".

Wydział Przeładunkowy „Ewa” Zarządu Portu Szczecin został przekształcony w Rejon, co było wynikiem przejęcia z początkiem roku strefy czechosłowackiej oraz ukończenia budowy całego nabrzeża Czechosłowackiego.

23 października
Porządek obrad 102. posiedzenia Komisji Morskiej PIHZ przewidywał zagadnienia *partycypowania strony polskiej w dispatchu, gdy czarterujący był stroną zagraniczną* oraz współpracy portu szczecińskiego z Państwowym Instytutem Hydrograficzno-Meteorologicznym.

25 października
Zarządzeniem nr 21 dyrektora SUM zmieniono nazwę „nabrzeże Stalinogrodzkie” na „nabrzeże Katowickie”.

26 października
Centralny Zarząd Morskich Stoczni Remontowych zawiesił w czynnościach służbowych dyrektora Szczecińskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” – Tadeusza Radomskiego.

27 października
Z inicjatywy Jana Szulczyka, pioniera szczecińskiej shipchandlerki, na nabrzeżu Chorzowskim otwarto punkt sprzedaży „Baltony”, co spotkało się z dużym zainteresowaniem kapitanów statków, uatrakcyjniając port szczeciński i przysparzając dewiz temu przedsiębiorstwu.

30 października
W Szczecinie odbyło się walne zebranie sprawozdawczo-wyborcze Klubu Morskiego Ligi Przyjaciół Żołnierza (LPŻ), w którym wziął udział przedstawiciel Zarządu Głównego LPŻ w Warszawie – Mirosław Oraś oraz reprezentanci Zarządu Wojewódzkiego tej organizacji. Członkowie Klubu Morskiego wybrali nową Radę Klubu – weszli do niej znani żeglarze i działacze: Szelestowski, Guttiens, Patorski, Zdanowski, Szwarc i Kolbusówna. Z ostrą krytyką spotkała się dotychczasowa działalność Zarządu Głównego LPŻ. Wysunięto postulat przyznania Klubowi Morskiemu pełnej samodzielności i zaniechania polityki narzucania odgórnych planów pracy.

W Stoczni Szczecińskiej oddano do eksploatacji Chińsko-Polskiemu Towarzystwu Okrętowemu SA „Chipolbrok” masowiec z serii B-32 s/s „Mamry”.

Na ósmym posiedzeniu Komisji Morskiej WRN w Szczecinie zajmowano się m.in. analizą postulatów wysuniętych na naradzie majowej w Koszalinie i odpowiedzią na nie ministra żeglugi. Zapoznano zebranych z pismem tego resortu dotyczącym zakresu działania nadmorskich rad narodowych oraz ich komisji morskich.

31 października
Prezydium MRN w Szczecinie wydało zarządzenie w sprawie przekazania sklepów rybnych przez przedsiębiorstwo „Miejski Handel Mięsem" – Wojewódzkiemu Przedsiębiorstwu Hurtu Rybnego.

W gmachu PŻM w Szczecinie odbyło się zebranie marynarzy i absolwentów Państwowej Szkoły Morskiej (PSM), którzy zostali usunięci z floty lub nie otrzymali prawa pływania w poprzednich latach. Domagali się oni rehabilitacji i ponownego zatrudnienia ludzi niesłusznie zwolnionych oraz umożliwienia zdobycia dyplomów tym byłym uczniom PSM, których relegowano przed uzyskaniem świadectwa szkoły. Żądano prawa mustrowania na statki zagraniczne, powszechnie przyjętego na świecie, dotąd w Polsce niepraktykowanego. Obecni na zebraniu: dyrektor Centralnego Zarządu Polskiej Marynarki Handlowej – Marian Gronowicz i dyrektor PŻM – Herman Burau poinformowali o możliwościach naprawienia starych krzywd, postulując m.in. utworzenie specjalnych komisji weryfikacyjnych.

Listopad

2 listopada
Odbyło się zebranie niepływających marynarzy, na którym wybrano siedmioosobową Radę Marynarzy. Miała ona za zadanie utrzymywanie kontaktu z PŻM w celu badania opinii niesłusznie zwolnionych z floty i kwalifikowanie ich wspólnie z przedstawicielami przedsiębiorstwa oraz związku zawodowego do zatrudnienia w PMH. Jednocześnie rozpoczął pracę tymczasowy Komitet Organizacyjny przyszłego oddziału Związku Marynarzy.

12 listopada
Na swe dziewiąte w tym roku posiedzenie, które miało mieć czysto roboczy charakter, zebrała się Komisja Morska WRN w Szczecinie. Ze względu na nadmiar

innych obowiązków odwołany został ze stanowiska przewodniczącego Kazimierz Szczoczarz, nowym przewodniczącym miał zostać Marian Łempicki, dyrektor ZPS. Z analizy dotychczasowych posiedzeń Komisji Morskiej wynikało, iż przeciętna frekwencja wynosiła zaledwie 51%. Z trzynastu jej członków najwięcej (ośmiu) było na pierwszym posiedzeniu (18 stycznia), najmniej na ósmym (30 października) – czterech. Zaplanowane na 23 listopada 1956 r. ostatnie w tym roku posiedzenie Komisji Morskiej WRN nie odbyło się z powodu braku kworum.

14 listopada
Załoga Szczecińskiej Fabryki Sprzętu Okrętowego wybrała Radę Pracowniczą, której przewodniczącym został inż. Sławomir Szymczewski.

W lokalu firmy „C. Hartwig" w Szczecinie odbyło się zebranie informacyjne poświęcone zagadnieniom ewentualnego powołania na terenie nadodrzańskiego miasta „Pomocniczych Spółdzielni Pracy Portowej".

15 listopada
Na pierwszym zebraniu Komisji Rehabilitacyjnej ZPS (12-osobowej) powołano jej prezydium w składzie: przewodniczący Tadeusz Bujak (PZPR), wiceprzewodniczący Roman Danyluk (bezpartyjny), sekretarz Stanisław Szynkarek (PZPR). Komisja miała *rozpatrywać sprawy osób niesłusznie usuniętych z partii lub niesłusznie ukaranych karami partyjnymi, niesłusznie usuniętych z zakładu pracy z przyczyn wyłącznie politycznych itp.* oraz tych, którym *wyrządzono krzywdy moralne*. Komisja miała liczyć 14 osób: 10 wybranych na zebraniach oddziałowych organizacji partyjnych oraz cztery mianowane przez Prezydium Rady Zakładowej.

17 listopada
Klub Morski LPŻ uroczyście obchodził dziesięciolecie swego istnienia.

21 listopada
Siedem spółdzielni: „Botwina", „Konarskiego" „Ornament", „Wspólnota Zbieraczy", „Kominiarz", „Trykot" i „Ochrona Mienia", należących do Wojewódzkiego Związku Spółdzielni Pracy (WZSP) w Szczecinie (prezes Konrad Ronowski), uchwaliło przystąpienie do organizowania Spółdzielczej Żeglugi Morskiej. W tym celu został wybrany Komitet Organizacyjny (Balcerowicz, Bert, Vokt

i Bittman) oraz łącznik i doradca fachowy z ramienia WZSP, którym został kmdr Konstanty Jacynicz, a także utworzono Komisję Morską przy WZSP. Wymienione spółdzielnie jako pierwsze wyraziły zgodę na udzielenie na ten cel kredytu w wysokości 3 mln zł.

21–22 listopada

Odbyło się zebranie otwarte Podstawowej Organizacji Partyjnej PZPR przy Centralnym Zarządzie Rybołówstwa Morskiego w Szczecinie z udziałem delegatów przedsiębiorstw i władz resortu żeglugi. Referaty wygłosili: wiceminister żeglugi Piotr Stolarek i dyrektor naczelny CZRM Jan Biliński, który stwierdził, że podstawowymi błędami dotychczasowej działalności w rybołówstwie morskim były: zła polityka kadrowa resortu żeglugi; nieuregulowanie przezeń spraw pracy i płacy w rybołówstwie morskim; narzucenie – mimo sprzeciwu – błędnej koncepcji budowy dużej serii lugrotrawlerów; rozbudowa portu we Władysławowie; montowanie urządzeń chłodniczych na statku bazie „Fryderyk Chopin"; podtrzymywanie teorii o konieczności istnienia Centralnego Zarządu Rybołówstwa Morskiego i Centralnego Zarządu Przemysłu Rybnego. Na zakończenie referatu Biliński stwierdził: *Realizowałem wytyczne Partii i popełniałem te błędy, które popełniała cała Partia*. Po referatach wywiązała się burzliwa dyskusja, podjęto rezolucję żądającą m.in. natychmiastowego ustąpienia z zajmowanych stanowisk: wiceministra żeglugi Piotra Stolarka, urzędników tego resortu: Grümma, Hellera, Mirskiego, Rossetowej i Szumskiego, dyrektora CZRM Jana Bilińskiego i jego zastępcy – Andrzeja Nagla oraz powołania na kierownicze stanowiska w gospodarce morskiej przedwojennych fachowców, których wcześniej władze pozbawiły funkcji.

23 listopada

Centralna Rada Związków Zawodowych zalegalizowała Związek Zawodowy Marynarzy i Rybaków Dalekomorskich.

24 listopada

W Stoczni Szczecińskiej zwodowano masowiec z serii B-32 s/s „Chapaevsk", budowany dla ZSRR, który zamiast węglem, miał być opalany mazutem. W odróżnieniu od dotychczasowych statków tej serii, jego kadłub został zmontowany z wielkich sekcji, do których podnoszenia używano często dwóch dźwigów współpracujących ze sobą. Konstrukcja nowego rudowęglowca była całkowicie spawana, co pozwoliło przyspieszyć czas budowy i obniżyć koszty.

26 listopada

W dążeniu do szerszej współpracy w dziedzinie gospodarczej załoga Stoczni Szczecińskiej powołała Radę Robotniczą w składzie 33 członków, którzy spośród siebie dokonali wyboru siedmioosobowego prezydium, w składzie: Edmund Jankowski, Romuald Kubik, Józef Kulas, Józef Kapiszewski, Ryszard Stypniewski, Józef Styczyński i Jan Wędziński. Nowo wybrana Rada Robotnicza działała początkowo bez wyboru stałego przewodniczącego, by uniknąć jednoosobowego decydowania. Stan taki trwał do czasu wydania ustawy z 20 grudnia 1958 r. o samorządzie robotniczym.

27 listopada

Stocznia NRD w Rostoku przekazała szczecińskiemu oddziałowi PRCiP nową pogłębiarkę czerpakową „Mątwa", zamówioną przez Polskę w poprzednim roku. Po odbyciu prób technicznych na Zalewie Szczecińskim podniesiono na niej polską banderę. Na uroczystości był dyrektor stoczni niemieckiej Heinrich oraz dyrektor PRCiP inż. Stodolisk. Pogłębiarka ta była największa w Polsce – jej wydajność wynosiła ok. 400 m^3, podczas gdy popularny „Tryton" osiągał jedynie ok. 250 m^3.

30 listopada

Dyrektor SUM wydał zarządzenie porządkowe nr 23 (Dz. Urz. WRN w Szczecinie 1957, nr 1, poz. 4) w sprawie kwalifikacji wymaganych dla uzyskania zezwolenia na prowadzenie małych statków rybackich.

Stocznia Szczecińska przekazała Chińsko-Polskiemu Towarzystwu Okrętowemu SA „Chipolbrok" masowiec z serii B-32 s/s „Gardno".

Odbyły się wybory do Rady Robotniczej w piętnastu okręgach wyborczych Zarządu Portu Szczecin. Uprawnionych do głosowania było 4395 osób, wzięły udział 3403 osoby (77,4%). Wybrano 48 pracowników, najwięcej pochodziło z Rejonu „Ewa" – ośmiu oraz „Basenu Górniczego" (nabrzeża: Katowickie, Chorzowskie, Gliwickie, Bytomskie, Wałbrzyskie), Biura Głównego i Bazy Taboru Pływającego – po siedmiu.

Na posiedzeniu Sekcji Prawa Morskiego przy Okręgu Szczecińskim Zrzeszenia Prawników Polskich mgr Zdzisław Ptak wygłosił referat pt. „Umowa holownicza".

Grudzień

Początek grudnia
Nowy minister żeglugi (od 13 listopada) Stanisław Darski zawiesił w czynnościach dyrektora generalnego CZRM Jana Bilińskiego.

1 grudnia
W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod masowiec z serii B-32 s/s „Altay" o nośności 3169 t i pojemności 2630 BRT, budowany dla armatora radzieckiego.

3 grudnia
Nastąpiła zmiana na stanowisku przewodniczącego Komisji Rehabilitacyjnej ZPS: złożył rezygnację Tadeusz Bujak, a wybrany został Kazimierz Bay – starszy pilot Wydziału Pilotażu.

4 grudnia
Sąd Wojskowy dla Miasta Stołecznego Warszawy na rozprawie rehabilitacyjnej uwolnił od zarzutów szpiegostwa i rozpracowywania członków PPR Franciszka Knappa, byłego dyrektora Centrali Transportów Morskich i „C. Hartwig" w Szczecinie, skazanego w 1952 r. na 6 lat więzienia.

Około 5 grudnia
W Szczecinie ukonstytuował się Oddział Związku Zawodowego Marynarzy i Rybaków Dalekomorskich.

8 grudnia
Ukonstytuowała się Rada Robotnicza ZPS. Jej przewodniczącym został Stanisław Grzywiński, a zastępcą – inż. Bogdan Zawierowski.

10 grudnia
Resort żeglugi odwołał ze stanowiska głównego księgowego CZRM Wacława Coufala i powierzył mu pełnienie obowiązków dyrektora tej jednostki organizacyjnej rybołówstwa.

11 grudnia
Po raz pierwszy po objęciu urzędu przybył do Szczecina nowy minister żeglugi dr Stanisław Darski, przedwojenny fachowiec morski. Odbył rozmowy w PŻM i ZPS, zwiedził nabrzeże Chorzowskie i Wydział Przeładunkowy „Ewa", następ-

nego dnia pojechał do PPDiUR „Odra” w Świnoujściu i spotkał się z pracownikami CZRM. Był przychylny postulatom usamodzielnienia przedsiębiorstw żeglugowych, które dawałoby możliwości skuteczniejszego konkurowania z armatorami zagranicznymi. Resort morski miałby prowadzić generalną politykę żeglugową, kontrolować ważniejsze inwestycje, ogólnie kierować sprawami tranzytu. Minister Darski zapowiedział utworzenie Funduszu Rozbudowy Floty, mówił o likwidacji CZRM oraz Centralnego Zarządu Polskiej Marynarki Handlowej i utworzeniu w jego miejsce Departamentu Żeglugi w MŻ.

12 grudnia
Stanowisko dyrektora Polskiej Żeglugi Morskiej w Szczecinie objął Gerard Kryska, który zastąpił Hermana Buraua.

W Stoczni Szczecińskiej odbyła się konferencja, na którą zaproszono przedstawicieli Ministerstwa Przemysłu Maszynowego (MPM), Centralnego Zarządu Przemysłu Okrętowego i Stoczni Gdańskiej. Szczecińscy stoczniowcy, reprezentowani przez dyrekcję i prezydium Rady Robotniczej, przedstawili projekty odbudowy i uruchomienia nowego ośrodka „Wulkan” i włączenia go do planu pięcioletniego, uzyskując poparcie MPM. Gdańsk oponował, argumentując, że kurczą się obecnie rynki zbytu przemysłu okrętowego.

20 grudnia
W Stoczni Północnej w Gdańsku położono stępkę pod lugrotrawler (B-17) m/t „Żuraw”, który później otrzymał szczeciński armator PPDiUR „Gryf”.

21 grudnia
W Stoczni Szczecińskiej zwodowano masowiec z serii B-32 s/s „Chervonograd”, budowany dla ZSRR.

22 grudnia
Rada Ministrów wydała uchwałę nr 804, która stanowiła podstawę utworzenia Funduszu Rozbudowy Morskiej Floty Handlowej. Miał on za zadanie zakup dużych oceanicznych statków dla PŻM i Polskich Linii Oceanicznych. Został uruchomiony z pierwszym dniem następnego roku.

28 grudnia
Na łamach „Kuriera Szczecińskiego” (nr 310) ukazał się artykuł Jana Fenglera, zasłużonego pracownika gospodarki morskiej, który na progu lat pięćdziesiątych

niesłusznie musiał opuścić jej szeregi, pt. *O zapomnianej rocznicy* [dziesięciolecie Szczecińskiego Urzędu Morskiego – R.T.] *i powiązaniu Rad Narodowych z portem i morzem*.

31 grudnia

Stocznia Szczecińska przekazała Chińsko-Polskiemu Towarzystwu Okrętowemu SA „Chipolbrok" masowiec z serii B-32 s/s „Jamno". W całym tym roku oddano do eksploatacji 10 statków o nośności 31 885 t i pojemności 26 468 BRT.

Od początku do końca roku Komisja Kwalifikacyjna ds. Dyplomów dla Oficerów PMH przy SUM rozpatrzyła na 24 posiedzeniach 116 wniosków, przyznając dyplomy: porucznika żeglugi przybrzeżnej – 7; porucznika żeglugi małej – 29; porucznika żeglugi wielkiej – 10; kapitana żeglugi wielkiej – 2; kapitana żeglugi małej – 11; oficera mechanika okrętowego V klasy – 12, IV klasy – 18, III klasy – 8, II klasy – 5. Czternaście wniosków załatwiono odmownie z powodu braku wymaganych dokumentów lub odpowiedniego stażu pływania kandydatów.

Szczecińska Stocznia Remontowa „Gryfia" wyremontowała w ciągu całego roku (remonty kapitalne i tzw. średnie) 54 statki o tonażu 35 131 BRT.

Szczecińska Stocznia Jachtowa wybudowała w ciągu roku 27 łodzi ratunkowych, 4 łodzie ratowniczo-plażowe, 6 łodzi typu „H", jedną „jolkę" oraz 30 kajaków turystycznych typu „P-36". W ciągu roku zatrudniała 97 osób, w tym 62 robotników, siedmiu pracowników grupy inżynieryjno-technicznej, dziewięciu pracowników grupy administracyjno-biurowej, siedmiu uczniów, dziewięciu stażystów, trzech innych pracowników.

Minister żeglugi powołał do życia zarządzeniem nr 206 Przedsiębiorstwo Państwowe „Żegluga Szczecińska", które powstało z połączenia Żeglugi Przybrzeżnej Szczecin i Rejonowej Ekspozytury Żeglugi na Odrze.

Odwołano ze stanowiska Jana Bilińskiego, dotychczasowego dyrektora naczelnego CZRM, a także niektórych członków jego kierownictwa.

Minister żeglugi wydał zarządzenie nr 202 w sprawie przekazania przez miejskie przedsiębiorstwa handlowe branżowych sklepów rybnych wojewódzkim przedsiębiorstwom hurtu rybnego. W Szczecinie nastąpiło to z pierwszym dniem następnego roku.

Flota szczecińskiego armatora PŻM liczyła 34 statki (z 70 w całej PMH – 48,6%) o pojemności 57 tys. BRT (ze 199 tys. całej floty krajowej – 28,2%) i 79 tys. DWT (z 269 tys. w całej PMH – 29,4%). Przeważały w niej parowce – 23 (50 tys. BRT, 71 DWT), dużo mniej było motorowców – 11 (6 tys. BRT i 8 tys. DWT). PŻM w tym roku nie tylko nie zwiększyła swego stanu posiadania, ale zmniejszyła go o jeden statek – m/s „Nida", po sprzedaży go do Brazylii. Flota PŻM przewiozła w tym roku 1 396 tys. t ładunków, co stanowiło 55,8% przewozów floty krajowej (2 504 tys. t, bez statków w czarterze „Chipolbroku"). Na sześciu liniach regularnych pływało 9 statków o pojemności 7550 DWT.

Rejonowa Ekspozytura Żeglugi na Odrze w Szczecinie przewiozła w ciągu całego roku 379 725 t ładunków barkami, z tego na trasach: do NRD – 13 482 t, na Śląsk i ze Śląska (Szczecin–Śląsk–Szczecin) – 16 966 t, Szczecin–Bielinek – 37 428 t, Świnoujście–Szczecin – 18 708 t i w rejonie Szczecina – 293 140 t. Przewieziono 1 094 139 pasażerów na różnych trasach.

Port szczeciński przeładował w całym roku 6 055 tys. t, w tym w przywozie 2 408 tys. t i w wywozie 3 647 tys. t. W obrocie ładunkowym dominowały węgiel i koks (2 926,6 tys. t), dalej: ruda – 798,7 tys. t, inne towary masowe – 1 239,8 tys. t, zboże 292,9 tys. t, drewno – 110,8 tys. t oraz drobnica – 686,2 tys. t. Weszło tu 4081 statków o 2 210,7 tys. NRT.

Ostatnia dekada grudnia

Rozpoczęła działalność Komisja Weryfikacyjna przy Związku Marynarzy i Rybaków Dalekomorskich, która miała rozpatrzyć wszystkie sprawy osób z tych grup zawodowych, pokrzywdzonych i niesłusznie zwolnionych z floty, dając im na powrót prawo wykonywania zawodu. Do komisji wpłynęło około czterystu podań. Przewodniczyli jej: sędzia Sądu Wojewódzkiego – Pestka, z ramienia Ministerstwa Żeglugi – kpt. ż.w. Antoni Ledóchowski (osobiście pokrzywdzony przez system komunistyczny), delegat KC PZPR – Ludwik Puzon. Związek Marynarzy i Rybaków Dalekomorskich reprezentowali kpt. Cichocki i por. ż.m. Goszczyński.