

RYSZARD TECHMAN
Szczecin

KALENDARIUM MORSKIE SZCZECINA
Rok 1957

Styczeń

1 stycznia

Z połączenia szczecińskich ekspozytur przedsiębiorstw „Polska Żegluga Przybrzeżna” w Gdańsku oraz „Żegluga na Odrze” we Wrocławiu powstało państwowe przedsiębiorstwo „Żegluga Szczecińska”. Jego zadaniem była obsługa transportowa zespołu portowego Szczecin-Świnoujście, przewozy towarowe i pasażerskie w rejonie dolnej Odry i Zalewu Szczecińskiego oraz morskich wód przybrzeżnych. W chwili powstania „Żegluga Szczecińska” zatrudniała około czterystu osób, a tabor eksploatowany składał się z 44 przestarzałych barek i kilku holowników oraz dziewięciu statków pasażerskich starego typu. Siedziba nowego przedsiębiorstwa mieściła się przy ul. Łasztowej 55. Dyrektorem został Radomir Brink (był wcześniej kierownikiem Ekspozytury Rejonowej „Żegluga na Odrze” w Szczecinie).

Flota Polskiej Żeglugi Morskiej (PŻM) liczyła 34 statki – były to: s/s „Brygada Makowskiego”, m/s „Bug”, m/s „Dunajec”, s/s „Gdynia”, s/s „Gliwice”, s/s „Jedność Robotnicza”, s/s „Józef Wieczorek”, s/s „Kielce”, s/s „Kolno”, s/s „Kołobrzeg”, s/s „Kraków”, s/s „Kutno”, s/s „Malbork”, m/s „Narew”, m/s „Nogat”, m/s „Noteć”, m/s „Nysa”, m/s „Odra”, m/s „Oksywie”, s/s „Olsztyn”, m/s „Pilica”, s/s „Poznań”, m/s „Prosna”, s/s „Pstrowski”, s/s „Rataj”, m/s „San”, s/s „Śląsk”, s/s „Soldek”, s/s „Szczecin”, s/s „Toruń”, s/s „Wieluń”, s/s „Wigry”,

s/s „Wisła”, s/s „Wrocław”. Najstarszy statek (s/s „Rataj”) zbudowano w 1906 r., najmłodsze (m/s „Prosna” i s/s „Malbork”) w 1955 r.

Na stanowisko pełniącego obowiązki dyrektora naczelnego Centralnego Zarządu Rybołówstwa Morskiego (CZRM) w Szczecinie powołano Wacława Coufała.

W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod masowiec z serii B-32 s/s „Ural” o nośności 3169 t i pojemności 2686 BRT, budowany dla armatora radzieckiego.

Szczeciński Urząd Morski (SUM) zatrudniał 350 osób – 227 pracowników umysłowych i 123 fizycznych.

13 stycznia

Odbyło się zebranie organizacyjne szczecińskiego oddziału Polskiego Towarzystwa Nautologicznego. Przybyli na nie w liczbie 26 praktycy i teoretycy z dziedziny gospodarki morskiej, budownictwa okrętowego, historycy, dziennikarze – by wymienić tylko: Przemysława Smolarka, Kazimierza Haskę, Stanisława Telegę, Konstantego Maciejewicza, Bolesława Bąbczyńskiego, Witolda Małeckiego, Jana Leguta. Postanowiono utworzyć cztery wydziały: ekonomiczno-techniczny, oceanograficzny, jachtingu oraz historyczno-literacki. Powołany został tymczasowy sekretariat Komitetu Organizacyjnego, w skład którego weszli: dr Przemysław Smolarek z Muzeum Pomorza Zachodniego, kpt. ż.w. Bolesław Bąbczyński z PŻM, Zdzisław Michalski ze Stoczni Jachtowej, Franciszek Suszyński z Morskiej Agencji w Szczecinie (MAS) oraz dr Stanisław Telega z Biblioteki Wojewódzkiej. Tymczasową siedzibą sekretariatu było Muzeum Pomorza Zachodniego. Na czele poszczególnych wydziałów stanęli sekretarze: ekonomiczno-technicznego – Franciszek Suszyński; oceanografii – kpt. ż.w. Bolesław Bąbczyński; jachtingu – Zdzisław Michalski oraz historyczno-literackiego – dr Stanisław Telega.

15 stycznia

Na plenarnym posiedzeniu Miejskiej Rady Narodowej (MRN) w Szczecinie podjęto uchwałę w sprawie powołania komisji do opracowania materiałów na sesję MRN poświęconą połączeniu miasta z portem. W składzie komisji znalazło się wielu fachowców morskich z PŻM, Zarządu Portu Szczecin (ZPS), SUM, CZRM,

„Żegluga Szczecińskiej”, Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych (DOKP) oraz były prezydent miasta – Piotr Zaremba.

18 stycznia

W Szczecińskim Urzędzie Morskim odbyła się ważna konferencja w sprawie zaciągu marynarzy na statki polskie i obce, w której poza gospodarzami udział wzięli także przedstawiciele ZPS, MAS, Kapitanatu Portu, kierownictwa Wydziału Morskiego Komitetu Wojewódzkiego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej (PZPR), Związku Zawodowego Marynarzy i Portowców.

19 stycznia

W Centralnym Zarządzie Rybołówstwa Morskiego w Szczecinie odbyła się narada, w wyniku której przedłożono ministrowi żegluga postulat jak najszybszego powołania w mieście nad Odrą przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich. W spotkaniu uczestniczyli m.in.: W. Coufal, A. Owsiański, H. Falkiewicz, W. Sońta, W. Stolarz, K. Talarczak, C. Turzański, L. Wenski.

22 stycznia

Kazimierz Kostrzewa, dyrektor ds. eksploatacji ZPS, został nowym przewodniczącym Komisji Morskiej Polskiej Izby Handlu Zagranicznego (PIHZ) w Szczecinie, zastępując na tym stanowisku Jana Bilińskiego, byłego dyrektora CZRM.

31 stycznia

W Stoczni Szczecińskiej oddano do użytku nabrzeże Drzetowskie-Południe o długości 131 m oraz nabrzeże „Wulkan” o długości 150 m.

W Stoczni Szczecińskiej zwodowano masowiec z serii B-32 s/s „Cherepovets” o nośności 3169 t i pojemności 2630 BRT, budowany dla ZSRR.

Luty

1 lutego

Pod kierownictwem Zdzisława Muszyńskiego rozpoczęła działalność Komisja Organizacyjna do utworzenia przedsiębiorstwa połowów dalekomorskich w Szczecinie, która w ciągu miesiąca miała opracować statut, strukturę, plany produkcji, inwestycji itp.

Na 104. posiedzeniu Komisji Morskiej PIHZ rozpatrywano sprawy powołania w Szczecinie Rady Portu.

Minister żeglugi wydał zarządzenie (nr 26) w sprawie zmiany nazwy i przedmiotu działania Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Hurtu Rybnego w Szczecinie. Jego miejsce zajęła „Centrala Rybna”, która zajmować się miała: 1) handlem hurtowym i detalicznym rybami oraz ich przetworami, 2) pomocniczym przetwórstwem rybnym, 3) usługami związanymi z tworzeniem rezerw rybnych, 4) prowadzeniem wzorcowych probierni i restauracji.

Dyrektor SUM wydał trzy zarządzenia: nr 4/57 (Dz. Urz. WRN w Szczecinie, nr 3, poz. 14) w sprawie wiosennej ochrony tarła szczupaka na Zalewie Szczecińskim i wodach przyległych, nr 5/57 (tamże, poz. 15) w sprawie ograniczenia ilości niektórych rodzajów sprzętu rybackiego na Zalewie Szczecińskim i wodach przyległych oraz nr 6/57 (tamże, nr 4, poz. 21) w sprawie wiosennej ochrony tarła na Zalewie Szczecińskim i wodach przyległych.

3 lutego

„Kurier Szczeciński” podał, że zapadła ostateczna decyzja o odbudowie stoczni „Wulkan” w Szczecinie.

4 lutego

Minister żeglugi wydał rozporządzenie w sprawie ustalenia granicy terytorialnej morskiego portu handlowego w Szczecinie (Dz.U. 1957, nr 12, poz. 70).

4–9 lutego

Holowniki „Herkules” i „Światowid”, należące do Polskiego Ratownictwa Okrętowego (PRO), holowały ze świnoujskiej reddy do Kilonii wydobyty po zatopieniu statek bandery norweskiej m/s „Hordnes”.

5 lutego

W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod masowiec z serii B-32 s/s „Ukraina” o nośności 3169 t i pojemności 2686 BRT, budowany dla armatora radzieckiego.

8 lutego

Stanowisko zastępcy dyrektora, głównego inżyniera Szczecińskiej Stoczni Remontowej „Gryfia”, objął Jerzy Neja.

9 lutego

Centralny Zarząd Portów w Warszawie postanowił, że zarządy portów w Szczecinie, Gdańsku i Gdyni otrzymają uprawnienia m.in. do ustalania swej szczegółowej organizacji. Zgody jednostki nadrzędnej wymagały tylko takie posunięcia, które zasadniczo zmieniały strukturę organizacyjną i zakres działania poszczególnych pionów tych przedsiębiorstw.

12 lutego

Odbyło się pierwsze zebranie organizacyjne Spółdzielni Pracy Usług Portowych „Portservice”, która stawiała sobie za cel wykonywanie czynności usługowych na terenie portu szczecińskiego. Powołano pierwszy zarząd – na jego czele stanął Ireneusz Muszyński.

15 lutego

Miejska Rada Narodowa w Szczecinie powołała komisję do zagadnień portowo-morskich, która na fali hasel decentralizacyjnych miała przygotować specjalne posiedzenie poświęcone zniesieniu „muru” oddzielającego miasto od portu, co w planie maksimum władz miejskich oznaczało połączenie organizacyjne obu organizmów.

18 lutego

Do portu szczecińskiego zawinął rzadki gość – statek bandery czechosłowackiej – parowiec „Julius Fučík” („Čechofracht” Praga, dł. 125,05 m, szer. 18,01 m, 5081,52 BRT, 2669,71 NRT, kpt. Hakl, 44 członków załogi), który przywiózł 6050 t rudy. Przy jego rozładunku zastosowano po raz pierwszy zakupione w Wielkiej Brytanii urządzenie, tzw. mechaniczny trymer, zastępujący pracę nawet dziesięciu ludzi, co pozwoliło skrócić rozładunek do dwóch dni.

19 lutego

Na 105. posiedzeniu Komisji Morskiej PIHZ omawiano zagadnienia holowania w porcie szczecińskim statków do specjalnych baz towarowych oraz usprawnie-

nia łączności pocztowej i telekomunikacyjnej z zagranicą na potrzeby szczecińskich przedsiębiorstw portowych i żeglugowych.

20 lutego

W Stoczni Północnej w Gdańsku położono stępkę pod lugrotrawler (B-17) m/t „Zimorodek”, który otrzymał później szczeciński armator Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich (PPDiUR) „Gryf”.

21 lutego

Z inicjatywy Wojewódzkiego Związku Spółdzielni Pracy w Szczecinie została zwołana narada w sprawie organizacji spółdzielni żeglugowej, która przybrała później formę spółdzielczej floty handlowej. Powołano grupę osób do opracowania statutu i programu działalności, w skład której wszedł – prócz przedstawicieli różnych spółdzielni – kmdr Konstanty Jacynicz. Armatorska spółdzielnia pracy miała się zajmować eksploatacją statków pełnomorskich oraz mniejszych jednostek pasażerskich pływających na wodach śródlądowych i przybrzeżnych.

Zarządzeniem ministra żeglugi (nr 37) uregulowano ruch tankowców na trasie Szczecin–Świnoujście.

23 lutego

W Stoczni Szczecińskiej oddano do eksploatacji Chińsko-Polskiemu Towarzystwu Okrętowemu S.A. „Chipolbrok” masowiec z serii B-32 s/s „Łebsko” o nośności 3200 t i pojemności 2630 BRT.

23–27 lutego

Holowniki „Posejdon” i „Światowid” (PRO) ściągnęły z mielizny na Zalewie Szczecińskim statek bandery kostarykańskiej m/s „Paraport”.

28 lutego

Minister żeglugi wydał zarządzenie (nr 52) w sprawie zmian w strukturze organizacyjnej resortu, które m.in. postawiło w stan likwidacji Centralny Zarząd Rybołówstwa Morskiego w Szczecinie.

W Stoczni Szczecińskiej zwodowano masowiec z serii B-32 s/s „Altay” o nośności 3169 t i pojemności 2630 BRT, budowany dla armatora radzieckiego.

Marzec

1 marca

Stanowisko dyrektora naczelnego PŻM objął Juliusz Bilewicz, zastępując Gerarda Kryskę.

Inżynier Wilhelm Pustelnik został p.o. dyrektora Szczecińskiej Stoczni Remontowej (SSR) „Gryfia”.

Powołano sejmową Komisję Gospodarki Morskiej i Żeglugi, w skład której weszło dwóch posłów (na 16) ze Szczecina: Wit Drapich (PZPR) i Henryk Jendza (PZPR).

3 marca

Stocznia Szczecińska przekazała do eksploatacji Przedsiębiorstwa Połowów i Usług Rybackich (PPIUR) „Kuter” w Darłowie kuter DAR-63 (nośność 15 t, 39 BRT i 13 NRT).

5 marca

W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod masowiec z serii B-32 s/s „Kato-wice” o nośności 3206 t i pojemności 2555 BRT, budowany dla PŻM.

6 marca

Do Szczecina zawinął (przybył z Gdyni) zachodnioniemiecki statek m/s „Lothar” (armator „Johannes Ick”, dł. 61,87 m, szer. 9,25 m, 720,08 BRT, 428,93 NRT, kpt. Verbusch, 13 członków załogi), który zapoczątkował regularną komunikację na linii Hamburg–Szczecin–Gdynia–Antwerpia–Rotterdam. Ze Szczecina do Hamburga m/s „Lothar” zabrał kwas azotowy (40,88 t) i kazeinę (5 t). Miał zawijać do portu szczecińskiego dwa razy w miesiącu. W ten sposób Szczecin zyskał jeszcze jedno połączenie z krajami północno-zachodniej Europy.

Ogłoszono orzeczenie Izby Morskiej w Szczecinie o przyczynach zatonięcia lugrotrawlera „Cyranka” (4 października 1956 r. na Morzu Północnym; śmierć poniosło 11 osób załogi), należącego do PPDiUR „Odra” w Świnoujściu. Za przyczynę uznano utratę stateczności przy wykonywaniu zwrotu w warunkach sztormowych, spowodowaną przez niewłaściwą konstrukcję statku, która różniła się od założeń projektowych.

Okolo 10 marca

W Prezydium MRN utworzono stanowisko rady ds. portowo-morskich, które objął Jan Kwiatkowski. Wykazywał on szczególną aktywność w obronie portowego oblicza miasta. Między innymi z jego inicjatywy Prezydium MRN wystąpiło z koncepcją tzw. komunalizacji portu, uwzględniającą realne możliwości ściślejszej współpracy gospodarczo-administracyjnej portu i miasta, dotychczas zupełnie oddzielnych organizmów. Formą organizacyjnego zbliżenia miała być Rada Portu jako ciało doradcze, opiniodawcze i wnioskujące, które skupiłoby, prócz delegatów władz miejskich i portowych, także przedstawiciele wszystkich użytkowników gospodarki portowej. Inicjatywa szczecińska, znalazłszy licznych naśladowców w Gdyni i Gdańsku, przez kilka lat absorbowała opinię publiczną i prasę Wybrzeża. Nie doczekała się jednak dostatecznego zrozumienia w Warszawie i umarła śmiercią naturalną.

12 marca

W Ministerstwie Żeglugi odbyła się pierwsza narada w sprawie Spółdzielczej Żeglugi Morskiej. W naradzie uczestniczył poseł na Sejm, sekretarz Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Szczecinie – Wit Drapich. Wiceminister żeglugi Tadeusz Ocioszyński wyraził wstępnie zgodę na powstanie nowego armatora.

Delegacja szczecińskiej MRN przedstawiła ministrowi żeglugi Stanisławowi Darskiemu „Ważniejsze tezy w sprawie powiązania oraz współpracy gospodarki miejskiej z gospodarką portową w Szczecinie”.

13 marca

Dyrektor SUM wydał zarządzenie porządkowe nr 9/57 (Dz. Urz. WRN w Szczecinie, nr 6, poz. 31) w sprawie nadzoru i wymogów dotyczących stanu bezpieczeństwa dla statków morskich i nieobjętych technicznym nadzorem instytucji klasyfikacyjnych.

14 marca

Minister żeglugi wydał zarządzenie, w którym ustalił ostateczny termin likwidacji Centralnego Zarządu Rybołówstwa Morskiego w Szczecinie na 30 września 1957 r. Nadzór nad podległymi jednostkami organizacyjnymi CZRM miał sprawować do końca czerwca tego roku.

16 marca

Prezydium MRN w Szczecinie podjęło uchwałę w sprawie powiązania i współpracy gospodarki miejskiej z gospodarką portową.

17 marca

Przy Zarządzie Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Mechaników Polskich w Szczecinie powołano Sekcję Okrętowców, która wniosła później duży wkład w rozwój tutejszego przemysłu okrętowego. W roku założenia sekcja liczyła 157 członków i była najliczniejszą grupą w szczecińskim oddziale SITMP.

19 marca

Na 106. posiedzeniu Komisji Morskiej PIHZ omawiano sprawy bezpieczeństwa żeglugi przy dochodzeniu statków do Świnoujścia oraz usprawnienia łączności pocztowej i telekomunikacyjnej z zagranicą na potrzeby szczecińskich przedsiębiorstw portowych i żeglugowych.

30 marca

W Stoczni Szczecińskiej oddano do eksploatacji armatorowi radzieckiemu masowiec z serii B-32 s/s „Chapaevsk”. Zwodowano – również dla ZSRR – masowiec z tej samej serii s/s „Ural”.

W Stoczni Północnej w Gdańsku zwodowano lugrotrawler (B-17) m/t „Zięba”, który później otrzymał PPDiUR „Gryf” w Szczecinie.

SSR „Gryfia” zdała Spółdzielni „Front Narodowy” w Gdańsku pierwszy z budowanych przez siebie 17-metrowych kutrów stalowych (nr roboczy 201).

30 marca – 6 kwietnia

W Pradze przebywała delegacja pracowników PZM, z zastępcą dyrektora ds. eksploatacyjnych Gerardem Kryską na czele, która omawiała różne zagadnienia odnoszące się do współpracy z czechosłowackimi przedsiębiorstwami: „Metransem” i „Čechofrachtem”. Dotyczyły one zwłaszcza perspektyw rozwoju tranzytu, zwiększenia częstotliwości kursowania statków na istniejących liniach regularnych lub utworzenia nowych połączeń, żeglugi trampowej, rozliczeń

frachtowych. Rozmowy przeprowadzono także z polskim attaché ds. żeglugi i portów przy Ambasadzie PRL w stolicy Czechosłowacji.

31 marca

Stocznia Szczecińska przekazała do eksploatacji PPIUR „Korab” w Ustce kuter rybacki UST-63 (nośność 15 t, 39 BRT i 13 NRT).

Kwiecień

Najprawdopodobniej początek miesiąca

Przy szczecińskiej Spółdzielni Usług Różnych powstał Punkt Usług Portowych zorganizowany przez marynarza Wacława Szmagaja. Rozpoczął on produkcję pasów kapokowych, korkowych, odbijaczy oraz naprawę kół ratunkowych, zatrudniając 18 osób. Planowano uruchomienie produkcji lamp nawigacyjnych oraz przejście od ZPS cumownictwa, do czego nie doszło.

1 kwietnia

Na zakręcie Mańków nastąpiła kolizja pomiędzy idącym do Szczecina m/t „Jalna” bandery norweskiej i wyprzedzającym go polskim parowcem s/s „Jedność Robotnicza”. Obydwa statki doznały poważnych uszkodzeń kadłuba.

6 kwietnia

W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod masowiec z serii B-32 s/s „Gniezno” o nośności 3200 t i pojemności 2556 BRT, budowany dla PŻM.

9 kwietnia

Na sesji Wojewódzkiej Rady Narodowej (WRN) w Szczecinie przewodniczący Komisji Morskiej przedłożył wniosek o rozwiązanie tej komisji, ponieważ – jak motywował – jej praca nie przyniosła żadnych rezultatów, gdyż wnioski i dezyderaty nie doczekały się nigdy realizacji. Powodem był brak dostatecznych uprawnień rad narodowych wobec gospodarki morskiej. Prezydium WRN nie widziało zatem możliwości szerszego współdziałania rad narodowych z przedsiębiorstwami resortu żeglugi, a co za tym idzie – pracy stosownej komisji. W tej tak istotnej dla województwa szczecińskiego kwestii nikt z zebranych nie zabrał głosu i wniosek Komisji Morskiej został przyjęty na sesji WRN bez jakiegokolwiek sprzeciwu.

12 kwietnia

Odbyła się narada aktywu gospodarczego ZPS z udziałem kierownictwa Departamentu Portów Ministerstwa Żeglugi – dyrektora Jerzego Dośli i jego zastępcy – Stefana Grodeckiego, dotycząca zwłaszcza polityki portowej, organizacji i eksploatacji portów.

13 kwietnia

Wiceminister Tadeusz Ocioszyński w wywiadzie dla agencji prasowej jako godną uznania ocenił inicjatywę powołania Społecznego Towarzystwa Żeglugowego.

18 kwietnia

Dyrektor SUM wydał zarządzenie nr 10/57 w sprawie współpracy z placówkami Ministerstwa Zdrowia.

19 kwietnia

Zarządzeniem ministra żeglugi (weszło w życie z pierwszym dniem następnego miesiąca) powołano do życia Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf” w Szczecinie. Ideą powołania w kraju trzeciego przedsiębiorstwa armatorskiego (po „Dalmorze” w Gdyni i „Odrze” w Świnoujściu) było wykorzystanie wartości użytkowych zaplecza i portu szczecińskiego oraz odciążenie dwóch istniejących armatorów od starzejącej się tzw. floty konwencjonalnej. Do zadań „Gryfa” należało prowadzenie połowów dalekomorskich, przeladunków, składowania, przetwórstwa i spedycji ryb, a wkrótce również obsługa całej krajowej floty rybackiej na łowiskach Morza Północnego za pomocą statków baz, przetwórstwo i magazynowanie wyrobów gotowych, organizacja tranzytu śledzia solonego. Do wykonania tych zadań przedsiębiorstwo otrzymało w niedługim czasie obiekty, tereny i akweny od Zarządu Portu Szczecin, 20 ługrotrawlerów od „Odry”, dwa statki bazy: s/s „Kaszuby” i m/s „Morska Wola” oraz statek łącznikowy m/s „Jastarnia” – od „Dalmoru”.

26 kwietnia

Zawarta została umowa o współpracy między PŻM i Centralą Handlu Zagranicznego „Węglkoks” Delegaturą Morską w Szczecinie. Dotyczyła ona jak najlepszego załadunku polskich statków handlowych znajdujących się w gestii szcze-

cińskiego armatora, a przewożących węgiel i koks „Węglokoksu” drogą morską, oraz sprawnego dostarczania tej masy towarowej do portów.

27 kwietnia

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

Do eksploatacji PŻM (odbyło się uroczyste podniesienie bandery) wszedł po gruntownym remoncie w Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni nowy statek – s/s „Ustka”, zbudowany przed wybuchem drugiej wojny światowej w szczecińskiej „Oderwerke” (eks-„Ruhr”), wydobyty z wody w porcie szczecińskim w 1951 r. (1109 BRT, 536 NRT, 1570 DWT, moc 650 KM, dł. 68,7 m, szer. 9,9 m, zan. 5,1 m, 9 węzłów, 25 osób załogi), który pływał w trampingu oraz zastępczo na liniach regularnych o zasięgu europejskim. Pierwszym kapitanem był Tadeusz Klusiewicz.

29 kwietnia

Spółdzielnia Pracy Usług Portowych (SPUP) „Portservice” uzyskała zaświadczenie o celowości działania.

30 kwietnia

W Stoczni Szczecińskiej oddano do eksploatacji radzieckiemu armatorowi s/s „Chervonograd”.

Maj

1 maja

Nowo założona SPUP „Portservice”, która wkrótce ze względów organizacyjnych zmieniła nazwę na „Shipservice”, przystąpiła do działalności w porcie szczecińskim. Zakres jej czynności został ograniczony przez resort morski oraz administrację portową, która nie wyraziła zgody na wykonywanie przez spółdzielnię czynności manipulacyjno-przeładunkowych. Musiała ona ponadto zrezygnować z prowadzenia usług turystycznych dla załóg okrętowych z powodu niemożności bezpośredniego rozliczania się z klientami.

Dyrektorem PPDiUR „Gryf” w Szczecinie został Zdzisław Muszyński.

Likwidacji uległ Centralny Zarząd Rybołówstwa Morskiego w Szczecinie. Końcowe czynności likwidacyjne trwały formalnie do połowy lipca tego roku, kiedy to odwołano Wacława Coufala ze stanowiska likwidatora CZRM.

7 maja

W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod masowiec z serii B-32 s/s „Sławno” o nośności 3200 t i pojemności 2557 BRT, budowany dla PŻM.

Według informacji „Kuriera Szczecińskiego” Komisja Weryfikacyjna Marynarzy i Rybaków w Szczecinie przywróciła prawo pływania 346 osobom, odrzucając 28 podań, a do rozpatrzenia miała ich jeszcze 160.

8 maja

Do portu szczecińskiego wpłynął po raz pierwszy po zakończeniu drugiej wojny światowej statek bandery jugosłowiańskiej – parowiec „Pohorje” („Plovba Ljubljane”, dł. 447’ 09”, szer. 56’ 00”, 7306,83 BRT, 4605,65 NRT, kpt. L. Bole, 37 członków załogi), który przywiózł 9500 t soi.

10 maja

„Żegluga Szczecińska” otrzymała nieodpłatnie od Jednostki Wojskowej nr 3161 w Szczecinie m/s „Okoń”, przedwojenny monitor rzeczny. Ponieważ był on w nie najlepszym stanie technicznym, ze względu na zniszczony kadłub, przeto na statkach pasażerskich wykorzystano jedynie jego silniki.

11 maja

„Żegluga Szczecińska” otrzymała od Wojsk Ochrony Pogranicza statek pasażerski (przerobiony holownik) „Rekin” (zbudowany w 1943 r. w USA; 138 BRT, 49 NRT, dł. 26,3 m, szer. 7,3 m, zan. 2,8 m, motorowiec, 700 KM, 12 węzłów, 140 pasażerów, 8 osób załogi), przystosowany prowizorycznie do pełnomorskich wycieczek z pasażerami w okresie letnim. Statek eksploatowany był w żegludze przybrzeżnej, bazując przeważnie w porcie kołobrzeskim.

14 maja

Dyrektor SUM wydał zarządzenie nr 11/57 (Dz. Urz. WRN w Szczecinie, nr 7, poz. 33) zmieniające zarządzenie SUM z 22 listopada 1955 r. o przepisach po-

rządowo-portowych dla portu handlowego w Szczecinie wraz z obszarem portowym w Świnoujściu i trasy wodnej Świnoujście–Szczecin.

15 maja

Dyrektor oddziału szczecińskiego firmy „Spedrapid” Miroslav Ambros w wywiadzie dla „Kurierza Szczecińskiego” omówił perspektywy tranzytu czechosłowackiego przez Szczecin.

SSR „Gryfia” zdała spółdzielni „Front Narodowy” w Gdańsku drugi z wybudowanych przez siebie stalowych kutrów rybackich (17 m).

Najprawdopodobniej około połowy maja

Powstała Komisja Morska przy Wydziale Ekonomicznym Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Szczecinie, w skład której weszli: Marian Łempicki – dyrektor ZPS, Jan Sołtan – dyrektor PPDiUR „Odra” w Świnoujściu, Chodor – sekretarz Podstawowej Organizacji Partyjnej przy PŻM, kpt. Juliusz Bilewicz – dyrektor PŻM, Ludomir Brink – dyrektor „Żegluga Szczecińskiej”, Jan Kwiatkowski – radca ds. portowo-morskich w MRN, Kazimierz Kostrzewa – zastępca dyrektora ds. eksploatacyjnych ZPS, Witold Małecki – dyrektor Morskiej Agencji w Szczecinie, Zdzisław Muszyński – dyrektor PPDiUR „Gryf”, inż. Wilhelm Pustelnik – p.o. dyrektora SSR „Gryfia”.

18 maja

W „Głosie Szczecińskim” podano wyniki zgłoszeń do udziału w Społecznym Towarzystwie Żeglugowym. Ogółem nadeszło 2500 zgłoszeń opiewających na sumę 6 mln zł.

21 maja

Na posiedzeniu Prezydium MRN przedłożono projekt uruchomienia w Szczecinie przedsiębiorstwa usługowego dla marynarzy. Miałoby się ono zajmować pośrednictwem przy zakupie biletów na imprezy kulturalne i społeczne, organizowaniem wycieczek oraz prowadzeniem zamkniętego lokalu dla marynarzy, gdzie byłyby m.in. kantor wymiany walut po obowiązującym kursie. Projekt spotkał się z krytyką – za ważniejsze i priorytetowe uznano powołanie przedsiębiorstwa shipchandlerskiego, które, oprócz Baltony, zajmowałoby się zaopatrzeniem statków i ewentualnie świadczeniem różnych dodatkowych usług.

24 maja

W Stoczni Szczecińskiej odbyło się tzw. kolegium ministerialne poświęcone omówieniu przejścia tego zakładu na nowy, eksperymentalny system gospodarowania. W kolegium wzięli udział m.in. minister przemysłu ciężkiego Kiejstut Žemajtis i dyrektor Centralnego Zarządu Przemysłu Okrętowego inż. Zdzisław Nowakowski. Eksperyment miał polegać głównie na zmianie dotychczasowych systemów planowania wewnątrzzakładowego oraz wynagradzania, a także na rozszerzeniu kompetencji kierowników działów oraz na większych uprawnieniach finansowych stoczni.

25 maja

W Stoczni Szczecińskiej wodowano parowiec s/s „Katowice”, budowany dla PŻM. Położono również stępkę pod pierwszy w powojennej historii stoczni statek o napędzie spalinowym, masowiec z nowej serii B-55 – „Krynica” o nośności 5348 t i pojemności 3442 BRT, przeznaczony dla gdyńskiego armatora – Polskich Linii Oceanicznych (PLO). Zapoczątkował on udaną serię piętnastu jednostek.

27 maja

SSR „Gryfia” zdała Spółdzielni „Bellona” w Dziwnowie trzeci z wybudowanych przez siebie stalowych kutrów rybackich (17 m).

28 maja

Utworzono urząd ministra żeglugi i gospodarki wodnej, zamiast dotychczasowego urzędu ministra żeglugi (Dz.U. 1957, nr 31, poz. 130).

29 maja

W Stoczni Północnej w Gdańsku położono stępkę pod lugrotrawler (B-17) m/t „Żoła”, budowany dla PPDiUR „Gryf” w Szczecinie.

30 maja

Stocznia Szczecińska przekazała do eksploatacji radzieckiemu armatorowi s/s „Cherepovets”.

31 maja

W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod masowiec z serii B-32 s/s „Bielisko” o nośności 3206 t i pojemności 2555 BRT, budowany dla PŻM.

Czerwiec

3 czerwca

PŻM sprzedała SSR „Gryfia” za sumę 250 tys. zł wycofany z eksploatacji statek parowy „Wigry” (1795 BRT, 881 NRT, 2520 DWT, dł. 79 m, szer. 11,3 m, zan. 5,8 m, 1010 KM), który miał być pocięty na złom.

4 czerwca

Zwołano pierwsze (i najprawdopodobniej jedyne) w dziejach Szczecina posiedzenie plenarne MRN poświęcone w całości portowi i sprawom morskim. W obradach uczestniczyli także dyrektorzy departamentów w Ministerstwie Żegluga i Ministerstwie Gospodarki Komunalnej, posłowie szczecińscy, reprezentanci Prezydium MRN w Gdyni. W referacie programowym MRN uznała za konieczne połączenie perspektywicznych planów rozwoju portu i miasta we wszystkich niemal aspektach: komunikacyjnym, lokalizacji przemysłu usługowo-portowego, rolnictwa podmiejskiego i gospodarki komunalnej. Dużą wagę przywiązywano do stworzenia szerokiego wachlarza usług w ramach obsługi statków zagranicznych. MRN stwierdzała, że *techniczna modernizacja portu szczecińskiego i drogi wodnej Świnoujście–Szczecin jest podstawowym warunkiem dla życia i rozwoju Szczecina. Inwestycje techniczne winny wyprzedzać akwizycję gospodarczą portu ze szczególnym uwzględnieniem roli portu tranzytowego i morsko-rzecznego [...] obecny plan modernizacji portu nie gwarantuje tego, by Szczecin stał się istotnie portem zdolnym do konkurowania z wielkimi, silnie obecnie rozbudowywanymi portami kontynentu [...] nadal obserwuje się dyskryminację Szczecina jako dużego miasta portowego, na wielu odcinkach życia gospodarczego i kulturalnego. Postulowano powołanie Rady Portu jako istotnego czynnika ułatwienia pracy portu i ściślejszego powiązania gospodarki miejskiej z gospodarką portową. Organ ten stanowiłby wspólną dla portu, jego użytkowników i miasta platformę wymiany poglądów, miał z jednej strony zapewnić godziwy dla gospodarzy miasta wpływ na organizację i zasady pracy portu, a z drugiej strony przekazywać władzom wnioski i życzenia w sprawie przystosowania miasta do potrzeb portu. Rangę Rady Portu miało podnosić jego prawo uczestniczenia z głosem doradczym*

w kolegiach ministerialnych resortów żeglugi, handlu zagranicznego, komunikacji, gospodarki komunalnej i finansów. Szczegółowo zanalizowano to powiązanie w zakresie planowania przestrzennego, gospodarki komunalnej i socjalnej, handlu, przemysłu terenowego i spółdzielczości pracy. Do realizacji wytyczonych celów postulowano powołanie Komisji Morskiej przy MRN, która zajmowałaby się całokształtem problematyki portu, jego toru wodnego, problemami turystyki morskiej i przybrzeżnej, a także utworzenie, za zgodą Urzędu Rady Ministrów, samodzielnej jednostki organizacyjnej ds. portowo-morskich oraz ograniczenie dotychczasowych obszarów portu w Szczecinie do terenów niezbędnych do jego działalności. Program MRN stanowił pionierską pracę na polu nawiązywania współpracy z organizacjami portowymi polskich miast.

Uchwałą nr 16 powołano na tymże posiedzeniu Komisję Morską MRN, złożoną z wielu fachowców morskich, w składzie: Piotr Zaremba, Irena Stolarz, Józef Czerwijewski, Piotr Tyszkiewicz, Stanisław Trojnar, Witold Małecki, Jan Chabowski, Władysław Czaja, Jan Kwiatkowski, Jerzy Kostencki, Stanisław Grzywiński, Bolesław Koselnik, Konrad Ronowski, Czesław Śnieć, Gerard Kryska, Zygmunt Drobczyński, Jerzy Garnarczyk, Ludwik Stasiak, Edward Rumatowski, Zdzisław Muszyński, Mieczysław Palica, Roman Danyluk.

8 czerwca

W Stoczni Północnej w Gdańsku zwodowano lugrotrawler m/t „Żuraw” dla PPDiUR „Gryf” w Szczecinie.

13 czerwca

Dyrektor SUM wydał zarządzenie nr 14/57 (Dz. Urz. WRN w Szczecinie, nr 8, poz. 37) w sprawie rejestracji, oznakowania i malowania statków rybackich.

15 czerwca

Resort żeglugi i gospodarki wodnej zatwierdził zakres pracy dla SPUP „Ship-service”, która przystąpiła do tworzenia pierwszej brygady portowej.

19 czerwca

Na zakręcie Mańków nastąpiła kolizja pomiędzy m/s „Vanda” idącym do Świnoujścia a wyprzedzającym go s/s „Malbork” – ten ostatni doznał uszkodzeń nadburcia.

Na 109. posiedzeniu Komisji Morskiej PIHZ rozpatrywano sprawy powołania Rady Portu w Szczecinie oraz usprawnienia procesu wprowadzania i wyprowadzania statków w porcie szczecińskim.

21 czerwca

Odbyło się pierwsze posiedzenie Komisji Morskiej MRN w Szczecinie, w składzie: przewodniczący Piotr Zaremba oraz członkowie: Józef Czerwijewski, Irena Stolarz, Witold Małecki, Stanisław Trojnar, Bolesław Koselnik, Stanisław Grzywiński, Jerzy Kostencki, Władysław Czaja, Czesław Śnieć, Konrad Ronowski, Ludwik Stasiak, Edward Rumatowski, Zdzisław Muszyński, Roman Danyluk, Jerzy Czyżewski, Antoni Aniskiewicz, Henryk Oleksiak, Mieczysław Janowski, Tadeusz Preisner – osoby reprezentujące grono czołowych przedstawicieli szczecińskiej gospodarki morskiej. Porządek obrad przewidywał m.in. rozwiązanie problemu wody pitnej w porcie szczecińskim.

Podpisano „Memoriał dotyczący problemów socjalno-bytowych i BHP załogi portu szczecińskiego”, który został przedstawiony Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej na jej sesji wyjazdowej w Szczecinie.

22 czerwca

Odbyła się inauguracja Dni Morza w Szczecinie. W obecności ministra żeglugi i gospodarki wodnej Stanisława Darskiego, wiceministra Tadeusza Ocioszyńskiego, przedstawicieli Komisji Morskiej Sejmu Ustawodawczego i konsula radzieckiego Fiodora Szarykina zwodowano w Stoczni Szczecińskiej masowiec z serii B-32 s/s „Gniezno”, budowany dla PŻM.

23 czerwca

W Szczecinie, w gmachu Komitetu Wojewódzkiego PZPR, rozpoczęła się sesja wyjazdowa sejmowych komisji: Gospodarki Morskiej i Żeglugi oraz Ziem Zachodnich, która trwała cały tydzień – kolejno w Szczecinie, Świnoujściu, Koszalinie i Gdańsku. Przedmiotem obrad były zagadnienia i perspektywy rozwoju żeglugi, portów i rybołówstwa, aktywizacja pasa przybrzeżnego oraz wychowanie morskie. Poseł Józef Machno, przewodniczący sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi, nazwał sesję *sejmikiem morskim*, gdyż oprócz posłów brali w niej udział przedstawiciele władz wojewódzkich PZPR, innych stronnictw politycznych oraz rad narodowych trzech województw nadmorskich, a także repre-

zentanci resortu żeglugi z ministrem Stanisławem Darskim na czele oraz liczni fachowcy morscy. Sejmik postawił sobie za cel wypracowanie jasnego poglądu na potrzeby i perspektywy rozwoju gospodarki morskiej, o których realizację miały zabiegać obydwie obradujące komisje sejmowe. Stanisław Darski przedstawił sprawozdanie o zmianach organizacyjnych w resorcie żeglugi w okresie swego urzędowania oraz węzłowe problemy gospodarki morskiej w powiązaniu z projektem planu pięcioletniego.

25 czerwca

Dyrektor Rejonu Dróg Wodnych w Szczecinie wydał zarządzenie porządkowe (Dz. Urz. WRN w Szczecinie, nr 8, poz. 38) w sprawie uprawiania żeglugi na wodach śródlądowych podlegających Szczecińskiemu Rejonowi Dróg Wodnych.

25–26 czerwca

SSR „Gryfia” zdała (dzień po dniu) PPiUR „Barka” w Kołobrzegu dwa wybudowane przez siebie kutry rybackie stalowe (17 m).

27 czerwca

Obradował nadzwyczajny zjazd oddziału szczecińskiego Związku Zawodowego Marynarzy i Rybaków Morskich (ZZMiRM), zwołany w celu omówienia aktualnych zagadnień związkowych, wyboru Komisji Rewizyjnej i Sądu Związkowego oraz dokooptowania czterech nowych członków zarządu. W zjeździe wzięło udział 72 delegatów – przedstawiciele marynarzy pływających i rezerwy, rybaków Odry, pilotażu oraz załóg pływających ZPS, Przedsiębiorstwa Robót Czerpalnych i Podwodnych (PRCiP), SUM. Przewodniczącym oddziału szczecińskiego ZZMiRM był Edward Świłas.

28 czerwca

W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod masowiec z serii B-32 s/s „Kalisz” o nośności 3200 t i pojemności 2556 BRT, budowany dla PŻM.

29 czerwca

Stocznia Szczecińska przekazała radzieckiemu armatorowi s/s „Altay”.

30 czerwca

Stocznia Północna w Gdańsku oddała do eksploatacji PPDiUR „Gryf” w Szczecinie lugrotrawler m/t „Zięba”.

Lipiec**3 lipca**

Minister żeglugi i gospodarki wodnej wydał zarządzenie nr 116 w sprawie zmiany nadzoru nad przedsiębiorstwami podległymi dotychczas Centralnemu Zarządowi Przemysłu Rybnego. Powstałe Zjednoczenie „Centrala Rybna” w Warszawie sprawowało zwierzchni nadzór m.in. nad Centralą Rybną w Szczecinie (dyr. Waław Kotkański) oraz tutejszymi Zakładami Remontowo-Montażowymi, natomiast utworzonemu w Gdyni Zjednoczeniu Zakładów Rybnych podlegały m.in. Zakłady Rybne w Szczecinie.

7 lipca

Po raz pierwszy po drugiej wojnie światowej przybył do portu szczecińskiego statek bandery irlandzkiej – motorowiec „Gloria” (właściciel George Kearon z Dublina, dł. 154’ 05”, szer. 24’ 70”, 445,86 BRT, 248,99 NRT, kpt. Fyrell, 10 członków załogi), który dwa dni później zabrał 573,7 t węgla.

Parowiec PŻM s/s „Ustka” wyruszył w rejs na Spitsbergen z polską ekspedycją naukową i ładunkiem zaopatrzenia dla wyprawy geofizycznej, będąc pierwszym polskim statkiem handlowym, który dotarł do tej wyspy.

8 lipca

Juliusz Bilewicz zrezygnował ze stanowiska dyrektora naczelnego PŻM.

„Żegluga Szczecińska” uruchomiła sezonową linię pasażersko-towarową na trasie Szczecin–Stepnica przez Lubczynę i Łąki Wielkie statkiem „Jaś”, który mógł zabrać stu pasażerów i 5 t ładunku. Komunikacja miała się odbywać w dni targowe: wtorki i piątki.

9 lipca

Komisje morskie komitetów wojewódzkich PZPR w Gdańsku, Koszalinie i Szczecinie zorganizowały w Gdańsku naradę aktywu rybackiego nad aktualnymi zagadnieniami rybołówstwa morskiego.

10 lipca

Dyrektor SUM wydał zarządzenie porządkowe nr 17/57 (Dz. Urz. WRN w Szczecinie, nr 9, poz. 41) w sprawie kwalifikacji dźwigowych i wydawania pozwoleń na kierowanie urządzeniami dźwigowymi.

12 lipca

W debacie sejmowej nad planem pięcioletnim sprawy gospodarki morskiej omówił poseł szczeciński Henryk Jendza, dyrektor Stoczni Szczecińskiej.

13 lipca

Ukazał się ostatni numer tygodnika „Ziemia i Morze” (red. Kazimierz Błahij), co oznaczało poważne ograniczenie możliwości tworzenia się i organizowania środowiska niezależnie myślącej inteligencji.

Centrala Handlu Zagranicznego „Centromor” podpisała z przedstawicielami egipskiej organizacji gospodarczej kontrakt na dostawę do Egiptu czterech statków, z których po dwa o nośności po 3000 DWT i 3200 DWT miały wybudować stocznie w Szczecinie i Gdańsku. Była to pierwsza transakcja polskiego przemysłu okrętowego z Egiptem.

15 lipca

Postanowiono nie tworzyć odrębnej spółdzielni armatorskiej, lecz powierzyć organizowanie Spółdzielczej Żeglugi Morskiej Spółdzielni Usług Portowych „Shipservice”.

Dyrektor Rejonu Dróg Wodnych w Szczecinie wydał zarządzenie (Dz. Urz. WRN w Szczecinie, nr 10, poz. 43) o przepisach bezpieczeństwa ruchu łodzi sportowych wszelkiego typu oraz łodzi rybackich na wodach śródlądowych administrowanych przez ten Rejon.

Dyrektor SUM wydał zarządzenie porządkowe nr 18/57 (Dz. Urz. WRN w Szczecinie, nr 10, poz. 45) w sprawie wyławiania drewna pływającego w Zalewie Szczecińskim i wodach przyległych.

19 lipca

W Stoczni Północnej w Gdańsku zwodowano lugrotrawler m/t „Zimorodek” dla PPDiUR „Gryf” w Szczecinie.

20 lipca

Minister żeglugi i gospodarki wodnej Stanisław Darski podpisał wniosek skierowany do Prezydium Rządu o powołanie Społecznego Towarzystwa Żeglugowego, podkreślając, że przyczyni się ono do rozbudowy polskiej floty handlowej.

23 lipca

SSR „Gryfia” zdała PPiUR „Barka” w Kołobrzegu stalowy kuter rybacki (17 m), szósty w kolejności z wybudowanych w tym roku.

24 lipca

Stocznia Szczecińska zwodowała s/s „Sławno”, budowany dla PŻM.

29 lipca

W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod masowiec z serii B-32 s/s „Tczew” o nośności 3200 t i pojemności 2556 BRT, przeznaczony dla PŻM.

Sierpień

1 sierpnia

Stanowisko dyrektora PŻM objął (po wcześniejszej rezygnacji Juliusza Bilewicza) Witold Małecki, który pełnił je przez sześć lat.

Armator szczeciński wydał „Instrukcję dla przedstawiciela Polskiej Żeglugi Morskiej w Belgii” (dr. Bernarda Maniewskiego).

2 sierpnia

Porządek obrad 111. posiedzenia Komisji Morskiej PIHZ w Szczecinie przewidywał następujące sprawy: powołania Rady Portu, usprawnienia łączności pocztowej i telekomunikacyjnej z zagranicą na potrzeby szczecińskich przedsiębiorstw portowych i żeglugowych, właściwego podziału masy towarowej w relacji Szczecin–Śląsk między Polskimi Kolejami Państwowymi a żeglugą śródlądową.

7 sierpnia

W Szczecinie odbyła się narada aktywu stoczni remontowych z udziałem wiceministra żeglugi i gospodarki wodnej Tadeusza Ocioszyńskiego. Zwrócono na niej uwagę na konieczność remontowania polskich statków w kraju.

8 sierpnia

Weszło w życie zarządzenie ministra żeglugi i gospodarki wodnej w sprawie kwalifikacji oficerów i rybaków morskich statków rybackich, kładące kres dotychczasowej tymczasowości w tej dziedzinie.

9 sierpnia

„Głos Szczeciński” doniósł o rozpoczęciu na terenie stoczni „Wulkan” prac przygotowawczych do jej odbudowy.

14 sierpnia

Urząd Patentowy PRL wydał świadectwo ochronne nr 39790 na znak towarowy Stoczni Szczecińskiej – była nim trójramienna śruba okrętowa na tle głowy gryfa pomorskiego.

21 sierpnia

Prezydium MRN w Szczecinie nie wniosło zastrzeżeń co do celowości założenia Polskiego Towarzystwa Nautologicznego na terenie miasta.

23 sierpnia

Na 112. posiedzeniu Komisji Morskiej PIHZ w Szczecinie zajmowano się sprawami właściwego podziału masy towarowej w relacjach Szczecin–Śląsk między Polskimi Kolejami Państwowymi a żeglugą śródlądową oraz żyrowania konosamentów przez odbiorcę przed wydaniem towaru ze statku, traktowanego przez niektórych armatorów jako pokwitowanie odbioru.

24 sierpnia

Stocznia Szczecińska przekazała armatorowi radzieckiemu s/s „Ural”.

25 sierpnia

Prasa podała, że wicepremier Piotr Jaroszewicz zajął przychylne stanowisko wobec projektu utworzenia w Szczecinie Społecznego Towarzystwa Żeglugowego, warunkując jednak jego legalizację zebraniem wśród społeczeństwa przynajmniej pół miliarda złotych na budowę floty, co było sumą bardzo dużą.

29 sierpnia

W Stoczni Szczecińskiej zwodowano masowiec z serii B-32 s/s „Bielsko”, budowany dla PŻM.

30 sierpnia

SSR „Gryfia” zdała spółdzielni „Gryf” we Władysławowie stalowy kuter rybacki (17 m).

31 sierpnia

Stocznia Północna w Gdańsku oddała do eksploatacji PPDiUR „Gryf” w Szczecinie lugrotrawler m/t „Żuraw”.

Wrzesień**4 września**

W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod masowiec z serii B-32 s/s „Cieszyn” o nośności 3200 t i pojemności 2558 BRT, budowany dla PŻM.

9 września

Na drugim posiedzeniu Komisji Morskiej MRN w Szczecinie rozpatrywano sprawy siły roboczej i wody pitnej w porcie oraz współpracy władz miejskich z portowymi.

10 września

Zasadnicza Szkoła Budowy Okrętów w Szczecinie otworzyła dwie klasy wieczorowe dla dorosłych pracujących zawodowo (specjalności: tokarz, ślusarz). Dwuletnia nauka dawała wykształcenie średnie zawodowe i dyplom czeladnika.

15 września

Stanowisko dyrektora Morskiej Agencji w Szczecinie objął Jan Kwiatkowski, dotychczasowy radca portowo-morski Prezydium MRN, przekazawszy tę ostatnią funkcję Janowi Fenglerowi.

16 września

Stanowisko dyrektora ds. eksploatacji PŻM objął Ryszard Karger.

23 września

Stocznia Szczecińska przekazała radzieckiemu armatorowi s/s „Ukraina”.

24 września

Stocznia Szczecińska oddała do eksploatacji PPiUR „Barka” w Kołobrzegu kuter rybacki KOŁ-68 (nośność 15 t, 40 BRT i 12 NRT).

25 września

Spółdzielnia Pracy Usług Portowych „Shipservice” w Szczecinie zawarła umowę ze Stoczną Gdańską im. Lenina na budowę dwóch statków motorowych typu „Nysa” po 660 DTW, które miały być zaczątkiem spółdzielczej żeglugi morskiej. Pierwszy statek planowano oddać do użytku w ostatnim dniu następnego roku, drugi – na koniec stycznia 1959 r. Plany te nie zostały zrealizowane, gdyż spółdzielczość pracy nie otrzymała tych statków.

26 września

W Stoczni Szczecińskiej wodowano masowiec s/s „Kalisz”, budowany dla PŻM.

30 września

Komisja Morska PIHZ w Szczecinie na swoim 113. posiedzeniu zajmowała się wprowadzaniem i wyprowadzaniem statków w porcie szczecińskim, ustalaniem potoków ładunków masowych dla opracowania rozkładu jazdy pociągów towarowych oraz importem rudy stalowniczej.

SSR „Gryfia” zdała wybudowane przez siebie kutry rybackie (17 m) armatorom rybackim: spółdzielni „Łosoś” w Ustce i PPiUR „Barka” w Kołobrzegu”.

Najprawdopodobniej koniec września

Powstały Warsztaty Szkutnicze Ligi Przyjaciół Żołnierza w Szczecinie-Dąbiu. Inicjatywa ich utworzenia wyszła od grupy zapaleńców sportów wodnych z kmdr. Jerzym Szelestowskim na czele. Warsztaty dokonywały remontów na kutrach, jachtach i łodziach.

Październik

1 października

Zarządzeniem nr 20/57 dyrektora SUM (Dz. Urz. WRN w Szczecinie, nr 11, poz. 51) została powołana Morska Komisja Dyscyplinarna w Szczecinie, której przewodniczącym został Waław Zagrodzki, a wiceprzewodniczącym kpt. ż.w. Konstanty Maciejewicz. W jej skład wchodziło trzydziestu członków oraz po dwóch przedstawicieli SUM i Związku Zawodowego Marynarzy i Rybaków Morskich.

W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod masowiec z serii B-32 s/s „Opole” o nośności 3200 t i pojemności 2557 BRT, budowany dla PŻM.

3 października

Spółdzielnia Pracy Rybołówstwa Morskiego i Zalewowego „Certa” w Szczecinie uruchomiła (przy ul. Arciszewskiego) Przetwórnę Rybną nr 3, która miała produkować konserwy na potrzeby krajowe i na eksport. Spółdzielnia zatrudniała 70 osób na dwie zmiany, produkcją kierował inż. Ostrowski.

7 października

Na Zalewie Szczecińskim nastąpiła kolizja pomiędzy idącym w morze s/s „Tette Oldendorff” i zmierzającym do Szczecina m/s „Jens Wall” – obydwie statki doznały uszkodzeń.

10 października

W Stoczni Gdańskiej im. Lenina położono stępkę pod drobnicowiec m/s „Dra-wa” (B-51/II) dla PŻM.

11–25 października

Dyrektor SSR „Gryfia” przebywał w Norwegii, Szwecji i Danii, prowadząc tam akwizycję remontów statków skandynawskich w polskich stoczniach remontowych.

15 października

Stocznia Szczecińska przekazała do eksploatacji PPiUR „Barka” w Kołobrzegu kuter rybacki KOŁ-62 (nośność 15 t, 39 BRT i 12 NRT).

Minister żeglugi i gospodarki wodnej oraz minister przemysłu drobnego wydali zarządzenie (nr 156), zgodnie z którym z pierwszym dniem następnego miesiąca Warsztaty Okrętowe Polskiej Żeglugi Morskiej miały zostać przekazane Szczecińskiej Fabryce Sprzętu Okrętowego (SFSO). W zamian za to SFSO zobowiązała się oddać PŻM nieruchomość przy ul. Łady 12/14.

Najprawdopodobniej połowa października

Ukazał się pierwszy zeszyt czasopisma „Szczecin” (z podtytułem: „Pismo poświęcone sprawom regionu zachodniopomorskiego”), wówczas miesięcznika, na łamach którego gościła również problematyka morska.

17 października

W SUM odbyła się konferencja w sprawie współdziałania organów Kapitanatu Portu Szczecin i Milicji Obywatelskiej na terenie portu szczecińskiego.

19 października

W Stoczni Gdańskiej im. Lenina położono stępkę pod drobnicowiec m/s „Ina” (B-51/II), budowany dla PŻM.

22 października

Powstała Rada Państwowych Przedsiębiorstw Rybołówstwa Morskiego w Gdyni, pełniąca funkcję komisji porozumiewawczej przedsiębiorstw. Na jej inauguracyjnym posiedzeniu wybrano przewodniczącego – L. Oleszkiewicza i sekretarza – Zdzisława Muszyńskiego. W związku z utworzeniem Rady Z. Muszyński rozpoczął przekazywanie Juliuszowi Heblowi swej dotychczasowej funkcji – dyrektora PPDiUR „Gryf” w Szczecinie.

Nowym przewodniczącym Komisji Morskiej PIHZ w Szczecinie został Witold Małecki, dyrektor PŻM, który zastąpił na tym stanowisku Kazimierza Kostrzewę.

23 października

Przedstawiciele trzech miast portowych: Gdyni, Gdańska i Szczecina udali się z wizytą do Antwerpii w celu zapoznania się z pracą tego portu.

24 października

PŻM uruchomiła nową linię z Gdańska do Hiszpanii.

Dyrektor PŻM Witold Małecki wygłosił na posiedzeniu Sekcji Ekonomiki Transportu Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego w Szczecinie odczyt pt. „Postęp techniczno-organizacyjny w portach zachodnio-europejskich”. Referent zawarł w nim spostrzeżenia, jakie poczynił, odwiedzając kilka portów europejskich (Hamburg, Kopenhaga, Sztokholm, Göteborg, Malmö).

26 października

W Stoczni Szczecińskiej zwodowano masowiec z serii B-32 s/s „Sena”, budowany początkowo dla Egiptu (na uroczystość przybył ambasador tego kraju w Polsce Hussain Chrif), który później jako „Tzew” otrzymała PŻM.

28 października

Po adaptacji hali nr 1 w części rybackiej portu szczecińskiego przedsiębiorstwo „Gryf” przyjęło pierwszą partię śledzi (1180 beczek) złowionych na Morzu Północnym przez polskie statki – śledzie te wylądowano na nabrzeżu Bułgarskim z czarterowanego przez „Dalmor” zachodnioniemieckiego statku „Stadt Essen”. W Szczecinie rybołówstwo uzyskało do swej dyspozycji 460 mb nabrzeża Bułgarskiego, 11 tys. m² piwnic i 10 tys. m² hal magazynowych, nadających się do użytku w 50%.

30 października

Stocznia Szczecińska przekazała PŻM masowiec s/s „Katowice” (podniesienie bandery 17 października). W pierwszy rejs pod dowództwem kpt. ż.w. Kazimierza Miładowskiego statek popłynął do Luleå po rudę dla polskich hut.

31 października

W Stoczni Północnej w Gdańsku zwodowano lugrotrawler m/t „Żołna” dla PPDiUR „Gryf” w Szczecinie.

Stocznia Szczecińska przekazała do eksploatacji PPiUR „Barka” w Kołobrzegu kutry rybackie: KOŁ-64 i KOŁ-65 (nośność 15 t, 39 BRT i 12 NRT).

Listopad**1 listopada**

Morska Agencja w Gdyni (MAG) przejęła funkcje agenta Polskiej Żeglugi Morskiej na terenie Gdańska i Gdyni. Z czynności MAG wyłączone zostały sprawy remontowe, zaopatrzeniowe i kadrowe, które nadal załatwiała Ekspozytura PŻM w Gdyni.

7 listopada

SSR „Gryfia” zdała PPiUR „Barka” w Kołobrzegu dwa rybackie kutry stalowe (17 m).

8 listopada

Na 115. posiedzeniu Komisji Morskiej PIHZ omawiano zagadnienia dotyczące wydania albumu pamiątkowego na temat miasta i portu, uatrakcyjnienia żeglugi śródlądowej na Odrze, roli barek w obsłudze statków morskich w porcie szczecińskim.

9 listopada

Po raz pierwszy od zakończenia drugiej wojny światowej do portu szczecińskiego przybył statek bandery hiszpańskiej – parowiec „Monte Iciar” (właściciel Naviera Aznar z Bilbao, dł. 103,70 m, szer. 14,82 m, 3302,92 BRT, 1981,30 NRT, kpt. Zavala), który w połowie tego miesiąca odszedł do Alicante i Tarragony, zabierając 5629 t węgla.

11 listopada

W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod drobnicowiec z serii B-55 „Polanica” o nośności 5150 t i pojemności 3441 BRT, budowany dla PLO.

12 listopada

Porządek obrad trzeciego posiedzenia Komisji Morskiej MRN w Szczecinie obejmował założenia ekonomiczne do planu perspektywicznego portu i miasta.

13 listopada

Wydano „Regulamin pracy” Szczecińskiej Stoczni Jachtowej.

SSR „Gryfia” zdała spółdzielni „Bałtyk” w Kołobrzegu stalowy kuter rybacki (17 m).

15 listopada

Magister Józef Garnarczyk, kierownik oddziału szczecińskiego przedsiębiorstwa „Żegluga na Odrze”, wygłosił na posiedzeniu Sekcji Ekonomiki Transportu Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego w Szczecinie referat pt. „Perspektywy rozwoju żeglugi odrzańskiej na tle jej pracy w porcie szczecińskim”.

19 listopada

Dyrektor SUM wydał zarządzenie nr 23/57, zmieniające rozporządzenie z 15 sierpnia 1951 r. o uprawianiu żeglugi morskiej na wodach portowych i wodach osłoniętych przez barki żeglugi śródlądowej.

Rada Ministrów wydała uchwałę nr 456/57 w sprawie zasad wynagradzania członków załóg jednostek pływających żeglugi śródlądowej.

23 listopada

Stocznia Szczecińska przekazała PŻM s/s „Gniezno”, którego pierwszym kapitanem został Antoni Gmitrowicz.

„Rybak Morski” w numerze 47. zamieścił artykuł pt. *Rybacki port w Szczecinie rozpoczął pracę*. W tym bowiem dniu do nabrzeża Bułgarskiego dobił pierwszy lugrotrawler B-11, m/t „Kwiczol”, przekazany PPDiUR „Gryf” w Szczecinie przez PPDiUR „Odra” w Świnoujściu. Dowodził nim szyper Stefan Musielak.

24 listopada

Do portu szczecińskiego wpłynął statek bandery zachodnioniemieckiej „Ellen M” (dł. 45,51 m, szer. 8,14 m, 290,86 BRT, 143,84 NRT, kpt. Sterling), który zainaugurował wyładunek papierówki fińskiej (467,5 t) bezpośrednio na nabrze-

ze Fabryki Papieru w Skolwinie. Papiernia dysponowała 350-metrowym nabrzeżem, niemniej ze względu na zniszczenie poważnej jego części do eksploatacji nadawało się tylko 70 m. Wystarczało to, by za pomocą specjalnie zbudowanej kolejki przewozić drewno z nabrzeża na plac składowy papierni.

25 listopada

Po raz pierwszy w historii Szczecina wszedł do portu statek baza „Kaszuby”, dowodzony przez kpt. Zygmuntowicza. Przywiózł do PPDiUR „Gryf” 7 tys. beczek śledzia z łowisk Morza Północnego.

27 listopada

Minister żeglugi i gospodarki wodnej wydał zarządzenie w sprawie przekazania przez gdyński „Dalmor” statków baz, a przez świnoujską „Odrę” – lugrotrawlerów dla PPDiUR „Gryf” w Szczecinie.

30 listopada

Stocznia Północna w Gdańsku oddała do eksploatacji PPDiUR „Gryf” lugrotrawler m/t „Zimorodek”.

Została rozwiązana umowa PŻM z agentem generalnym tego armatora w Republice Federalnej Niemiec – firmą Bertling w Hamburgu, a jej obowiązki przejęła z pierwszym dniem następnego miesiąca firma Hamburger Lloyd Reederei und Transport G.m.b.H. w Hamburgu. Z tym samym dniem agentem PŻM klarującym w Kanale Kolońskim została firma Zerssen Rendsburg, a w Cuxhaven – firma Peter Hein.

W Stoczni Szczecińskiej zwodowano s/s „Cieszyn”, budowany dla PŻM.

Grudzień

Początek grudnia

Trzechsetną podróż po wojnie zakończył w porcie szczecińskim statek PŻM „Wieluń”, który w służbie tego armatora (od 1951 r.) przebył 147,6 tys. mil morskich w 178 rejsach, zarabiając bez mała 2 mln dolarów.

1 grudnia

Na stanowisko dyrektora naczelnego Szczecińskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” mianowany został inż. Wilhelm Pustelnik, który funkcję tę pełnił przez czternaście lat.

Dyrektorem naczelnym PPDiUR „Gryf” został inż. Juliusz Hebel (piastował to stanowisko do 31 marca 1960 r.), zastępując Zdzisława Muszyńskiego, który w tym czasie współtworzył (był sekretarzem) Radę Państwowych Przedsiębiorstw Rybołówstwa Morskiego w Gdyni.

Agentem PŻM w Bremie został Walter Sporleder.

4 grudnia

Komisja Morska PIHZ na swoim 116. posiedzeniu obradowała nad rolą barek w obsłudze statków morskich w porcie szczecińskim, celowością zastosowania w porcie uniwersalnego urządzenia wagowego do sypkich towarów masowych, zdatnego do użycia przy przeładunku na statek, wagon i barkę, oraz obliczaniem czasu dowolnego na załadunek i wyładunek w przypadku, gdy luk uzbrojony był w dwie windy.

5 grudnia

W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod masowiec z serii B-32 s/s „Tanta” o nośności 3120 t i pojemności 2555 BRT, budowany dla egipskiego armatora The United Arab Maritime Co. z Aleksandrii.

7 grudnia

Minister żeglugi i gospodarki wodnej wydał zarządzenie nr 185 w sprawie wprowadzenia w życie nowych zasad wynagradzania pracowników umysłowych zatrudnionych w przedsiębiorstwach nieprzemysłowych tego resortu. Dotyczyło ono również wielu szczecińskich przedsiębiorstw: ZPS, PRCiP, „Polfrachtu”, MAS, PRO, Centrali Rybnej, żeglugi śródlądowej. Nowe zasady wynagradzania miały być wprowadzane protokołami dodatkowymi do zawartych układów zbiorowych.

11 grudnia

W Prezydium MRN w Szczecinie odbyła się pierwsza kwartalna narada „miasto-port”.

Na trasie Świnoujście–Szczecin, na wysokości Polic, nastąpiło zderzenie dwóch niewielkich statków. Wychodzący w morze norweski „Rasko” uderzył w część rufową duńskiego „Troja” – pierwszy kontynuował podróż, drugi ze względu na wgniecenie poszycia i przecieki został odholowany do SSR „Gryfia”.

15 grudnia

Odbyła się uroczystość oficjalnego otwarcia toru wodnego Świnoujście–Szczecin po wykonaniu ogromnych prac czerpalnych (od 1949 r. wybagrowano 10 mln m³ mułu i gruntu). Uzyskane parametry umożliwiały bezpieczne uprawianie żeglugi przez statki o zanurzeniu 8,68 m, długości do 140 m i szerokości do 20 m. Koszt robót czerpalnych wyniósł 174 mln zł. Tor z kotwiczowiska na redzie do portu w Świnoujściu poszerzono do 100 m, osiągając tu 10,2 m głębokości, na pozostałej długości toru, aż do Szczecina, osiągnięto głębokość 9,6 m, przy czym szerokość toru na Zalewie Szczecińskim zwiększono do 80 m, a na wszystkich zakrętach – do 105 m. Wracający z Chin parowiec „Jedność” Chińsko-Polskiego Towarzystwa Okrętowego „Chipolbrot” przepłynął trasę Świnoujście–Szczecin z dyrektorem SUM Edwardem Rumatowskim na pokładzie, który oficjalnie otworzył tor wodny dla żeglugi. To wydarzenie zapoczątkowało nowy etap w historii portu szczecińskiego, dając możliwość zawijania tu statków o pojemności 10 tys. DWT z pełnym ładunkiem przy każdym stanie wody, bez potrzeby odlichtungowania.

Z powodu zużycia wycofano z floty PŻM parowiec s/s „Kołobrzeg” (zbudowany w 1921 r. w Lubece, 2878 BRT, 2059 NRT, 4318 DWT, dł. 94,2 m, szer. 13 m, zan. 6,2 m, 900 KM, 8,5 węzła, ok. 30 ludzi załogi), pływający w trampingu, a w dwu ostatnich sezonach letnich pełniący funkcję pomocniczej bazy rybackiej na Morzu Północnym. Statek został sprzedany na złom SSR „Gryfia”.

15–23 grudnia

W Pradze przebywał przedstawiciel PŻM Wojciech Milke, który omawiał z „Čechofrachtem” sprawy przewozu ładunków czechosłowackich na różnych liniach.

18 grudnia

Na Zalewie Szczecińskim nastąpiła kolizja pomiędzy idącym do Szczecina s/s „Marsel” i zmierzającym do Świnoujścia m/s „Palo”; ten ostatni doznał uszkodzenia prawej burty.

19 grudnia

Na posiedzeniu Sekcji Ekonomiki Transportu Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego w Szczecinie referat pt. „Aktualne problemy usprawnienia gospodarki portu szczecińskiego oraz kierunki jego perspektywicznego rozwoju” wygłosił mgr Stanisław Trojnar.

21 grudnia

Stocznia Szczecińska przekazała do eksploatacji PŻM s/s „Sławno”.

Na Kanale Piastowskim nastąpiła kolizja pomiędzy s/s „Istra” bandery radzieckiej, idącym do Szczecina, i m/s „Yvonne” bandery fińskiej, zmierzającym do Świnoujścia – obydwie statki doznały uszkodzeń.

23 grudnia

Stocznia Szczecińska przekazała do eksploatacji PPiUR „Barka” w Kołobrzegu kuter rybacki KOŁ-69 (nośność 15 t, 40 BRT i 12 NRT).

Zarządzeniem dyrektora Zarządu Portu Szczecin nr 36/57 ustalona została nowa struktura tego przedsiębiorstwa, która miała obowiązywać w roku następnym. Dyrektorowi podlegali bezpośrednio I, II, III i IV zastępca do spraw: eksploatacji, technicznych, administracyjno-finansowych oraz inwestycyjnych, a także następujące komórki funkcjonalne i stanowiska: Główny Dyspozytor; Dział Planowania; Dział Zatrudnienia i Płac; Dział Organizacyjno-Prawny; Dział Personalny; Dział Księgowości (Główny Księgowy). Pierwszemu zastępcy dyrektora ds. eksploatacji podporządkowano w tzw. administracji przedsiębiorstwa: Dział Dyspozycji, Dział Eksploatacji, Dział Głównego Technologa, Dział Handlowy, a w tzw. dziale ruchu: Rejon Przeladunków Masowych „Basen Górniczy”, Rejon Przeladunków Drobnicowych „Ewa”, Wydział Przeladunków Drobnicowych „Starówka”, Wydział Pilotażu i Zakład Robót Zastępczych. Drugiemu zastępcy dyrektora ds. technicznych podlegały w tzw. administracji przedsiębiorstwa: Zespół Dokumentacji, Zespół Przeciwwawaryjny, Zespół Bezpieczeństwa i Hi-

gieny Pracy, Dział Techniczny, Dział Głównego Mechanika, Dział Głównego Energetyka, a w ruchu: Baza Taboru Pływającego (Sekcja Personalna, Sekcja Administracyjno-Gospodarcza, Wydział Taboru Pływającego, Wydział Warsztatów, Wydział Inżynieryjno-Budowlany) oraz Portowa Straż Pożarna. Trzeciemu zastępcy dyrektora ds. administracyjno-finansowych podporządkowano w tzw. administracji: Dział Finansowy, Dział Zaopatrzenia, Dział Socjalny, Dział Administracyjno-Gospodarczy, Samodzielną Sekcję Inwentaryzacji, w tzw. ruchu: Oddział Transportowy, Oddział Magazynów oraz Oddział Żywienia Zbiorowego i Straż Obiektów Portowych. Czwartemu zastępcy dyrektora ds. inwestycyjnych podlegały: Dział Planowania i Dokumentacji oraz Dział Nadzoru Wykonawstwa Inwestycyjnego.

30 grudnia

Stocznia Szczecińska przekazała PPIUR „Barka” w Kołobrzegu kuter rybacki KOŁ-67 (nośność 15 t, 39 BRT i 12 NRT).

31 grudnia

Stocznia Północna w Gdańsku oddała do eksploatacji PPDiUR „Gryf” w Szczecinie lugrotrawler m/t „Żoła”.

SSR „Gryfia” zdała PPIUR „Barka” w Kołobrzegu ostatni (z czternastu wybudowanych w tym roku) stalowy kuter rybacki (17 m).

Stocznia Szczecińska przekazała PPIUR „Kuter” w Darłowie kuter rybacki DAR-61 (nośność 15 t, 40 BRT i 12 NRT).

Szczecińska Stocznia Remontowa „Gryfia” wyremontowała (remonty kapitalne i tzw. średnie) w ciągu całego roku 59 statków o tonażu 50 819 BRT, wybudowała także 14 stalowych kutrów rybackich (17 m).

Szczecińska Stocznia Jachtowa wybudowała w ciągu całego roku: 4 łodzie ratunkowe, 9 łodzi sondażowych, 30 łodzi ratowniczo-plażowych, 2 łodzie typu „Sz” oraz 194 kajaki turystyczne („P-36”). Na koniec roku zatrudniała 91 pracowników, w tym 76 fizycznych i 15 umysłowych.

Flota szczecińskiego armatora PŻM liczyła 37 statków (z 76 w całej PMH – 48,7 %) o pojemności 62 tys. BRT (z 232 całej floty krajowej – 26,7 %) i 84 tys. DWT (z 320 PMH – 26,3 %). Przeważały w niej parowce – 25 (55 tys. BRT,

75 DWT), dużo mniej było motorowców – 12 (7 tys. BRT, 9 tys. DWT). W ciągu tego roku stan posiadania zwiększył się o pięć statków, w tym trzy wybudowane w Stoczni Szczecińskiej rudowęglowce typu B-52 o nośności do 3200 DWT (s/s „Katowice”, s/s „Gniezno” i s/s „Sławno”), jeden zakupiony w Norwegii ze środków dewizowych Funduszu Rozbudowy Floty (m/s „Liwiec”) i jeden wyremontowany po wydobyciu go z dna (s/s „Ustka”). Flota PŻM przewiozła w tym roku 1 724 tys. t ładunków, co stanowiło 56,3% przewozów floty krajowej (3 061 tys. t, bez statków w czarterze Chińsko-Polskiego Towarzystwa Okrętowego „Chipolbrok”). Na sześciu liniach regularnych kursowało 11 statków o pojemności 9742 DWT.

Port szczeciński przeładował w całym roku 5 379 tys. t, w tym w przywozie – 3 028 tys. t i w wywozie – 2 351 tys. t. W obrocie ładunkowym dominowały węgiel i koks (1 839,5 tys. t), następnie ruda – 1 202,7 tys. t, inne towary masowe – 1 087,7 tys. t, zboże – 444,3 tys. t, drewno – 98,2 tys. t oraz drobnica – 706,7 tys. t. Weszło tu 3556 statków o pojemności 2 140,1 tys. NRT.