

## SPIS RZECZY

### ZAKRES I PODSTAWA MATERIAŁOWA OPRACOWANIA . . . . . T

|                                                                                                                        |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Wprowadzenie. POCZĄTKI DZIAŁALNOŚCI SZCZECIŃSKIEGO OŚRODKA ŻEGLUGOWEGO W SŁUŻBIE POLSKIEJ GOSPODARKI MORSKIEJ. . . . . | .11 |
| 1. Żegluga szczecińska w czasach niemieckich — jej rozwój i upadek . . .                                               | 11  |
| 2. Powojenna odbudowa portu szczecińskiego i otwarcie go dla żeglugi . . .                                             | 14  |
| 3. Polska flota handlowa podstawą powojennej rekonstrukcji potencjału żeglugowego. . . . .                             | .18 |
| 4. Bandera polska w porcie szczecińskim w latach 1946—1950 . . . . .                                                   | 20  |

### Część pierwsza

#### INWESTYCJE TONAŻOWE SZCZECIŃSKIEGO ARMATORA A ZAŁOŻENIA POLSKIEJ POLITYKI MORSKIEJ.

### Rozdział I. „POLSKA ŻEGLUGA MORSKA” U PROGU SWEJ DZIAŁALNOŚCI. . . . . 31

|                                                                                                    |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Powołanie „Polskiej Żeglugi Morskiej” w Szczecinie i jej pierwsze wyposażenie tonażowe. . . . . | 31 |
| 2. Problem charakteru polskiej floty handlowej w związku z zamierzeniami jej rozwoju. . . . .      | 36 |
| 3. Tonaż i struktura floty PŻM w latach 1951—1955. . . . .                                         | 46 |

### Rozdział II. ARMATOR SZCZECIŃSKI WOBEC NOWYCH KONCEPCJI POLSKIEJ POLITYKI MORSKIEJ. . . . . 67

|                                                                                                         |     |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 1. Założenia programowe rozbudowy floty w latach 1956—1960 . . .                                        | 67  |
| 2. Skala i kierunki realizacji inwestycji tonażowych PŻM — zainicjowanie akcji antyczarterowej. . . . . | .79 |

### Rozdział III. DALSZE WZMOCNIENIE POTENCJAŁU ŻEGLUGOWEGO PŻM — KONCENTRACJA WYSIŁKU INWESTYCYJNEGO NA ROZBUDOWIE TRAMPINGU. . . . . 97

|                                                                     |    |
|---------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Perspektywy rozbudowy tonażu trampowego w latach 1961—1965 . . . | 97 |
|---------------------------------------------------------------------|----|

|                                                                                                               |      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 2. Efekty inwestycyjne: nowe statki ze stoczni krajowych i ostatnie dostawy z zakupów antycyzerowych. . . . . | .101 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|

|                                                                                                     |            |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>Rozdział IV. WIELKIE INWESTYCJE TONAŻOWE — PŻM W GRONIE NAJWIĘKSZYCH ARMATORÓW EUROPEJSKICH.</b> | <b>121</b> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|

|                                                                                                                                          |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 1. Funkcja zarobkowa floty wyznacznikiem zasad polityki żeglugowej i skali poczynañ inwestycyjnych do roku 1970 i w dalszej perspektywie | ^1  |
| 2. Flota szczecińskiego armatora w końcowym stadium pierwszego 20-lecia. . . . .                                                         | 134 |

### Część druga

## ZASIĘG I FORMY DZIAŁALNOŚCI ŻEGLUGOWEJ SZCZECIŃSKIEGO ARMATORA JAKO CZYNNIKA AKTYWIZACJI GOSPODARKI MORSKIEJ KRAJU.

|                                                                           |            |
|---------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>Rozdział V. TRAMPING PODSTAWOWĄ FORMĄ DZIAŁALNOŚCI ŻEGLUGOWEJ PŻM.</b> | <b>165</b> |
|---------------------------------------------------------------------------|------------|

|                                                                                                                  |      |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 1. Kształtowanie się profilu eksploatacyjnego PŻM zgodnie ze strukturą przeładunków portowych Szczecina. . . . . | .165 |
| 2. Osiągnięcia trampingu w relacjach bliskiego i średniego zasięgu . . . . .                                     | 181  |
| 3. Wejście na tory trampingu oceanicznego. . . . .                                                               | .190 |
| 4. Tramping wyłączną domeną „Polskiej Żeglugi Morskiej” . . . . .                                                | 209  |

|                                                             |            |
|-------------------------------------------------------------|------------|
| <b>Rozdział VI. AKTYWNOŚĆ PŻM NA POLU ŻEGLUGI LINIOWEJ.</b> | <b>243</b> |
|-------------------------------------------------------------|------------|

|                                                                                  |     |
|----------------------------------------------------------------------------------|-----|
| 1. Pierwsze połączenia liniowe. . . . .                                          | 243 |
| 2. Dynamiczny rozwój żeglugi liniowej. . . . .                                   | 250 |
| 3. Doskonalenie i modernizacja systemu regularnych połączeń żeglugowych. . . . . | 258 |
| 4. Charakterystyka linii regularnych PŻM. . . . .                                | 266 |

|                              |            |
|------------------------------|------------|
| <b>ZAKOŃCZENIE</b> . . . . . | <b>309</b> |
|------------------------------|------------|

|                               |            |
|-------------------------------|------------|
| <b>BIBLIOGRAFIA</b> . . . . . | <b>315</b> |
|-------------------------------|------------|

|                               |            |
|-------------------------------|------------|
| <b>WYKAZ SKRÓTÓW.</b> . . . . | <b>321</b> |
|-------------------------------|------------|

|                                           |            |
|-------------------------------------------|------------|
| <b>SPIS TABEL STATYSTYCZNYCH.</b> . . . . | <b>322</b> |
|-------------------------------------------|------------|