

## ZAKRES I PODSTAWA MATERIAŁOWA OPRACOWANIA

### OPRACOWANIA

Część druga

## ZAKRES I PODSTAWA MATERIAŁOWA OPRACOWANIA . . . . . 7

### 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 antyczarterowych . . . . . | 101 |
|--|-----|

**Rozdział IV. WIELKIE INWESTYCJE TONAŻOWE — PŻM W GRONIE NAJWIĘKSZYCH ARMATORÓW EUROPEJSKICH.** 121

|  |     |
|--|-----|
| 1. Funkcja zarobkowa floty wyznacznikiem zasad polityki żeglugowej i skali poczynań inwestycyjnych do roku 1970 i w dalszej perspektywie | 121 |
| 2. Flota szczecińskiego armatora w końcowym stadium pierwszego 20-letcia . . . . .   | 134 |

**Część druga**

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

**Rozdział V. TRAMPING PODSTAWOWĄ FORMĄ DZIAŁALNOŚCI ŻEGLUGOWEJ PŻM.** 165

|   |     |
|---|-----|
| 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 |

**Rozdział VI. AKTYWNOŚĆ PŻM NA POLU ŻEGLUGI LINIOWEJ.** 243

|   |     |
|---|-----|
| 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 |

**ZAKOŃCZENIE** . . . . . 309

**BIBLIOGRAFIA** . . . . . 315

**WYKAZ SKRÓTÓW** . . . . . 321

**SPIS TABEL STATYSTYCZNYCH** . . . . . 322