

**PRZEGLĄD ZACHODNIOPOMORSKI
TOM XXVI (LV) ROK 2011 ZESZYT 1**

K R O N I K A

RYSZARD TECHMAN

Szczecin

**KALENDARIUM MORSKIE SZCZECINA
Rok 1958**

Styczeń

1 stycznia

Minister żeglugi i gospodarki wodnej mianował kpt. ż.m. Eugeniusza Wasilewskiego na stanowisko kapitana portu szczecińskiego.

Ukonstytuowała się (powołana zarządzeniem z 23 grudnia 1957 r.) Rada Dyrekcyjna Zarządu Portu Szczecin (ZPS). W jej skład wchodziło 15 osób: Marian Łempicki (dyr.), Kazimierz Kostrzewa (z-ca dyr. ds. eksploatacyjnych), Bronisław Grodecki (z-ca dyr. ds. technicznych), Tadeusz Milewski (z-ca dyr. ds. admin.-finans.), Henryk Chudy (z-ca dyr. ds. inwestycyjnych), Mieczysław Pierz (główny księgowy), Stanisław Grzywiński (główny dyspozytor), Mieczysław Palica (kier. Rejonu Przeładunków Masowych „Basen Górniczy”), Roman Danyluk (kier. Rejonu Przeładunków Drobnicowych „Ewa”), Zbigniew Kliks (kier. Wydziału Przeładunków Drobnicowych „Starówka”), Kazimierz Kurpiel (kier. Bazy Taboru Pływającego) oraz: Władysław Gnat, Jan Wizerski, Waclaw Rogowski i Ludwik Dąbski. Ponadto do udziału w posiedzeniach Rady Dyrekcyjnej zapraszani byli na stałe: Tadeusz Golczyński – sekretarz Komitetu Zakładowego PZPR i Eugeniusz Urbanowicz – przewodniczący Rady Zakładowej.

4 stycznia

Stocznia Szczecińska przekazała Polskiej Żegludze Morskiej (PŻM) masowiec z serii B-32 s/s „Bielsko” o nośności 3206 t i pojemności 2555 t, opalany mazutem.

tem, który w dziewiczy rejs pod dowództwem kpt. Edwarda Góreckiego udał się z węglem do Irlandii.

6 stycznia

Według informacji „Głosu Szczecińskiego” Agencja Morska w Szczecinie obsłużyła w 1957 r. 3220 statków, osiągając wpływy w wysokości 238 tys. dolarów.

8 stycznia

Uruchomiona została nowa linia regularna PŻM – zachodnioangielska (od powstania tego armatora istniała linia londyńska), która obejmowała trasę ze Szczecina do Liverpoolu i Manchesteru (statki zawiąły również do Dublina). Żeglugę na niej zainaugurował m/s „Oksywie”, w roku następnym wprowadzono do eksploatacji m/s „Liwiec”, a później także m/s „Goplana” i m/s „Krasnal”. W rotacji 24-dniowej co 6 dni wypływał ze Szczecina jeden statek. Linia ta była eksploatowana w ścisłej współpracy z czechosłowackim kontrahentem tranzytowym, którego towary stanowiły w eksporcie nierzadko 90% całej masy ładunkowej przewożonej na tej linii.

9 stycznia

Dyrektor Szczecińskiego Urzędu Morskiego (SUM) wydał zarządzenie nr 1/58, zmieniające zarządzenie z 22 listopada 1955 r. o przepisach porządkowo-portowych dla portu handlowego w Szczecinie wraz z obszarem portowym w Świnoujściu i trasy wodnej Świnoujście–Szczecin (Dz. Urz. WRN w Szczecinie, nr 1, poz. 4) – przepis ten zwiększał dopuszczalne zanurzenie statków w porcie szczecińskim wraz z przyległymi obszarami do 8,54 m oraz upoważniał kapitana portu do udzielania zezwoleń na poruszanie się w porcie statkom o zanurzeniu większym niż wskazane wyżej. Stanowił nadto, że statki o zanurzeniu większym niż 7,32 m powinny wchodzić do portu i wychodzić z niego w asyście holownika.

11 stycznia

PŻM przejęła w Oslo nowy statek m/s „Liwiec” (ex-„Seatern”), zbudowany w 1956 r. w RFN, zakupiony od norweskiego armatora częściowo za dewizy uzyskane ze sprzedaży do Brazylii statku „Nida”, częściowo zaś z Funduszu Rozbudowy Floty (statek kosztował 166 tys. funtów szterlingów). Pływał na liniach regularnych do Europy Zachodniej.

13 stycznia

Na 117. posiedzeniu Komisji Morskiej Polskiej Izby Handlu Zagranicznego (PIHZ) w Szczecinie zajmowano się sprawami zmiany przepisów o uprawianiu żeglugi na Zalewie Szczecińskim przez barki żeglugi śródlądowej oraz terminem liczenia czasu świątecznego w wigilię Bożego Narodzenia.

Dyrektor SUM wydał zarządzenie nr 2/58 w sprawie powołania Komisji Egzaminacyjnej dla Pilotów. Powołano ją w składzie: Eugeniusz Wasilewski – kapitan portu, jako przewodniczący oraz Edward Trojanowski – szef pilotów Zarządu Portu Szczecin, Zbigniew Korzeniowski – st. oficer portu i Tadeusz Netter – st. insp. Wydziału Żeglugi – obydwaj z SUM. Do każdego posiedzenia komisji jej przewodniczący dokooptowywał jednego spośród starszych pilotów: Piotra Cegielskiego, Leona Janowskiego, Władysława Radziejewskiego, Henryka Jarocha, Waława Bielinowicza lub Stanisława Balczewskiego.

13–16 stycznia

W Warszawie trwały rozmowy komisji ekspertów Polski, Czechosłowacji i Niemieckiej Republiki Demokratycznej w sprawie budowy kanału żeglugowego Odra-Dunaj, zakończone podpisaniem wspólnego protokołu. *Perspektywa świetnej przyszłości Szczecina?*, jak donosił o tym wydarzeniu „Głos Szczeciński”, okazała się wielką mrzonką, gdyż kanału nigdy nie zbudowano.

15 stycznia

W Szczecinie odbyła się konferencja w sprawie tranzytu czechosłowackiego – przewidywano jego wzrost do rocznej wielkości rzędu 1 100 tys. t.

18 stycznia

Zarządzeniem nr 7 Prezes Rady Ministrów powołał Komisję ds. Tranzytu Lądowego i Lądowo-Morskiego, która zajęła się sprawami polityki tranzytowej oraz koordynacją rozwoju i obsługi tranzytu. Uznała ona za celowe udzielenie najbardziej zainteresowanym kontrahentom tranzytowym – Czechosłowacji i Węgrom – zniżek przy przewozie ładunków do portów wybrzeża wschodniego, wyrównujących różnicę przewoźnego kolejowego od granicy polsko-czechosłowackiej do Gdyni i Gdańska do wysokości stawek od teje granicy do Szczecina.

20 stycznia

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

21 stycznia

Na nabrzeżu w Skolwinie uruchomiono punkt czerpalny wody pitnej dla statków. Dojście do punktu miały jednostki mniejsze i średnie, do większych wodę dostarczał statek „Wodnik”. Woda pochodziła z odrębnego ujęcia głębinowego, była czysta i nieskażona fenolem (co potwierdzały badania Sanepidu), odpowiadając wymaganiom przewoźników polskich i obcych. Agencja Morska w Szczecinie powiadomiła Konferencję Bałtycką, czyli zrzeszenie armatorów Morza Bałtyckiego, że Szczecin dysponuje odpowiednią wodą do zaopatrzenia statków.

22 stycznia

W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod masowiec z serii B-32 s/s „Benha” o nośności 3120 t i pojemności 2558 t, budowany dla egipskiego armatora The United Arab Maritime Co. z Aleksandrii.

W Widuchowej nad Odrą odbyło się spotkanie polskich i niemieckich specjalistów z dziedziny gospodarki wodnej i ochrony wód. Ze strony polskiej uczestniczyli m.in: R. Pańczyk – dyrektor Rejonu Dróg Wodnych oraz przedstawiciele Wydziału Wodnego i Państwowego Inspektoratu Ochrony Wód Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej (WRN) w Szczecinie, natomiast ze strony niemieckiej: O. Berg – dyrektor Wasserstrassen-Amt w Eberswalde (NRD) ze swoimi współpracownikami oraz inż. Schmidt z Urzędu Gospodarki Wodnej NRD w Berlinie. Celem spotkania było przedyskutowanie zagadnień dotyczących zanieczyszczenia Odry fenolem. Od tego spotkania miała się rozpocząć stała i ściślejsza współpraca rzeczoznawców obu państw w badaniach stopnia zanieczyszczenia tej rzeki i w kontroli urządzeń ściekowych leżących nad nią fabryk.

23 stycznia

W Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni położono stępkę pod trawler (B-14/II) s/t „Skawa”, budowany dla Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich (PPDiUR) „Gryf” w Szczecinie.

25–26 stycznia

W „Głosie Szczecińskim” ukazał się ważny artykuł dyrektora Morskiej Agencji w Szczecinie (MAS) Jana Kwiatkowskiego pt. *Szczecin miasto portowe*.

27 stycznia

Dyrektor SUM wydał kilka zarządzeń: nr 3/58 w sprawie wiosennej ochrony tarła szczupaka na Zalewie Szczecińskim i wodach przyległych; nr 4/58 w sprawie wiosennej ochrony tarła ryb na Zalewie Szczecińskim i wodach przyległych; nr 5/58 w sprawie ograniczenia ilości niektórych rodzajów sprzętu rybackiego na Zalewie Szczecińskim i wodach przyległych.

30 stycznia

W Szczecinie odbyła się narada rzeczoznawców z udziałem posłów sejmowej Komisji Morskiej (Tadeusz Meissner, Wit Drapich, Henryk Jendza) oraz ekspertów z dziedziny shippingu, spedycji morskiej i maklerstwa (Jan Kwiatkowski – dyr. MAS, Józef Laska – dyr. „Spedrapidu”, Ludwik Stasiak – dyr. „C. Hartwig”, Ireneusz Muszyński – prezes spółdzielni „Shipservice” itd.) w sprawie celowości budowy floty spółdzielczej oraz opracowania dla niej planu perspektywicznego. Przewidywano, że do 1965 r. spółdzielczość żeglugaowa powinna liczyć 12 statków o łącznym tonażu 32 tys. DWT, których koszt wynieść miał ok. 380 mln zł.

31 stycznia

W Stoczni Gdańskiej im. Lenina zwodowano drobnicowiec m/s „Ina”, budowany dla PŻM.

Szczecińska Stocznia Remontowa (SSR) „Gryfia” zdała Przedsiębiorstwu Połów i Usług Rybackich (PPiUR) „Barka” w Kołobrzegu” pierwszy z wybudowanych w tym roku kutrów stalowych 17-metrowych.

„Głos Szczeciński” zamieścił artykuł Jana Leguta pt. *Rady – bez dostępu do morza*, traktujący o konieczności rozszerzenia uprawnień rad narodowych na Wybrzeżu na sprawy gospodarki morskiej.

Na 118. posiedzeniu Komisji Morskiej PIHZ zajmowano się problemem przystosowania toru wodnego Świnoujście–Szczecin do dwukierunkowego ruchu dużych statków.

Luty

2 lutego

W pierwszy rejs eksploatacyjny (przybył z Oslo 27 stycznia bez ładunku) wyszedł ze Szczecina do Helsinek z 246 t drobnicy nowy nabytek PŻM – m/s „Liwiec” (dł. 65,99 m, szer. 9,94 m, kpt. Puzyna).

5 lutego

W „Kurierze Szczecińskim” nr 30 ukazał się artykuł Jana Fenglera pt. *Rady narodowe a gospodarka morska* dotyczący problemu separacji rad narodowych od gospodarki morskiej oraz funkcjonowania komisji morskich tych rad.

11 lutego

W oddziale szczecińskim Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego (PTE) odbył się odczyt Jana Kwiatkowskiego, dyrektora MAS, pt. „Port a miasto portowe”. Spotkanie przygotowała Sekcja Ekonomiki Transportu PTE.

12 lutego

W Stoczni Gdańskiej im. Lenina zwodowano drobnicowiec m/s „Drawa” dla PŻM.

Dyrektor SUM wydał zarządzenie nr 6/58, zmieniające rozporządzenie porządkowe z 15 sierpnia 1951 r. o uprawianiu żeglugi morskiej na wodach portowych i wodach osłoniętych przez barki żeglugi śródlądowej.

13 lutego

Na pierwszym posiedzeniu plenarnym Miejskiej Rady Narodowej (MRN) w Szczecinie powołano Komisję do Spraw Morskich z prof. dr. inż. Piotrem Zaremą na czele, w której składzie znaleźli się: Jan Kwiatkowski, Kazimierz Kostrzewa, Stanisław Łasucha, Leon Kobylski, Jan Tujaka, Ryszard Karger.

Szczecińska Stocznia Jachtowa przekazała Szczecińskiemu Urzędowi Morskiemu obiekty położone przy ul. Światowida 20: budynek oraz barak biurowy, portiernię, magazyn, silnikownię, spawalnię, kuźnię, maszynownię, cynkownię, kadłubownię, szopę ochronną dla jednostek pływających, instalacje elektryczne ziemne i napowietrzne, slip i tory, ogrodzenie.

19 lutego

Do Szczecina przybył pierwszy w tym roku pociąg barek z Hohensaaten w NRD.

21 lutego

Porządek obrad 119. posiedzenia Komisji Morskiej PIHZ przewidywał następujące sprawy: zastosowania specjalnej polityki PKP w odniesieniu do obsługi portu w zakresie podstawiania wagonów pustych, operatywnego dysponowania wagonami, czasu załadunku i wyładunku wagonów, postojowego; reprezentacji portu szczecińskiego w Prezydium Sekcji Morskiej PIHZ w Gdyni.

25 lutego

W Stoczni Gdańskiej im. Lenina położono stępkę pod dwa statki budowane dla PŻM: drobnicowce (B-51/II) m/s „Ner” i m/s „Soła”.

Prezydium WRN w Szczecinie odbyło posiedzenie wyjazdowe w Świnoujściu w celu rozpatrzenia potrzeb tego portu i wyspy Wolin.

Stocznia Szczecińska przekazała PŻM masowiec z serii B-32 – s/s „Kalisz” o nośności 3200 t i pojemności 2556 t.

27 lutego

SSR „Gryfia” zdała Spółdzielni Pracy Rybołówstwa Morskiego (SPRM) „Łosoś” w Ustce kuter stalowy (17 m).

28 lutego

Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego w Warszawie zdecydowała o budowie w porcie szczecińskim nowego rejonu przeładunkowego drobnicy „Ewa” (nr 33).

Marzec**1 marca**

Nowym dyrektorem Stoczni „Odra” w Szczecinie (kilka dni wcześniej zawieszono w czynnościach dotychczasowego – Franciszka Janię) został Edward Wyrąbkiewicz.

8 marca

W Stoczni Szczecińskiej zwodowano prototypową jednostkę typu B-55 – m/s „Krynica”, pierwszy statek wyposażony w silnik główny o napędzie spalinowym (o mocy 3676 kW), nośności 5348 t i pojemności 3442 BRT; szybkość 15,5 węzła; zanurzenie 6,37 m. W wodowaniu wzięła udział delegacja parlamentu Czechosłowacji z jego przewodniczącym Zdenkiem Fierlingerem, ambasador tego kraju Karel Vojaček, którym ze strony polskiej towarzyszyli marszałek Sejmu Czesław Wycech i minister przemysłu ciężkiego Kiejstut Żemajtis.

8–9 marca

W „Głosie Szczecińskim” ukazał się artykuł o współpracy polsko-czechosłowackiej w gospodarce morskiej pt. *Nasze morze – Wasze morze*.

13 marca

SSR „Gryfia” zdała armatorowi PPiUR „Barka” w Kołobrzegu kuter stalowy (17 m).

14 marca

Na 120. posiedzeniu Komisji Morskiej PIHZ zajmowano się m.in. sprawą przygotowania portów polskich do wzmożonych przeładunków, zwłaszcza tranzytowych, a portu szczecińskiego ze szczególnym uwzględnieniem eksportu węgla.

18 marca

PŻM poinformowała, że przy firmie jej agenta SOGEMAR S.A. w Antwerpii zostało utworzone Przedstawicielstwo Polskiej Marynarki Handlowej na Zachodnią Europę, reprezentowane przez Bernarda Maniewskiego. W związku z tym kapitanowie statków polskich zawijających do tego miasta mieli każdorazowo kontaktować się z powstałą placówką we wszystkich sprawach dotyczących obsługi statków, niezależnie od utrzymywania kontaktów ze wspomnianym agentem.

22 marca

Stocznia Szczecińska przekazała PŻM masowiec s/s „Tczew”.

SSR „Gryfia” zdała PPiUR „Barka” w Kołobrzegu kuter stalowy (17 m).

24 marca

Towarzystwo Wiedzy Powszechnej (TWP) przystąpiło do organizowania tzw. wieczorów morskich, w czasie których marynarze i pracownicy gospodarki mor-

skiej zapoznawali społeczeństwo Szczecina z problemami morza i Wybrzeża. Wieczory odbywały się w co drugi wtorek w Klubie Naczelnej Organizacji Technicznej (NOT). Pierwszy wieczór wypełniła pogadanka nestora szczecińskich marynarzy kpt. ż.w. Konstantego Maciejewicza pt. „O kadrach oficerskich w Polskiej Marynarce Handlowej”.

W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod drobnicowiec z serii B-55 „Oleśnica” o nośności 6019 t i pojemności 3274 BRT, budowany dla gdyńskiego armatora – Polskich Linii Oceanicznych (PLO).

28 marca

SSR „Gryfia” zdała SPRM „Bellona” w Dziwnowie kuter stalowy (17 m).

29 marca

Ze Szczecina wyruszył lugrotrawler „Mornel” PPDiUR „Gryf” pod dowództwem kpt. Zygmunta Dziadkowskiego. Była to pierwsza jednostka szczecińskiego armatora, która udała się na połowy dalekomorskie na Morze Północne. W ten sposób Szczecin stał się nie tylko portem handlowym, ale również rybackim. Załoga statku liczyła 17 osób, a rejs miał trwać około 60 dni.

31 marca

Stocznia Szczecińska przekazała do eksploatacji PPiUR „Korab” w Ustce kuter rybacki UST-64 (nośność 15 t, 39 BRT i 13 NRT).

Wszedł w życie „Regulamin mustrowania kapitanów, oficerów i marynarzy pozostających w rezerwie”, podpisany przez dyrektora PŻM Witolda Małeckiego, dyrektora SUM Edwarda Rumatowskiego oraz Edwarda Swiłasa – przewodniczącego Zarządu Szczecin Związku Zawodowego Marynarzy i Rybaków Morskich.

Kwiecień

1 kwietnia

Agentem PŻM na Holandię została firma Nederlands Transport Bureau z Rotterdamu, agentem na Szwecję, bez Malmö – Hagbar Dannel ze Sztokholmu, a agentem na Danię – Frank Tobiessen z Kopenhagi.

W „Głosie Szczecińskim” ukazał się artykuł pt. *Port – miasto. Stary problem – nowe plany.*

2 kwietnia

Porządek 121. posiedzenia Komisji Morskiej PIHZ przewidywał następujące sprawy: uruchomienie komunikacji osobowej dla obsługi portu szczecińskiego; zagwarantowanie terminowego dopływu wagonów z towarami tranzytowymi; zastosowanie specjalnej polityki PKP w odniesieniu do obsługi portowej w zakresie podstawiania wagonów pustych, operatywnego dysponowania wagonami, czasu załadunku i wyładunku, opłat postojowych.

8–9 kwietnia

W Szczecinie przebywał minister żeglugi i gospodarki wodnej dr Stanisław Darski. Przeprowadził rozmowy w Komitecie Wojewódzkim PZPR i WRN, w PŻM i PPDIUR „Gryf”. Odwiedził Łasztownię i Agencję Morską. Głównym celem wizyty było uczestnictwo w zebraniu członków Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi, na którym omawiano tezy do IV Kongresu Związków Zawodowych.

12 kwietnia

W Stoczni Szczecińskiej zwodowano masowiec z serii B-32 – s/s „Tanta”, budowany dla egipskiego armatora z Aleksandrii.

14–18 kwietnia

W Szczecinie odbyły się rozmowy dyrekcji PŻM (dyr. R. Karger, W. Milke, A. Fink-Finowicki i in.) z przedstawicielami „Čechofrachtu” (m.in. dyr. Sequens i Hora) odnoszące się do spraw eksploatacyjnych linii: Braiła–Lewant, Szczecin–Finlandia, angielskiej, zachodniego basenu Morza Śródziemnego, Gdańsk–Sztokholm, a także tonażu trampowego, rozliczeń poprzedniej umowy między obu firmami i nowej umowy, ładunków czechosłowackich do Akry i Takoradi (Ghana).

15 kwietnia

W Szczecińskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” rozpoczęto budowę unowocześnionego kutra „Storem-3” o parametrach: 48,5 BRT, 34 m³ pojemności ładowni, 16 t użyteczności, z silnikiem „Puck 120”.

Stocznia Szczecińska przekazała PPDiUR „Odra” w Świnoujściu dwa kutry rybackie: ŚWI-30 i ŚWI-31 (nośność 15 t, 39 BRT i 13 NRT).

16 kwietnia

Agentem PŻM na Malmö został Gustav Almquist z tego miasta.

19 kwietnia

Przy Zarządzie Wojewódzkim TWP w Szczecinie ukonstytuowała się Sekcja Morska. W jej skład weszli specjaliści z dziedziny gospodarki morskiej i naukowcy z uczelni morskich. Prezydium Sekcji Morskiej utworzyli: prof. dr Marian Pisarek, mgr Stanisław Trojnar (PŻM), Jan Fengler (MRN), prof. dr Juliusz Mikołajski (Politechnika Szczecińska), dr Przemysław Smolarek (Muzeum Narodowe), red. Jan Legut („Głos Szczeciński”).

23 kwietnia

Generalnym agentem PŻM na całą Francję oraz na porty algierskie: Mostaganem, Bougie, Oran i Philippeville, została firma Charles le Borgne z Paryża.

SSR „Gryfia” zdała PPiUR „Barka” w Kołobrzegu kuter stalowy (17 m).

24 kwietnia

W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod masowiec z serii B-32 – s/s „Partizani” o nośności 3150 t i pojemności 2556 BRT, budowany dla albańskiego armatora Albanian State Shipping Enterprise z Durrës.

Dyrektor SUM wydał zarządzenie nr 18 w sprawie zasad postępowania w wypadku kolizji statku polskiego ze statkiem obcej bandery.

26 kwietnia

Stocznia Szczecińska oddała do eksploatacji PŻM s/s „Cieszyn”.

29–30 kwietnia

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

Maj

1 maja

Na mocy porozumienia z PLO – PŻM przejęła z tym dniem obsługę linii regularnej Gdańsk–Durrës, na którą skierowano s/s „Bielsko”.

Generalnym agentem PŻM na całą Hiszpanię została firma Vapores Suardiaz z Madrytu, agentem w Lubecie w Niemczech – firma Fr. Meyer’s Sohn, a agentem na terenie Egiptu – firma The Egyptian Scandinavian Maritime C. „ESNA” (wcześniej SNEAL).

„Żegluga Szczecińska” zainaugurowała letni sezon żeglugowy stateczkami „Jolanta” i „Małgosia”.

2 maja

Ogłoszono ogólną ochronę tarła ryb na Zalewie Szczecińskim i wodach przyległych.

3 maja

Frachtowiec PŻM m/s „Liwiec” zainaugurował eksploatację linii Braiła–Lewant (Braiła–Gańcz–Latakia–Bejrut–Aleksandria). O jej powstaniu zdecydowały względy natury politycznej i ekonomicznej. Na tym szlaku kursował również m/s „Oksywie”, a następnie (po wycofaniu obu jednostek we wrześniu tego roku) s/s „Opole” (od 22 sierpnia), s/s „Cieszyn” (od 23 września) i s/s „Kalisz” (od 11 października). Głównymi ładunkami w eksporcie były konstrukcje stalowe, kompletne zakłady przemysłowe, wyroby walcowane, pojazdy mechaniczne, papier, chemikalia, maszyny itp., w imporcie zaś ryż, bawełna, orzechy ziemne, juta, makuchy i nasiona bawełny. Akwizycją ładunków zajmowało się przedstawicielstwo PŻM zorganizowane w porcie bazowym linii w Braiile. W pierwszym roku eksploatacji tego połączenia żeglugowego statki PŻM przewiozły ogółem 39 tys. ton ładunków.

4 maja

Do Gdyni wszedł statek PŻM s/s „Sławno”, kończąc swój rejs powrotny ze Stanów Zjednoczonych (Nowy Jork), jako pierwszy statek szczecińskiego armatora, który zawiał do tego kraju.

9 maja

Rada Ministrów podjęła uchwałę nr 147/58 w sprawie rozbudowy Szczecina. Na jej podstawie miała powstać międzyresortowa komisja do spraw rozbudowy miasta nad Odrą.

10 maja

Stocznia Szczecińska przekazała PPDiUR „Odra” w Świnoujściu kuter rybacki ŚWI-32 (nośność 15 t, 39 BRT i 13 NRT).

W Warszawie odbyła się narada z udziałem przedstawicieli Szczecina, na której analizowano koncepcję powołania Związku Miast Nadodrzańskich, wysuniętą wcześniej przez okręg wrocławski Towarzystwa Rozwoju Ziemi Zachodnich. Powołana została specjalna komisja do opracowania statutu, który miał być zatwierdzony na I Zjeździe Miast Nadodrzańskich w czerwcu tego roku podczas Dni Morza w Szczecinie, do czego jednak nie doszło.

Odwołano zarządzenie dyrektora SUM w sprawie całkowitej ochrony tarła szczupaka.

13 maja

Odbyło się konstytucyjne zebranie szczecińskiego oddziału Polskiego Towarzystwa Nautologicznego (PTN), w którym wziął udział sekretarz generalny PTN z Gdyni – Władysław Drapella. Ustalono profil działalności, streszczający się w pracach badawczych nad przeszłością zachodniego wybrzeża, jego gospodarki morskiej i Odry oraz ich aktualnej problematyki, a także gromadzeniu dokumentacji do tych zagadnień. Wyłoniono Tymczasowy Zarząd PTN. Przewodniczącym został prof. Juliusz Mikołajski, wiceprzewodniczącymi – prof. Marian Pisarek i kmdr Konstanty Jacynicz, sekretarzami – dr Przemysław Smolarek, red. Stanisław Dauksza (Polskie Radio) i Jan Legut, skarbnikiem – M. Filipowska, a członkami zarządu – E. Swiłas, R. Rollinger, K. Haska, S. Trojnar i J. Starzyński. Inauguracyjny odczyt pt. „Socjologia i nautologia” wygłosił mgr H. Wilczewski z gdańskiego oddziału PTN.

16 maja

Kierownictwo przedstawicielstwa PŻM w Braile (linia Braiła–Lewant) powierzono Mieczysławowi Kowalikowskiemu, który tydzień później przybył do tego rumuńskiego portu, by założyć biuro.

17 maja

W Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni zwodowano trawler s/t „Skawa” dla PPDiUR „Gryf”.

Podpisano zbiorowy układ pracy dla pracowników zatrudnionych w przedsiębiorstwach podległych Zarządowi Morskich Stoczni Remontowych (m.in. dla SSR „Gryfia” w Szczecinie).

22 maja

Na 122. posiedzeniu Komisji Morskiej PIHZ w Szczecinie zajmowano się zagadnieniem usprawnienia pracy portu szczecińskiego.

23 maja

Sekcja Morska TWP zorganizowała w Klubie 13 Muz spotkanie z kmdr. Bolesławem Romanowskim, byłym dowódcą znanego okrętu podwodnego „Dzik”. Komandor opowiedział o historii tego okrętu oraz dziejach Polskiej Marynarki Wojennej w czasie drugiej wojny światowej.

24 maja

Stocznia Szczecińska przekazała PPDiUR „Odra” w Świnoujściu kuter rybacki ŚWI-33 (nośność 15 t, 39 BRT i 13 NRT).

27 maja

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

30 maja

Na podstawie zarządzenia nr 22 dyrektora SUM powołano Tymczasową Komisję Egzaminacyjną dla kandydatów na stanowiska nieoficerskie na polskich morskich statkach rybackich, której przewodniczył naczelnik Wydziału Żeglugi SUM Zygmunt Lewicki.

31 maja

W Stoczni Gdańskiej im. Lenina zwodowano dla PŻM drobnicowiec m/s „Soła”.

Stocznia Szczecińska przekazała PŻM masowiec s/s „Opole”. Zwodowała także masowiec z tej samej serii – s/s „Benha”, budowany dla egipskiego armatora The United Arab Maritime Co. z Aleksandrii.

Agentem PŻM w portach Libanu została firma Fouad A. Khayat & Co. z Bejrutu.

SSR „Gryfia” zdała armatorowi PPiUR „Barka” w Kołobrzegu kuter stalowy (17 m).

Czerwiec

4 czerwca

Minister żeglugi i gospodarki wodnej wydał rozporządzenie w sprawie kwalifikacji zawodowych oficerów i marynarzy na polskich morskich statkach handlowych (Dz.U. PRL, nr 39, poz. 178).

6 czerwca

W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod masowiec z serii B-32 – s/s „Lirija” o nośności 3200 t i pojemności 2561 BRT, budowany dla albańskiego armatora Albania State Shipping Enterprise z Durrës.

11 czerwca

W Warszawie odbyło się pierwsze posiedzenie Międzyresortowej Komisji Rozbudowy Szczecina. Jej przewodniczącym został Juliusz Goryński, podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Komunalnej, wiceprzewodniczącym – Jerzy Zieliński, przewodniczący Prezydium MRN w Szczecinie, sekretarzem – Edmund Bąk, przewodniczący Miejskiej Komisji Planowania Gospodarczego.

12 czerwca

Stocznia Szczecińska przekazała PPDiUR „Odra” w Świnoujściu kuter rybacki ŚWI-34 (nośność 15 t, 39 BRT i 13 NRT).

14 czerwca

SSR „Gryfia” zdała PPiUR „Barka” w Kołobrzegu kuter stalowy (17 m).

16 czerwca

W Szczecinie bawiła delegacja hanzeatyckiego miasta Lubeka (RFN) z senatorem M. Strajkiem na czele. Celem wizyty było zbadanie i omówienie możliwości współpracy między portami lubeckim i szczecińskim, nawiązanie stosunków

handlowych i żeglugowych. Odbyły się wstępne rozmowy z władzami ZPS, PŻM i MAS.

20 czerwca

Porządek obrad 123. posiedzenia Komisji Morskiej PIHZ w Szczecinie obejmował sprawy: stworzenia warunków do dokonywania kompensacji kompasów i określenia dewiacji na statkach, kosztów holowania, określenia „sztuki ciężkie”, utworzenia w Szczecinie placówki Centralnego Inspektoratu Standaryzacji (kontrola jakości artykułów rolno-spożywczych w handlu zagranicznym).

21 czerwca

W Stoczni Gdańskiej im. Lenina zwodowano motorowiec „Ner”, budowany dla PŻM.

21–29 czerwca

Odbyły się tradycyjne Dni Morza w Szczecinie, które zainaugurował uroczysty capstrzyk z udziałem kilku orkiestr: wojskowej, kolejowej, stoczniowej oraz harcerskiej. Na Wałach Chrobrego okolicznościowe przemówienie wygłosił przewodniczący Prezydium WRN – Włodzimierz Migoń. Odbyły się: występy artystyczne, zapalenie ognisk na Wyspie Grodzkiej, puszczenie wianków, uroczyste akademie okolicznościowe w PŻM i SUM, defilada szczecińskich jednostek pływających różnych armatorów oraz ich zwiedzanie, pokazy ratownictwa pożarowego, nurków i pracy mechanicznych urządzeń portowych, pirackich walk korsarskich w wykonaniu załóg Marynarki Wojennej, a także kiermasze książek o tematyce marynistycznej.

22 czerwca

Odwołano wiosenną ochronę tarła ryb na Zalewie Szczecińskim i wodach przyległych.

24 czerwca

SSR „Gryfia” zdała PPiUR „Kuter” w Darłowie kuter stalowy (17 m).

25 czerwca

Na parowcu PŻM s/s „Puck”, który cumował w porcie szczecińskim, odbyła się uroczystość związana z zakończeniem przez ten statek dwusetnego rejsu na linii europejskiej między portami: Gdynią i Szczecinem a Rotterdamem.

28 czerwca

Dyrektor Rejonu Dróg Wodnych w Szczecinie wydał zarządzenie w sprawie otwarcia od końca tego miesiąca drogi wodnej na Odrze od 67,3 km do 71,9 km dla ruchu statków żeglugi śródlądowej. Decyzja ta zapadła w związku z usunięciem byłego mostu Bailey'a i ukończeniem prac podwodnych przy lewym filarze odbudowywanego mostu kolejowego przy Dworcu Głównym PKP.

29 czerwca

W Stoczni Szczecińskiej zwodowano drobnicowiec z serii B-55 „Polanica”, budowany dla PLO.

30 czerwca

PŻM przeznaczyła do obsługi linii albańskiej drugi statek – s/s „Sławno” (wcześniej s/s „Bielsko”), by zapewnić regularne odjazdy ze Szczecina do Durrës co 20 dni.

Stocznia Szczecińska przekazała PPDiUR „Odra” w Świnoujściu kuter rybacki ŚWI-35 (nośność 15 t, 39 BRT i 13 NRT).

SSR „Gryfia” zdała armatorom: PPiUR „Barka” w Kołobrzegu oraz SPRM „Belona” w Dziwnowie kutry stalowe 17-metrowe (po jednym dla każdego).

Najprawdopodobniej koniec czerwca

W Szczecinie zakończyło działalność Technikum Dróg Wodnych, przeniesione do Wrocławia.

Zakończono eksploatację statku pożarniczego Zarządu Portu Szczecin – s/s „Florian” (ex-„Helene”, zbudowany w 1940 r. w Hamburgu, 45 BRT, dł. 22,4 m, szer. 4,2 m, zan. ok. 1,2 m, 100 KM, 7 węzłów, 4 ludzi załogi plus sekcja strażacka), który kilka lat później został pocięty na złom.

Lipiec**1 lipca**

Szczecińska Fabryka Sprzętu Okrętowego, podlegająca dotychczas Centralnemu Zarządowi Przemysłu Sprzętu Motoryzacyjnego, przeszła w gestię Centralnego Zarządu Przemysłu Okrętowego.

Dotychczasowy szef przygotowania produkcji Stoczni Szczecińskiej mgr inż. Eugeniusz Skrzymowski objął stanowisko dyrektora technicznego tej stoczni. Na jego poprzednie miejsce mianowano mgr. inż. Lesława Górniewicza.

Według statystyki Szczecińskiego Urzędu Morskiego stan flotyli rybackiej zarejestrowanej w jego okręgu wynosił 718 jednostek i 1575 rybaków. Dla porównania, w tym samym czasie w Gdańskim Urzędzie Morskim były 1283 statki różnej wielkości i 3931 rybaków, a w Koszalińskim Urzędzie Morskim – 203 statki i 546 rybaków.

2 lipca

Do nabrzeża u stóp Wałów Chrobrego przycumował statek m/s „Timmédorff” bandery wschodnioniemieckiej (dł. 45,01 m, szer. 8,42 m, 415,24 BRT, 198,07 NRT, kpt. Fichmann), który następnego dnia zabrał do Rostocku pierwszą partię towarów (72,3 t) w ramach tzw. wymiany bezdewizowej na podstawie wcześniejszej umowy. Na jednostkę załadowano 50 t przetworów warzywnych (ogórków) i 35 tys. butelek napojów chłodzących sporządzonych na sokach owocowych. W zamian Szczecin uzyskać miał wyroby dziewiarskie, aparaty fotograficzne, zabawki, tkaniny meblowe.

Do Szczecina przybyła dziewięcioosobowa delegacja ekspertów i portowców belgijskich, w której składzie byli m.in. dyrektorzy portów: brukselskiego, antwerpijskiego oraz brugijskiego. Belgowie byli gośćmi Zarządu Portu Szczecin, złożyli też wizytę przewodniczącemu Prezydium MRN Jerzemu Zielińskiemu i wiceprzewodniczącemu Prezydium WRN – Wacławowi Śledzińskiemu. Towarzyszyli im m.in. dyrektor i wicedyrektor Departamentu Portów resortu żeglugi i gospodarki wodnej – Tadeusz Dąbrowski i Jerzy Dośła oraz dyrektor Zarządu Portu Gdynia – Jerzy Madziar. Delegacja belgijska zwiedziła statkiem port szczeciński, była w Stoczni Szczecińskiej oraz w teatrze.

3 lipca

Na 124. posiedzeniu Komisji Morskiej PIHZ w Szczecinie omawiano sprawę planu perspektywicznego rozwoju portu szczecińskiego.

9 lipca

W Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni położono stępkę pod trawler (B-14/II) s/t „Oława” dla PPDiUR „Gryf” w Szczecinie.

10 lipca

W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod drobnicowiec z serii B-55 – „Cabo Orange” o nośności 6000 t i pojemności 3232 BRT, budowany dla brazylijskiego armatora Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro z Rio de Janeiro.

11 lipca

Odbyła się narada Komisji Morskiej przy Komitecie Wojewódzkim PZPR w Szczecinie, podczas której omawiano zagadnienie zmiany struktury organizacyjnej przedsiębiorstw żeglugowych.

13 lipca

W Gdyni ukazał się pierwszy numer „Tygodnika Morskiego” (red. nac. Stanisław Dauksza), który miał obejmować całość życia gospodarczo-morskiego województw nadmorskich: gdańskiego, koszalińskiego i szczecińskiego. By pismo było należytym odbiciem wszystkich nurtów gospodarki morskiej na całym Wybrzeżu, redakcja gdyńska miała swych stałych przedstawicieli w Szczecinie, Koszalinie i Warszawie. W skład szczecińskiego zespołu redakcyjnego wchodzili Feliks Fornalczyk i Henryk Mąka. Pismo powstało, gdyż – jak wspomniano w uwagach wstępnych do pierwszego numeru – *koła polityczne, gospodarcze i kulturalne uznały, że wychodzące dotychczas 2 branżowe tygodniki morskie – „Ster” i „Rybak Morski” ze względu na swe – siłą rzeczy – zwężone profile tematyczne, nie są w stanie zrealizować kompleksowego oświecenia zagadnień morskich.*

19 lipca

W rejs do Indonezji, zapewne pierwszy raz w historii szczecińskiego armatora, wypłynął statek PŻM s/s „Tczew” z 33-osobową załogą. Podróż trwała 4 miesiące i zakończyła się 18 listopada 1958 r. w Gdyni. Kapitanem jednostki był Witold Górski. Zawinięto do siedmiu dużych portów, w tym dwóch nieplanowanych: Singapuru i Suez – razem w obie strony przeplłynięto 43 620 km. W dwóch portach na Sumatrze: Plandju i Palembang, s/s „Tczew” był pierwszą jednostką w historii Polskiej Marynarki Handlowej.

23 lipca

Stocznia Szczecińska przekazała PPDiUR „Odra” w Świnoujściu kuter rybacki ŚWI-36 (nośność 15 t, 39 BRT i 13 NRT).

Podpisano zbiorowy układ pracy dla pracowników zatrudnionych w stoczniach rzecznych.

W porcie szczecińskim wydarzył się tragiczny wypadek: przy nabrzeżu Bułgarskim utonął marynarz Knut Akerstedt z fińskiego statku „Wappul”.

30 lipca

SSR „Gryfia” zdała PPiUR „Barka” w Kołobrzegu kuter stalowy (17 m).

Sierpień

1 sierpnia

Ze Stoczni Szczecińskiej wyodrębniło się Zakładowe Biuro Konstrukcyjne. Powstał Szczeciński Oddział Centralnego Biura Konstrukcji Okrętowych nr 1 w Gdańsku, na czele którego stanął mgr inż. Janusz Staszewski, a po jego rezygnacji inż. Ludwik Szyszkowski.

Rozwiązano stosunek agencyjny z United Baltic Corporation Ltd. London, natomiast generalnym agentem PŻM i PLO na teren Wielkiej Brytanii, zarówno dla linii regularnych, jak i trampów, został mianowany GAL Londyn.

Została zawarta umowa między PŻM a przedsiębiorstwem „Baltona” w Gdyni w sprawie zaopatrywania statków, magazynów lądowych oraz w miarę potrzeby placówek zagranicznych szczecińskiego armatora w artykuły pochodzenia krajowego i zagranicznego.

2 sierpnia

Podpisano zbiorowy układ pracy dla pracowników personelu lądowego zatrudnionych w przedsiębiorstwach: PLO, PŻM, „Polfracht”, Morska Agencja w Gdyni, Morska Agencja w Szczecinie, PRO.

6 sierpnia

Statek „Narew” (zbud. w 1938 r. w Niemczech, 218 BRT, 114 NRT, 310 DWT, dł. 38,2 m, szer. 7,1 m, zan. 2,5 m; motorowiec, 200 KM), zainaugurował – po kilku latach przerwy – żeglugę kabotażową między Szczecinem a Gdańskiem, zawijając również do małych portów wybrzeża zachodniego. W inauguracyjny rejs „Narew” zabrała do Gdańska ładunek pontonów z Przedsiębiorstwa Bu-

downictwa Inżynieryjno-Morskiego w Szczecinie oraz 7 t farby dla Hurtowni Chemicznej w Elblągu. Zawinięcie statku do Elbląga nastąpiło po raz pierwszy w historii „Narwii” i zostało zdecydowane ze względu na awizację przez tutejsze Zakłady Mechaniczne ładunku dla Stoczni Szczecińskiej. Dotąd ładunki te były dowożone z Elbląga barkami do Gdańska i stąd zabierane koleją. Do końca września tego roku „Narew” przewiozła wzdłuż wybrzeża 1100 t towaru, odbywając 12 podróży.

W PŻM odbyła się konferencja partyjno-ekonomiczna z udziałem ministra żeglugi Stanisława Darskiego, która podsumowała roczną działalność tego armatora oraz wysunęła wiele postulatów. Oceniając pracę nowego kierownictwa PŻM, podkreślono korzystne zmiany w kierunku lepszego wykorzystania jednostek pływających, przestawienie się na bardziej efektywne wyniki eksploatacji oraz pełniejsze niż dotąd wiązanie prac ładunkowych między statkami polskimi i zagranicznymi. W związku z występującą wtedy dekonjunkturą na światowym rynku frachtowym i żeglugowym PŻM uruchomiła 5 nowych linii regularnych, obejmując baseny Morza Śródziemnomorskiego i Morza Czarnego.

9 sierpnia

Do nabrzeża „Ewa”, gdzie mieściła się baza żywca, zbudowana przez Centralę Eksportową „Animex”, przybił pierwszy statek – „Inger Clausen” bandery duńskiej (dł. 44,93 m, szer. 8,56 m, 299,15 BRT, 126,98 NRT, kpt. Justosen), specjalnie dostosowany do przewozów żywca. Odszedł następnego dnia do Lubeki z 800 świniami na pokładzie (92 t) dla zachodniemieckiej firmy Atlas-Handel. Oprócz firm niemieckich baza szczecińska (większa od gdańskiej) obsługiwać miała kontrahentów z Francji i Włoch. W tym miesiącu „baza świńska” wyekspediowała na statkach niemieckich i duńskich 8 transportów żywca (po 2 tygodniowo, po 800 sztuk).

Dyrektor SUM wydał zarządzenie nr 7/58 zmieniające zarządzenie porządkowe nr 12/56 z 17 maja 1956 r. w sprawie ochrony gładzicy (*Pleuronectes platessa*) i storni (*Pleuronectes flesus*) w Zatoce Pomorskiej i dalszych częściach Morza Bałtyckiego.

12 sierpnia

W Stoczni Szczecińskiej zwodowano masowiec s/s „Partizani” dla albańskiego armatora Albanian State Shipping Enterprise z Durrës, największej jednostki

pływającej tego kraju. Na uroczystość wodowania przybył ambasador Albańskiej Republiki Ludowej w Polsce Musin Kroj wraz z małżonką – matką chrzestną statku, I sekretarz KW PZPR Józef Kisielewski, przewodniczący Prezydium WRN Włodzimierz Migoń, wicekonsul radziecki Poljakow, członek Biura Politycznego KC PZPR i minister rolnictwa Edward Ochab.

Okolo 15 sierpnia

Do Reykjavíku, stolicy Islandii, wpłynął jacht „Witeź” klubu AZS Szczecin, prowadzony przez kpt. Emila Żychiewicza. Był to pionierski rejs, gdyż dotąd żaden polski jacht nie przybił do portów tej wyspy.

20 sierpnia

W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod drobnicowiec z serii B-59 – „Oliwa” o nośności 4514 t i pojemności 2950 BRT, budowany dla PLO.

Porządek obrad 125. posiedzenia Komisji Morskiej PIHZ obejmował sprawy zagospodarowania rejonu Łasztowni w porcie szczecińskim oraz odpowiedzialności spedytora z tytułu dostarczenia do załadunku niewłaściwych sztuk w ramach większej partii ładunku.

23 sierpnia

SSR „Gryfia” zdała PPIUR „Barka” w Kołobrzegu kuter stalowy (17 m), siedemnasty w kolejności z wybudowanych przez nią w tym roku.

27 sierpnia

W Szczecinie podpisano nowy układ zbiorowy dla pracowników rybołówstwa i przemysłu rybnego, których było przeszło 11 tys. Układ podpisali: w imieniu Ministerstwa Żeglugi i Gospodarki Wodnej – wiceminister Jerzy Tomorowicz, a w imieniu Zarządu Głównego Związku Pracowników Żeglugi – przewodniczący ZG Zbigniew Owidzki. Stary, wygasły układ zawierał wiele nieścisłości, niektóre jego postanowienia zmienione zostały drogą jednostronnych zarządzeń. Nowy układ zawierał jednolite postanowienia obejmujące nie tylko załogi jednostek łowczych, ale również pracowników lądowych rybołówstwa oraz zakładów rybnych. Potwierdzał wiele uprawnień, jakie przyznano pracownikom rybołówstwa w okresie bezumownym i zawierał nowe – m.in. przyznawał premie jubileuszowe za 25-, 30- i 35-letnią pracę zawodową, zwiększał wysokość zasiłków w razie wypadków losowych, regulował sprawy urlopów. Pracownicy przemysłu

rybnego otrzymywać mieli deputat rybny, zwiększona została liczba stanowisk, do których przypisana była premia 60%, uregulowano warunki płacy i pracy załóg warsztatów remontowych przy zakładach rybnych.

28 sierpnia – 8 października

W Sunderland w Wielkiej Brytanii była czynna pierwsza zagraniczna baza PPDiUR „Gryf” w Szczecinie.

29 sierpnia

SSR „Gryfia” zdała PPiUR „Barka” w Kołobrzegu kuter stalowy (17 m).

30 sierpnia

Stocznia Szczecińska przekazała egipskiemu armatorowi The United Arab Maritime Co. z Aleksandrii masowiec z serii B-32 – s/s „Tanta”. Był to pierwszy statek zbudowany w Szczecinie, który całkowicie spełniał wymagania *Lloyd's Register of Shipping* i który uzyskał jego klasę, będąc nadzorowany przez inspektorów tego towarzystwa.

Stocznia Szczecińska przekazała PPDiUR „Szkuner” we Władysławowie dwa kutry rybackie – WŁA-111 i WŁA-113 (nośność 15 t, 39 BRT i 13 NRT).

Wrzesień

2 września

Dyrektor SUM wydał zarządzenie wewnętrzne nr 28 w sprawie trybu postępowania w wypadkach łowienia ryb na polskich wodach terytorialnych przez obce statki rybackie.

4 września

Wacław Coufal został powołany na dyrektora Zakładów Rybnych w Szczecinie.

5 września

Pod dowództwem kpt. Petruszewicza wyszedł ze Szczecina (na cały rok) s/s „Kalisz”, udając się na obsługę eksportowej linii PŻM Braiła–Lewant, jedynej nieprzebiegającej przez żaden port krajowy. Była to trzecia z kolei jednostka na tej linii po parowcach s/s „Opole” i s/s „Cieszyn”; wcześniej pływały na niej „Liwiec” i „Oksywie”.

10 września

SSR „Gryfia” zdała PPiUR „Barka” w Kołobrzegu kolejny kuter stalowy (17 m).

11 września

Rada Ministrów podjęła uchwałę w sprawie rozwoju rybołówstwa spółdzielczego i indywidualnego.

13 września

Na łodzi kontrolnej „Sędzislawa” uciekli z portu rybackiego w Dziwnowie do portu Rønne na Bornholmie trzej pracownicy Szczecińskiego Urzędu Morskiego: szyper Teodor Kęsy, motorzysta Jerzy Osiński oraz inspektor rybołówstwa morskiego Obwodu Dziwnów Ryszard Kopeć – pierwszy z nich powrócił wkrótce do Dziwnowa.

14 września

Na Zalewie Szczecińskim odbyły się tradycyjne, trzecie z kolei Regaty Przyjaźni w obsadzie międzynarodowej, do których zgłosiło się 60 jednostek, w tym 15 niemieckich z Uckermünde i Stralsundu.

15 września

Przy nabrzeżu Szczecińskiej Fabryki Sprzętu Okrętowego opuszczono banderę na wycofanym niedawno z eksploatacji statku PŻM s/s „Wieluń”. Opuszczenia bandery dokonał zastępca dyrektora PŻM ds. administracyjno-finansowych Włodzimierz Tokarski, który 32 lata temu jako ówczesny prokurent Żeglugi Polskiej w Gdyni wciągał polską flagę na ten sam statek. Kilka godzin później w Domu Marynarza odbyła się uroczystość pożegnania załogi s/s „Wieluń”. Zbudowany w 1926 r. w stoczni w Caen, woził w czasie wojny ładunki angielskie. Po wojnie służył polskiemu armatorowi GAL (111 podróży), a pod banderą PŻM odbył 209 podróży (170 tys Mm), przewożąc około 0,5 mln ton towarów (zarobił ok. 1 900 tys. dolarów). Dowódcą w ostatnim rejsie z Finlandii do Polski z ładunkiem papierówki był kpt. Świtalski.

16 września

Na mocy zarządzenia ministra oświaty utworzono Technikum Budowy Okrętów dla Pracujących przy ul. Willowej, którego założycielem i pierwszym dyrektorem był Stanisław Kaczmarek, jednocześnie dyrektor Zasadniczej Szkoły Budowy Okrętów. Głównym powodem uruchomienia technikum było duże zapotrze-

bowanie na pracowników tzw. średniego dozoru technicznego. Chodziło także o stworzenie możliwości awansu zawodowego zasłużonym i wyróżniającym się pracownikom Stoczni Szczecińskiej oraz umożliwienie dalszej nauki prymusom Zasadniczej Szkoły Budowy Okrętów. Technikum kształciło początkowo w dwóch specjalnościach: budowa maszyn i budowa kadłubów okrętowych.

Kierownikiem Warsztatów Szkutniczych Ligi Przyjaciół Żołnierza w Szczecinie przy ul. Przestrzennej 1 został Kazimierz Michalski. Zajmowały się one budową jachtów morskich różnych klas i wielkości, ich remontami i konserwacją oraz wypożyczaniem, a także innymi usługami w zakresie skutnictwa. Pięć lat później przejęła je Szczecińska Stocznia Jachtowa.

Porządek obrad 126. posiedzenia Komisji Morskiej PIHZ w Szczecinie przewidywał sprawy: połączenia autobusowego rejonu przeładunkowego „Ewa” z miastem; klauzuli „as fast as ship can” w aspekcie przeprowadzania podczas przeładunku dodatkowych czynności (segregacja, ważenie, próbobranie itp.); klauzuli chwytakowej (*grab discharge*) w świetle taryf i uzansów portowych.

20 września

Stocznia Gdańska im. Lenina oddała do eksploatacji PŻM m/s „Ina” (660 DWT), pierwszą z czterech jednostek tego typu (następne: „Drawa”, „Ner” i „Soła”), którą skierowano do eksploatacji linii londyńskiej, żeglujkowej bliskiego zasięgu.

W Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni zwodowano trawler s/t „Oława” dla PPDiUR „Gryf”.

27 września

SSR „Gryfia” zdała PPDiUR „Barka” w Kołobrzegu trzy kutry stalowe (17 m).

28 września

W Szczecinie odbyło się nadzwyczajne plenarne posiedzenie Rady Przedsiębiorstw Rybołówstwa Morskiego, której siedzibą była Gdynia. Tematyka dotyczyła planu etatów w rybołówstwie morskim na rok następny oraz realizacji planu połowów w roku bieżącym. Podjęto wiele wniosków, m.in. uznano za słuszny postulat świnoujskiej „Odry”, by zorganizować pomocniczą bazę śledziową w IJmuiden w Holandii.

30 września

Stocznia Gdańska im. Lenina oddała do eksploatacji PŻM m/s „Drawa”, który skierowano do eksploatacji linii londyńskiej, żeglugowej bliskiego zasięgu.

Stocznia Szczecińska przekazała PPDiUR „Odra” w Świnoujściu kuter rybacki ŚWI-37 (nośność 15 t, 39 BRT i 13 NRT) oraz dwa kutry dla PPiUR „Szkuner” we Władysławowie: WŁA-114 i WŁA-115 (nośność 15 t, 39 BRT i 13 NRT).

Październik**2 października**

W Stoczni Szczecińskiej zwodowano drobnicowiec „Oleśnica”, budowany dla PLO.

7 października

Porządek obrad 127. posiedzenia Komisji Morskiej PIHZ w Szczecinie przewidywał sprawy zaopatrywania statków w płynny i stały bunkier w zespole portowym Szczecin-Świnoujście oraz zorganizowania kontroli żelaza eksportowego, eliminującej możliwość przyjęcia przez statek niewłaściwych sztuk.

10 października

Stocznia Szczecińska przekazała PPiUR „Szkuner” we Władysławowie kuter rybacki WŁA-112 (nośność 15 t, 39 BRT i 13 NRT).

Statek PŻM s/s „Malbork” rozpoczął swą setną podróż. W ciągu 99 podróży przewiózł 272 tys. ton ładunków do 17 krajów, przebywając w tym czasie 130 tys. mil morskich.

Okolo 10 października

W Szczecińskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” zwodowano kadłub nowego kutra stalowego „Storem-4” o długości 17,6 m, pojemności ładowni 34 m³, nośności użytkowej 16 t, który mógł przebywać na morzu bez zawijania do portu 9 dni.

11 października

Stocznia Szczecińska przekazała egipskiemu armatorowi The United Arab Maritime Co. z Aleksandrii masowiec s/s „Benha” (dł. 91,23 m, szer. 13,54 m, 2557,87 BRT, 1378,08 NRT, kpt. Abramowski). W tym dniu położono także stęp-

kę pod drobnicowiec z serii B-55 – „Cabo Frio” o nośności 6000 t i pojemności 3156 BRT, budowany dla brazylijskiego armatora Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro z Rio de Janeiro.

11–12 października

W „Głosie Szczecińskim” ukazał się artykuł Jana Leguta pt. *Mały kabotaż – duże pieniądze*.

13 października

W auli Zasadniczej Szkoły Budowy Okrętów w Szczecinie nastąpiło oficjalne otwarcie pierwszego w Polsce Technikum Budowy Okrętów dla Pracujących. Następnego dnia w klasach II i III osiemdziesięciu pracowników Stoczni Szczecińskiej i Szczecińskiej Stoczni Remontowej (wiek uczniów wahał się od 20 do 40 lat) rozpoczęło normalną naukę na dwóch kierunkach: kadłubowym i maszynowym. Kadra wykładowców składała się z ok. 50 osób – naukowców z Politechniki Szczecińskiej i praktyków z miejscowych stocznii.

14 października

W gmachu Prezydium MRN w Szczecinie odbyła się narada w sprawie powołania nowego przedsiębiorstwa shipchandlerskiego.

Ze Szczecina do Manchesteru i Liverpoolu wyruszył w pierwszy rejs (z drobnicą 586,7 t) nowy statek PŻM – m/s „Drawa” (dł. 56,85 m, szer. 9,5 m, 480,17 BRT, 178,05 NRT, kpt. Zbysław Frąckowiak).

16 października

Egzekutywa Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Szczecinie podczas swoich obrad rozpatrzyła przygotowany przez Wydział Ekonomiczny KW program rozwoju gospodarki morskiej w latach 1959–1965.

18 października

Parowiec PŻM „Malbork” rozpoczął swą jubileuszową, setną podróż, którą odbywał na trasie Szczecin–Kilonia z ładunkiem polskiego węgla (kpt. ż.w. Juliusz Bogucki). W ciągu 99 rejsów s/s „Malbork” przewiózł 272 tys. ładunków z lub do 17 krajów. Najczęściej, bo aż 38-krotnie, zawijał do portów Finlandii, 25 razy do portów Szwecji, 8 razy do portów RFN. W ciągu trzech i pół roku (od maja 1955 r.) służby eksploatacyjnej przebył 130 tys. mil morskich, a przeciętna szyb-

kość wyniosła 9,3 węzła, czyli 223 Mm na dobę. Całkowicie się zamortyzował, przynosząc wpływy z frachtów w wysokości 1 084 701 dolarów.

21 października

Agentem PŻM na Liban została firma Fouad Khayat z Bejrutu.

22 października

W Stoczni Szczecińskiej zwodowano masowiec „Lirija”, budowany dla albańskiego armatora Albania State Shipping Enterprise z Durrës.

25 października

Port szczeciński wizytował minister żeglugi i gospodarki wodnej dr Stanisław Darski. Kierownictwo ZPS zapoznało ministra z przebiegiem aktualnych prac inwestycyjno-remontowych w basenach portowych. Darski odwiedził także PPDiUR „Gryf” i zapoznał się szczegółowo z jego działalnością. Efektem wizyty były później dodatkowe kredyty inwestycyjne dla Szczecina, z których położono nawierzchnię betonową na nabrzeżu Starówka oraz odbudowano część nabrzeża Bułgarskiego.

27 października

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

SSR „Gryfia” zdała armatorowi SPRM „Łosoś” w Ustce kuter stalowy (17 m).

28 października

W Szczecinie odbyło się posiedzenie Międzyresortowej Komisji Zagospodarowania Odry.

30 października

Do Szczecina wszedł motorowiec PŻM „Nogat” (dł. 53,58 m, szer. 9,04 m, 620,08 BRT, 272,89 NRT) kończąc swój setny rejs pod dowództwem kpt. Józefa Włocha (w pierwszą podróż wypłynął 2 sierpnia 1954 r. do Helsingborgu z ładunkiem węgla pod dowództwem kpt. Augusta Biskupskiego). W czasie stu rejsów przewiózł 66 573 t ładunków, przebywając 134 500 mil morskich, spędził w morzu 692 dni. Wpływy z przewozów całkowicie pokryły koszt budowy statku, dając nadwyżkę 150 tys. dolarów. W 101. rejs „Nogat” wyruszył z powrotem na linię Szczecin–Helsinki, którą obsługiwał.

31 października

Zarządzeniem wewnętrznym nr 32/58 dyrektora SUM nastąpiły poważne zmiany struktury wewnętrznej tego urzędu w związku z koniecznością dostosowania organizacji do wykonywanych zadań gospodarczych. Utworzono następujące komórki: samodzielny Oddział Planowania i Sprawozdawczości (kierownik Henryk Nowakowski), Wydział Prawny (Zygmunt Stefanowicz), Wydział Ochrony Rybołówstwa (Ignacy Lipiecki), Wydział Portów (Antoni Matuszewski), Wydział Techniczno-Inwestycyjny (Jerzy Orliński), Wydział Torów Wodnych (Stanisław Sala), Wydział Taboru Pływającego (Tomasz Kowalski), samodzielne stanowisko pracy Technika BHP (Stefania Żak).

Listopad**3 listopada**

W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod drobnicowiec z serii B-59 – „Orłowo” o nośności 4494 t i pojemności 2950 BRT, budowany dla PLO.

11 listopada

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

Na 128. posiedzeniu Komisji Morskiej PIHZ omawiano sprawy: ważenia przesyłek zboża na wagach automatycznych elewatorów „Ewa” i „Warta”, przeladunku i składowania materiałów wybuchowych w porcie szczecińskim, działalności Podkomisji Portów (Komisji dla Opracowania Rozwoju Żeglugi Morskiej, Portów oraz Zagospodarowania Wybrzeża), zwłaszcza co do podziału masy towarowej między porty w planie ich perspektywicznego rozwoju stosownie do posiadanego i przewidywanego potencjału technicznego.

13 listopada

Prezydium MRN w Szczecinie podjęło uchwałę nr XXXVIII/133 w sprawie rozszerzenia działalności Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego o komunikację wodną. Intencją PMRN było stworzenie dogodnych połączeń północnych części miasta ze Śródmieściem, uruchomienie dojazdów na plażę miejską oraz na zaplecze ogródków działkowych, które położone były w południowej części miasta. Tramwaje wodne miały być również wykorzystywane do celów wyciecz-

kowych. Projektowano 7 nowych wodnych tras komunikacyjnych obsługiwanych przez 9 hydrobusów. Każdy tramwaj o długości 26 m, szerokości 6,5 m, wyporności 137 t oraz szybkości 10–12 węzłów pomieścić miał jednorazowo 150 pasażerów. Idea ta została częściowo zrealizowana na początku następnej dekady.

Prezydium MRN w Szczecinie podjęło uchwałę nr XXXVIII/137 w sprawie utworzenia komunalnego przedsiębiorstwa na rozrachunku gospodarczym pod nazwą „Polchandler” Zaopatrzenie Żeglugi, nad którym nadzór zwierzchni miałby sprawować minister handlu zagranicznego. Przedmiotem działalności tej firmy byłoby wykonywanie dostaw artykułów pochodzenia krajowego i zagranicznego oraz świadczenie usług na statkach polskich i zagranicznych. Zamierzenia te nie wyszły właściwie poza stadium organizacyjne.

14 listopada

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

15 listopada

W Pradze podpisana została umowa handlowa między Polską a Czechosłowacją na rok 1959, która zawierała m.in. postanowienie o zwiększeniu tranzytu przez porty polskie.

Przedsiębiorstwo „Miejski Handel Detaliczny Artykułami Spożywczymi” uruchomiło Oddział Zaopatrzenia Żeglugi (ul. Jaromira 12), który podjął działalność shipchandlerską dla jednostek żeglugi śródlądowej, kabotażowej oraz pływających jednostek pomocniczych na terenie portu szczecińskiego. Planowano, iż oddział ten zostanie z początkiem nowego roku wyodrębniony w osobne przedsiębiorstwo „Polchandler” i rozpocznie także obsługę zawijających do Szczecina statków krajowych i zagranicznych. Kierował nim doświadczony *clark* i długoletni pracownik Baltony – Jan Szulczyk. Działalność ta trwała jednak krótko wobec sprzeciwu resortu handlu zagranicznego, monopolizującego poprzez Baltone tego rodzaju usługi.

21 listopada

Stocznia Szczecińska przekazała PLO m/s „Krynica”. W pierwszy rejs statek ten wyruszył kilka dni później do portów Ameryki Północnej po transport towarów sprzedanych Polsce przez USA.

Zarządzeniem wewnętrznym nr 36/58 dyrektor SUM powołał Tymczasową Komisję Egzaminacyjną dla Rybaków, której przewodniczył naczelnik Wydziału Ochrony Rybołówstwa tego urzędu – Ignacy Lipiecki.

24 listopada

Odbyły się uroczystości z okazji przeładowania (w tym roku) przez ZPS milionowej tony czechosłowackiego tranzytu (zawarta na statku „African Count”, który przywiózł rudę indyjską), zorganizowane przez dyrektora Spedrapidu K. Horę. Na uroczystość przybyli: ambasador ČSR w Polsce Karel Vojáček, konsul generalny tego państwa w Szczecinie Václav Macura, I sekretarz KW PZPR Józef Kisielewski, przewodniczący Prezydium MRN Jerzy Zieliński, przedstawiciele szczecińskich instytucji i urzędów.

25 listopada

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

26 listopada

Odbyło się posiedzenie Rady Robotniczej Stoczni Szczecińskiej. Rozpatrzono na nim pozytywnie wniosek Komitetu Zakładowego PZPR, by w związku z czterdziestolecie powstania Komunistycznej Partii Polski nadać Stoczni Szczecińskiej imię jednego z założycieli i przywódców KPP – Adolfa Warskiego.

27 listopada

SSR „Gryfia” zdała PPiUR „Barka” w Kołobrzegu pierwszy kuter rybacki „Koł-76” z nowej serii „Storem-4”. Nowa jednostka różniła się od poprzednich wieloma szczegółami. Pomieszczenia załogi przeniesiono z dziobu na rufę, gdzie zwykle „mniej kiwało”. Zamiast instalowanego dotychczas silnika „Puck-100” zastosowano mocniejszy – „Puck-120”. Nastawna śruba i cały szereg innych nowości technicznych umożliwiały z kolei lepsze kierowanie jednostką, cichobieżna winda pozwalała wykorzystać kuter do połowów łososia, który był rybą bardziej wrażliwą na dźwięki niż śledź. Duża ładownia oraz większy zbiornik paliwa umożliwiały z kolei przebywanie w morzu znacznie dłużej niż kutry 17-metrowe.

PŻM wystąpiła do Oddziału Morskiego PIHZ w Szczecinie z wnioskiem o utworzenie w mieście nad Odrą biura dyspazerskiego – dotychczas awarie wspólnie deklarowane przez szczecińskiego armatora rozliczane były przez Biuro Dyspa-

szerskie PIHZ w Gdyni. Chodziło tu o obsługę awaryjną (poradnictwo, konsultacje, rozliczanie itp.). Pomimo przychyłnej postawy PIHZ w Szczecinie wniosek PŻM nie został od razu zrealizowany wskutek niemożności doboru odpowiednio wykwalifikowanego personelu. Nastąpiło to dopiero dwa lata później.

30 listopada

Stocznia Szczecińska przekazała PPiUR „Arka” na Helu kuter rybacki HEL-81 (nośność 15 t, 39 BRT i 13 NRT).

Grudzień

Najprawdopodobniej początek grudnia

Przy szczecińskim oddziale Związku Zawodowego Marynarzy i Rybaków Morskich powstał Ośrodek Upowszechniania Kultury i Oświaty. Jego zadaniem było kierowanie pracą kulturalno-oświatową na statkach handlowych PŻM oraz rybackich „Gryfa” i „Odry”. Przedsiębiorstwa te uczestniczyły w finansowaniu ośrodka.

1 grudnia

Obradowało Plenum Komitetu Wojewódzkiego PZPR poświęcone rozwojowi gospodarki morskiej w województwie szczecińskim. Wzięli w nim udział: sekretarz KC PZPR Jerzy Albrecht, minister żeglugi i gospodarki wodnej Stanisław Darski, przewodniczący Prezydium WRN Włodzimierz Migoń, sekretarz KW PZPR w Gdańsku Henryk Winter, przewodniczący ZG Związku Zawodowego Pracowników Żeglugi Zbigniew Owidzki, przewodniczący ZG Związku Zawodowego Marynarzy i Rybaków Morskich Teodor Skiba, kierownictwo i aktywni partyjni wszystkich przedsiębiorstw oraz instytucji morskich. Plenum przewodniczył I sekretarz KW PZPR w Szczecinie Józef Kisielewski, który podkreślił dużą wagę gospodarki morskiej dla Polski, a w szczególności dla województwa szczecińskiego. Podczas obrad wskazano na braki i przedstawiono osiągnięcia planu pięcioletniego (1956–1960) oraz kierunki rozwoju żeglugi morskiej, portów morskich, stocznii morskich i remontowych, rybołówstwa w województwie szczecińskim w latach 1959–1965. Znaczenie tego plenum polegało na tym, że po raz pierwszy tak dokładnie sformułowano w oficjalnym dokumencie partyjnym zadania gospodarki morskiej ze szczególnym uwzględnieniem ośrodka szczecińskiego.

2–3 grudnia

W Szczecinie odbyły się obrady pierwszej sesji wyjazdowej Klubu Publicystów Morskich przy Stowarzyszeniu Dziennikarzy Polskich. Udział wzięli: sekretarz KC PZPR Jerzy Albrecht, minister żeglugi i gospodarki wodnej Stanisław Darski oraz posłowie i przedstawiciele sejmowych komisji: Morskiej i Ziem Odzyskanych. Dziennikarze z całego kraju zwiedzili port i stocznnię szczecińską. Bezpośredni kontakt dziennikarzy z województw centralnych i południowych z problematyką morską miał im umożliwić lepsze naświetlenie potrzeb gospodarki morskiej w skali ogólnokrajowej i przyczynić się do rzetelnego zrozumienia spraw morza wśród całego społeczeństwa.

5 grudnia

Komisja Morska PIHZ w Szczecinie na swym 129. posiedzeniu obradowała w sprawach: zabezpieczenia towarów sypkich w wagonach, regulacji wagi towarów masowych na stacji Szczecin-Port Centralny; utworzenia przez spółdzielczość pracy wolnocłowego składu komisowo-konsygnacyjnego w porcie szczecińskim; odpowiedzialności przedsiębiorstwa kontrolnego „Polcargó” za wystawione atesty.

Zakłady Rybne w Szczecinie przekazały do eksploatacji PPDiUR „Gryf” małą solarnię wraz z dojazdem od ul. Dębogórskiej 19.

8 grudnia

Na podstawie zarządzenia dyrektora SUM nr 37/58 została utworzona Komisja Kwalifikacyjna dla marynarzy na polskich morskich statkach handlowych. Jej przewodniczącym został Eugeniusz Wasilewski, ówczesny kapitan portu szczecińskiego.

10 grudnia

W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod pierwszy szczeciński dziesięciotysięcznik z serii B-54 – „Janek Krasicki” o nośności 10 086 t i pojemności 6904 BRT, budowany dla PLO w Gdyni. Wydarzenie to zainauguowało działalność produkcyjną nowego ośrodka kadłubowego – „Wulkan”. Zwodowano też drobnicowiec z serii B-55 – „Cabo Orange”, budowany dla brazylijskiego armatora Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro z Rio de Janeiro.

Dyrektor SUM wydał zarządzenie nr 9/58 (Dz. Urz. WRN w Szczecinie, 1959, nr 1, poz. 5) w sprawie wymiaru oczek w sieciach przy wykonywaniu rybołówstwa na terenach administrowanych przez ten urząd.

11–12 grudnia

W Szczecinie odbyła się I Krajowa Narada Młodych Stoczniovców – zjechało na nią ponad dwustu delegatów reprezentujących wszystkie stocznie polskie oraz główne zakłady kooperujące z przemysłem okrętowym. Referat wprowadzający wygłosił dyrektor Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego Zdzisław Nowakowski. Głównym przedmiotem obrad było wytyczenie kierunków pracy organizacji Związku Młodzieży Socjalistycznej przemysłu stoczniowego w celu ustalenia udziału młodzieży w realizacji planów polskich stoczni w najbliższych dwóch latach i kolejnej pięcioletce.

12 grudnia

Stocznia Szczecińska przekazała albańskiemu armatorowi Albanian State Shipping Enterprise z Durrës masowiec s/s „Partizani”, 40. jednostkę wybudowaną w Szczecinie i pierwszą dla tego kraju. W uroczystości podniesienia bandery wzięli udział m.in. minister transportu i żeglugi Albanii Marko Karoli oraz ambasador tego kraju Musin Kroi.

15 grudnia

Przy ul. Szegfü utca 6 w Budapeszcie otwarto Przedstawicielstwo Żeglugi i Portów, które zajmowało się również sprawami żeglugowymi PŻM. Kierownikiem został pracownik szczecińskiego armatora – Henryk Zabłocki.

Okolo 15 grudnia

Stocznia Szczecińska przekazała PPiUR „Arka” na Helu kuter rybacki HEL-84 (nośność 15 t, 39 BRT i 13 NRT). Był to ostatni kuter tego typu wybudowany w tym roku – łącznie armatorzy rybołówstwa w Ustce, Świnoujściu, Władysławowie i Helu otrzymali 16 jednostek o nośności 240 t oraz pojemności 624 BRT i 208 NRT.

17 grudnia

W Stoczni Szczecińskiej położono stępkę pod drobnicowiec z serii B-55 – „Cabo de São Roque” o nośności 6000 t i pojemności 3147 BRT, budowany dla brazylijskiego armatora Companhla de Navegação Lloyd Brasileiro z Rio de Janeiro.

18 grudnia

Stocznia Gdańska im. Lenina oddała do eksploatacji PŻM m/s „Ner” (660 DWT), który w dziewiczy rejs udał się do Kopenhagi i Göteborga, a później obsługiwał linię skandynawską ze Szczecina do Oslo (żeglugowej bliskiego zasięgu).

19 grudnia

W pionierski rejs do portów Afryki Środkowej (Akry) wyruszył (o 1.30 w nocy) parowiec PŻM – s/s „Tczew” (dł. 91,19 m, szer. 19,54 m, 2556 BRT, 1371,6 NRT, kpt. Rudolf Szymków), z ładunkiem cementu, stanowiącego przedmiot realizacji umowy handlowej zawartej pomiędzy Polską a Gwineą, a także z ładunkami polskiej i czechosłowackiej drobnicy (wyroby emaliowane i fajansowe, szkło, buty gumowe, aparaty fotograficzne, rury, kraty, zapalki) – łącznie 165,6 t. Statki tej linii zawijały do portów: Dakar, Casablanca–Conakry–Freetown, Monrovia–Abidżan–Takoradi–Lagos–Akra.

21 grudnia

W Rotterdamie podniesiono polską banderę na zakupionym w Norwegii dla PŻM ze środków Funduszu Rozbudowy Floty statku s/s „Chorzów” (kpt. Józef Miłobędzki). Była to jednostka wojenna produkcji amerykańskiej, statek seryjny typu „Liberty”, zbudowany w 1943 r. w stoczni Richmond w USA (7237 BRT i 4344 NRT, nośność 10 926 DWT, moc 2500 KM, szybkość 10 węzłów, dł. 134,5 m, szer. 17,4 m, zan. 8,5 m, załoga 38 osób). Odkupiony od armatora norweskiego i zatrudniony w trampingu oceanicznym PŻM, był dorywczo eksploatowany na linii zachodnioafrykańskiej, przechodząc sporadycznie także na linię środkowoamerykańską do Kuby. Zainicjował całą serię statków, które armator szczeciński nabył w ramach akcji antyczarterowej, trwającej do marca 1963 r.

25 grudnia

Po raz ostatni wyszedł w morze z ładunkiem (2680,7 t węgla), ze Szczecina do Kilonii, parowiec s/s „Kutno” (dł. 85,85 m, szer. 12,72 m, 2361,33 BRT, 1393,65 NRT, kpt. Adamowicz), wysłużony tramp PŻM, który wkrótce po tej podróży podzielił los innych statków i przeznaczony został na złom.

30 grudnia

Stocznia Szczecińska przekazała gdyńskiemu armatorowi PLO m/s „Polanica”. W sumie oddała w tym roku do eksploatacji 9 statków o nośności 32 688 t i pojemności 24 779 BRT.

SSR „Gryfia” zdała PPiUR „Korab” w Ustce dwa kutry stalowe (17 m). Ostatni z wybudowanych w tym roku, dwudziesty ósmy w kolejności, przygotowany w tym dniu do zdania PPiUR „Arka”, został odebrany przez armatora w późniejszym terminie.

Do Szczecina wszedł po raz pierwszy z ładunkiem (w końcu lat 40. XX w. statki tego państwa wpływały do radzieckiej strefy portu szczecińskiego, a stąd incydentalnie do polskiej części portowej tylko po bunkier lub wodę, po czym wracały do bazy obcego państwa i stąd dopiero wychodziły w morze) statek bandery południowoafrykańskiej (RPA) „President Kruger” (z Cape Town, dł. 447' 9", szer. 59' 2", 8298,73 BRT, 4586,56 NRT, kpt. Johnson) z rudą z Borneo, który po ośmiu dniach odszedł pusty do Lubeki.

31 grudnia

Flota szczecińskiego armatora PŻM liczyła 44 statki (z 90 w całej PMH – 48,9 %) o pojemności 81 tys. BRT (z 292 całej floty krajowej – 27,7 %) i 110 tys. DWT (z 408 w PMH – 27 %). Przeważały w niej parowce – 30 (73 tys. BRT, 99 tys. DWT), zdecydowanie mniej było motorowców – 14 (8 tys. BRT, 11 tys. DWT). W ciągu roku w skład floty PŻM weszło łącznie 9 statków o pojemności 21 453 BRT i nośności 28 954 DWT. Pięć z nich dostarczyła Stocznia Szczecińska (s/s „Bielsko”, s/s „Kalisz”, s/s „Tczew”, s/s „Cieszyn” i s/s „Opole”), trzy małe drobnicowce towarowe z serii B-51 (ulepszonej) dostarczyła Stocznia Gdańska (m/s „Ina”, m/s „Drawa” i m/s „Ner”), a jeden (s/s „Chorzów”) zakupiony został w ramach akcji antyczarterowej. Flota PŻM przewiozła w tym roku 1 924 tys. ton ładunków, co stanowiło 55,1% przewozów floty krajowej (3 494 tys. ton, bez statków w charterze „Chipolbrot”). Na dziesięciu liniach regularnych pływało 18 statków PŻM o pojemności 27 876 DWT.

Port szczeciński przeładował w całym roku 6 335 tys. ton, w tym w przywozie 2 996 tys. i w wywozie 3 339 tys. W obrocie ładunkowym dominowały węgiel i koks (2 682,3 tys. t), dalej ruda (1 094,8 tys. t), inne masowe (1 169,2 tys. t), zboże (417,9 tys. t), drewno (117,0 tys. t) oraz drobnica (854,4 tys. t). Weszło tu 5003 statków o 2 829,9 tys. NRT.

W ciągu 1958 r. Żegluga Szczecińska zatrudniała przeciętnie 64 pracowników, w tym ośmiu w grupie inżynieryjno-technicznej (7 osób – personel pływający

i jedna – lądowy), 54 robotników (39 personelu pływającego i 15 lądowego) oraz dwóch w grupie administracyjno-biurowej.

Szczecińska Stocznia Jachtowa zatrudniała przeciętnie w ciągu roku 80 pracowników, w tym 59 robotników, 6 osób grupy inżynieryjno-technicznej, 8 grupy administracyjno-biurowej, trzech uczniów, czterech stażystów. Wyprodukowano w całym roku: jedną łódź ratunkową, 4 łodzie sondażowe, 2 łodzie ratowniczo-płazowe, 10 łodzi typu „Sz”, 55 kajaków turystycznych („P-36”), 17 tratew ratunkowych i 7 łodzi typu „DZ”.

Najprawdopodobniej koniec grudnia

Ze stoczni T. Mitchison, Ltd, Gateshead, Newcastle on Tyne (Wlk. Brytania) odebrany został holownik portowy „Orkan” (113 BRT, dł. 28,4 m, szer. 7,1 m, zan. 3,5 m; motorowiec, 980 KM, 11 węzłów, 6 ludzi załogi), stanowiący własność Zarządu Portu Szczecin. W tym roku port szczeciński wzbogacił się także o dwa nowoczesne holowniki o napędzie spalinowym i mocy 400 KM, zbudowane w stoczni Edgar Andree w Magdeburgu: „Mściwój” (134 BRT, dł. 26,58, szer. 6,53, zan. 3,0 m) oraz „Masław” (134 BRT, dł. 25,68, szer. 6,53, zan. 3,0). Dwa lata wcześniej ta sama stocznia zbudowała dla ZPS również dwa holowniki o identycznej mocy: „Mieczysław” (132 BRT, dł. 26,66, szer. 6,52 m, zan. 2,73 m) i „Marian” (133 BRT, dł. 26,66 m, szer. 6,52, zan. 2,73 m).