

**BIBLIOTEKA**  europejskie  
centrum  
solidarności

**Rada naukowo-programowa:**

PROF. ANDRZEJ GĄSIOROWSKI, Uniwersytet Gdański

PROF. MIROŚLAW GOLON, Instytut Pamięci Narodowej, Gdańsk /  
Uniwersytet Mikołaja Kopernika, Toruń

PROF. ALEKSANDER HALL, Wyższa Szkoła Informatyki i Zarządzania, Rzeszów

DR KONRAD KNOCH, Uniwersytet Gdański /  
Europejskie Centrum Solidarności, Gdańsk

DR JACEK KOŁTAN, Europejskie Centrum Solidarności, Gdańsk

DR JAKUB KUFEL, Europejskie Centrum Solidarności, Gdańsk

PROF. WOJCIECH POLAK, Uniwersytet Mikołaja Kopernika, Toruń /  
Europejskie Centrum Solidarności, Gdańsk

**Redakcja naukowa serii:**

DR PRZEMYSŁAW RUCHLEWSKI, Europejskie Centrum Solidarności, Gdańsk

# **Historia Stoczni Gdańskiej**

**pod redakcją  
Konrada Knocha, Jakuba Kufla,  
Wojciecha Polaka, Przemysława Ruchlewskiego,  
Magdaleny Staręgi i Andrzeja Trzeciaka**

Gdańsk 2018

**Recenzent tomu:**

dr hab. Arkadiusz Czwołek, prof. UMK

dr hab. Piotr Grochmalski, prof. ASW

**Opracowanie graficzne książki:**

Piotr Białas / tatastudio.pl

**Skład i łamanie:**

Maciej Goldfarth

**Redakcja, korekta i indeks:**

Jakub Orzeszek

**Koordinacja wydania:**

Artur Rogoś

**Druk:**

TOTEM.COM.PL

**Copyright:**

© by Europejskie Centrum Solidarności, 2018

Europejskie Centrum Solidarności

plac Solidarności 1

80-863 Gdańsk

tel. 58 772 40 00

e-mail: [ecs@ecs.gda.pl](mailto:ecs@ecs.gda.pl)

ISBN: 978-83-62853-84-7

## **SPIS TREŚCI**

### **9 Europejskie miejsce pamięci. Wstęp**

#### **I. Historia polityczna Stoczni Gdańskiej**

- 17 Marcin Westphal  
**Produkcja U-Bootów w Stoczni Schichaua i w Stoczni Gdańskiej w latach 1939–1945**
- 67 Marcin Owskiński  
**Filie obozu koncentracyjnego Stutthof przy gdańskich stoczniach w latach 1944–1945**
- 89 Andrzej Trzeciak  
**„Wybijanie nitów”. Walka polityczna w Stoczni Gdańskiej (Stoczni nr 1 i Stoczni nr 2) w latach 1945–1948**
- 127 Renata Knyspel-Kopeć  
**Dzieje Stoczni Gdańskiej w latach sześćdziesiątych XX wieku w świetle „Dziennika Bałtyckiego”**
- 149 Przemysław Ruchlewski  
**Zapomniany strajk w Stoczni Gdańskiej z 20 maja 1971 roku**
- 169 Wojciech Polak  
**Wpływ strajku w Stoczni Gdańskiej w sierpniu 1980 roku na rozwój akcji strajkowej w Polsce**
- 211 Andrzej W. Kaczorowski  
**Rolnicy i ich postulaty podczas strajku sierpniowego w 1980 roku**
- 237 Jakub Kufel  
**Strajk sierpniowy w Stoczni Gdańskiej w świetle prasy oficjalnej**
- 253 Barbara Rogowska  
**Symboliczne formy oporu i walki stoczniovców gdańskich z władzą komunistyczną w latach osiemdziesiątych XX wieku**
- 267 Michał Przeperski  
**Mieczysław Rakowski w Stoczni Gdańskiej – 25 sierpnia 1983 roku**
- 297 Zbigniew Szczypiński  
**Powstanie, rozwój i upadek Stoczni Gdańskiej**

## II. Historia społeczna Stoczni Gdańskiej

- 313 Anna Miler  
**Życie kulturalne Stoczni Gdańskiej – wybrane aspekty**
- 331 Łukasz Kowalewski  
**Życie sportowe w Stoczni Gdańskiej w latach 1945–1956**
- 347 Magdalena Staręga  
**Stocznia Gdańska jako atrakcja turystyczna przedwojennego Gdańska**
- 365 Romuald Śmiech  
**Robotnicze pokolenia stoczniowe**
- 379 Barbara Borowiak  
**Ścieżki karier kobiet w Stoczni Gdańskiej**
- 393 Anna Maria Krasucka  
**Jagoda od Sierpnia do Grudnia – maszynistka MKS**
- 411 Natalia Marcinkowska  
**Aksjologia Solidarności (1980–1981) we wspomnieniach opozycjonistów**
- 425 Agnieszka Kornacka  
**Stocznia według Miroty. Chwywanie ostrości**
- 441 Anna Maria Mydlarska  
**Filmowy obraz stoczni**

## III. „Sołdek”

- 449 Marek Dzida  
**Profesorowie Politechniki Gdańskiej uczestniczący w procesie projektowania, budowy i eksploatacji „Sołdka”**
- 459 Andrzej Truszkowski  
**Jerzy Pacześniak (1909–1990) – projektant polskich statków handlowych typu B-31, B-54 i B-70**
- 465 Ryszard Fryska  
**Siostrzane statki „Sołdka”**
- 469 Krzysztof Gogol  
**S/s „Sołdek” i jego otoczenie społeczno-polityczne**

- 483 Witold Kuszewski  
**Wybrane porty, do których zawiązał „Sołdek”**
- 499 Maciej Maksymowicz  
**Zdarzenia na „Sołdku” na podstawie zachowanych materiałów źródłowych**
- 517 Jerzy Litwin  
**Gdzie ma cumować „Sołdek”?**
- 525 Przemysław Węgrzyn  
**Wybrane przykłady wykorzystania walorów edukacyjnych statku muzeum „Sołdek”**
- 533 Elżbieta Wróblewska  
**Setna rocznica urodzin Stanisława Sołdka (1916–2016)**

#### **IV. Stocznia dziś**

- 551 Piotr Filipkowski, Peter Wegenschimmel  
**Kontrnarracja perspektywy oddolnej. Program badań transformacji przemysłu stoczniowego**
- 567 Waldemar J. Affelt  
**Zaniechane lub nieznanne milieu historii Stoczni Gdańskiej**
- 613 Marcin Gawlicki  
**Wartości kulturowe terenów dawnej Stoczni Gdańskiej – szansa czy hamulec zrównoważonego rozwoju miasta?**
- 633 Grzegorz Klaman  
**Praktyki adaptacyjne – współczesna sztuka krytyczna w dawnej Stoczni Gdańskiej**
- 641 Mateusz Targowski  
**Fasady Europejskiego Centrum Solidarności – architektoniczny obraz tożsamości miejsca**
- 661 Wojciech Targowski  
**Gmach Europejskiego Centrum Solidarności – geneza przestrzeni, w poszukiwaniu tożsamości miejsca**
- 681 Jacek Dominiczak  
**Kod Tożsamości Lokalnej jako zaawansowane narzędzie dla kontynuacji dziedzictwa niematerialnego**

- 689** John Mullen  
**Finding Histories in the Gdańsk Shipyard**
- 703** Katarzyna Kosmala  
**Gendering cultural heritage of the Gdańsk Shipyard: Diving into histories,  
imagining futures**
- 719** Indeks osób



## Europejskie miejsce pamięci. Wstęp

„Mamy wreszcie wolne, niezależne związki zawodowe i prawo do strajku. A inne prawa wywalczymy już niedługo” – te słowa Lecha Wałęsy, ogłaszającego przy Bramie nr 2 zakończenie sierpniowego strajku w Stoczni Gdańskiej im. Lenina, zapisały się na kartach światowej historii. Postać lidera, strajkujący robotnicy, biało-czerwone flagi i podpisanie porozumienia z władzami, dzięki któremu możliwe było powołanie niezależnego związku zawodowego, nierozzerwalnie wiążą się z dziejami Stoczni Gdańskiej. Ale choć strajk ten bez wątpienia był kluczowym wydarzeniem z punktu widzenia pamięci historycznej, to opowieść o stoczni nie ogranicza się tylko do pokojowej rewolucji Solidarności.

Początki budownictwa okrętowego w Gdańsku mają długą tradycję, która sięga XV w. Specjalistyczne zakłady przemysłu okrętowego powstały ponad 400 lat później i znacząco wpłynęły na funkcjonowanie miasta. W trakcie obu wojen światowych gdańskie stocznie były elementem infrastruktury produkującej m.in. okręty podwodne dla cesarskiej, a potem nazistowskiej marynarki wojennej. W okresie dwudziestolecia międzywojennego decyzją Konferencji Ambasadorów na mocy artykułu nr 107 traktatu wersalskiego oraz komisji alianckich określono funkcjonowanie Stoczni Gdańskiej jako współwłasność kapitału polskiego i Wolnego Miasta Gdańska, a także firm brytyjskich i francuskich. Po II wojnie światowej, już jako państwowa Stocznia Gdańska im. Lenina, była największym

zakładem produkcji okrętowej w Polsce. Ze swoimi dźwigami i charakterystycznymi halami na stałe wpisała się w krajobraz Gdańska.

Ponad 90% produkcji Stoczni Gdańskiej trafiało do Związku Radzieckiego. Kryzys przemysłu okrętowego w Polsce był wynikiem zamkniętego rynku zbytu w ramach polityki Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej. Wraz z rozpadem zimnowojennego bloku państw komunistycznych zniknęło również zapotrzebowanie na stoczniowe towary. Przyspieszyło to bolesny i trudny proces przemian gospodarczych lat dziewięćdziesiątych XX w.

Powstały wówczas zróżnicowane plany rozwoju przemysłu i zagospodarowania przestrzeni stoczniowej. Złożona struktura własnościowa terenów stoczniowych generowała wiele problemów i dyskusji. Władze Stoczni Gdańskiej SA zdecydowały się na sprzedaż części historycznych gruntów prywatnym podmiotom.

Zmiany, jakie zaszły w ciągu ostatnich lat na terenach postoczniowych – nie tylko w wymiarze ekonomicznym i przestrzennym, ale także symbolicznym – spowodowały, że to historyczne miejsce zaczęło przykuwać uwagę wielu ludzi. Ten przemysłowy teren zmienił również swoją funkcjonalność. Jego dominantą nadal są dźwigi i hale stoczniowe, używane do produkcji konstrukcji okrętowych czy wież wiatrowych. Tereny stały się jednak również miejscem aktywności kulturalnej oraz przestrzenią pamięci historycznej. Pojawiło się grono ludzi, którzy w ramach Instytutu Sztuki Wyspa, Kolonii Artystów czy Teatru Znak już od końca lat dziewięćdziesiątych prowadzili tu działania kulturalne, realizując przedsięwzięcia artystyczne, seminaria i warsztaty.

Pojawienie się w 2008 r. na stoczniowej mapie Europejskiego Centrum Solidarności z siedzibą w budynku dyrekcji stoczni oraz remont historycznej Sali BHP zasadniczo zmieniły postrzeganie tych terenów. Realizowane przez Centrum projekty obywatelskie, edukacyjne i naukowe w połączeniu z działalnością Sali BHP – jedyne historyczne budynku na terenie dawnej stoczni – opowiadały o politycznej historii tego miejsca. W tym czasie kolejne stoczniowe budynki, będące przykładem architektury przemysłowej, m.in. willa dyrektora stoczni, były wyburzane.

Budowa i otwarcie ECS-u w 2014 r. oraz zaplanowanie ul. Nowej Wałowej otworzyły zamknięty dotąd teren miastu, jego mieszkańcom

i odwiedzającym je turystom. Spowodowało to wzrost zainteresowania postoczniovym dziedzictwem. Gdańszczanie zaczęli również przywiązywać większą wagę do zachowania historycznej przestrzeni stoczniowej. Wyburzenie biura konstrukcyjnego, które znajdowało się przy ul. Jana z Kolna, wielkiego budynku dobrze widocznego z okien przejeżdżającej obok Szybkiej Kolei Miejskiej, nie pozostało niezauważone. Jednak pomimo ostrej krytyki działań deweloperów, w trzydziestą trzecią rocznicę stanu wojennego, zrównano z ziemią halę, w której pracowała suwnicowa Anna Walentynowicz. Stanowczy sprzeciw wyrazili wówczas przedstawiciele środowisk kulturalnych i politycznych. Na ręce Prezydenta RP Bronisława Komorowskiego została złożona petycja, podpisana przez kilka tysięcy osób, dotycząca uznania symbolicznego dziedzictwa stoczni za pomnik historii.

Dzieje Stoczni Gdańskiej, w tym losy zakładu i życie jego pracowników, są punktem wyjściowym na wystawie stałej ECS-u. Oryginalny plan Stoczni Gdańskiej, suwnica, na której pracowała Anna Walentynowicz, wózek akumulatorowy, narzędzia i kaski to typowe elementy stoczniowego krajobrazu. Ciekawie wyeksponowane opowiadają o miejscu, w którym narodziła się Solidarność. Upamiętniają autentyczną przestrzeń historyczną, tworząc jednocześnie nowy obszar pamięci.

Z inicjatywy ECS-u opracowano pierwszy w historii spis postoczniovych zabytków. Dokument ten stał się podstawowym materiałem dla Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku, który intensywnie zaczął interesować się losem stoczniowej zabudowy.

Dzięki wspólnej aktywności gdańskich władz, Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego, ECS-u oraz NSZZ „Solidarność” Unia Europejska przyznała obiektom postoczniovym ważne wyróżnienie – Znak Dziedzictwa Europejskiego, który nadawany jest miejscom i ideom istotnym dla historii demokracji. Obejmuje on tereny historycznej Stoczni Gdańskiej jako miejsca narodzin Solidarności – Salę BHP, Bramę nr 2, plac Solidarności z pomnikiem Poległych Stoczniovców 1970 oraz Europejskie Centrum Solidarności. To szczególny wyraz uznania dla prac związanych z przywracaniem wielowymiarowej pamięci tego miejsca.

W roku 2016 pracownicy ECS-u we współpracy z Instytutem Pamięci Narodowej, Muzeum Stutthof, Narodowym Muzeum Morskim, NSZZ

„Solidarność” oraz Towarzystwem Przyjaciół Statku Muzeum „Sołdek” zorganizowali konferencję naukową, poddającą pogłębionej analizie historię Stoczni Gdańskiej – zarówno w ujęciu politycznym, jak i społecznym, gospodarczym, kulturowym, architektonicznym czy zabytkoznawczym. Podczas obrad poruszono zagadnienie przemian w przestrzeni postoczniowej. Udało się wtedy zaprosić do refleksji różne środowiska i skonfrontować opinie na ten temat.

Konferencja „Historia Stoczni Gdańskiej” była dla nas wydarzeniem wyjątkowym. Zainaugurowała projekty naukowe i kulturalne związane z badaniami przeszłości tego miejsca. Rolą Europejskiego Centrum Solidarności jest prowadzenie szerokich działań edukacyjnych, obywatelskich i naukowych promujących dziedzictwo Solidarności, jak również dbanie o kulturę miejsca i pamięci tego szczególnego dla gdańszczan i Polaków obszaru.

Pracujemy nad wydaniem publikacji opisującej przestrzeń Stoczni Gdańskiej, otaczającą ECS, w której zaprezentujemy zabytki, historię miejsca oraz opis funkcjonowania zakładu i dzisiejszy stan przestrzeni postoczniowej. W przyszłości powstanie album ze stoczniowymi zdjęciami oraz naukowa monografia opisująca polityczną historię Stoczni Gdańskiej.

Dzisiaj oddajemy w Państwa ręce pierwszą książkę zawierającą wiele cennych, często przyczynkowych artykułów poświęconych historii Stoczni Gdańskiej. Mamy nadzieję, że wpłynie ona na popularyzację badań na temat historii tego miejsca, a w szczególności będzie okazją do refleksji i podsumowań oraz do podjęcia nowych analiz wydarzeń historycznych.

Stocznia Gdańska to ważna przestrzeń pamięci Polaków i Europejczyków, miejsce robotniczych protestów i powstania NSZZ „Solidarność”. Przypominają o tym zabytki, takie jak pomnik Poległych Stoczniowców 1970 wraz z placem Solidarności, stoczniowa Brama nr 2 oraz Sala BHP, w której podpisano historyczne porozumienia gdańskie i narodziła się Solidarność. Kolejnym krokiem w ochronie poprzemysłowego dziedzictwa stoczni stało się wpisanie pod koniec 2017 r. przez Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego historycznego zespołu budowlanego Stoczni Gdańskiej do rejestru zabytków.

Rolą Europejskiego Centrum Solidarności jest nie tylko upamiętnianie historii Solidarności i pokojowej walki o wolność, ale też dbanie

o dziedzictwo i dzisiejszy wizerunek Stoczni Gdańskiej jako miejsca narodzin nowoczesnej polskiej demokracji. Mamy nadzieje, że książka *Historia Stoczni Gdańskiej* będzie dobrym drogowskazem nie tylko dla osób poszukujących informacji o historii tego miejsca, lecz także dla tych, którzy decydują o jego przyszłości.



# **I. Historia polityczna Stoczni Gdańskiej**





Marcin Westphal

## Produkcja U-Bootów w Stoczni Schichaua i w Stoczni Gdańskiej w latach 1939–1945

W okresie dwudziestolecia międzywojennego w Wolnym Mieście Gdańsku obowiązywał całkowity zakaz produkcji broni i uzbrojenia<sup>1</sup>, jednak niemal natychmiast po napaści Wehrmachtu na Polskę i zajęciu Gdańska przez nazistów rozpoczęto, zarówno w Stoczni Schichaua (Schichau-Werft), jak i w Stoczni Gdańskiej (Danziger Werft), zakrojone na szeroką skalę przygotowania do uruchomienia produkcji okrętów wojennych dla Kriegsmarine. Należy przy tym zauważyć, że Stocznia Schichaua już na długo przed wybuchem wojny realizowała zamówienia na jednostki pływające dla niemieckiej marynarki wojennej. Na przykład 12 czerwca 1937 r. z jej pochylni zszedł na wodę okręt zaopatrzeniowy floty „Dithmarschen”, 5 października zwodowany został kolejny zaopatrzeniowiec, „Westerwald”, zaś 25 lutego 1939 r. następny okręt tego typu o nazwie „Ermland”. Nie były to wprawdzie typowe jednostki bojowe, zaś stocznia nie wyposażała ich w uzbrojenie, ale zostały one już na etapie budowy przystosowane do jego montażu. Zasadnicze znaczenie miał wszakże fakt, że były to nowoczesne, szybkie i dość wszechstronne okręty pomocnicze floty, które mogły

---

<sup>1</sup> Danziger Staats- und völkerrechtliche Schriften, Herausgegeben von O. Loening, Heft 3: *Die Verfassung der Freien Stadt Danzig*, Artikel 5, Punkt 3, Danzig 1922, s. 6.

służyć do zaopatrywania w paliwo, amunicję i prowiant zarówno dużych jednostek nawodnych, jak i okrętów podwodnych<sup>2</sup>.

Jeśli zaś chodzi o stocznię Danziger Werft, to przynajmniej od 1934 r. ubiegała się ona o zgodę Wysokiego Komisarza Ligi Narodów na budowę co najmniej dwóch nieuzbrojonych okrętów torpedowych dla marynarki wojennej Grecji lub innego państwa z rejonu Morza Śródziemnego. W odnoszącej się do tej sprawy korespondencji, prowadzonej pomiędzy Senatem Wolnego Miasta Gdańska i dyrekcją stoczni, wymieniana była także liczba czterech torpedowców, zaś w niektórych pismach określano ją nawet jako „znaczną”. Ponadto, w niektórych oficjalnych notach informacyjnych do władz Gdańska stwierdzano, że stocznia sporządziła już plany okrętów i poczyniła przygotowania do rozpoczęcia ich produkcji<sup>3</sup>.

Prace przygotowawcze, które miały doprowadzić do szybkiego wznowienia na terenie Gdańska produkcji zbrojeniowej, a także do sprawnego włączenia tego obszaru do systemu gospodarczego III Rzeszy, były również prowadzone przez urzędy i instytucje Wolnego Miasta oraz agendy Wehrmachtu. Jak wynika bowiem z pisma Zarządu Budownictwa Podziemnego Wolnego Miasta Gdańska z 11 stycznia 1938 r., skierowanego do Prezydium Policji w Gdańsku, instytucja ta przeprowadziła na terenach

---

<sup>2</sup> Okręty zaopatrzeniowe floty: „Dithmarschen”, „Westerwald” i „Ermland” były de facto szybkimi tankowcami, dysponującymi również znaczną przestrzenią ładunkową służącą do przewożenia różnego rodzaju towarów. Mogły one dostarczyć: 9400 t paliwa, 790 t prowiantu, 972 t amunicji i 208 t innych ładunków. Zostały wyposażone w urządzenia, które umożliwiały im zaopatrywanie w paliwo zarówno jednostek nawodnych, jak i U-Bootów. Dane techniczne i osiągi tych okrętów przedstawiały się następująco: „Dithmarschen” – wyporność: 10 821 BRT, długość: 178,25 m, szerokość: 22 m, zanurzenie: 9,30 m, prędkość: 21,1 w., załoga: 15 oficerów, 155–193 podoficerów i marynarzy; „Westerwald” – wyporność: 10 848 BRT, długość: 174,65 m, szerokość: 22 m, zanurzenie: 8,80 m, prędkość: 20,8 w., załoga: 15 oficerów, 155–193 podoficerów i marynarzy; „Ermland” – wyporność: 11 232 BRT, długość: 175 m, szerokość: 22 m, zanurzenie: 8,70 m, prędkość: 21 w., załoga: 15 oficerów, 155–193 podoficerów i marynarzy. Warto w tym miejscu dodać, że dużo wcześniej, bo już 17 maja 1929 r., został zwodowany w Stoczni Schichaua, zbudowany na zlecenie Atlantik-Tank-Reederei z Hamburga, tankowiec motorowy „Hansa”. Była to jednostka o wyporności 5978 t, długości 125,9 m, szerokości 15,85 m, zanurzeniu 8,84 m, osiągająca prędkość 12 w. Faktycznym odbiorcą tankowca było jednak Ministerstwo Transportu Republiki Weimarskiej, które zamierzało wykorzystać go jako jednostkę doświadczalną. Później zaś został on wycarterowany przez Reichsmarine i służył w charakterze jednostki zaopatrzeniowej dla niemieckich okrętów wojennych. A. Perepeczko, *Lamacze blokad, Oświęcim* 2015, s. 50; E. Gröner, *Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945, Band 4: Hilfschiffe I: Werkstattschiffe, Tender und Begleitschiffe, Tanker und Versorger*, Koblenz 1986, s. 163–164; C. Wojewódka, *Ośrodki budownictwa okrętowego w Gdańsku i Elblągu*, [w:] *Historia budownictwa okrętowego na Wybrzeżu Gdańskim*, red. E. Cieślak, Gdańsk 1972, s. 283.

<sup>3</sup> APGd, 260/2643, Senat Wolnego Miasta Gdańska, Danziger Werft. Verschiedenes: zamówienia dla stoczni, krótka historia The International Shipbuilding, usunięcie Polaków ze stoczni w 1939 r., protest Chodackiego przeciw wyznaczeniu przez Senat przymusowego zarządu stoczni, 1929–1939; Korespondencja dyrekcji stoczni z Wysokim Komisarzem Ligi Narodów oraz z Senatem Wolnego Miasta Gdańska, s. 423–471.



U-Boot typu VII C wypływa ze stoczni, aby odbyć cykl prób przed wcieleniem do służby. Styczeń 1941 r. Fot. ze zbiorów Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku [dalej: MIIWS].



Załadunek torpedy na U-331 (typ VII C). Okręt ten, dowodzony przez Kapitanleutnanta Freiherra Hansa Dietricha von Tiesenhausena, zatopił 25 listopada 1941 r. brytyjski pancernik HMS „Barham”. 13 marca 1942 r. Fot. ze zbiorów MIIWS

należących do gdańskich stoczni rozpoznanie, którego celem było ustalenie, jakie instalacje i urządzenia stoczniowe służące do budowy, remontów i obsługi okrętów podwodnych i torpedowców istnieją, a także w jakim znajdują się aktualnie stanie technicznym. Podczas oględzin stwierdzono, że zdadne do użytku są cztery dalby cumownicze dla U-Bootów i specjalnie przystosowane dla jednostek tego typu trapy zejściowe. Ustalono dodatkowo, iż miejsce cumowania doku pływającego dla torpedowców, wraz z przeznaczonymi dla niego czterema dalbami, zostało zlikwidowane. Z kolei niedługo przed wybuchem wojny, tj. 16 sierpnia 1939 r., Inspekcja Gospodarki Obronnej nr I w Królewcu otrzymała rozkaz utworzenia na obszarze Wolnego Miasta Gdańska specjalnej, zakonspirowanej Placówki Gospodarki Obronnej dla Gdańska<sup>4</sup>.

Niemal natychmiast po zajęciu Gdańska przez oddziały niemieckie, stocznie Schichaua i Danziger Werft rozpoczęły przestawianie swojej produkcji na tory wojenne. Zgodnie z wytycznymi dowództwa Kriegsmarine miały one budować przede wszystkim okręty podwodne. Zamówienie na budowę pierwszych czterech U-Bootów typu VII C (U-431 – U-434, numery stoczniowe 1472–1475) Stocznia Schichaua otrzymała już 23 września 1939 r. Tego samego dnia do Danziger Werft wpłynęło zlecenie na wyprodukowanie również czterech okrętów typu VII C (U-401 – U-404, numery stoczniowe 102–105). W zakładzie Schichaua stępki pod zamówione jednostki położono w styczniu 1940 r., zaś w Danziger Werft dopiero w kwietniu i maju tego roku. Pierwsze wodowanie odbyło się 16 grudnia 1940 r., kiedy z pochylni Danziger Werft spłynął U-401, kolejne zaś miało miejsce 2 lutego 1941 r. w Stoczni Schichaua, gdzie na wodę spłynął U-431. U-401 został oficjalnie wcielony do służby 10 kwietnia 1941 r., z kolei trzy pierwsze U-Booty zwodowane w zakładzie Schichaua rozpoczęły 26 kwietnia próby stoczniowe, które zakończyły się 24 maja włączeniem ostatniego z nich w szeregi U-Bootwaffe<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> APGd, 14/6681, Prezydium Policji w Gdańsku 1840–1945, Martwa Wisła (Tote Weichsel), Danziger Werft u. Eisenbahnwerkstaetten A.G., Aufschleppe f. U-Boot u. Schwimmdock f. Torpedeboote, Km 22,74 – 22,9, 1909–1938, s. 21; Bundesarchiv, Abteilung Militärarchiv Freiburg im Breisgau [dalej: BAMA], Rüstungsinspektion XX (Zoppot) 1939–1944, RW 20-20/8, „Geschichte” der Rüstungsinspektion des Wehrkreises XX [dalej: „Geschichte” der Rüstungsinspektion], Bd. I, (1.9.) 1.11.1939 bis 30.9.1940, k. 3, 15–16.

<sup>5</sup> Tamże, k. 15–16; Fertigung der von WT Marine betreuten Betriebe in der Zeit vom 1.9.39 bis 30.9.40, k. 42; BAMA, Rüstungsinspektion XX (Zoppot) 1939–1944, RW 20-20/9, „Geschichte” der Rüstungsinspektion, Bd. II, Oktober 1940 – Dezember 1941, WT Marine, k. 16; B. Herzog, *Deutsche U-Boote 1906–1966*, Koblenz 1990,

Wydawać by się mogło, że okres ponad trzech miesięcy w przypadku Stoczni Schichaua i ponad sześciu miesięcy, jeśli chodzi o Danziger Werft, jaki upłynął od złożenia zamówienia na budowę U-Bootów typu VII C do położenia stępki pod te jednostki, to czas bardzo długi. Świadczący m.in. o konieczności przeprowadzenia bardzo czasochłonnych prac przygotowawczych i mogący oznaczać, że obie stocznie nie były przygotowane do produkcji tego typu okrętów, a ich załogom brakowało w tym zakresie doświadczenia. Jednak terminarz realizacji zamówień w gdańskich stoczniach nie odbiegał od tego, jakim mogły się wykazać na przykład duże kilońskie stocznie Deutsche Werke AG czy Germaniawerft, produkujące okręty podwodne już od roku 1934<sup>6</sup>. Dodatkowo należy podkreślić, że zlokalizowane w Gdańsku stocznie nie miały zbyt wielu możliwości, aby zebrać bogate doświadczenia, jeśli chodzi o budowę okrętów podwodnych. W latach pierwszej wojny światowej zakład Schichaua nie zdołał bowiem nawet rozpocząć budowy żadnego z 14 zamówionych przez Kaiserliche Marine U-Bootów (U-263 – U-276). W nieco lepszej sytuacji była ówczesna stocznia Kaiserliche Werft, czyli późniejsza Danziger Werft, w której zwodowano, a następnie dostarczono cesarskiej marynarce wojennej 24 okręty podwodne, dwa kolejne zeszły z pochylni, jednak brak

---

s. 192–193, 273–274; W. Trojca, *U-Bootwaffe 1939–1945*, cz. 1, s. 13, 50, 53; E. Rössler, *Die deutschen U-Boote und ihre Werften. Eine Bildokumentation über den dt. U-Bootbau in zwei Bänden*, Band 2: *Der deutsche U-Bootbau in den Jahren 1935–1945 (Teil 2) sowie der U-Bootbau in der Bundesrepublik Deutschland*, Monachium 1980, s. 71, 74. U-Booty typu VII C stanowiły podstawowy oręż U-Bootwaffe w „bitwie o Atlantyk”, w czasie wojny ogółem wcielono do służby 568 jednostek należących do tego typu. Były to okręty o wyporności nawodnej 761 t, podwodnej 865 t, długości całkowitej 67,1 m, szerokości całkowitej 6,2 m i zanurzeniu 4,8 m. Ich maksymalna prędkość nawodna wynosiła 17,6 w., zaś podwodna 7,6 w. Osiągany przez te U-Booty zasięg nawodny przy prędkości 12 w., to 6500 mil morskich, natomiast pod wodą mogły przepłynąć z prędkością 4 w. – 80 mil morskich. Maksymalna (obliczeniowa) głębokość zanurzenia U-Bootów typu VII C to 250 m. Ich uzbrojenie stanowiło pięć wyrzutni torpedowych kaliber 533 mm, działko kalibru 88 mm i jedno działko kalibru 20 mm. Załoga liczyła 44 osoby. P. Federowicz, *U-Booty typu VII. Geneza, opis konstrukcji, budowa*, Tarnowskie Góry 2006, s. 6, 52–53; B. Herzog, dz. cyt., s. 196; E. Gröner, dz. cyt., Band 3: *U-Boote, Hilfskreuzer, Minenschiffe, Netzleger, Sperrbrecher*, Koblenz 1985, s. 72; W. Trojca, dz. cyt., cz. 1, s.16.

<sup>6</sup> Stocznia Deutsche Werke AG otrzymała zlecenie na budowę pierwszego U-Boota dla powstającej, hitlerowskiej U-Bootwaffe w styczniu 1934 r. Stępkę pod U-1 (typ II A) położono 11 lutego 1935 r., a jego wodowanie odbyło się 15 czerwca 1935 r. Z kolei pierwszego U-Boota w stoczni Germaniawerft zamówiono 1 grudnia 1934 r., był to U-7 (typ II B), pod którego stępkę położono 11 marca 1935 r., a jego wodowanie odbyło się 29 czerwca 1935 r. Jeśli zaś chodzi o okres II wojny światowej, to stocznia Deutsche Werke AG otrzymała w tym czasie zlecenie na budowę pierwszych czterech U-Bootów typu VII C (U-451 – U-454) 30 października 1939 r., stępka pod pierwszy okręt została położona 18 maja 1940 r., zaś jego wodowanie odbyło się 5 marca 1941 r. Stocznia Germaniawerft zlecono budowę jednostek typu VII C 23 września 1939 r. (U-201 – U-204), stępkę pod pierwszy z czterech zamówionych okrętów położono 20 stycznia 1940 r., a zwodowano go 7 grudnia 1940 r. E. Rössler, *Die deutschen U-Boote und ihre Werften. Eine Bildokumentation über den dt. U-Bootbau in zwei Bänden*, Band 1: *U-Bootbau bis Ende des 1. Weltkriegs, Konstruktionen für das Ausland und die Jahre 1935–1945 (Teil 1)*, Monachium 1979, s. 99–100, 111–112.

informacji na temat tego, czy zdążono je wykończyć i wcielić do służby. Następane dwie jednostki ukończono w 95%, zaś jedna, niewykończona, w chwili zakończenia wojny pozostawała na pochylni<sup>7</sup>. Wprawdzie była to znacząca ilość, ale jeśli porównać ją z liczbą 73 U-Bootów różnych typów, które w tym okresie dostarczyła stocznia Germaniawerft oraz zrealizowanym przez stocznnię Blohm & Voss z Hamburga zamówieniem na 89 okrętów podwodnych, to osiągnięcia Kaiserliche Werft nie prezentują się zbyt okazale<sup>8</sup>.

Jak wynika z powyższego, gdańskie stocznie w latach 1914–1918 nie należały do najważniejszych producentów okrętów podwodnych, jeśli zaś uwzględnić, że w okresie dwudziestolecia międzywojennego obowiązywał je całkowity zakaz budowy jednostek tego typu, to należy stwierdzić, że w roku 1939 bardzo sprawnie i szybko zdołały się one włączyć do programu rozbudowy hitlerowskiej U-Bootwaffe.

Stocznia Schichaua rozpoczęła wojenną produkcję okrętową dla Kriegsmarine, wykorzystując sześć posiadanych pochylni o długości od 150 do 275 m, które były obsługiwane przez dwanaście dźwigów parowych o udźwigu od 2,5 do 5 t oraz przez osiem elektrycznych o udźwigu od 3 do 8 t. Umożliwiały one budowę jednostek o długości od 120 do 250 m, przy czym najdłuższe mogły powstawać na pochylni nr VI, zaś o największej wyporności – na pochylni nr IV. Stocznia Schichaua dysponowała również przynajmniej jednym żurawiem pływającym o udźwigu 100 t oraz jednym lądowym, młotowym o udźwigu 250 t, ustawionym przy basenie wyposażeniowym, a także dokiem

<sup>7</sup> B. Herzog podaje, że w gdańskiej Stoczni Schichaua miały zostać zbudowane U-115 i U-116, jednak nie potwierdzają tego inni autorzy, a E. Rössler stwierdza wyraźnie, że produkcję obu wymienionych U-Bootów rozpoczęła i w 90% ukończyła stocznia Schichaua w Elblągu. Fakt rozpoczęcia i nieukończenia budowy obu okrętów potwierdzają również R. H. Gibson i M. Prendergast, nie podają jednak przy tym nazwy stoczni, której zlecono ich produkcję. Natomiast z pochylni gdańskiej stoczni Kaiserliche Werft, w latach I wojny światowej, zeszły następujące U-Booty: U-43 – U-50, U-73, U-74, U-87 – U-92, UC-55 – UC-60, U-135 i U-136. W okresie wojny, aby zwiększyć możliwości produkcyjne stoczni, szczególnie w zakresie budowy okrętów podwodnych, rozbudowano jej już istniejącą infrastrukturę: ślusarnię, centralę elektryczną i budynki biurowe. Powstały wówczas również zupełnie nowe: warsztaty i ślusarnie dla U-Bootów, hala budowy okrętów, magazyn torped, odlewnia dla wyrobów z brązu. Jako ciekawostkę warto również w tym miejscu dodać, że drugi w historii Kaiserliche Marine okręt podwodny, czyli U-2, powstał właśnie w stoczni Kaiserliche Werft w Gdańsku. Zamówienie na jego budowę zostało złożone 4 marca 1906 r., a wodowanie miało miejsce 18 czerwca 1908 r. B. Herzog, dz. cyt., s. 52, 56; E. Rössler, *Die deutschen U-Boote und ihre Werften...*, Band 1, s. 13, 15–16, 70–71; C. Wojewódka, dz. cyt., s. 323; R. H. Gibson, M. Prendergast, *Niemiecka wojna podwodna 1914–1918*, Oświęcim 2014, s. 315; A. Perepeczko, *U-Booty I wojny światowej*, Oświęcim 2014, s. 18–19.

<sup>8</sup> E. Rössler, *Die deutschen U-Boote und ihre Werften...*, Band 1, s. 26–28, 64–66.

pływającym o nośności 3000 t<sup>9</sup>. Od początku wojny systematycznie rozbudowywano i modernizowano zakład, zwiększając jego potencjał produkcyjny szczególnie w zakresie budowy okrętów podwodnych. Początkowo zakładano, że prace te zostaną zakończone w roku 1942, jednak były one kontynuowane także w roku następnym, a nawet zintensyfikowane w jego drugiej połowie w związku z przystąpieniem stoczni do programu budowy nowych U-Bootów typu XXI<sup>10</sup>.

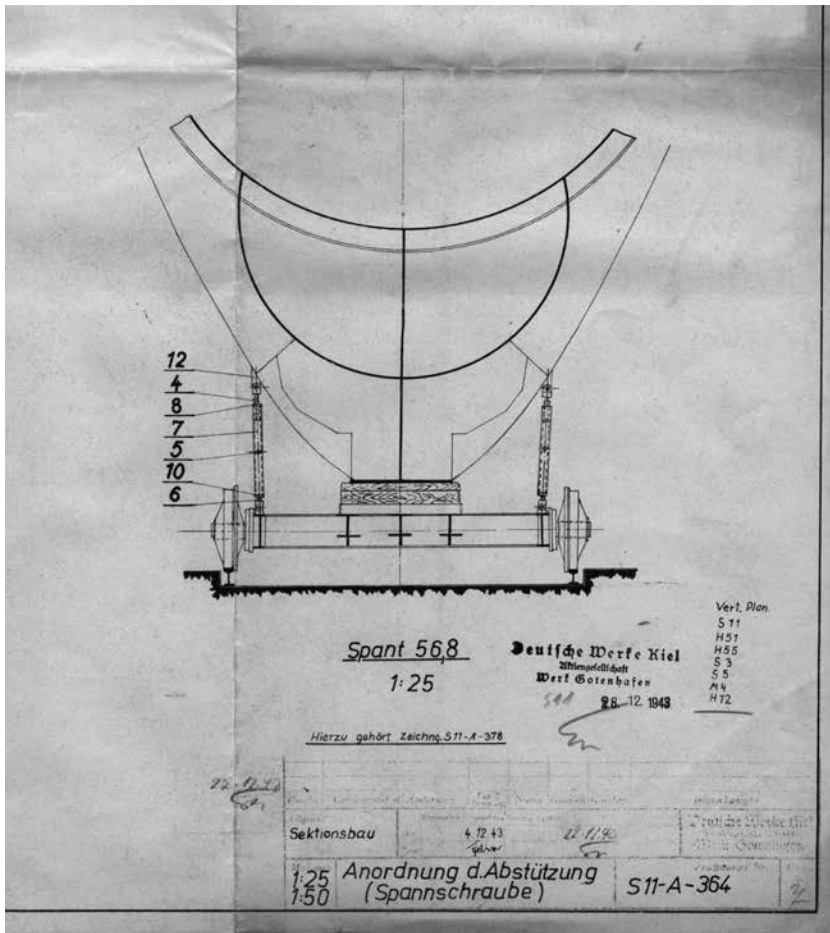
Według danych wywiadu przemysłowego Armii Krajowej, do października 1943 r. w gdańskim zakładzie Schichaua zwiększono liczbę pochylni z sześciu do prawdopodobnie szesnastu. Nowo wybudowane pochylnie miały mieć długość 70 m i zamontowano na nich częściowo prowizoryczne wyposażenie pomocnicze<sup>11</sup>. Należy jednak zauważyć, że analiza zdjęć lotniczych terenu stoczni, wykonanych przez brytyjskie siły powietrzne w marcu 1944 r., nie potwierdza w pełni tych doniesień wywiadowczych. Nie widać na nich bowiem dziesięciu nowych pochylni, które, choć dość krótkie, zajęłyby przecież znaczną powierzchnię. Fotografie pozwalają jednakże stwierdzić inny fakt, mianowicie wydłużenie już istniejących stanowisk do budowy okrętów<sup>12</sup>. Informatorzy Armii Krajowej donosili więc prawdopodobnie nie tyle o budowie całkowicie nowych pochylni, ile o przedłużeniu dotychczasowych sześciu i być może o wyposażeniu ich w dodatkowe tory do wodowania.

<sup>9</sup> Załącznik nr 57 do meldunku miesięcznego M.M. 10/43 (Działalność stoczni), [w:] *Meldunki miesięczne wywiadu przemysłowego KG ZWZ/AK 1941–1944*, oprac. A. Glass, Warszawa 2000, s. 996; C. Wojewódka, dz. cyt., s. 256–257.

<sup>10</sup> BAMAf, Rüstungsinspektion XX (Zoppot) 1939–1944, RW 20-20/8, „Geschichte” der Rüstungsinspektion, Bd. I, k. 15; RW 20-20/10, „Geschichte” der Rüstungsinspektion, Bd. III, Januar – Mai 1942, Marinefertigung, k. 17–18. U-Boot typu XXI to jednostka charakteryzująca się następującymi danymi taktyczno-technicznymi: wyporność nawodna – 1621 t, wyporność podwodna – 1819 t, długość całkowita – 76,7 m, szerokość całkowita – 8 m, zanurzenie – 6,3 m, maksymalna prędkość nawodna – 15,6 w, maksymalna prędkość podwodna – 17,2 w, maksymalny zasięg nawodny przy prędkości 10 w – 15 500 mil morskich, maksymalny zasięg w zanurzeniu przy prędkości 6 w – 285 mil morskich, zanurzenie maksymalne (obliczeniowe) – 240 m (podczas prób okręt osiągnął głębokość 330 m). Uzbrojenie stanowiło 6 wyrzutni torpedowych kalibru 533 mm, dwa podwójne działka kalibru 20 mm, załoga – 57 oficerów i marynarzy. W. Trojca, dz. cyt., cz. 4, s. 13–14; F. Köhl, *Vom Original zum Modell: Uboottyp XXI. Eine Bild- und Plandokumentation*, Bonn 2003, s. 5–6; M. Westphal, *Walka o panowanie w głębinach. Historia powstania U-Boota typu XXI*, Gdańsk 2014, s. 160–163.

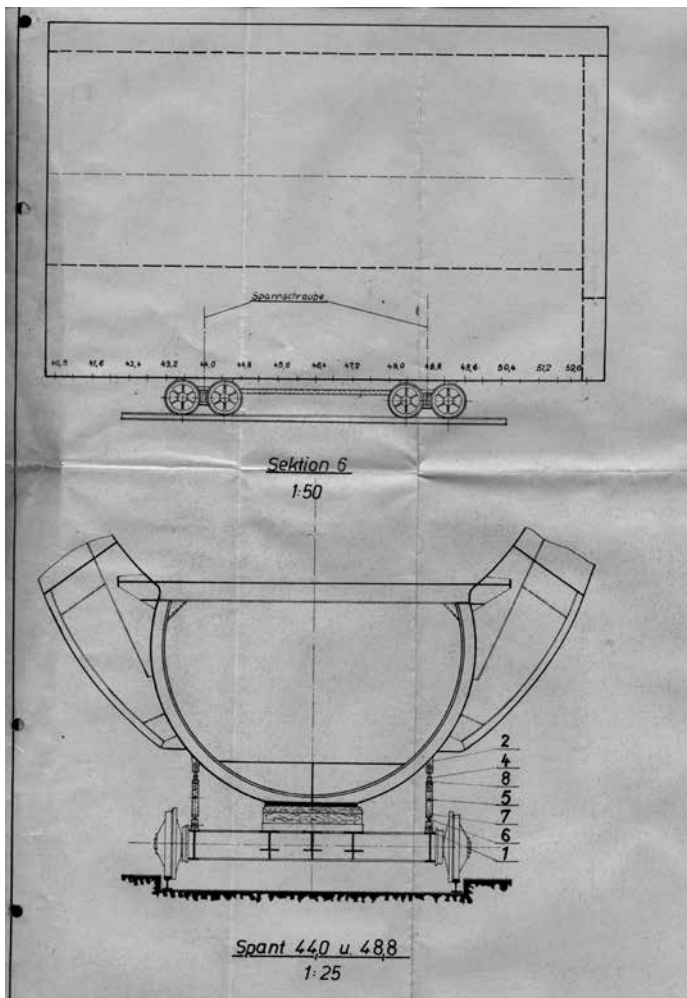
<sup>11</sup> Załącznik nr 57 do meldunku miesięcznego M.M. 10/43 (Działalność stoczni), [w:] *Meldunki miesięczne...*, s. 996.

<sup>12</sup> The National Archives London [dalej: NAAR], Air Ministry and Royal Air Force records, AIR 34/643, Target folder: Danzig, Danziger Werft submarine building yards, etc. 1942 June – 1944 July, Target No. 3 (a) 30, Shipbuilding Yards – Danzig, Illustration No. 3 (a) 30/9; E. Rössler, *Die deutschen U-Boote und ihre Werften...*, Band 2, s. 77.



Schematyczny rysunek przedstawiający ustawienie sekcji numer VII (przedział torpedowy) U-Boota typu XXI na szynowym pojeździe transportowym. Stocznia Deutsche Werke Kilonia filia Gdynia. Rok 1943. Ze zbiorów Archiwum Państwowego w Gdańsku [dalej: APGd]





Schematyczne rysunki przedstawiające ustawienie sekcji numer VI (przedni przedział mieszkalny) U-Boota typu XXI na szynowym pojeździe transportowym. Stocznia Deutsche Werke Kilonia filia Gdynia. Rok 1943. Ze zbiorów APGd

Warto w tym miejscu dodać, że długość całkowita okrętu podwodnego typu XXI wynosiła 76,7 m<sup>13</sup>, a zatem dodatkowe 70 m długości pochylni pozwalało na zmieszczenie niemal całego kadłuba nowej jednostki. Dzięki temu uzyskano możliwość równoczesnej budowy na każdej pochylni przynajmniej dwóch, a nawet czterech okrętów, ustawiając na jednym torze wodowaniowym jednego U-Bootu za drugim.

W Stoczni Schichaua rozbudowywano także istniejące oraz wznoszono nowe hale montażowe i wyposażeniowe. Planowano również powiększenie i doposażenie dużej hali budowy okrętów, zlokalizowanej obok pochylni nr VI. Miały w niej zostać urządzone dwa ciągi wyposażeniowe sekcji U-Bootów typu XXI. Jeden dla sekcji nr IV, drugi dla sekcji nr V, każda z linii produkcyjnych miała składać się z 16 stanowisk roboczych. Zakładano, że miesięcznie stoczniową halę produkcyjną opuszczać będzie po osiem w pełni wyposażonych sekcji nr IV i V. Stocznia posiadała też specjalne promy służące do transportowania sekcji w pobliże pochylni i poruszające się na szynach pojazdy przeznaczone do przemieszczania sekcji na lądzie i na pochylniach<sup>14</sup>.

Od początku wojny prowadzono także rozbudowę i modernizację urządzeń stoczniowych w Danziger Werft. W roku 1939 stocznia dysponowała trzema pochylniami o długości 100 m, jedną pochylnią o długości 150–160 m i szerokości 32 m, przeznaczoną do budowy jednostek o dużym tonażu, oraz jednym slipem<sup>15</sup>. Pochylnie obsługiwane były przez trzy żurawie wieżowe o udźwigu maksymalnym 3 t i dwa żurawie bramowe o udźwigu do 5 t. Stocznia posiadała także basen wyposażeniowy i warsztaty z dźwigami i suwnicami. Do roku 1943 w Danziger Werft miało powstać dziesięć nowych pochylni o długości 70 m, które nie zostały jednak w pełni wyposażone, a co za tym idzie, mogły być wykorzystywane jedynie w ograniczonym zakresie. Zakład posiadał

<sup>13</sup> W. Trojca, dz. cyt., cz. 4. s. 13.

<sup>14</sup> E. Rössler, *U-Boottyp XXI*, Bonn 2008, s. 30. Od połowy 1943 r. Stocznia Schichaua zaczęła sukcesywnie zwiększać liczbę należących do niej pomocniczych jednostek pływających. I tak 25 czerwca do Rejestru Statków Śródlądowych prowadzonego przez gdańskie Prezydium Policji wpisano trzy promy transportowe o nazwach: „Danzig I”, „Danzig II” i „Danzig III”, których właścicielem była Stocznia Schichaua. Pod datą 26 sierpnia 1943 r. odnotowano w Rejestrze, że zakład pozyskał lichtugę, która miała służyć jako pływający zbiornik, zaś 10 sierpnia 1944 r. wprowadzono do Rejestru niesklasyfikowaną jednostkę pływającą o nazwie „Bison” (prawdopodobnie był to holownik), która również stanowiła własność Stoczni Schichaua. APGd, 14/6564, Prezydium Policji w Gdańsku 1840–1945, Binnenschiffs-Register 1886–1944, s. 221–226.

<sup>15</sup> C. Wojewódka, dz. cyt., s. 247.

również w tym okresie przynajmniej jeden żuraw pływający o udźwigu 100 t, a także co najmniej siedem żurawi lądowych, w tym: trzy parowe o udźwigu do 6 t, dwa elektryczne o udźwigu do 5 t oraz dwa spalinowe o udźwigu do 6 t. Ponadto stocznia dysponowała pięcioma dokami pływającymi o nośności odpowiednio: 18 000, 16 000, 7500, 3500 i 1000 t, jak również trzema pływakami dokującymi o nośności 2500 t<sup>16</sup>. Aby umożliwić stoczni Danziger Werft dalszy rozwój i efektywne podnoszenie potencjału produkcyjnego, oddano pod jej zarząd tereny położone na wyspie Holm (Ostrów), gdzie rozpoczęto budowę stoczni remontowej dla U-Bootów<sup>17</sup>.

Należy także zauważyć, że zarówno w Stoczni Schichaua, jak i w Danziger Werft przynajmniej od drugiej połowy 1940 r. stopniowo zwiększano zatrudnienie, w latach kolejnych zaś proces ten znacząco się nasilił. Szczególnie poszukiwani byli wykwalifikowani spawacze elektryczni, cieśle okrętowi i elektrycy. Wzrastało również zapotrzebowanie na pracowników niewykwalifikowanych, których rekrutowano głównie spośród robotników przymusowych, jeńców wojennych i kierowanych do pracy w stocznich więźniów obozów koncentracyjnych. Już w lipcu 1940 r. XX Inspekcja Uzbrojenia z siedzibą w Sopocie informowała, że realizująca szereg prac budowlanych na terenach stoczni i portów w Gdańsku i Gdyni Organizacja Todta sygnalizowała pilną potrzebę zatrudnienia w tym celu 2125 jeńców wojennych. Z kolei Stocznia Schichaua i Danziger Werft

<sup>16</sup> Załącznik nr 57 do meldunku miesięcznego M.M. 10/43 (Działalność stoczni), [w:] *Meldunki miesięczne...*, s. 996. Jeśli chodzi o 10 siedemdziesięciometrowych pochylni, które według danych wywiadu Armii Krajowej miały powstać w Danziger Werft, to analogicznie jak w przypadku Stoczni Schichaua należy przyjąć, że prawdopodobnie nie wchodziło w grę stworzenie całkowicie nowych stanowisk do budowy okrętów, lecz rozbudowa – wydłużenie już istniejących pochylni lub wyposażenie ich w dodatkowe tory wodowaniowe. Jakość zdjęć wykonanych przez Royal Air Force nie pozwala na wyciągnięcie w odniesieniu do stoczni Danziger Werft jednoznacznych wniosków i stwierdzenie, w jaki dokładnie sposób został zwiększony jej potencjał produkcyjny. NAAR, AIR 34/643, Air Ministry and Royal Air Force records, Target folder: Danzig, Danziger Werft submarine building yards, etc. 1942 June – 1944 July, Target No. 3 (a) 30, Shipbuilding Yards – Danzig, Illustration No. 3 (a) 30/9.

<sup>17</sup> BAMAf, Rüstungsinspektion XX (Zoppot) 1939–1944, RW 20-20/10, „Geschichte” der Rüstungsinspektion, Bd. III, Januar – Mai 1942, Marinefertigung, k. 17. Stocznia Danziger Werft już przed I wojną światową dysponowała pewnymi terenami na wyspie Holm. W latach 1903–1913 powstały tam m.in.: magazyn łodziowy, magazyny do przechowywania wyposażenia nawigacyjnego i artyleryjskiego oraz inne pomieszczenia magazynowe. W latach 1914–1918 na Holmie wybudowano: dwie hale lotnicze, dużą i mniejszą halę do produkcji silników lotniczych, warsztat żaglowy i warsztat takielunku. Po wybuchu II wojny światowej stocznia otrzymała możliwość zagospodarowania, z przeznaczeniem pod rozbudowę infrastruktury służącej do remontów i wyposażania okrętów, kolejnych działek na wyspie. NAAR, AIR 34/643, Air Ministry and Royal Air Force records, Target folder: Danzig, Danziger Werft submarine building yards, etc. 1942 June – 1944 July, Target No. 3 (a) 30, Shipbuilding Yards – Danzig, Illustration No. 3 (a) 30/9; C. Wojewódka, dz. cyt., s. 248; E. Rössler, *Die deutschen U-Boote und ihre Werften...*, Band 1, s. 13.

zgłosiły chęć zatrudnienia odpowiednio 200 i 434 holenderskich robotników stoczniowych<sup>18</sup>. Liczba robotników przymusowych zatrudnionych w stocznich Gdańska wydatnie zwiększyła się od początku 1944 r., a filie obozu koncentracyjnego Stutthof zaczęły powstawać na ich terenie od sierpnia 1944 r.

W dniu 1 czerwca 1944 r. załoga Stoczni Schichaua liczyła 7650 osób, z tego zaledwie 1551 było wykwalifikowanymi fachowcami, a pozostali stanowili niewykwalifikowaną lub przyuczoną siłę roboczą oraz niepracujący przy produkcji personel zarządzający. Do grupy nie-specjalistów zaliczano także około 1200 zatrudnionych w stoczni kobiet. Prawie 40% pracowników, czyli 2988 osób, stanowili obcokrajowcy – byli wśród nich Polacy w liczbie 518, robotnicy przymusowi ze Wschodu, których było 589 (w tym 34 Ukraińców i 12 Białorusinów), 602 robotników z okupowanych przez Niemcy państw Europy Zachodniej i 1266 jeńców wojennych (z czego 1236 Włochów i 30 Francuzów). Jest również możliwe, że już przed czerwcem 1944 r. w Stoczni Schichaua zatrudniano przynajmniej

---

<sup>18</sup> BAMAF, Rüstungsinspektion XX (Zoppot) 1939–1944, RW 20-20/11, Lageberichte, Bd. I, Beschäftigung von Kriegsgefangenen als Bauarbeiter bei den Werften, Sprawozdanie z 13.07.1940, k. 147. Dziennik Wojenny Inspekcji Uzbrojenia w Sopocie podaje np., że 1 października 1942 r. na obszar podległy jej jurysdykcji przybył transport 472 rosyjskich robotników cywilnych. Z tej liczby 80 zostało skierowanych do pracy w Danziger Werft. Cztery dni później do Gdańska dotarł kolejny już 45 transport robotników z okupowanych przez III Rzeszę terenów Związku Sowieckiego. Tym razem 80 z ogólnej liczby 171 przybyłych Rosjan zasililo załogę gdańskiej Stoczni Schichaua. Jak wskazuje inny zapis znajdujący się w dzienniku inspekcji, stocznie Schichaua i Danziger Werft szkoliły z zamiarem zatrudnienia młodzież w wieku od 16 do 18 lat. Urzędnicy inspekcji uznali to za mijające się z celem, argumentując swoją ocenę tym, że ci młodzi mężczyźni i tak wkrótce zostaną wcieleni do Wehrmachtu. Jeśli chodzi o wykorzystywanie przez stocznie pracy więźniów obozu koncentracyjnego Stutthof, to według informacji podawanych przez Inspekcję Uzbrojenia, już w październiku 1942 r. wszystkie „wolne moce produkcyjne” obozu Stutthof były w pełni użytkowane przez Stocznnię Schichaua. Co więcej, w tym okresie na terenie obozu trwała już budowa dodatkowych baraków, w których miano zainstalować większą liczbę maszyn i urządzeń, umożliwiających zwiększenie zakresu prac, jakie więźniowie wykonywali na potrzeby stoczni. Dodatkową, niezbędną do zwiększenia produkcji liczbę więźniów miały zapewnić inne obozy. W styczniu 1943 r. inspekcja stwierdziła, że stocznia Schichaua w Gdańsku szkoli i przekwalifikowuje znaczną liczbę robotników sprowadzonych ze Wschodu. Zapotrzebowanie na siłę roboczą było już wówczas tak duże, że stocznia zdecydowała się na zainwestowanie znacznych środków w przygotowanie obcokrajowców do pracy. Zorganizowano dla nich kursy języka niemieckiego, a plan szkoleń zawodowych zakładał prowadzenie zajęć dwujęzycznych. BAMAF, Rüstungsinspektion XX (Zoppot) 1939–1944, RW 20-20/1, Kriegstagebuch mit Anlagen, Bd. 1, wpisy z 1, 5, 10 i 14.10.1942, k. 13, 13v, 14; RW 20-20/2, Kriegstagebuch mit Anlagen, Bd. 2, Tagebuch, Januar 1943, wpis z 12.01.1943, k. 10. Wywiad przemysłowy Komendy Głównej Armii Krajowej donosił z kolei w meldunku miesięcznym z lipca 1943 r., że w czerwcu przybyła do stoczni Schichaua w Gdańsku znaczna, aczkolwiek dokładnie nieustalona przez informatorów liczba wykwalifikowanego personelu, wyspecjalizowanego w pracach montażowych. Fachowcy ci pochodzili z różnych miast Niemiec, takich jak Mannheim, Kassel, Duisburg, oraz innych położonych na obszarze Nadrenii. Wywiadowcy AK informowali jednocześnie, że z załogi Stoczni Schichaua wysyłano miesięcznie od 40 do 50 robotników do baz okrętów podwodnych we Francji i Rumunii. Zob. Meldunek miesięczny M.M. 7/43 lipiec 1943, [w:] *Meldunki miesięczne...*, s. 825.



Stocznia Schichaua po zajęciu Gdańska przez Armię Czerwoną, w tle widoczna pochylnia, na której odbywał się montaż U-Boota typu XXI. Gdańsk, 1945 r. Fot. ze zbiorów MIIWS



Stocznia Schichaua po zajęciu Gdańska przez Armię Czerwoną, za sowieckimi oficerami widoczna pochylnia, na której odbywał się montaż U-Boota typu XXI. Gdańsk, 1945 r. Fot. ze zbiorów MIIWS

430 więźniów obozu koncentracyjnego Stutthof<sup>19</sup>, chociaż wyniki innych badań wskazują, że filia tego obozu, nosząca nazwę Aussenlager Schichau Werft in Danzig lub SS-Aussenkommando Burggraben, funkcjonowała na terenie stoczni dopiero od 13 września 1944 r. do 10 lutego 1945 r. W początkach jej istnienia skierowano do niej 500 żydowskich więźniarek, do których w październiku i listopadzie 1944 r. dołączyło 1100 Żydów, mężczyzn. Po uprzednim przyuczeniu do zawodu spawacza, wytapiacza i hydraulika pracowali oni przy produkcji okrętów podwodnych<sup>20</sup>. Jednak bezpośrednio w hali budowy okrętów i na pochylniach Stoczni Schichaua przy wyposażaniu i montażu sekcji U-Bootów typu XXI zatrudnionych było zaledwie, według stanu na 13 grudnia 1944 r., 155 mechaników i 239 kowali rurowych, z czego 208 było obcokrajowcami, a 96 spośród nich Żydami<sup>21</sup>.

Jeśli zaś chodzi o stocznię Danziger Werft, to podanie wiarygodnych danych dotyczących jej struktury zatrudnienia wymaga jeszcze szczegółowych badań<sup>22</sup>. Jednakże za pewne można uznać, że poza zwykłymi robotnikami, zakład zatrudniał również robotników przymusowych, więźniów obozu koncentracyjnego Stutthof, a także – prawdopodobnie – francuskich jeńców wojennych. Pełna liczba pracowników zaliczanych do tych kategorii jest dzisiaj bardzo trudna do ustalenia, wiadomo tylko, że 25 sierpnia 1944 r. przy stoczni Danziger Werft utworzono filię obozu koncentracyjnego Stutthof, która otrzymała oficjalną nazwę „Aussenarbeitslager Danziger Werft”. Do końca 1944 r. skierowano do niej przynajmniej 795 więźniów, którzy posiadali następujące specjalności zawodowe: ślusarz, tokarz, mechanik, metalowiec. Miejscem ich pracy były stoczniowe hale, w których zatrudniano ich bezpośrednio przy produkcji okrętów podwodnych. Filia

<sup>19</sup> E. Rössler, *U-Bootyp XXI...*, s. 59. Fakt zatrudniania w gdańskich stoczniach, w tym w zakładzie Schichaua, robotników pochodzących z różnych krajów Europy okupowanej przez III Rzeszę oraz fachowców z Niemiec, co odbywało się zarówno pod przymusem, jak i w wyniku przenoszenia normalnej, najemnej siły roboczej z innych zakładów produkcyjnych, potwierdza również przechowywana w zbiorach Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku bardzo nietypowa ewidencja pracowników stoczniowych, utrwalona na cynkowych płytkach. MIIWS, M/75, Zbiór tabliczek ewidencyjnych systemu Adrema.

<sup>20</sup> M. Orski, *Filia obozu koncentracyjnego Stutthof w latach 1939–1945*, Gdańsk 2004, s. 276–283.

<sup>21</sup> E. Rössler, *U-Bootyp XXI...*, s. 59.

<sup>22</sup> W materiałach wywiadu przemysłowego Armii Krajowej można znaleźć jedynie ogólnikową informację, iż w październiku 1943 r. stocznia Danziger Werft zatrudniała 12 000 osób. Wydaje się jednak, że liczba ta jest zbyt wysoka, szczególnie jeśli porówna się ją ze stanem osobowym załogi Stoczni Schichaua, który w czerwcu 1944 r. wynosił nieco ponad 7600 pracowników. Zob. Załącznik nr 57 do meldunku miesięcznego M.M. 10/43 (Działalność stoczni), [w:] *Meldunki miesięczne...*, s. 996.

istniała do 24 marca 1945 r. Z kolei 16 października 1944 r. na należącej do stoczni Danziger Werft części wyspy Holm powołano do istnienia kolejną filię obozu koncentracyjnego Stutthof, której nadano oficjalną nazwę: Aussenarbeitslager Marine-Bauleitung Danzig-Holm. Zatrudniono w niej 100 żydowskich więźniarek, które wykonywały prace pomocnicze związane z planowanym zwiększeniem produkcji okrętów podwodnych. Pracowały m.in. przy rozbudowie warsztatów stoczniowych, tłuczeniu kamienia, pracach ziemnych, zajmowały się także transportem dwunastometrowych dłużyc tartacznych. Szacuje się, że poza stuosobowym żydowskim komandem roboczym w Danziger Werft pracowało jeszcze ponad 3000 robotników przymusowych<sup>23</sup>.

Stosowane do drugiej połowy 1942 r. przez obie gdańskie stocznie metody budowy okrętów podwodnych nie różniły się znacząco od technologii opracowanych w tej dziedzinie jeszcze w okresie I wojny światowej. Jedną z ważniejszych innowacji było stopniowe wprowadzanie, w przypadku Stoczni Schichau już od roku 1928, jako sposobu trwałego łączenia elementów konstrukcji kadłubów okrętowych, ręcznego spawania elektrycznego (łukowego). Trzeba jednakże zaznaczyć, że nie wyeliminowało to całkowicie nitowania. Stosowano je nadal, m.in. ze względu na brak dostatecznej liczby wykwalifikowanych spawaczy (w szczególności fachowców umiających spawać cienkie blachy ocynkowane) i odpowiedniej infrastruktury stoczniowej, niezbędnej do szerokiego wdrożenia w cyklu produkcyjnym spawania elektrycznego (hale chroniące przed deszczem oraz odpowiednio dostosowane sieci energetyczne). Dlatego też niektóre elementy konstrukcyjne okrętów znajdujące się na zewnątrz kadłuba ciśnieniowego oraz obudowy kiosków w dalszym ciągu łączono za pomocą nitów<sup>24</sup>.

Metody produkcji U-Bootów typu VII C, jakie stosowano w poszczególnych niemieckich stoczniach, różniły się od siebie w drobnych elementach, warunkowanych przez specyfikę danego zakładu, jego wyposażenie i lokalizację. Zasadniczo jednak proces produkcyjny wszędzie przebiegał bardzo podobnie. Chociaż okręty te powstawały w większych

<sup>23</sup> M. Orski, dz. cyt., s. 300–303.

<sup>24</sup> E. Rössler, *Geschichte des deutschen U-Bootbaus*, Band 1: *Entwicklung, Bau und Eigenschaften der deutschen U-Boote von den Anfängen bis 1943*, Augsburg 1996, s. 213; C. Wojewódka, dz. cyt., s. 257–258.

seriach, to jednak w ciągu trzech pierwszych lat wojny każda jednostka była budowana całkowicie odrębnie. W związku z tym bardzo często U-Booty opuszczające daną stocznię, mimo że należały do tego samego typu i jednej serii produkcyjnej, nieznacznie się od siebie różniły i posiadały pewne, charakterystyczne tylko dla nich, indywidualne cechy<sup>25</sup>.

Budowa okrętu podwodnego rozpoczynała się w stocznioowych halach produkcyjnych od rozrysowania kształtów płyt i profili elementów konstrukcyjnych kadłuba na arkuszach blachy. Następnie wycinano je i obrabiano w celu uzyskania pożądaných wymiarów, a także numerowano zgodnie ze specyfikacjami technicznymi opracowanymi przez biura konstrukcyjne. Później w halach spawalniczych przystępowano do produkcji z tych przygotowanych części poszczególnych bloków, czyli tak zwanych surowych sekcji kadłuba ciśnieniowego, oraz zbiorników, fundamentów, kiosku i innych elementów wyposażenia jednostki<sup>26</sup>.

Kadłub ciśnieniowy U-Boota typu VII C, a także typu VII C/41, składał się z ośmiu bloków o maksymalnej średnicy 4,7 m. Miały one następujące długości: blok I – 6 m, blok II – 3,5 m, blok III – 5,5 m, blok IV – 7,1 m, blok V – 9,1 m, blok VI – 7,2 m, blok VII – 7,9 m, blok VIII – 3,1 m. Częściami okrętu, które nie stanowiły jednak elementów konstrukcyjnych jego kadłuba ciśnieniowego, były również rufa o długości – 8 m i dziób o długości – 9,7 m<sup>27</sup>. Wyżej wymienione bloki powstawały w następujący sposób: do półkolistych wręg (płaskich, stalowych profili) spawano od zewnątrz dwa arkusze odpowiednio przyciętych, wygiętych w łuk wzdłuż dłuższej krawędzi, stalowych blach o grubości 18,5 mm (jedynie blachy znajdujące się pod stanowiskiem dowodzenia w kiosku miały grubość 22 mm, zaś kadłuby ciśnieniowe okrętów typu VII C/41 były wykonane z blach o grubości maksymalnej 21,5 mm). Blachy te przed dospawaniem do wręg układano na podnośnikach rolkowych i spasowywano według szablonów, a następnie, po przyspawaniu do wręg, łączono je ze sobą od wewnątrz szwem spawalniczym. Na powstałym w ten sposób fragmencie poszycia mocowano i spawano od wewnątrz, za pomocą ciągłych spoin, kolejne wręgi. Później przy pomocy specjalnych sworzni

<sup>25</sup> E. Rössler, *Geschichte des deutschen U-Bootbaus...*, s. 213.

<sup>26</sup> M. Borowiak, *Żelazne rekiny Dönitz. U-Booty typu VII*, Warszawa 2008, s. 112; E. Rössler, *Geschichte des deutschen U-Bootbaus...*, s. 213.

<sup>27</sup> P. Federowicz, dz. cyt., s. 9.



lub śrub mocujących instalowano trzeci arkusz blachy i po odwróceniu całości w taki sposób, aby łączenie między dodanym arkuszem a dwoma już wcześniej połączonymi znalazło się na dole, dospawywano go do pozostałych. Stosując tę samą metodę, dołączano kolejne, odpowiednio trasowane i przycinane, arkusze blachy (w sumie było ich od czterech do sześciu) aż do momentu, kiedy uzyskiwano zamknięty, metalowy cylinder lub ścięty stożek<sup>28</sup>. Następnie łączono wszystkie blachy bloku szwami spawalniczymi od zewnątrz, kładąc je od góry do dołu. Nie spawano jednak ostatnich 250 mm spoin, aby dzięki temu łatwiejsze było później dopasowanie bloków na pochylni. W ten sposób powstawał rodzaj pustej, „surowej” sekcji czy też bloku kadłuba ciśnieniowego U-Boota typu VII C lub VII C/41. Ponieważ budowane sekcje nie pokrywały się z wewnętrznym podziałem kadłuba okrętu na zamykane grodziami wodoszczelnymi przedziały, w niektórych z nich grodzie musiały być umiejscowione wewnątrz cylindra. Wówczas spawano je już na etapie łączenia blach danych sekcji, wraz z odpowiadającymi im wręgami. W przypadku, kiedy grodzie zamykały sekcję z jednej strony, instalowano je przed przyspawaniem ostatniej blachy cylindra. Gdy zaś grodzie miały być zamontowane na obu końcach sekcji, przed ich przyspawaniem do wręg i zamknięciem cylindra zabudowywano w jego wnętrzu wszystkie większe elementy wyposażenia, które miały się tam znaleźć, takie jak: ścianki, pokłady i zbiorniki. Równocześnie z powstającymi blokami kadłuba ciśnieniowego w stocznioowych warsztatach wytwarzano także części kila balastowego. Ich konstrukcja była nieskomplikowana, składały się one bowiem z pionowych i poziomych płyt stępkowych, połączonych za pomocą spawania w kształt prostopadłościanu, usztywnionych i wzmocnionych wewnątrz poprzecznymi wspornikami i kątownikami<sup>29</sup>.

Gotowe elementy kila układano na pochylni na uprzednio przygotowanych, okutych blachą i połączonych stalowymi klamrami, drewnianych kłocach pochylniowych. Później części kila były dopasowywane do siebie

<sup>28</sup> E. Rössler, *Geschichte des deutschen U-Bootbaus...*, s. 214; M. Borowiak, dz. cyt., s. 115–116. Kadłuby ciśnieniowe U-Bootów typu VII C i VII C/41 wykonywano ze stali okrętowej St 52 KM, która dzięki swojemu składowi chemicznemu charakteryzowała się wysoką wytrzymałością na łamliwość i rozciągłość. Zawierała ona m.in.: 1,4% manganu, 0,15% węgla, 0,5% krzemu, 0,02% siarki, 0,015% fosforu. BAMAF, Seekriegsleitung (1933) 1937–1945, RM 7/3124, Niederschriften U-Bootsbau, Befragung durch USA-Kommission am 26.5.1945, b.p; P. Federowicz, dz. cyt., s. 9.

<sup>29</sup> E. Rössler, *Geschichte des deutschen U-Bootbaus...*, s. 214; M. Borowiak, dz. cyt., s. 116.

i łączone spawami w kompletną stępkę balastową. Kolejnym etapem było mocowanie do stępki, za pomocą spawania, sekcji kadłuba sztywnego. Jako pierwszą umieszczano na niej sekcję, w której miał znaleźć się przedział centrali, następnie z obu jej stron, w kierunku dziobu i rufy, ustawiano i łączono spawami kolejne sekcje. W celu prawidłowego dopasowania poszczególnych sekcji kadłuba wykorzystywano specjalne wizjery zlokalizowane w podnośnikach podtrzymujących bloki. Jeśli zostały one prawidłowo spasowane, wówczas wszystkie wizjery powinny nałożyć się na siebie, tworząc ciągłą, przezierną linię, która biegła od rufy do dziobu okrętu. Przed ostatecznym zespawaniem sekcji należało je jeszcze rozsunąć, aby wyrównać wszelkie niedokładności powstałe w procesie ich budowy, a stwierdzone podczas spasowywania. Należało również usunąć naddatki blachy, które pozostawiono w każdej sekcji na wypadek, gdyby zaszła potrzeba uzupełnienia braków w blokach, z którymi dany element był łączony. Kompletny kadłub ciśnieniowy U-Boota powstawał zatem poprzez dostawianie i łączenie kolejnych sekcji z przodu i z tyłu uprzednio scalonych bloków. Spawy krawędziowe, które łączyły sekcje, były kładzione równocześnie przez kilku spawaczy metodą tzw. pielgrzymiego kroku, czyli ruchem posuwisto-zwrotnym. Po zakończeniu tego procesu na gotowym kadłubie sztywnym osadzano kiosk i jeszcze przed montażem zewnętrznych zbiorników regulacyjnych przechodził on wodne próby ciśnieniowe. Podczas tych testów poddawano go działaniu ciśnienia wewnętrznego o wysokości trzech atmosfer<sup>30</sup>.

Dalszym etapem budowy była instalacja elementów kadłuba lekkiego i wysokociśnieniowych zbiorników balastowych i kompensacyjnych z wewnętrznymi, poprzecznymi grodziami wodoszczelnymi. Prace montażowe prowadzono od śródokręcia, przesuwając się równocześnie ku dziobowi i rufie. Wręgi i wzdłużnice, które wzmacniały i usztywniały poszycie zewnętrzne, łączono spawami z kadłubem sztywnym. Następnie przystępowano do zamontowania, uprzednio wykończonych i już pokrytych poszyciem zewnętrznym, części dziobowej i rufowej okrętu. Kolejną czynnością było osłonięcie śródokręcia płytami poszycia kadłuba lekkiego, które spawano do wcześniej zamontowanych wręg i mocnic. Później, w ścisłym powiązaniu z harmonogramem montażu silników, instalacji

<sup>30</sup> E. Rössler, *Geschichte des deutschen U-Bootbaus...*, s. 214; M. Borowiak, dz. cyt., s. 116.



Sowiecy oficerowie stojący przed pochylnią, na której widoczny jest nieukończony U-Boot typu XXI. Stocznia Schichaua, Gdańsk, 1945 r. Fot. ze zbiorów APGD



Sowiecy oficerowie stojący przed pochylnią, na której widoczny jest nieukończony U-Boot typu XXI. Stocznia Schichaua, Gdańsk, 1945 r. Fot. ze zbiorów APGD

elektrycznej i armatury, wprowadzano do przestrzeni pomiędzy kadłubem sztywnym i pokładem okrętu: rury, ciągi wentylacyjne, kolektory wydechowe i tuleje. Po zakończeniu tych prac kładziono pokład, który początkowo wykonywany był z blachy stalowej, a w kolejnych latach z drewna sosnowego. Deski pokładu miały szerokość 80 mm i były mocowane pojedynczo z zachowaniem 20 mm szczeliny powietrznej. Później instalowano obudowę kiosku, która była wcześniej w całości montowana w warsztacie stoczniowym, a teraz jedynie osadzana na kadłubie i scalana z nim, a także dziobowy i rufowy właz do załadunku torped, właz do przedziału akumulatorów oraz pokrywę luku mieszczącego amunicję artyleryjską i wodoszczelne pojemniki z tratwami ratunkowymi.

Kiedy powyższe prace montażowe dobiegły końca, następowało wodowanie okrętu i przeholowanie go do hali wyposażeniowej, gdzie przystępowano do instalacji pokryw włazów zlokalizowanych w pokładzie górnym oraz zakończeń szybów wentylacyjnych i wlotów rur doprowadzających powietrze do silników diesla, umiejscowionych w obudowie kiosku. Kolejną czynnością było opuszczenie do wnętrza kadłuba, przez niezaspawane otwory w pokładzie górnym, za pomocą dźwigów stocznio-owych: dwóch silników spalinowych, dwóch silników elektrycznych, głównej tablicy rozdzielczej, urządzeń radiolokacyjnych i łączności oraz innych systemów i instalacji. Przy czym silniki elektryczne po wprowadzeniu do kadłuba sztywnego, przez luk w przedziale silników wysokoprężnych, musiały zostać przesunięte w kierunku rufy, do przeznaczonego dla nich przedziału. Odbywało się to przez otwór wycięty w grodzi oddzielającej oba przedziały, który po zakończeniu operacji należało zaspawać. Następnymi elementami wyposażenia, które montowano po wodowaniu, były: sprzęgła, łożyska oporowe, wały śrubowe, przekładnie, dziobowe i rufowe wyrzutnie torped, a także baterie akumulatorów.

Równocześnie z wyżej opisanymi pracami wewnątrz kadłuba ciśnieniowego trwało także kładzenie rurociągów oraz różnego rodzaju okablowania. Warto w tym miejscu zauważyć, że biura konstrukcyjne na etapie projektowania okrętu opracowywały jedynie ogólne, poglądowe plany rurociągów i okablowania, nie zaś szczegółowe instrukcje układania tych instalacji, określające ich wszystkie wymiary i parametry. W związku z tym precyzyjne projekty ciągów rur i kabli musiały być przygotowywane

przez inżynierów i monterów stoczniowych indywidualnie dla każdej budowanej jednostki.

Należy podkreślić, że ze względu na ciasnotę panującą we wnętrzu kadłuba okrętu, do prowadzonych tam prac montażowych jednorazowo mogła przystąpić tylko niewielka grupa robotników stoczniowych, dla których dodatkowe utrudnienie stanowił fakt, iż w ograniczonej, zamkniętej przestrzeni, w jakiej musieli instalować wyposażenie i oprzyrządowanie, nie można było użyć większości ciężkiego sprzętu i niektórych urządzeń. W tych niesprzyjających warunkach każda pomyłka lub nieprzewidziana sytuacja prowadziła do przestojów i poważnych opóźnień, które wpływały na tempo prac wykończeniowych i ostateczny termin wcielenia U-Bootów do służby<sup>31</sup>.

Wzrastające zapotrzebowanie na nowe okręty podwodne, a także równoczesna realizacja przez stocznie zamówień na jednostki nawodne oraz przeprowadzanie bieżących remontów, doprowadziło do przeciążenia zakładów i znacznego wydłużenia cyklu produkcyjnego U-Bootów. Dodatkowo sytuację komplikował również potęgujący się niedobór siły roboczej. Dlatego też, aby zwiększyć tempo produkcji okrętów podwodnych, już w 1941 r. zapoczątkowany został w niemieckich stoczniach proces stopniowych zmian w organizacji i technologii ich budowy. Polegał on na przekazaniu produkcji części wyposażenia U-Bootów oraz niektórych bloków ich kadłubów ciśnieniowych zakładom przemysłu stalowego, zlokalizowanym w głębi lądu. Poczyniono również kroki w celu uproszczenia i ujednoczenia poszczególnych elementów konstrukcyjnych okrętów, dążąc do ich standaryzacji i uruchomienia masowej produkcji poza stoczniami. Sukcesywnie ciężar wytwarzania wielu części okrętów przejmowały firmy, które dotychczas jedynie kooperowały z sektorem budownictwa okrętowego lub nawet nie miały żadnych doświadczeń w tego typu produkcji. Na przełomie 1942 i 1943 r. dla 16 stoczni uczestniczących w programie budowy U-Bootów typu VII C pracowały, jako podmioty dostarczające istotne elementy konstrukcyjne, dotychczas produkowane w warsztatach stoczniowych, dwadzieścia cztery zakłady z branży przemysłu stalowego. Stocznie zaś z wolna stawały się jedynie miejscami, w których na pochylniach montowano gotowe, dostarczone

<sup>31</sup> E. Rössler, *Geschichte des deutschen U-Bootbaus...*, s. 214, 217; M. Borowiak, dz. cyt., s. 117–118.

drogami wodnymi, elementy kadłuba ciśnieniowego – bloki okrętów podwodnych. Budowa U-Bootów przybrała charakter produkcji seryjnej, a poszczególne jednostki różniły się od siebie w znacznie mniejszym stopniu, tracąc indywidualne, charakterystyczne tylko dla nich cechy, warunkowane dotąd przez metody produkcji stosowane w danej stoczni<sup>32</sup>.

Nakład czasu pracy, jaki był konieczny do zbudowania U-Bootu typu VII C, różnił się w zależności od stoczni. Większe zakłady, dysponujące bardziej rozbudowaną infrastrukturą i zatrudniające większą liczbę personelu, jak np. stocznia Blohm & Voss w Hamburgu, potrafiły zamknąć cykl produkcyjny liczbą 180 000 roboczogodzin, z kolei mniejsze firmy, takie jak stocznia Flensburger Schiffbaugesellschaft, potrzebowały w 1942 r. na wyprodukowanie jednego okrętu aż 400 000 roboczogodzin. Jednakże usprawnienie i standaryzacja procesu produkcji, wprowadzenie akordowego systemu pracy, a przede wszystkim przekazanie do zakładów budownictwa stalowego prac dotychczas wykonywanych na miejscu, a zajmujących około 35 000 roboczogodzin, pozwoliło na początku 1944 r. osiągnąć flensburgskiej stoczni poziom 240 000 roboczogodzin na jeden okręt. Ogólnie przyjmuje się, biorąc pod uwagę różne uwarunkowania, że robotnicy stoczniowi musieli przepracować 220 000 roboczogodzin, aby powstał U-Boot typu VII C. Dostępne dane nie pozwalają na ustalenie dokładnego nakładu roboczogodzin w stoczniach Schichau i Danziger Werft. Wiadomo jednak, że jesienią 1943 r. Stocznia Schichau była drugim w III Rzeszy, po stoczni Blohm & Voss, pod względem najmniejszego nakładu roboczogodzin na jednego U-Bootu producentem okrętów podwodnych<sup>33</sup>.

Jeśli chodzi o koszt wyprodukowania okrętu typu VII C, to kształtował się on w granicach 1 983 000 Reichsmarek, czyli, uwzględniając wszystkie podatki i zmienne wysokości pensji robotników stoczniowych oraz zysk własny stoczni na poziomie 5%, jedna tona przeliczeniowa masy okrętu

<sup>32</sup> E. Rössler, *Geschichte des deutschen U-Bootbaus...*, s. 217.

<sup>33</sup> Według źródeł archiwalnych mniejsze stocznie potrzebowały około 300 000 roboczogodzin na wyprodukowanie jednego U-Bootu typu VII C. BAMA, Seekriegsleitung (1933) 1937–1945, RM 7/3124, Niederschriften U-Bootsbau, Fertigung der U-Boote Typ VII und Typ XXI auf deutschen Seeschiffswerften, Eckernförde, den 6 August 1945, b.p.; M. Borowiak, dz. cyt., s. 119; E. Rössler, *Die deutschen U-Boote und ihre Werften...*, Band 2, s. 69; tegoż, *U-Boottyp XXI...*, s. 32; tegoż, *Geschichte des deutschen U-Bootbaus...*, s. 217–218.

kosztowała 3300 Reichsmarek. Przy czym należy dodać, że różnice w tempie produkcji U-Bootów, występujące pomiędzy poszczególnymi stoczniami, nie wpływały w znaczący sposób na koszty budowy okrętów. Wynikało to z tego, że zakłady, które zleciły dużą część prac firmom zewnętrznym i dzięki temu skróciły czas budowy okrętów na swoich pochylniach, a więc i koszty własne, musiały jednak pokrywać koszty wytworzenia elementów U-Bootów przez podwykonawców oraz opłacać ich transport na często duże odległości. Natomiast stocznie, które wykonywały większość prac we własnym zakresie i w związku z tym wydłużały proces produkcyjny, a co za tym idzie ponosiły większe koszty własne, jednocześnie mogły zaoszczędzić na płatnościach dla kooperantów, a także na mniejszych kosztach transportu części z zewnątrz oraz regulując i obniżając nakłady wewnętrzne przeznaczane na produkcję<sup>34</sup>.

Ogółem od września 1939 do marca 1944 r. z pochylni Stoczni Schichaua w Gdańsku zeszyły 64 U-Booty typu VII C i VII C/41. Złożone w sierpniu i wrześniu 1942 r. oraz w lutym 1943 r. zamówienia na 16 jednostek typu VII C/41 (U-829 – U-840, U-1211 – U-1214) zostały anulowane w lipcu 1944 r. Także w lutym 1943 r. stocznia otrzymała zlecenie na budowę sześciu U-Bootów typu VII C/42 (U-1215 – U-1220), a w kwietniu tr. na kolejne 18 jednostek tego typu (U-2301 – U-2318). Jednakże już we wrześniu, w związku z rozpoczęciem realizacji programu budowy U-Bootów typu XXI, ich produkcję zawieszono, zaś w listopadzie 1943 r. zamówienia te zostały anulowane<sup>35</sup>. Z kolei w okresie od wrze-

<sup>34</sup> BAMAf, Seekriegsleitung (1933) 1937–1945, RM 7/3124, Niederschriften U-Bootsbau, Fertigung der U-Boote Typ VII und Typ XXI auf deutschen Seeschiffswerften, Eckernförde, den 6 August 1945, b.p.; E. Rössler, *U-Boottyp XXI...*, s. 32; tegoż, *Geschichte des deutschen U-Bootbaus...*, s. 218. Warto w tym miejscu dodać, że w latach II wojny światowej niemiecki robotnik wykwalifikowany zarabiał w gdańskich stoczniach średnio 105 fenigów za godzinę, technik – 500 Reichsmarek miesięcznie, a inżynier – 800 Reichsmarek miesięcznie. Natomiast zatrudnieni tam Polacy otrzymywali za godzinę pracy następujące stawki: robotnicy niewykwalifikowani – 59 fenigów, robotnicy wykwalifikowani – 72 fenigi, technicy i inżynierowie – 250 Reichsmarek miesięcznie. Dodatkowo osoby pracujące w stoczniach otrzymywały przydziały żywnościowe. Niemcy: 2 kg mięsa, 0,5 kg masła, 0,4 kg margaryny, 2 kg marmolady, 9 kg chleba, zaś Polacy: 1 kg mięsa, 0,25 kg masła, 0,2 kg margaryny, 1 kg marmolady, 15 kg chleba. AAN, 286/324, Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego w Warszawie [1942–1944] 1945–1947, Porty w Gdyni i w Gdańsku. Usuwanie szkód wojennych, sprawy odbudowy. Protokół, notatki, sprawozdanie Biura Odbudowy Portów, wykazy jednostek pływających wywiezionych przez Niemców korespondencja [1945–1946], Sprawozdanie za czas od 1. VI do 15. VI br., s. 9.

<sup>35</sup> E. Rössler, *Die deutschen U-Boote und ihre Werften...*, Band 2, s. 71–73; P. Federowicz, dz. cyt., s. 59–60, 64–65, 67, 70–72; B. Herzog, dz. cyt., s. 183–185, 191, 193, 196–197. U-Booty typu VII C/41 były jednostkami o wyporności nawodnej – 759 t i podwodnej – 1099 t, długości całkowitej – 67,23 m, szerokości całkowitej – 6,2 m i zanurzeniu – 4,8 m. Maksymalna prędkość nawodna, jaką osiągały, wynosiła – 17,7 w, zaś podwodna – 7,6 w. Ich zasięg nawodny przy prędkości 12 w wynosił 6500 mil morskich, natomiast podwodny przy prędkości 4 w



Dwaj sowieccy oficerowie stojący przed pochylnią, na której widoczny jest nieukończony U-Boot typu XXI. Stocznia Schichau, Gdańsk, 1945 r. Fot. ze zbiorów autora



śnia 1939 do grudnia 1943 r. w Danziger Werft zbudowano 42 okręty podwodne typu VII C i VII C/41. Stocznia rozpoczęła również budowę kolejnych 7 jednostek typu VII C/41 (U-1173 – U-1179), ale w listopadzie 1943 r. ich produkcję wstrzymano, a w lipcu następnego roku zamówienia anulowano, zaś okręty zełomowano. Zakład otrzymał także, pomiędzy wrześniem 1942 i kwietniem 1943 r., zamówienia na budowę 15 U-Bootów typu VII C/41 (U-1180 – U-1190 i U-1801 – U-1804) i 18 U-Bootów typu VII C/42 (U-1805 – U-1822), lecz pod te jednostki nie położono nawet stępek, a w listopadzie 1943 i w lipcu 1944 r., ze względu na przestawienie stoczni na produkcję okrętów podwodnych typu XXI, zlecenia zostały anulowane<sup>36</sup>.

Niektóre niemieckie stocznie 10 lipca 1943 r. zostały powiadomione tajnym zarządzeniem Wydziału Projektowania Ogólnego i Utrzymania w Dobrym Stanie Okrętów Podwodnych Głównego Urzędu Budowy Okrętów Wojennych (Abteilung Gesamtentwurf und Instandhaltung der Unterseeboote des Hauptamtes Kriegsschiffbau – KIUC) nr 15223/43 o wytypowaniu ich do udziału w programie budowy nowych U-Bootów typu XXI. Zarządzenie zostało przesłane do następujących zakładów: Deschimag AG Weser w Bremie, Deutsche Werft w Hamburgu, Danziger Werft w Gdańsku, Ferdinand Schichau Danzig w Gdańsku, Kriegsmarine Werft w Wilhelmshaven i Lübecker Flender-Werke w Lubece. Tego samego dnia Naczelne Dowództwo Kriegsmarine ustaliło miesięczny harmonogram dostaw, z którego wynikało, że limit produkcyjny Stoczni Schichau wynosił 18 U-Bootów. Dostawy miały się zacząć w lipcu i trwać do grudnia 1945 r., miesięcznie w tym okresie z pochylni schodziłyby po trzy okręty, co oznaczałoby, że stocznia Danziger Werft miała wodować

---

osiągał 80 mil morskich. Zanurzenie maksymalne (obliczeniowe) to 280 m, zaś uzbrojenie stanowiło 5 wyrzutni torpedowych o kalibrze 533 mm, jedno działko o kalibrze 37 mm i jedno kalibru 20 mm. Załoga U-Boota składała się z 44 oficerów i marynarzy. Do końca wojny wcielono do służby łącznie 91 okrętów podwodnych typu VII C/41. Z kolei U-Booty typu VII C/42 miały posiadać następujące parametry techniczne: wyporność nawodna – 999, wyporność podwodna – 1099 t, długość całkowita – 68,7 m, szerokość całkowita – 6,9 m, zanurzenie – 5,1 m. Maksymalna prędkość nawodna – 18,6 w., maksymalna prędkość w zanurzeniu – 7,6 w. Zasięg nawodny przy prędkości 12 w. – 10 000 mil morskich, zasięg podwodny przy prędkości 4 w. – 80 mil morskich. Zanurzenie maksymalne (obliczeniowe) – 500 m. Uzbrojenie – 5 wyrzutni torpedowych kalibru 533 mm, osiem działek kalibru 20 mm. Załoga – 45 oficerów i marynarzy. P. Federowicz, dz. cyt., s. 7, 8, 52–53; W. Trojca, dz. cyt., cz. 2, s. 19, 21.

<sup>36</sup> E. Rössler, *Die deutschen U-Boote und ihre Werften...*, Band 2, s. 75; P. Federowicz, dz. cyt., s. 59, 66–67, 69, 71; B. Herzog, dz. cyt., s. 183–185, 190, 192, 196–197.

od maja do października 1945 r. po dwa U-Booty typu XXI<sup>37</sup>. W połowie sierpnia 1943 r. Naczelny Dowódca Kriegsmarine Grossadmiral Karl Dönitz podjął decyzję o rozpoczęciu masowej produkcji nowych jednostek typu XXI. W dniu 15 sierpnia postanowił również, że okręty podwodne typu XXI i XXIII będą jedynymi U-Bootami masowo budowanymi przez niemieckie stocznie. U-Boot typu XXI miał się stać głównym orężem U-Bootwaffe na Atlantyku, a U-Boot typu XXIII na wodach przybrzeżnych bądź na Morzu Śródziemnym. Okręty typów VII i IX powinny być stopniowo wycofywane z linii, aż do całkowitego zastąpienia ich okrętami typu XXI i XXIII. Oznaczało to więc także rezygnację z budowy U-Bootów typu VII C/42<sup>38</sup>.

Koncepcja produkcji U-Bootów typu XXI zakładała, że będzie to proces silnie zdecentralizowany. Dzielił się on na trzy zasadnicze etapy: budowa tzw. „surowych” sekcji (kadłub okrętu został podzielony na osiem sekcji), która miała odbywać się w zakładach przemysłu stalowego w głębi lądu, wyposażanie i wykańczanie „surowych” sekcji, dostarczonych drogą lądową lub wodną do stoczni wyposażeniowych, oraz końcowy montaż okrętów z gotowych sekcji na pochylniach stoczni montażowych. Stocznia Danziger Werft została wyznaczona do wyposażania sekcji nr I, II, III i VIII, a Stocznia Schichaua – nr IV i V. Sekcje nr VI i VII miała wyposażać gdyńska filia kilońskiej stoczni Deutsche Werke<sup>39</sup>. Taki podział oznaczał, że w rejonie Zatoki Gdańskiej były wyposażane wszystkie sekcje kadłuba U-Boota typu XXI, dzięki czemu stocznia Schichau-Werft, która była również stocznia montażową całych okrętów, nie była uzależniona od dostaw gotowych sekcji z odległych, położonych na zachodzie Niemiec stoczni wyposażeniowych.

W stoczniach wyposażeniowych, podczas montażu w „surowych” sekcjach niemal kompletnego wyposażenia wewnętrznego i poszycia

<sup>37</sup> E. Rössler, *U-Boottyp XXI...*, s. 24; H. H. Hildebrand, *Die organisatorische Entwicklung der Marine nebst Stellenbesetzung 1848–1945*, Bd. 1, Osnabrück 2000, s. 164–165.

<sup>38</sup> BAMAF, Seekriegsleitung (1933) 1937–1945, RM 7/2339, 1 SKL I u Allgemeines-Heft 3, 23 Mai bis 8 September 1943, Kommandoabteilung U-Boote, Skl.Qu Aua Nr. 2814/43 Gkdos., Berlin, den 13. August 1943, k. 146–147; E. Rössler, *U-Boottyp XXI...*, s. 27; tegoż, *Die deutschen U-Boote und ihre Werften...*, Band 2, s. 12, 14; A. Speer, *Wspomnienia*, Warszawa 1990, s. 329. U-Booty typu XXIII były przybrzeżnymi okrętami podwodnymi o następujących parametrach technicznych: wyporność nawodna – 234 t, wyporność podwodna – 258 t, długość całkowita – 34,7 m, szerokość całkowita – 3,02 m, zanurzenie – 3,66 m, prędkość maksymalna na powierzchni – 9,7 w., prędkość maksymalna podwodna – 12,5 w., zasięg maksymalny nawodny przy prędkości 6 w. – 4450 mil morskich, zasięg maksymalny podwodny przy prędkości 4 w. – 194 mile morskie, zanurzenie maksymalne (obliczeniowe) – 150–160 m. Uzbrojenie – dwie dziobowe wyrzutnie torpedowe kalibru 533 mm. Załoga – 14 oficerów i marynarzy. W. Trojca, dz. cyt., cz. 4, s. 16; B. Herzog, dz. cyt., s. 203; E. Rössler, *U-Boottyp XXIII*, Bonn 2002, s. 190–191.

<sup>39</sup> E. Rössler, *U-Boottyp XXI...*, s. 38; tegoż, *Die deutschen U-Boote und ihre Werften...*, Band 2, s. 16.

zewnątrznego, zastosowano w pełni metodę zbliżoną do taśmy produkcyjnej. Polegała ona na tym, że zarówno sekcje mniejsze gabarytowo, takie jak np. dziobowa i rufowa, jak i większe, choćby przedział silników Diesla, umieszczano na specjalnych pojazdach, za pomocą których transportowano je do kolejnych stanowisk montażowych. Po dotarciu do wyznaczonego stanowiska robotnicy instalowali w nich określone, zawsze te same na danym etapie wyposażania elementy. Później sekcje były przetaczane do następnego stanowiska, na którym dokonywano montażu innych części wyposażenia. Przesuwano je w ten sposób od stanowiska do stanowiska, aż zostały całkowicie skompletowane. W niektórych stoczniach, kiedy okazywało się, że posiadane przez nie środki techniczne nie pozwalają na wyposażanie większych sekcji metodą przemieszczania ich od stanowiska do stanowiska lub że zastosowanie w danych warunkach tej procedury wymaga zaangażowania zbyt skomplikowanych i drogich technologii, ta część procesu budowy okrętu była organizowana w nieco inny sposób. Sekcje były ustawiane na jednym, odpowiednio przygotowanym stanowisku, na którym podejmowały pracę kolejne, zmieniające się ekipy robotników, a każda z nich wykonywała oddzielne prace wyposażeniowe. Dana grupa fachowców jednak zawsze dokonywała montażu tych samych urządzeń<sup>40</sup>. Najprawdopodobniej właśnie tę metodę wyposażania sekcji stosowano w Danziger Werft.

Montaż gotowych sekcji w Stoczni Schichaua przebiegał w następujący sposób. Sekcje były dostarczane w okolice pochylni na pokładach specjalnie do tego celu przeznaczonych jednostek pływających, z których wyładowywano je za pomocą żurawia młotowego. Mogły być również dowożone na pięciu promach o długości 28 m i szerokości 10 m, przy czym do normalnego użytkowania przewidziano cztery promy, a piąty miał stanowić rezerwę. Promy były wyposażone w szyny, po których poruszały się specjalne pojazdy przewożące osadzone na nich sekcje. Pojazdy te posiadały cztery zestawy nieskręcających kół, mocowanych do dolnych ram wózków nośnych w taki sposób, aby równomiernie rozłożyć obciążenie. W ciągłej eksploatacji pozostawały cztery z pięciu zamówionych przez stocznię pojazdów. Kiedy prom z umieszczoną na pojeździe sekcją został przeholowany w pobliże pochylni i ustawiony

<sup>40</sup> Tegoż, *U-Bootyp XXI...*, s. 38.

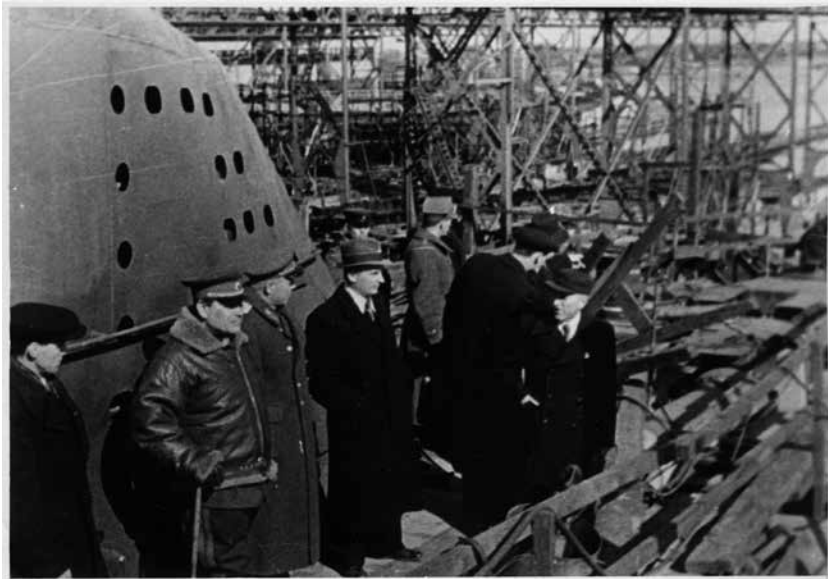
przodem do niej, mógł być z nią połączony dzięki nieznacznemu przegłębieniu na dziób, za pomocą długiego na 13 m, przenoszonego przez dźwigi pochylniowe pomostu. Po zaryglowaniu pomostu z promem i dodatkowym zamocowaniu promu bocznymi linami cumowniczymi, pojazd z sekcją był wciągany przez, również wyposażony w szyny, pomost na pochylnię. Jego przemieszczanie z prędkością trzech metrów na minutę było możliwe dzięki zastosowaniu wciągarek o mocy uciągu wynoszącej 20 t. Po trwającej około godzinę operacji pojazd docierał na właściwe miejsce na pochylni, gdzie sekcja była stabilizowana podporami, a pojazd, po obniżeniu platformy nośnej, wycofywany z powrotem na prom. Sama sekcja była jeszcze odpowiednio ustawiana i wyrównywana przy wykorzystaniu podnośników hydraulicznych<sup>41</sup>. Po ustawieniu i wypoziomowaniu wszystkich sekcji kadłuba należało sprawdzić, czy zostały one prawidłowo spasowane, zarówno w pionie, jak i w poziomie. Służyły do tego niewielkie otworki wywiercone w określonych, dokładnie oznaczonych miejscach w grodziach i dźwigarach pomocniczych. Przy właściwym położeniu wszystkich sekcji otworki powinny się na siebie nałożyć w taki sposób, aby utworzyć prześwit od dziobu do rufy. Następnie sekcje spinano specjalnymi klamrami<sup>42</sup>. Po zakończeniu tego etapu, a przed przystąpieniem do łączenia sekcji, dokładnie mocowano i za pomocą przesuwaków kierunkowych sprzęgano w sekcjach nr II silniki Diesla z ciągami wałów napędowych. Później rozpoczął się proces łączenia sekcji za pomocą spawania.

Aby zmontowany z sekcji U-Boot zyskał zakładaną przez projektantów wytrzymałość i zwartość konstrukcji, proces spawania musiał być przeprowadzony z maksymalną precyzją. Stwierdzono bowiem, że naprężenia metalu, wywoływane jego rozgrzewaniem i rozszerzaniem się podczas spawania, a następnie stygnięciem i kurczeniem, powodują nie tylko odkształcenia sekcji, ale nawet ich przesunięcia względem siebie na pochylni. Dlatego też, aby ograniczyć do minimum negatywne skutki rozszerzalności cieplnej metalu, wykonywano równocześnie z obu burt wszystkie siedem szwów spawalniczych, łączących osiem

---

<sup>41</sup> Tamże, s. 29–30.

<sup>42</sup> BAMAF, Seekriegsleitung (1933) 1937–1945, RM 7/3124, Niederschriften U-Bootsbau, Niederschrift über die Befragung durch eine britische Kommission am 15.5.1945, Eckernförde, den 20 Mai 1945, b.p.



Zdjęcia przedstawiające prezydenta Krajowej Rady Narodowej Bolesława Bierutą zwiedzającego Stocznnię Schichaua. Podczas tej wizyty na terenie byłej niemieckiej stoczni towarzyszył Bierutemu również stojący na pochylni, nieukończony U-Boot typu XXI. Gdańsk, 1945 r. Fot. ze zbiorów APGD

sekcji okrętu. Do pracy przy wykonaniu każdego spawu pomiędzy sekcjami przystępowało jednocześnie ośmiu spawaczy, czterech na prawej i czterech na lewej burcie montowanego U-Boota. Taka organizacja procesu spawania miała spowodować, że metal kadłuba okrętu będzie się nagrzewał i stygł równomiernie na obu burtach, dzięki czemu powstające naprężenia wzdłużne i poprzeczne będą możliwie najmniejsze. Spawania, trwającego w normalnych okolicznościach około ośmiu godzin, nie można było przerwać nawet na chwilę. Dostęp do łączonych elementów kadłuba ciśnieniowego U-Boota zapewniały spawaczom szerokie na 80 cm pasy na stykach sekcji, nieosłonięte wcześniej w stoczniach wyposażeniowych poszyciem zewnętrznym kadłuba. Po zakończeniu spawania na odsłoniętych powierzchniach kadłuba sztywnego instalowano wzdłużne wiązania poszycia wewnętrznego i zewnętrznego, a następnie zamykano je przez dospawanie odpowiednich fragmentów poszycia kadłuba lekkiego<sup>43</sup>.

Kolejnym etapem prac montażowych było wprowadzenie przez przewiercone tuleje w sekcji nr II głównych wałów napędowych i połączenie ich z wewnętrznymi liniami wałów i systemem napędowym okrętu. Później przystępowano do scalenia wszystkich, instalowanych dotąd w każdej sekcji oddzielnie, ciągów okablowania i rurociągów systemów okrętowych. Następnie, na dwa tygodnie przed wodowaniem, montowano ogniwa baterii akumulatorowych, „chrapy”, anteny prętowe i peryskopy. Po zakończeniu tego etapu malowano i uszczelniano poszycie kadłuba, pokrywając je sześcioma tonami środków uszczelniających i farby. Po ich wyschnięciu wodowano okręt. Prawie gotowego U-Boota cumowano przy nabrzeżu wyposażeniowym, gdzie przeprowadzano ostatnie, drobne prace wykończeniowe, a także ładowano akumulatory. Już osiem godzin po tym, jak zmontowany U-Boot typu XXI opuścił stoczniową pochylnię, można było rozpocząć na niej ustawianie sekcji następnego okrętu podwodnego, zapoczątkowując tym samym kolejny cykl montażowy<sup>44</sup>.

Opracowany przez dyrekcję Stoczni Schichaua plan budowy U-Bootów typu XXI zakładał, że będą one montowane równocześnie na pięciu

---

<sup>43</sup> BAMAf, Nachlass Friedrich Ruge 1940–1980, N 379/146, Hauptamt Kriegsschiffbau, K Stb 2540/43 G. Kdos, Berlin, den 6. September 1943, Aktenvermerk, Abschrift, k. 17v.

<sup>44</sup> E. Rössler, *U-Boottyp XXI...*, s. 40; F. Köhl, dz. cyt., s. 5.

pochylniach, oznaczonych numerami od II do VI – na pochylniach II i III miały powstawać po dwa okręty, a na pochylniach IV, V i VI cztery jednostki. Oznacza to, że w Stoczni Schichaua jednocześnie miało być budowanych 16 okrętów podwodnych typu XXI. Dzięki temu co siedem i pół dnia bądź co sześć dni z pochylni powinny schodzić dwa okręty, a w tym samym lub nawet nieco krótszym czasie w miejscu zwodowanych U-Bootów miały być ustawiane sekcje kolejnych jednostek. Przewidywano, że czas, jaki upłynie od ustawienia pierwszych sekcji na pochylni do spuszczenia na wodę gotowego okrętu, nie powinien być dłuższy niż 60, a nawet 48 dni<sup>45</sup>.

Nakład pracy, jaki należało przeznaczyć na pełny cykl produkcyjny U-Bootu typu XXI (od wyprodukowania „surowych” sekcji po montaż wyposażonych sekcji na pochylni i końcowe wyposażenie zwodowanej jednostki), wynosił 331 500 roboczogodzin, zaś całkowity koszt wyprodukowania jednostki obliczono na 4 300 000 Reichsmarek<sup>46</sup>.

Do zajęcia Gdańska przez wojska radzieckie w Stoczni Schichaua z zamówionych 195 okrętów typu XXI zwodowano 34 oznaczone numerami od U-3501 do U-3534 (numery stoczniowe: 1646–1680). Zakład nie zdążył ukończyć montażu 20 jednostek typu XXI (U-3538 – U-3557), poza tym przygotowano sekcje dla dalszych 14 okrętów (U-3558 – U-3571), jednak nie zdołano już rozpocząć ich budowy. Zamówienie na kolejne 124 U-Booty (U-3572 – U-3695) zostało anulowane 1 grudnia 1944 r.<sup>47</sup> Jeszcze w styczniu i lutym 1945 r. zwodowanych zostało w Stoczni Schichaua osiem U-Bootów oraz położono stępki pod kolejne okręty podwodne. Jednak pierścień radzieckiego okrążenia wokół Gdańska zaciskał się coraz bardziej, przerywając komunikację, a tym samym uniemożliwiając dostawy do zakładu „surowych” sekcji i elementów wyposażenia U-Bootów. Doprowadziło to do ustania w połowie lutego produkcji okrętów

<sup>45</sup> E. Rössler, *U-Bootyp XXI...*, s. 29.

<sup>46</sup> BAMAF, Seekriegsleitung (1933) 1937–1945, RM 7/3124, Niederschriften U-Bootsbau, Fertigung der U-Boote Typ VII und Typ XXI auf den deutschen Seeschiffswerften. Eckernförde, den 6. August 1945, b.p.; E. Rössler, *U-Bootyp XXI...*, s. 31–32, 35.

<sup>47</sup> Odnośnie do liczby U-Bootów, których montażu w Stoczni Schichaua nie ukończono, oraz tych, których budowy w ogóle nie zdołano rozpocząć, autorzy polscy i niemieccy podają nieco odmienne dane. Zgodne są natomiast w tej kwestii opracowania rosyjskie, które zostały w tym przypadku wykorzystane jako podstawowe źródło: B. Herzog, dz. cyt., s. 192, 293; W. Trojca, dz. cyt., cz. 4, s. 12–13; E. Gröner, *Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945*, cz. 3, Bonn 1985, s. 125–128; C. C. Bierieżnoj, *Trofieji i reparacji WMF CCP*, Jakuck 1994, s. 34–38; A. M. Antonow, *Germanskije elektrołodki XXI i XXIII serij*, Sankt Petersburg 1997, s. 32–33; V. E. Tarrant, dz. cyt., s. 257–260.

podwodnych, kontynuowane były tylko w niewielkim zakresie prace wyposażeniowe i wykończeniowe na kilku wcześniej zwodowanych jednostkach. Część personelu stoczni została wcielona do Volkssturmu i wzięła później udział w obronie miasta. Ewakuacja pozostających jeszcze w stoczni pracowników wykwalifikowanych i okrętów rozpoczęła się w pierwszych dniach marca 1945 r. Okręt-cel 27 Floty U-Bootów „Celebes” (10 439 BRT) przetransportował do Hamburga najwartościowsze wyposażenie, które służyło do montażu okrętów typu XXI, a wkrótce stocznię zaczęły również opuszczać U-Booty. Niektóre z nich płynęły o własnych siłach (U-3526 – U-3530), inne na holu (U-3531 – U-3537)<sup>48</sup>. Jednostki wypływające ze Stoczni Schichaua były kierowane w rejon ujścia Wezery, transporty sprzętu i personelu z Danziger Werft udały się w rejon Hamburga. Na początku marca do stoczni Kriegsmarine Werft w Wilhelmshaven dotarli przedstawiciele dyrekcji gdańskiego zakładu Schichaua. Mieli oni przejąć zarząd nad jej częścią, ponieważ głównie tam miały być wykańczane U-Booty typu XXI ewakuowane z Gdańska<sup>49</sup>.

W Stoczni Schichaua, której instalacji i urządzeń Niemcy przed opuszczeniem Gdańska nie zniszczyli, chociaż tak zakładał opracowany przez nich plan, oddziały sowieckie zdobyły między innymi 20 stojących na pochylniach U-Bootów typu XXI. Były to ukończone w ponad 80% U-3539, U-3540, U-3541 i U-3542 oraz znajdujące się w mniej zaawansowanych stadiach budowy jednostki o numerach: U-3538, U-3542 – U-3557. W ręce Rosjan wpadło również osiem sekcji nr I, 12 sekcji nr II, 14 sekcji nr III, 14 sekcji nr IV, 12 sekcji nr V, 10 sekcji nr VI, 10 sekcji nr VII i 8 sekcji nr VIII<sup>50</sup>.

<sup>48</sup> E. Gröner, dz. cyt., cz. 3, s. 128; B. Herzog, dz. cyt., s. 293.

<sup>49</sup> E. Rössler, *U-Bootyp XXI...*, s. 62.

<sup>50</sup> Tamże, s. 62. Na ogólną liczbę 24 okrętów podwodnych typu XXI wcielonych po wojnie do radzieckiej floty wojennej 21 pochodziło z gdańskiej stoczni Schichaua. Spośród zdobytych w Gdańsku jednostek Rosjanom udało się zwodować 15 lipca 1945 r. tylko 5 U-Bootów (U-3538 – U-3542), pozostałe zostały doprowadzone przez radzieckich stoczniovców do stanu częściowej pływalności i przeholowane do baz Floty Bałtyckiej. Żaden z tych okrętów jednak nie wszedł do normalnej służby w sowieckiej marynarce wojennej. Zgodnie z podpisanym 6 grudnia 1945 r. porozumieniem, zawartym między aliantami zachodnimi i Związkiem Radzieckim, w skład sowieckiej floty włączono m.in. cztery sprawne U-Booty typu XXI. Były to jednostki oznaczone w Kriegsmarine następującymi numerami taktycznymi: U-2529, U-3035, U-3041, U-3515. Spośród tych okrętów tylko U-3515 został zbudowany w Stoczni Schichaua w Gdańsku. C. C. Bierieżnoj, dz. cyt., s. 34–38; J. Radziński, *Czerwone U-Booty*, „Okręty. Magazyn Historyczno-Wojskowy” 2011, nr 2, s. 67, 69–71; A. M. Antonow, dz. cyt., s. 32–33; J. Pertek, *Od Reichsmarine do Bundesmarine 1918–1965*, Poznań 1966, s. 249, 251.



**Tabela 1.** Okręty podwodne zbudowane w gdańskiej Stoczni Schichaua w latach 1939–1945

Lp.	Okręt	Typ	Numer stoczniowy	Położenie stępki	Wodowanie	Wcielenie do służby	Zatopienie
1	U-431	VII C	1472	4.01.1940	2.02.1941	5.04.1941	30.10.1943
2	U-432	VII C	1473	14.01.1940	3.02.1941	26.04.1941	11.03.1943
3	U-433	VII C	1474	4.01.1940	15.03.1941	24.05.1941	16.11.1941
4	U-434	VII C	1475	20.01.1940	15.03.1941	21.06.1941	18.12.1941
5	U-435	VII C	1477	11.04.1940	31.05.1941	30.08.1941	9.07.1943
6	U-436	VII C	1478	25.04.1940	21.06.1941	27.09.1941	26.05.1943
7	U-437	VII C	1479	16.04.1940	26.07.1941	25.10.1941	5.10.1944 <sup>1</sup>
8	U-438	VII C	1480	25.04.1940	6.09.1941	22.11.1941	6.05.1944
9	U-439	VII C	1490	1.10.1940	11.10.1941	20.12.1941	4.05.1943 <sup>2</sup>
10	U-440	VII C	1491	1.10.1940	8.11.1941	24.01.1942	31.05.1943
11	U-441	VII C	1492	15.10.1940	13.12.1941	21.02.1942	18.06.1944
12	U-442	VII C	1493	19.10.1940	17.01.1942	21.03.1942	12.02.1943
13	U-443	VII C	1498	10.02.1941	31.01.1942	18.04.1942	23.02.1943
14	U-444	VII C	1499	10.02.1941	26.02.1942	9.05.1942	11.03.1943
15	U-445	VII C	1505	9.04.1941	19.03.1942	30.05.1942	24.08.1944
16	U-446	VII C	1506	9.04.1941	11.04.1942	20.06.1942	12.11.1942 <sup>3</sup>
17	U-447	VII C	1507	1.07.1941	30.04.1942	11.07.1942	7.05.1943
18	U-448	VII C	1508	1.07.1941	23.05.1942	1.08.1942	14.04.1944
19	U-449	VII C	1520	17.07.1941	13.06.1942	22.08.1942	24.06.1943
20	U-450	VII C	1521	22.07.1941	4.07.1942	12.09.1942	10.03.1944
21	U-731	VII C	1522	1.10.1941	25.07.1942	3.10.1942	15.05.1944
22	U-732	VII C	1523	6.10.1941	18.08.1942	24.10.1942	31.10.1943
23	U-733	VII C	1524	15.10.1941	5.09.1942	14.11.1942	5.05.1945 <sup>4</sup>
24	U-734	VII C	1525	20.10.1941	19.09.1942	5.12.1942	9.02.1944
25	U-735	VII C	1532	29.11.1941	10.10.1942	28.12.1942	28.12.1944
26	U-736	VII C	1533	29.11.1941	31.10.1942	16.01.1943	6.08.1944

27	U-737	VII C	1534	14.02.1942	21.11.1942	30.01.1943	19.12.1944 <sup>5</sup>
28	U-738	VII C	1535	25.02.1942	12.12.1942	20.02.1943	3.03.1944 <sup>6</sup>
29	U-739	VII C	1536	17.04.1942	23.12.1942	6.03.1943	30.06.1945 <sup>7</sup>
30	U-740	VII C	1537	26.04.1942	23.12.1942	27.03.1943	9.04.1944
31	U-741	VII C	1544	30.04.1942	4.02.1943	10.04.1943	15.08.1944
32	U-742	VII C	1545	12.05.1942	4.02.1943	1.05.1943	18.07.1944
33	U-743	VII C	1546	30.05.1942	11.03.1943	15.05.1943	9.09.1944
34	U-744	VII C	1547	5.06.1942	11.03.1943	5.06.1943	6.03.1944
35	U-745	VII C	1548	8.07.1942	16.04.1943	19.06.1943	4.02.1945
36	U-746	VII C	1549	15.07.1942	16.04.1943	4.07.1943	5.05.1945 <sup>8</sup>
37	U-747	VII C	1557	19.08.1942	13.05.1943	17.07.1943	1.04.1945
38	U-748	VII C	1558	20.08.1942	13.05.1943	31.07.1943	3.05.1945 <sup>9</sup>
39	U-749	VII C	1559	28.09.1942	10.06.1943	14.08.1943	4.04.1945
40	U-750	VII C	1560	29.09.1942	10.06.1943	26.08.1943	5.05.1945 <sup>10</sup>
41	U-825	VII C	1588	19.07.1943	16.02.1944	4.05.1944	13.05.1945 <sup>11</sup>
42	U-826	VII C	1589	6.08.1943	9.03.1944	11.05.1944	11.05.1945 <sup>12</sup>
43	U-1191	VII C	1561	4.11.1942	6.07.1943	9.09.1943	25.06.1944
44	U-1192	VII C	1562	4.11.1942	16.07.1943	23.09.1943	3.05.1945 <sup>13</sup>
45	U-1193	VII C	1563	28.12.1942	5.08.1943	7.10.1943	5.05.1945 <sup>14</sup>
46	U-1194	VII C	1564	29.12.1942	5.08.1943	21.10.1943	23.06.1945 <sup>15</sup>
47	U-1195	VII C	1565	6.02.1943	2.09.1943	4.11.1943	7.04.1945
48	U-1196	VII C	1566	8.02.1943	2.09.1943	18.11.1943	3.05.1945 <sup>16</sup>
49	U-1197	VII C	1567	13.03.1943	30.09.1943	2.12.1943	24.06.1945 <sup>17</sup>
50	U-1198	VII C	1568	13.03.1943	30.09.1943	9.12.1943	24.06.1945 <sup>18</sup>
51	U-1199	VII C	1569	23.03.1943	12.10.1943	23.12.1943	21.01.1945
52	U-1200	VII C	1570	17.04.1943	4.11.1943	5.01.1944	11.11.1944
53	U-1201	VII C	1571	18.04.1943	4.11.1943	13.01.1944	3.05.1945 <sup>19</sup>
54	U-1202	VII C	1572	28.04.1943	11.11.1943	27.01.1944	10.05.1945 <sup>20</sup>
55	U-1203	VII C	1573	15.05.1943	9.12.1943	10.02.1944	29.05.1945 <sup>21</sup>

56	U-1204	VII C	1574	15.05.1943	9.12.1943	17.02.1944	5.05.1945 <sup>22</sup>
57	U-1205	VII C	1575	12.06.1943	30.12.1943	2.03.1944	3.05.1945 <sup>23</sup>
58	U-1206	VII C	1576	12.06.1943	30.12.1943	16.03.1944	13.04.1945
59	U-1207	VII C	1577	26.06.1943	6.01.1944	23.03.1944	5.05.1945 <sup>24</sup>
60	U-1208	VII C	1578	30.06.1943	13.01.1944	6.04.1944	20.02.1945
61	U-1209	VII C	1579	14.07.1943	9.02.1944	13.04.1944	18.12.1944
62	U-1210	VII C	1580	14.07.1943	9.02.1944	22.04.1944	3.05.1945
63	U-827	VII C/41	1590	7.08.1943	9.03.1944	25.05.1944	5.05.1945 <sup>25</sup>
64	U-828	VII C/41	1591	16.08.1943	16.03.1944	17.06.1944	5.05.1945 <sup>26</sup>
65	U-829	VII C/41	1592	budowa anulowana 22.07.1944			
66	U-830	VII C/41	1593	budowa anulowana 22.07.1944			
67	U-831	VII C/41	1594	budowa anulowana 22.07.1944			
68	U-832	VII C/41	1595	budowa anulowana 22.07.1944			
69	U-833	VII C/41	1596	budowa anulowana 22.07.1944			
70	U-834	VII C/41	1597	budowa anulowana 22.07.1944			
71	U-835	VII C/41	1598	budowa anulowana 22.07.1944			
72	U-836	VII C/41	1599	budowa anulowana 22.07.1944			
73	U-837	VII C/41	1600	budowa anulowana 22.07.1944			
74	U-838	VII C/41	1601	budowa anulowana 22.07.1944			
75	U-839	VII C/41	1604	budowa anulowana 22.07.1944			
76	U-840	VII C/41	1605	budowa anulowana 22.07.1944			
77	U-1211	VII C/41	1606	budowa anulowana 22.07.1944			
78	U-1212	VII C/41	1607	budowa anulowana 22.07.1944			
79	U-1213	VII C/41	1608	budowa anulowana 22.07.1944			
80	U-1214	VII C/41	1609	budowa anulowana 22.07.1944			
81	U-1215	VII C/42	1610	budowa anulowana 6.11.1943			
82	U-1216	VII C/42	1611	budowa anulowana 6.11.1943			
83	U-1217	VII C/42	1612	budowa anulowana 6.11.1943			
84	U-1218	VII C/42	1613	budowa anulowana 6.11.1943			

85	U-1219	VII C/42	1614	budowa anulowana 6.11.1943			
86	U-1220	VII C/42	1615	budowa anulowana 6.11.1943			
87	U-2301	VII C/42	1616	budowa anulowana 6.11.1943			
88	U-2302	VII C/42	1617	budowa anulowana 6.11.1943			
89	U-2303	VII C/42	1618	budowa anulowana 6.11.1943			
90	U-2304	VII C/42	1619	budowa anulowana 6.11.1943			
91	U-2305	VII C/42	1620	budowa anulowana 6.11.1943			
92	U-2306	VII C/42	1621	budowa anulowana 6.11.1943			
93	U-2307	VII C/42	1622	budowa anulowana 6.11.1943			
94	U-2308	VII C/42	1623	budowa anulowana 6.11.1943			
95	U-2309	VII C/42	1624	budowa anulowana 6.11.1943			
96	U-2310	VII C/42	1625	budowa anulowana 6.11.1943			
97	U-2311	VII C/42	1626	budowa anulowana 6.11.1943			
98	U-2312	VII C/42	1627	budowa anulowana 6.11.1943			
99	U-2313	VII C/42	1628	budowa anulowana 6.11.1943			
100	U-2314	VII C/42	1629	budowa anulowana 6.11.1943			
101	U-2315	VII C/42	1630	budowa anulowana 6.11.1943			
102	U-2316	VII C/42	1631	budowa anulowana 6.11.1943			
103	U-2317	VII C/42	1632	budowa anulowana 6.11.1943			
104	U-2318	VII C/42	1633	budowa anulowana 6.11.1943			
105	U-3501	XXI	1646	20.03.1944	19.04.1944	29.07.1944	5.05.1945 <sup>27</sup>
106	U-3502	XXI	1647	16.04.1944	6.07.1944	19.08.1944	3.05.1945 <sup>28</sup>
107	U-3503	XXI	1648	12.05.1944	27.07.1944	9.09.1944	8.05.1945 <sup>29</sup>
108	U-3504	XXI	1649	30.06.1944	19.08.1944	23.09.1944	5.05.1945 <sup>30</sup>
109	U-3505	XXI	1650	9.07.1944	25.08.1944	7.10.1944	1.04.1945
110	U-3506	XXI	1651	14.07.1944	28.08.1944	14.10.1944	3.05.1945 <sup>31</sup>
111	U-3507	XXI	1652	19.07.1944	16.09.1944	19.10.1944	3.05.1945 <sup>32</sup>
112	U-3508	XXI	1653	25.07.1944	22.09.1944	2.11.1944	4.03.1945
113	U-3509	XXI	1654	29.07.1944	27.09.1944	29.01.1945	1.05.1945 <sup>33</sup>

114	U-3510	XXI	1655	6.08.1944	4.10.1944	11.11.1944	5.05.1945 <sup>34</sup>
115	U-3511	XXI	1656	14.08.1944	11.10.1944	18.11.1944	3.05.1945 <sup>35</sup>
116	U-3512	XXI	1657	15.08.1944	11.10.1944	27.11.1944	8.04.1945
117	U-3513	XXI	1658	20.08.1944	21.10.1944	2.12.1944	3.05.1945 <sup>36</sup>
118	U-3514	XXI	1659	21.08.1944	21.10.1944	9.12.1944	29.05.1945 <sup>37</sup>
119	U-3515	XXI	1660	27.08.1944	4.11.1944	14.12.1944	30.05.1945 <sup>38</sup>
120	U-3516	XXI	1661	28.08.1944	4.11.1944	18.12.1944	2.05.1945 <sup>39</sup>
121	U-3517	XXI	1662	12.09.1944	6.12.1944	22.12.1944	2.05.1945 <sup>40</sup>
122	U-3518	XXI	1663	12.09.1944	11.12.1944	29.12.1944	3.05.1945 <sup>41</sup>
123	U-3519	XXI	1664	19.09.1944	23.11.1944	15.12.1944	2.03.1945
124	U-3520	XXI	1665	20.09.1944	23.11.1944	23.12.1944	31.01.1945
125	U-3521	XXI	1666	1944	3.12.1944	14.01.1945	2.05.1945 <sup>42</sup>
126	U-3522	XXI	1667	1944	3.12.1944	21.01.1945	3.05.1945 <sup>43</sup>
127	U-3523	XXI	1668	10.1944	14.12.1944	29.01.1945	6.05.1945
128	U-3524	XXI	1669	10.1944	14.12.1944	26.01.1945	5.05.1945 <sup>44</sup>
129	U-3525	XXI	1670	17.10.1944	23.12.1944	31.01.1945	3.05.1945 <sup>45</sup>
130	U-3526	XXI	1671	15.10.1944	23.12.1944	22.03.1945	5.05.1945 <sup>46</sup>
131	U-3527	XXI	1672	25.10.1944	10.01.1945	10.03.1945	5.05.1945 <sup>47</sup>
132	U-3528	XXI	1673	26.10.1944	10.01.1945	18.03.1945	5.05.1945 <sup>48</sup>
133	U-3529	XXI	1674	2.11.1944	26.01.1945	22.03.1945	5.05.1945 <sup>49</sup>
134	U-3530	XXI	1675	3.11.1944	26.01.1945	23.03.1945	3.05.1945 <sup>50</sup>
135	U-3531	XXI	1676	11.1944	10.02.1945	niewielony	3.05.1945 <sup>51</sup>
136	U-3532	XXI	1677	11.1944	10.02.1945	niewielony	5.05.1945 <sup>52</sup>
137	U-3533	XXI	1678	16.11.1944	02.1945	niewielony	3.05.1945 <sup>53</sup>
138	U-3534	XXI	1679	17.11.1944	02.1945	niewielony	brak danych
139	U-3535	XXI	1680	26.11.1944	02.1945	niewielony	brak danych
140	U-3536	XXI	1681	27.11.1944	02.1945	niewielony	brak danych <sup>54</sup>
141	U-3537	XXI	1682	20.12.1944	02.1945	niewielony	brak danych

142	U-3538	XXI	1683	21.12.1944	brak danych <sup>55</sup>	niewcielony	brak danych
143	U-3539	XXI	1684	na pochylni, wykończony w 65%			
144	U-3540	XXI	1685	na pochylni, wykończony w 65%			
145	U-3541	XXI	1686	na pochylni, wykończony w 65%			
146	U-3542	XXI	1687	na pochylni, wykończony w 65%			

<sup>1</sup> U-437 podczas nalotu brytyjskich bombowców na bazę U-Bootwaffe w Bergen 4 października 1944 r. odniósł tak poważne uszkodzenia, że następnego dnia został skreślony z listy jednostek Kriegsmarine.

<sup>2</sup> U-439 zatonął po kolizji z U-659 na zachód od przylądka Ortegala.

<sup>3</sup> U-446 zatonął 21 września 1942 r. na wodach Zatoki Gdańskiej po wejściu na minę. 8 listopada 1942 r. został podniesiony i przeholowany do Kilonii, gdzie 12 listopada tr. skreślono go ze stanu floty. Nie złomowano go jednak i ostatecznie został zatopiony przez Niemców 3 maja 1945 r. w Kilonii – operacja „Regenbogen”.

<sup>4</sup> U-733 zatonął w Gdyni 8 kwietnia 1943 r. po kolizji z jednostką nawodną. Po podniesieniu wyremontowany i ponownie wcielony do służby. Uszkodzony 4 maja 1945 r. w wyniku ataku brytyjskich samolotów. Ostatecznie zatopiony dzień później przez własną załogę na wodach Zatoki Flensburskiej.

<sup>5</sup> U-737 zatonął w Westfordzie niedaleko Narviku w wyniku kolizji z trawolcem MRS 25.

<sup>6</sup> U-738 zatonął na Bałtyku 14 lutego 1944 r. na skutek zderzenia ze statkiem S/s „Erna”. Po wydobyciu, 3 marca 1944 r., został skreślony z listy jednostek Kriegsmarine.

<sup>7</sup> Zatopiony przez aliantów w Loch Ryan – operacja „Deadlight”.

<sup>8</sup> Zatopiony przez własną załogę na wodach zatoki Geltinger – operacja „Regenbogen”.

<sup>9</sup> Zatopiony przez własną załogę na Kanale Kilońskim w Rendsburgu – operacja „Regenbogen”.

<sup>10</sup> Zatopiony przez własną załogę na wodach Zatoki Flensburskiej – operacja „Regenbogen”.

<sup>11</sup> Zatopiony przez aliantów w Lisahally – operacja „Deadlight”.

<sup>12</sup> Zatopiony przez aliantów w Loch Ryan – operacja „Deadlight”.

<sup>13</sup> Zatopiony przez własną załogę w Kilonii – operacja „Regenbogen”.

<sup>14</sup> Zatopiony przez własną załogę na wodach Zatoki Geltinger – operacja „Regenbogen”.

<sup>15</sup> Zatopiony przez aliantów w Loch Ryan – operacja „Deadlight”.

<sup>16</sup> Zatopiony przez własną załogę na redzie Travemünde – operacja „Regenbogen”.

<sup>17</sup> Zatopiony przez aliantów w Loch Ryan – operacja „Deadlight”.

<sup>18</sup> Zatopiony przez aliantów w Loch Ryan – operacja „Deadlight”.

<sup>19</sup> Zatopiony przez aliantów w Loch Ryan – operacja „Deadlight”.

<sup>20</sup> Wycofany ze służby w Bergen, następnie przejęty przez Brytyjczyków. W październiku 1948 r. przekazany Norwegom, od lipca 1951 r. wcielony do norweskiej marynarki wojennej pod nazwą „Kinn”. Złomowany w Hamburgu w 1963 r.

<sup>21</sup> Zatopiony przez aliantów w Loch Ryan – operacja „Deadlight”.

<sup>22</sup> Zatopiony przez własną załogę na wodach zatoki Geltinger – operacja „Regenbogen”.

<sup>23</sup> Zatopiony przez własną załogę w Kilonii – operacja „Regenbogen”.

<sup>24</sup> Zatopiony przez własną załogę na wodach zatoki Geltinger – operacja „Regenbogen”.

<sup>25</sup> Zatopiony przez własną załogę na wodach Zatoki Flensburskiej – operacja „Regenbogen”.

<sup>26</sup> Zatopiony przez własną załogę w ujściu Wezery – operacja „Regenbogen”.

<sup>27</sup> Zatopiony przez własną załogę na wodach zatoki Helgoland na zachód od ujścia Wezery – operacja „Regenbogen”.

<sup>28</sup> Zatopiony przez własną załogę w Hamburgu Finkenwerder – operacja „Regenbogen”.

<sup>29</sup> Zatopiony przez własną załogę na zachód od Göteborga – operacja „Regenbogen”.

<sup>30</sup> Zatopiony przez własną załogę w Wilhelmshaven – operacja „Regenbogen”.

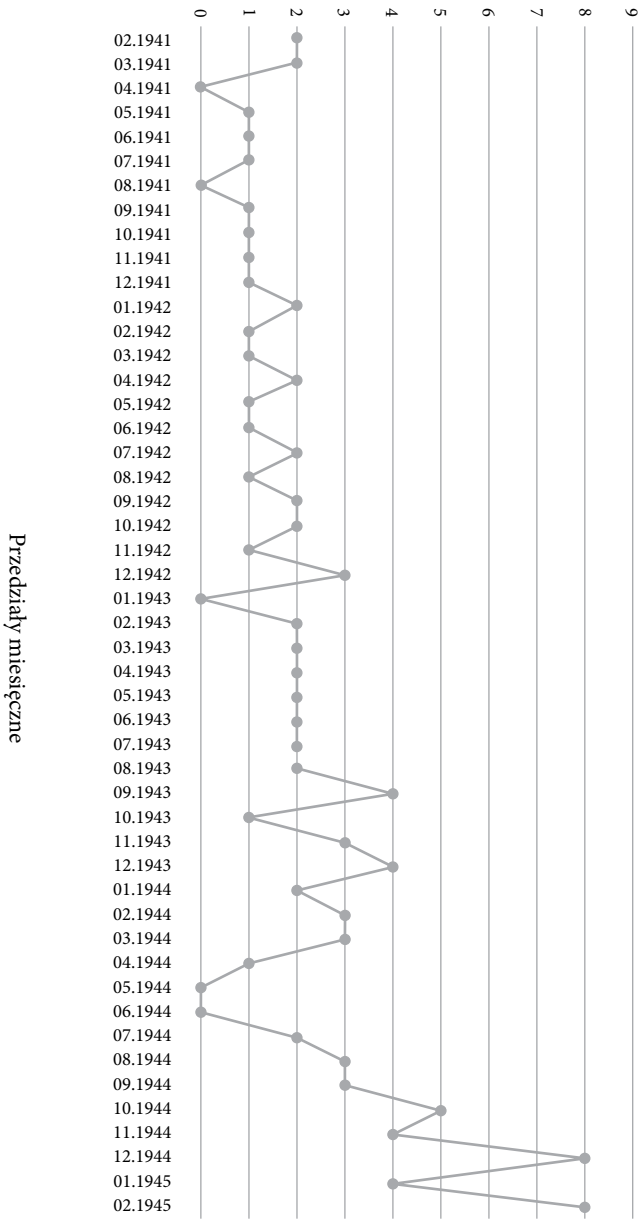
<sup>31</sup> Zatopiony przez własną załogę w Hamburgu Finkenwerder – operacja „Regenbogen”.

<sup>32</sup> Zatopiony przez własną załogę na redzie portu Travemünde – operacja „Regenbogen”.

<sup>33</sup> Zatopiony przez własną załogę na wodach zatoki Helgoland na zachód od ujścia Wezery – operacja „Regenbogen”.

- <sup>34</sup> Zatopiony przez własną załogę na wodach zatoki Geltinger – operacja „Regenbogen”.
- <sup>35</sup> Zatopiony przez własną załogę na redzie portu Travemünde – operacja „Regenbogen”.
- <sup>36</sup> Zatopiony przez własną załogę na redzie portu Travemünde – operacja „Regenbogen”.
- <sup>37</sup> Przejęty przez Brytyjczyków w Bergen 12 lutego 1946 r., zatopiony przez aliantów w Loch Ryan – operacja „Deadlight”.
- <sup>38</sup> Przejęty przez Brytyjczyków w Horten, jako zdobycz wojenna pływał pod oznaczeniem N 30. W roku 1946 przekazany Związkowi Radzieckiemu.
- <sup>39</sup> Zatopiony przez własną załogę na redzie portu Travemünde – operacja „Regenbogen”.
- <sup>40</sup> Zatopiony przez własną załogę na redzie portu Travemünde – operacja „Regenbogen”.
- <sup>41</sup> Zatopiony przez własną załogę w Kilonii – operacja „Regenbogen”.
- <sup>42</sup> Zatopiony przez własną załogę na redzie portu Travemünde – operacja „Regenbogen”.
- <sup>43</sup> Zatopiony przez własną załogę na redzie portu Travemünde – operacja „Regenbogen”.
- <sup>44</sup> Zatopiony przez własną załogę na wodach zatoki Geltinger – operacja „Regenbogen”.
- <sup>45</sup> Zatopiony przez własną załogę w Kilonii – operacja „Regenbogen”.
- <sup>46</sup> Zatopiony przez własną załogę na wodach zatoki Geltinger – operacja „Regenbogen”.
- <sup>47</sup> Zatopiony przez własną załogę na wodach zatoki Helgoland na zachód od ujścia Wezery – operacja „Regenbogen”.
- <sup>48</sup> Zatopiony przez własną załogę na wodach zatoki Helgoland na zachód od ujścia Wezery – operacja „Regenbogen”.
- <sup>49</sup> Zatopiony przez własną załogę na wodach zatoki Geltinger – operacja „Regenbogen”.
- <sup>50</sup> Zatopiony przez własną załogę w Kilonii – operacja „Regenbogen”.
- <sup>51</sup> Zatopiony przez własną załogę w ujściu Wezery – operacja „Regenbogen”.
- <sup>52</sup> Zatopiony przez własną załogę w ujściu Wezery – operacja „Regenbogen”.
- <sup>53</sup> Zatopiony przez własną załogę w ujściu Wezery – operacja „Regenbogen”.
- <sup>54</sup> Po przeholowaniu do Bremy okręt został zatopiony przez własną załogę.
- <sup>55</sup> E. Rössler w jednej ze swoich książek podaje informację, iż U-3538 został zwodowany w lutym 1945 r. i odholowany do Bremy, gdzie przeprowadzono na nim prace wykończeniowe. Jednak inni autorzy nie potwierdzają tych danych, wskazując, że U-Boota tego przejęli w Gdańsku Rosjanie.

Liczba zwodowanych U-Bootów



Dynamika produkcji U-Bootów w Stoczni Schichaua w latach 1939–1945



**Tabela 2.** Okręty podwodne zbudowane w stoczni Danziger Werft w latach 1939–1945

Lp.	Okręt	Typ	Numer stoczniowy	Położenie stępki	Wodowanie	Wcielenie do służby	Zatopienie
1	U-401	VII C	102	8.04.1940	16.12.1940	10.04.1941	3.08.1941
2	U-402	VII C	103	22.04.1940	28.12.1940	21.05.1941	13.10.1943
3	U-403	VII C	104	20.05.1940	26.02.1941	25.06.1941	17.08.1943
4	U-404	VII C	105	16.04.1940	6.04.1941	6.08.1941	28.07.1943
5	U-405	VII C	106	8.07.1940	4.06.1941	17.09.1941	1.11.1943
6	U-406	VII C	107	6.09.1940	16.06.1941	22.10.1941	18.02.1944
7	U-407	VII C	108	12.09.1940	16.08.1941	18.12.1941	19.09.1944
8	U-408	VII C	109	30.09.1940	16.07.1941	19.11.1941	5.11.1942
9	U-409	VII C	110	26.10.1940	23.09.1941	21.01.1942	12.07.1943
10	U-410	VII C	111	9.01.1941	14.10.1941	23.02.1942	11.03.1944
11	U-411	VII C	112	28.01.1941	15.11.1941	18.03.1942	20.11.1942
12	U-412	VII C	113	7.03.1941	15.12.1941	29.04.1942	22.10.1942
13	U-413	VII C	115	25.04.1941	15.01.1942	3.06.1942	20.08.1944
14	U-414	VII C	116	14.06.1941	25.03.1942	1.07.1942	25.05.1943
15	U-415	VII C	117	12.07.1941	9.05.1942	5.08.1942	14.07.1944
16	U-416	VII C	118	11.08.1941	9.05.1942	4.11.1942	12.12.1944 <sup>1</sup>
17	U-417	VII C	119	16.09.1941	6.06.1942	26.09.1942	11.06.1943
18	U-418	VII C	120	21.10.1941	11.07.1942	21.10.1942	1.06.1943
19	U-419	VII C	121	7.11.1941	22.08.1942	18.11.1942	8.10.1943
20	U-420	VII C	122	3.12.1941	12.08.1942	16.12.1942	26.10.1943
21	U-421	VII C	123	20.01.1942	24.09.1942	13.01.1943	27.06.1944
22	U-422	VII C	124	11.02.1942	10.10.1942	10.02.1943	4.10.1943
23	U-423	VII C	125	16.03.1942	7.11.1942	3.03.1943	17.06.1944
24	U-424	VII C	126	16.04.1942	28.11.1942	7.04.1943	11.02.1944
25	U-425	VII C	127	23.05.1942	19.12.1942	21.04.1943	17.02.1945
26	U-426	VII C	128	20.06.1942	6.02.1943	12.05.1943	8.01.1944

27	U-427	VII C	129	27.07.1942	6.02.1943	2.06.1943	19.05.1945 <sup>2</sup>
28	U-428	VII C	130	13.08.1942	11.03.1943	26.06.1943	4.05.1945 <sup>3</sup>
29	U-429	VII C	131	14.09.1942	30.03.1943	14.07.1943	30.03.1945
30	U-430	VII C	132	5.10.1942	22.04.1943	4.08.1943	30.03.1945
31	U-1161	VII C	133	27.10.1942	8.05.1943	25.08.1943	4.05.1945 <sup>4</sup>
32	U-1162	VII C	134	14.11.1942	29.05.1943	15.09.1943	5.05.1945 <sup>5</sup>
33	U-1163	VII C/41	135	5.12.1942	12.06.1943	6.10.1943	29.05.1945 <sup>6</sup>
34	U-1164	VII C/41	136	11.01.1943	3.07.1943	27.10.1943	24.07.1944 <sup>7</sup>
35	U-1165	VII C/41	137	31.12.1942	20.07.1943	17.11.1943	19.05.1945 <sup>8</sup>
36	U-1166	VII C/41	138	4.02.1943	28.08.1943	8.12.1943	3.05.1945 <sup>9</sup>
37	U-1167	VII C/41	139	2.03.1943	28.08.1943	29.12.1943	30.03.1945
38	U-1168	VII C/41	140	16.03.1943	2.10.1943	19.01.1944	5.05.1945 <sup>10</sup>
39	U-1169	VII C/41	141	9.04.1943	2.10.1943	9.02.1944	5.04.1945
40	U-1170	VII C/41	142	30.04.1943	14.10.1943	1.03.1944	3.05.1945 <sup>11</sup>
41	U-1171	VII C/41	143	5.05.1943	23.11.1943	22.03.1944	29.05.1945 <sup>12</sup>
42	U-1172	VII C/41	144	7.06.1943	3.12.1943	20.04.1944	26.01.1945
43	U-1173	VII C/41	145	22.05.1943	18.12.1943	budowa wstrzymana 6.11.1943	
44	U-1174	VII C/41	146	25.06.1943	21.10.1943	budowa wstrzymana 6.11.1943	
45	U-1175	VII C/41	147	2.07.1943	28.10.1943	budowa wstrzymana 6.11.1943	
46	U-1176	VII C/41	148	29.07.1943	6.11.1943	budowa wstrzymana 6.11.1943	
47	U-1177	VII C/41	149	7.08.1943	budowa wstrzymana 6.11.1943		
48	U-1178	VII C/41	150	9.09.1943	budowa wstrzymana 6.11.1943		
49	U-1179	VII C/41	151	22.09.1943	budowa wstrzymana 6.11.1943		
50	U-1180	VII C/41	152	budowa anulowana 22.07.1944			
51	U-1181	VII C/41	153	budowa anulowana 22.07.1944			
52	U-1182	VII C/41	154	budowa anulowana 22.07.1944			
53	U-1183	VII C/41	155	budowa anulowana 22.07.1944			

54	U-1184	VII C/41	156	budowa anulowana 22.07.1944
55	U-1185	VII C/41	157	budowa anulowana 22.07.1944
56	U-1186	VII C/41	158	budowa anulowana 22.07.1944
57	U-1187	VII C/41	159	budowa anulowana 22.07.1944
58	U-1188	VII C/41	160	budowa anulowana 22.07.1944
59	U-1189	VII C/41	161	budowa anulowana 22.07.1944
60	U-1190	VII C/41	162	budowa anulowana 22.07.1944
61	U-1801	VII C/41	163	budowa anulowana 22.07.1944
62	U-1802	VII C/41	164	budowa anulowana 22.07.1944
63	U-1803	VII C/41	165	budowa anulowana 22.07.1944
64	U-1804	VII C/41	166	budowa anulowana 22.07.1944
65	U-1805	VII C/42	167	budowa anulowana 6.11.1943
66	U-1806	VII C/42	168	budowa anulowana 6.11.1943
67	U-1807	VII C/42	169	budowa anulowana 6.11.1943
68	U-1808	VII C/42	170	budowa anulowana 6.11.1943
69	U-1809	VII C/42	171	budowa anulowana 6.11.1943
70	U-1810	VII C/42	172	budowa anulowana 6.11.1943
71	U-1811	VII C/42	173	budowa anulowana 6.11.1943
72	U-1812	VII C/42	174	budowa anulowana 6.11.1943
73	U-1813	VII C/42	175	budowa anulowana 6.11.1943
74	U-1814	VII C/42	176	budowa anulowana 6.11.1943
75	U-1815	VII C/42	177	budowa anulowana 6.11.1943
76	U-1816	VII C/42	178	budowa anulowana 6.11.1943
77	U-1817	VII C/42	179	budowa anulowana 6.11.1943
78	U-1818	VII C/42	180	budowa anulowana 6.11.1943
79	U-1819	VII C/42	181	budowa anulowana 6.11.1943
80	U-1820	VII C/42	182	budowa anulowana 6.11.1943
81	U-1821	VII C/42	183	budowa anulowana 6.11.1943
82	U-1822	VII C/42	184	budowa anulowana 6.11.1943

<sup>1</sup> U-416 poszedł na dno 30 marca 1943 r. na Morzu Bałtyckim w okolicach Bornholmu, po wejściu na minę postawioną przez radziecki okręt podwodny L-3. Został wydobyty 8 kwietnia 1943 r. i 4 października tr. ponownie wcielony do służby w Kriegsmarine.

<sup>2</sup> Zatopiony przez aliantów – operacja „Deadlight”.

<sup>3</sup> Zatopiony przez własną załogę na wodach Kanału Kilońskiego w okolicach Audorfer See – operacja „Regenbogen”.

<sup>4</sup> Zatopiony przez własną załogę na wodach Zatoki Flensburskiej – operacja „Regenbogen”.

<sup>5</sup> Zatopiony przez własną załogę na wodach zatoki Geltinger – operacja „Regenbogen”.

<sup>6</sup> Przejęty przez aliantów w Kristiansand, zatopiony w Loch Ryan – operacja „Deadlight”.

<sup>7</sup> Poważnie uszkodzony podczas nalotu brytyjskich bombowców na Kilonię, następnie skreślony z listy okrętów Kriegsmarine i złomowany.

<sup>8</sup> Przejęty przez aliantów w Narviku, a następnie zatopiony – operacja „Deadlight”.

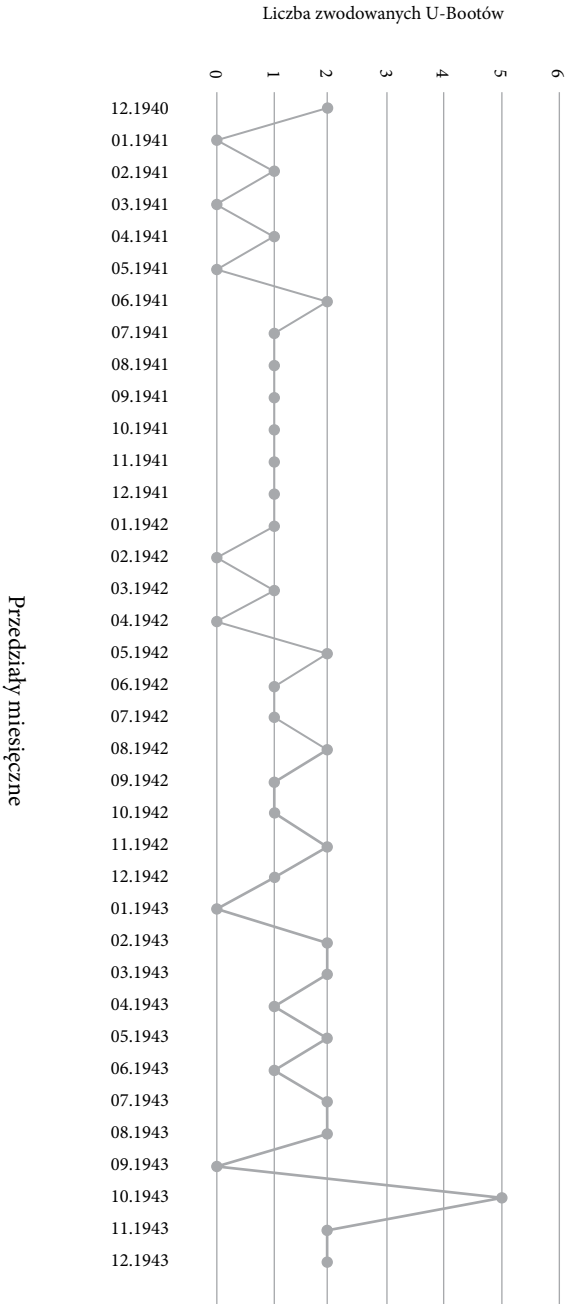
<sup>9</sup> Uszkodzony 28 lipca 1944 r. w wyniku eksplozji własnej torpedy wewnątrz okrętu podczas rejsu przez wody zatoki Eckernförde. Miesiąc później skreślony ze stanu floty, zatopiony przez własną załogę w stoczni Deutsche Werke w Kilonii – operacja „Regenbogen”.

<sup>10</sup> Zatopiony przez własną załogę na wodach zatoki Geltinger – operacja „Regenbogen”.

<sup>11</sup> Zatopiony przez własną załogę na redzie portu Travemünde – operacja „Regenbogen”.

<sup>12</sup> Przejęty przez Brytyjczyków w Stavanger, następnie wcielony do Royal Navy jako N19. Złomowany w kwietniu 1949 r.

Dynamika produkcji U-Bootów w stoczni Danziger Werft w latach 1939-1945



# Bibliografia

## Źródła archiwalne

Archiwum Akt Nowych, 286/324, Zespół akt Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego w Warszawie [1942–1944] 1945–1947, Porty w Gdyni i w Gdańsku. Usuwanie szkód wojennych, sprawy odbudowy. Protokół, notatki, sprawozdanie Biura Odbudowy Portów, wykazy jednostek pływających wywiezionych przez Niemców korespondencja [1945–1946].

Archiwum Państwowe w Gdańsku [dalej: APGd]

Zespół akt Prezydium Policji w Gdańsku 1840 – 1945:

APGd, 14/6564, Binnenschiffs-Register 1886–1944.

APGd, 14/6681, Martwa Wisła (Tote Weichsel) Danziger Werft u. Eisenbahnwerkstaetten A.G., Aufschleppe f. U-Boot u. Schwimmdock f. Torpedeboote, Km 22,74-22,9, 1909–1938.

Zespół akt Senatu Wolnego Miasta Gdańska [1808] 1920–1939 [1944]:  
APGd, 260/2643, Danziger Werft. Verschiedenes (zamówienia dla stoczni, krótka historia The International Shipbuilding, usunięcie Polaków ze stoczni w 1939, protest Chodackiego przeciw wyznaczonemu przez Senat przymusowego zarządu stoczni), 1929–1939.

Bundesarchiv. Abteilung Militärarchiv Freiburg im Breisgau [dalej: BAMAF]

Wehrkreiskommando XX (Danzig) 1937–1945:

BAMAF, RH, 53-20/24, Tätigkeitsbericht des Stellvertretenden Generalkommandos XX. A.K. (Wehrkreiskommando XX) Danzig, Begonnen: 1.4.1940. Abgeschlossen: 31.12.1940.

BAMAF, RH, 53-20/28, Tätigkeitsbericht des Stellvertretenden Generalkommandos XX. A.K. (Wehrkreiskommando XX) Danzig, Begonnen: 1.1.1943. Abgeschlossen: 30.6.1943.

Seekriegsleitung (1933) 1937–1945:

BAMAF, RM, 7/1248, Gkdos-Akte, Gen. Ref. III a 14, Bd. 1, Forderungen an Waffen, Gerät und Munition, Typen XXI und XXIII.

BAMAF, RM, 7/2339, 1 SKL I u Allgemeines-Heft 3, 23 Mai bis 8 September 1943

BAMAF, RM, 7/3124, Niederschriften U-Bootsbau.  
Rüstungsinspektion XX (Zoppot) 1939–1944:  
BAMAF, RW, 20-20/1, Kriegstagebuch mit Anlagen, Bd. 1.  
BAMAF, RW, 20-20/2, Kriegstagebuch mit Anlagen, Bd. 2, Tagebuch,  
Januar 1943.  
BAMAF, RW, 20-20/8, „Geschichte“ der Rüstungsinspektion des Wehr-  
kreises XX, Bd. I, (1.9.) 1.11.1939 bis 30.9.1940.  
BAMAF, RW, 20-20/9, „Geschichte“ der Rüstungsinspektion des Wehr-  
kreises XX, Bd.II, Oktober 1940 – Dezember 1941, WT Marine.  
BAMAF, RW, 20-20/10, „Geschichte“ der Rüstungsinspektion des Wehr-  
kreises XX, Bd.III, Januar – Mai 1942, Marinefertigung.  
BAMAF, RW, 20-20/11, Lageberichte, Bd. I, Beschäftigung von Kriegs-  
gefangenen als Bauarbeiter bei den Werften.  
Nachlass Friedrich Ruge 1940–1980:  
BAMAF, N, 379/146, Hauptamt Kriegsschiffbau. Schiffbau bis 1945.  
Bauprogramm 1940/45 U-boote.

The National Archives, Air Ministry and Royal Air Force record, AIR,  
34/643, Target folder: Danzig, Danziger Werft submarine building yards,  
etc. 1942 June – 1944 July.

### **Źródła publikowane**

*Meldunki miesięczne wywiadu przemysłowego KG ZWZ/AK 1941–1944*,  
cz. 2, oprac. A. Glass, Warszawa 2000.

*Danziger Staats- und völkerrechtliche Schriften*, Herausgegeben von  
O. Loening, Heft 3: *Die Verfassung der Freien Stadt Danzig*, Danzig 1922.

### **Źródła opisowe**

Filipowicz M., *Ludzie, stocznie i okręty*, Gdańsk 1985.

Pantenius H. J., *Letzte Schlacht an der Ostfront. Von Döberitz bis Danzig  
1944/1945. Erinnerung und Erfahrung eines jungen Regimentskomman-  
deurs*, Hamburg 2002.

Speer A., *Wspomnienia*, Warszawa 1990.

## Zbiory muzealne

Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku

Zbiór tabliczek ewidencyjnych systemu Adrema:

MIIWS/M/75, Tabliczki ewidencyjne zawierające dane robotników wykwalifikowanych i niewykwalifikowanych, zatrudnionych w gdańskich stoczniach w latach 1943–1944.

Kolekcja fotografii:

Czarno-białe fotografie przedstawiające tereny Stoczni Schichaua i Danziger Werft w końcowym okresie II wojny światowej oraz po zajęciu Gdańska przez Armię Czerwoną.

## Literatura

Antonow A. M., *Giermanskije elektrołodki XXI i XXIII sierii*, Sankt Petersburg 1997.

Bierieżnoj C. C., *Trofieji i reparaacji WMF CCP*, Jakuck 1994.

Borowiak M., *Żelazne rekiny Dönitz. U-Booty typu VII*, Warszawa 2008.

Federowicz P., *U-Booty typu VII. Geneza, opis konstrukcji, budowa*, Tarnowskie Góry 2006.

Gibson R. H., Prendergast M., *Niemiecka wojna podwodna 1914–1918*, Oświęcim 2014.

Gröner E., *Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945*, Band 3, Koblenz 1985.

Herzog B., *Deutsche U-Boote 1906–1966*, Koblenz 1990.

Köhl F., *Vom Original zum Modell: Uboottyp XXI. Eine Bild- und Plandokumentation*, Bonn 2003.

Orski M., *Filie obozu koncentracyjnego Stutthof w latach 1939–1945*, Gdańsk 2004.

Perepeczko A., *U-Booty I wojny światowej*, Oświęcim 2014.

Perepeczko A., *Łamacze blokad*, Oświęcim 2015.

Pertek J., *Od Reichsmarine do Bundesmarine 1918–1965*, Poznań 1966.

Radziemski J., *Czerwone U-Booty*, „Okrety. Magazyn Historyczno-Wojkowy” 2011, nr 2, s. 66–75.

Rössler E., *Die deutschen U-Boote und ihre Werften, Eine Bilddokumentation über den deutschen U-Bootbau in zwei Bänden*, Band 1: *U-Bootbau bis Ende des 1. Weltkrieges, Konstruktionen für das Ausland und die Jahre*



1935–1945 (Teil 1), München 1979, Band 2: *Der deutsche U-Bootbau in den Jahren 1935–1945 (Teil 2) sowie der U-Bootbau in der Bundesrepublik Deutschland*, München 1980.

Rössler E., *Geschichte des deutschen U-Bootbaus*, Band 1: *Entwicklung, Bau und Eigenschaften der deutschen U-Boote von den Anfängen bis 1943*, Augsburg 1996.

Rössler E., *U-Bootyp XXI*, Bonn 2008.

Rössler E., *U-Bootyp XXIII*, Bonn 2002.

Tarrant V. E., *Ostatni rok Kriegsmarine, maj 1944 – maj 1945*, Warszawa 2001.

Trojca W., *U-Bootwaffe 1939–1945*, cz. 1–4, Gdańsk 1998–1999.

Westphal M., *Walka o panowanie w głębinach. Historia powstania U-Boota typu XXI*, Gdańsk 2014.

Wojewódka Cz., *Ośrodki budownictwa okrętowego w Gdańsku i Elblągu*, [w:] *Historia budownictwa okrętowego na Wybrzeżu Gdańskim*, red. E. Cieślak, Gdańsk 1972.



Marcin Owsiański

## **Filie obozu koncentracyjnego Stutthof przy gdańskich stoczniach w latach 1944–1945**

W niniejszym opracowaniu w syntetyczny sposób zebrane zostały informacje o trzech podobozach filialnych KL Stutthof, których więźniowie wykorzystywani byli do pracy na terenie gdańskich obiektów stoczniowych. Wszystkie filie powiązane z organizacją i wykorzystaniem niewolniczej siły roboczej wielonarodowej grupy mężczyzn i kobiet osadzonych w Stutthofie organizowane były w 1944 r. Ich powołanie wynikało z pogarszającej się sytuacji strategicznej III Rzeszy i było próbą maksymalnego wykorzystania wszystkich dostępnych sił roboczych, nawet jeśli byli to robotnicy niewykwalifikowani o stosunkowo słabej kondycji fizycznej.

Fakt powołania podobozów KL Stutthof przy gdańskiej stoczni dopiero w 1944 r. nie oznacza, że więźniowie i administracja tego obozu nie mieli wcześniej kontaktów z gdańskim przemysłem okrętowym. Wiele spośród funkcjonujących w Gdańsku i okolicach firm prywatnych i państwowych już od 1939 r. wykorzystywało niewielkie grupy więźniów Stutthofu do pracy w swoich fabrykach, warsztatach czy gospodarstwach. Efekty zatrudniania więźniów w postaci wytworzonych towarów przemysłowych lub żywności, często na zasadzie poddostawy, kierowane były także do największego pracodawcy i zleceniodawcy w regionie, czyli kompleksu

stocznici gdańskich. Fizycznie jednak aż do lata 1944 r. więźniowie w charakterystycznych pasiakach nie byli w zorganizowany sposób wykorzystywani przy samej produkcji okrętowej organizowanej przez stocznie gdańskie<sup>1</sup>.

Decyzja o skierowaniu znacznej liczby więźniów obozów koncentracyjnych do pracy w niemieckim przemyśle zbrojeniowym zapadła na początku 1944 r. i była efektem porozumienia ministra spraw wewnętrznych, szefa SS i policji Heinricha Himmlera z ministrami Albertem Speerem i Fritzem Saucklem, odpowiedzialnymi za rozwój i koordynację niemieckiego wysiłku zbrojeniowego. Kolejne, coraz młodsze roczniki Niemców powoływanych do wojska miały zostać zastąpione w gospodarce przez setki tysięcy robotników cudzoziemskich (w większości pracujących przymusowo), jeńców wojennych oraz więźniów obozów koncentracyjnych. W związku z realizacją tych ustaleń w 1944 r. w całej III Rzeszy rozpoczęły się przemieszczenia ludzi i relokacje produkcji zakładów, a do obozów koncentracyjnych skierowano kilkaset tysięcy nowych więźniów mających stanowić rezerwar siły roboczej<sup>2</sup>. W skali całego roku 1944 do pracy w niemieckich zakładach zbrojeniowych skierowano prawie milion dodatkowych cudzoziemskich robotników, jeńców i więźniów obozów. Większość spośród „zmobilizowanych do pracy” stanowili więźniowie gwałtownie rozbudowywanych kacetów<sup>3</sup>.

Odbiciem tych tendencji w mikroskali był obóz koncentracyjny Stutthof, który w 1944 r. przeszedł szereg zmian organizacyjnych i gwałtowną rozbudowę. Obie te tendencje były powodowane znacznym wzrostem liczby więźniów, których kierowano do obozu od wiosny 1944 r. Wydaje się, że najlepszym zobrazowaniem ówczesnej dynamiki zmian w strukturze więźniów i organizacji KL Stutthof jest porównanie dwóch liczb: pod koniec roku 1943 i na początku 1944 stan liczbowy więźniów obozu centralnego i podobozów oscylował w granicach 6000 mężczyzn i kobiet, a nadawane wtedy numery więźniarskie zaczynały się od serii 29 770 – w grudniu 1944 i na początku 1945 r. w obozie i jego podobozach było

<sup>1</sup> Szerzej o zatrudnianiu więźniów obozu Stutthof zob.: M. Orski, *Niewolnicza praca więźniów obozu koncentracyjnego Stutthof w latach 1939–1945*, Gdańsk 1999.

<sup>2</sup> K. Wachsmann, *KL: historia nazistowskich obozów koncentracyjnych*, tłum. M. Antosiewicz, Warszawa 2016, s. 498–501.

<sup>3</sup> Cz. Madajczyk, *Polityka III Rzeszy w okupowanej Polsce*, t. I, Warszawa 1970, s. 258; M. Orski, *Przedsiębiorstwa SS i firmy prywatne – najemcy siły roboczej obozu koncentracyjnego Stutthof w latach 1939–1945: ekonomiczne uwarunkowania zatrudnienia więźniów*, Gdańsk 2001, s. 78–79.

około 60 000 więźniów i więźniarek, a nadawane im kolejne numery znacznie przekroczyły serię 104 800. Oznaczało to dziesięciokrotny wzrost liczby osadzonych, na który składały się przede wszystkim wielotysięczne transporty więźniów narodowości żydowskiej (głównie kobiet) oraz masowe transporty ludności cywilnej z powstańczej Warszawy, a także duże transporty z „ewakuowanych” przed Armią Czerwoną więzień i obozów położonych na wschodzie. Implikacją wzrostu liczby osadzonych było impulsywne szukanie im miejsca zatrudnienia, coraz większe problemy z zaopatrzeniem i znaczny wzrost śmiertelności wśród osadzonych. Nad wszystkim dominowały przede wszystkim organizacyjny chaos i wymuszona improwizacja<sup>4</sup>. W takiej rzeczywistości powstawały m.in. podobozy KL Stutthof przy gdańskich stocznich w drugiej połowie 1944 r.

### **Aussenkommando Danziger Werft**

Inne używane w dokumentacji nazwy: Aussenarbeitslager Danziger Werft; Danzig Troyl; Lager Troyl.

Filia KL Stutthof przy państwowej (dawnej cesarskiej) części gdańskiego kompleksu stocznioowego powstała jako pierwsza. Proces powoływania podobozy rozpoczęło wydanie 25 sierpnia 1944 r. rozkazu specjalnego<sup>5</sup> przez komendanta obozu koncentracyjnego Stutthof SS-Sturmabführera Paula Wernera Hoppego<sup>6</sup>.

Rozkaz komendanta regulował podstawowe zasady organizacyjne i obsadę podobozy. Zgodnie z wytycznymi więźniarskie komando pracujące na stałe przy Stocznicy Cesarskiej miało liczyć 300 mężczyzn. Oceną ich przydatności do pracy i kwalifikacji do wyjazdu mieli natychmiast zająć się wspólnie trzej oficerowie z załogi SS obozu Stutthof: Schutzhaftlagerführer (kierownik obozu), główny lekarz SS oraz Arbeitseinsatzführer (kierownik

<sup>4</sup> M. Owsński, *Obóz Stutthof 1939–1945*, [w:] *Pamiętamy, pamiętam... Pomorze Gdańskie i obóz Stutthof 1939–1945: materiały edukacyjne*, red. E. Górczak-Ulman, Warszawa–Sztutowo 2012, s. 14–15; A. Klys, *Kalendarium osadzania i oznaczeń więźniów w obozie Stutthof w latach 1939–1945*, „Zeszyty Muzeum Stutthof” 2014, nr 2, s. 141, 153.

<sup>5</sup> Archiwum Muzeum Stutthof [dalej: AMS], I-IB-3, s. 165–166.

<sup>6</sup> P. W. Hoppe (ur. 1910 w Berlinie – zm. 1974 w Bochum), komendant KL Stutthof od 1 września 1942 do kwietnia 1945 r.; S. Kamiński, *Sylwetka przestępcy wojennego. O procesie Paula Wernera Hoppego, byłego komendanta obozu koncentracyjnego Stutthof*, „Zeszyty Muzeum Stutthof” 1990, nr 9, s. 69–86; krótka biografia oparta na niemieckiej literaturze także w: [https://de.wikipedia.org/wiki/Paul\\_Werner\\_Hoppe](https://de.wikipedia.org/wiki/Paul_Werner_Hoppe) (data dostępu: 1.02.2016).

obozowego biura przydziału pracy). Ochronę i zabezpieczenie grupy więźniów w podobozie mieli pełnić wydelegowani SS-mani ze składu 2 Batalionu Ochronnego KL Stutthof. Załoga wartownicza podobozu została obliczona na 15 żołnierzy. Ich zwierzchnikiem i szefem nowego podobozu mianowany był SS-Oberscharführer Albert Paul Höldtke<sup>7</sup>, który w sprawach dotyczących podobozu bezpośrednio podlegał komendantowi. Wszyscy służący w podobozie stoczniowym SS-mani zobowiązani zostali do przestrzegania tajemnicy służbowej, która wynikała z pracy przy produkcji zbrojeniowej. Filia KL Stutthof przy Danziger Werft miała dysponować ponadto własnym więziarskim personelem lekarskim oraz stosownym zaopatrzeniem i żywnością dla kilkuset przebywających w niej ludzi. Organizacją dostaw wszystkich potrzebnych materiałów miały się zająć odpowiednie służby obozu macierzystego, a do zaopatrzenia pracujących w żywność zobowiązana była stocznia.

Grupa wybranych do wyjazdu do Gdańska więźniów składała się pierwotnie z 300 mężczyzn. Przy ich wyborze stosowano zasadę kwalifikowania tylko sił fachowych, posiadających zawodowe doświadczenie w zakresie prac stoczniowych, czyli ślusarzy, mechaników itp. Dla wielu osadzonych, przede wszystkim Polaków z Pomorza, wyjazd był atrakcyjną alternatywą opuszczenia obozu centralnego i powrotu w znane sobie strony, gdzie powstawały możliwości kontaktu ze światem zewnętrznym. Nastroje wśród więźniów zabiegających o przydział do wyjazdu opisał Zbigniew Raczkiewicz: „Całej grupie więźniów, którzy pochodzili z Wybrzeża zależało na tym, aby wydostać się z obozu w Stutthofie na zewnątrz, a tym samym uzyskać bliższy kontakt z rodzinami. W perspektywie miało się nawet ucieczki. Dlatego też chętnie zgłaszano się na taki transport. Ja pracując w Gewehrkommando<sup>8</sup> należałem do grupy metalowców, na których zależało Stocznia Gdańskiej. Mieliśmy tam zastąpić fachowców – Niemców”<sup>9</sup>.

Filia KL Stutthof przy Danziger Werft rozpoczęła działalność 26 sierpnia 1944 r., kiedy do Gdańska przyjechała pierwsza grupa więźniów. Jej

---

<sup>7</sup> Albert Paul Höldtke (ur. 1899 w Neuteich, obecnie Nowy Staw), w załodze wartowniczej obozu Stutthof od września 1941 r. AMS, I-IE-410.

<sup>8</sup> Gewehrkommando – obozowe warsztaty, w których więźniowie naprawiali i regulowali broń przywożoną z frontu w celu reparacji lub przeglądu i konserwacji.

<sup>9</sup> AMS, Relacje i wspomnienia, t. IX, Relacja Z. Raczkiewicza, s. 227. Zbigniew Raczkiewicz (ur. 1920 w Poznaniu – zm. 2008 w Gdyni), więzień KL Stutthof od 12 grudnia 1942 r., numer obozowy 17 787.

transport odbył się drogą rzeczną na barce dostarczonej przez stocznię. Wcześniej rano kolumna 300 więźniów-mężczyzn (określani jako „aryjczy”, czyli nie Żydzi) opuściła KL Stutthof w eskorcie 15 SS-manów i udała się pieszo w kierunku odległej o kilka kilometrów miejscowości Fischerbabke (obecnie Rybina). Tam na przystani odbył się załadunek i barka odpłynęła do Gdańska. Miejscem przybycia i wyładunku była przystań i przygotowane baraki w Troyl (obecnie Przeróbka)<sup>10</sup>.

Obóz w Gdańsku-Przeróbce<sup>11</sup> położony był przy kanale portowym naprzeciwko Stoczni Cesarskiej<sup>12</sup>. Składał się z siedmiu drewnianych baraków, które zajmowali wcześniej robotnicy stoczniowi. Baraki wyposażone były w piętrowe prycze. Jeden zajmowały pomieszczenia kuchenne. Po przybyciu pierwsza grupa więźniów przez kilkanaście dni przygotowywała teren obozu, ogradzając go drutem kolczastym i stawiając wieżyczki wartownicze. Ten okres wspomina m.in. Zdzisław Kolanko: „Kiedy przyjechaliśmy do Gdańska obóz dopiero powstawał. My pierwsi zaczęliśmy grodzić teren obozu. Baraki już stały. Niemcy później postawili wieże wartownicze. Po jakiś dwóch tygodniach zaczęto nas kierować do pracy w stoczni”<sup>13</sup>.

Równoległe z przygotowaniem obszaru obozowego więźniowie Stutthofu byli kwalifikowani w grupach do pracy w stoczni. Codziennie stoczniowy prom dowoził daną zmianę z Przeróbki na teren zakładu. W stoczni obowiązywała praca na dwie zmiany – po 12 godzin każda<sup>14</sup>. Więźniowie, podzieleni na grupy robocze i wymieszani z robotnikami i jeńcami wojennymi, pracowali bezpośrednio przy fabrykacji części i sekcji okrętów podwodnych, m.in. w odlewni, kuźni i ślusarni, a także przy pracach ziemnych i transporcie oraz przy odgruzowywaniu stoczni i miasta. Majstrami lub brygadzystami grup byli starsi wiekiem Niemcy fachowcy. Swoją pracę wspomina Zbigniew Raczekiewicz: „Zaraz na drugi dzień zostaliśmy wysłani do stoczni i grupa cywilnych inżynierów

<sup>10</sup> AMS, I-IB-3, s. 166. Tam znajduje się marszruta, miejsce i godziny załadunku w Fischerbabke. W relacji więźnia Z. Raczekiewicza z 1966 r. jako miejsce załadunku transportu podano ujście Wisły w Mikoszewie.

<sup>11</sup> Obecnie ul. Przetoczna.

<sup>12</sup> Dokładną lokalizację obozu ustalił Marek Orski: *Filie obozu koncentracyjnego Stutthof w latach 1939–1945*, Gdańsk 2004, s. 315.

<sup>13</sup> AMS, Relacje i wspomnienia, t. IX, Relacja Z. Kolanko, s. 61. Zdzisław Kolanko, (ur. 1926 w Łodzi – zm. ?), więzień KL Stutthof od 8 maja 1944 r., numer obozowy 34 494.

<sup>14</sup> M. Orski, *Filie obozu...*, s. 315.

klasyfikowała nasze zdolności na podstawie wyrażanych przez nas wyjaśnień. Moja brygada montowała wentylatory na jednej z sekcji łodzi podwodnych i liczyła 4 osoby. Pracowaliśmy z dwoma francuskimi jeńcami wojennymi<sup>15</sup>. Z kolei Zdzisław Kolanko montował rurociągi okrętowe: „Ja pracowałem przy ubijaniu rur piaskiem. Rury kładliśmy następnie na imadło, były one nagrzewane, a dalej cięto rury do łodzi podwodnych. Produkcja stoczni była nastawiona wyłącznie na budowę łodzi podwodnych. Co drugi dzień zdaje się schodziła nowa łódź podwodna. Pracowaliśmy w stoczni na dwie zmiany po 12 godzin”<sup>16</sup>.

Stan liczebny podobozu KL Stutthof przy Danziger Werft był szybko zwiększany przez kolejne transporty wyselekcjonowanych w obozie macierzystym fachowców. Następne transporty do pracy w stoczni wysłano ze Stutthofu:

- 19 września 1944 – 100 więźniów;
- 5 października 1944 – 125 więźniów;
- 31 października 1944 – 100 więźniów;
- 21 listopada 1944 – 170 więźniów.

Łącznie do filii KL Stutthof przy Danziger Werft wysłano we wszystkich grupach 795 więźniów różnej narodowości<sup>17</sup>.

Warunki bytowe w podobozie w dostępnych relacjach na ten temat określane są dość zgodnie jako znośne. Dla niektórych były one nawet „w porównaniu ze Stutthofem dużo lepsze”<sup>18</sup>. Stosunkowo dobre traktowanie więźniów-fachowców z podobozu przy Danziger Werft miało także swoje odbicie w znikomej śmiertelności w tej grupie. Znanych jest jedynie kilka wypadków zgonów więźniów z tego podobozu. Były one wywołane nieudanymi ucieczkami lub bombardowaniami i ostrzałem. Władzę w obozie dzierżył komendant, który pozostawał w bezpośrednim kontakcie z władzami obozu macierzystego. Teren obozu ochraniało na zmianę kilkunastu SS-manów. Byli oni wspomagani, szczególnie w czasie pracy więźniów w stoczni, przez nieznaną bliżej liczbę marynarzy Kriegsmarine, którzy stacjonowali na terenach stoczniowych. Funkcję starszego

<sup>15</sup> AMS, Relacje i wspomnienia, t. IX, Relacja Z. Raczkiewicza, s. 228.

<sup>16</sup> AMS, Relacje i wspomnienia, t. IX, Relacja Z. Kolanko, s. 61.

<sup>17</sup> M. Orski, *Filie obozu...*, s. 314.

<sup>18</sup> AMS, Relacje i wspomnienia, t. IX, Relacja Z. Kolanko, s. 62.



w obozie dla więźniów pełnił początkowo więzień niemiecki Max Musolf, który znany był już w Stutthofie ze swojego nieobliczalnego i porywczego charakteru. W listopadzie 1944 r. nastąpiła zmiana na tym stanowisku i starszym obozu został więzień polski, pochodzący z Gdańska Czesław Gdaniec. „Traktował nas po ludzku, sytuacja się wówczas poprawiła”<sup>19</sup>. 13 listopada 1944 r. zmieniono też komendanta podobozu. Höldtkego zastąpił SS-Oberscharführer Willi Redder. Była to dla więźniów z kolei zdecydowana zmiana na gorsze<sup>20</sup>.

Dla dużej części pracujących w podobozie stoczni więźniów pobyt tam był okazją do nawiązania kontaktu ze światem zewnętrznym. Warunki sanitarne, liczne kontakty z cywilami oraz łagodniejszy niż w obozie macierzystym reżim i system strzeżenia dawały okazję do wielu nielegalnych działań. Chodziło przede wszystkim o zdobycie dodatkowego wyżywienia, papierosów czy informacji ze świata, jak i (zwłaszcza w wypadku Polaków) o dotarcie w sposób nieformalny do swoich krewnych i znajomych. Jak wspomina jeden z więźniów polskich: „Na terenie stoczni kontaktowaliśmy się z cywilnymi pracownikami, którzy mieszkali w Gdyni-Orłowie. Zwłaszcza chodziło nam o pracowników mieszkających w Gdyni i w ogóle poza Gdańskiem, bo tam właśnie mieliśmy swoje rodziny. Ja np. szybko potrafiłem powiadomić swoją rodzinę, o tym, że jestem w Gdańsku i moja matka przyjeżdżała co pewien czas i przywoziła paczki na Schreibstube w naszym obozie. Była pytana w sposób ostry i brutalny skąd wie, że tutaj są więźniowie Stutthofu. W każdym razie paczki pozwalano zostawiać. [...] Po pewnym czasie, gdy rodziny zorientowały się, że jesteśmy w Gdańsku zaczęły nas odwiedzać. Do obozu wprawdzie nie można było wejść, ani zbliżyć się, ale widzieliśmy naszych bliskich przechadzających się po ulicy. Nasz obóz znajdował się przy samej ulicy łączącej kanał z miastem. Ta ulica była dostępna dla osób cywilnych. Kontakty z rodzinami umożliwiły wielu spośród nas zorganizowanie ucieczek”<sup>21</sup>. W historii podobozu

<sup>19</sup> AMS, Relacje i wspomnienia, t. IX, Relacja Z. Raczkiewicza, s. 232. Max Musolf (ur. 1910 w Tucholi? – zm. ?), w obozie Stutthof od jesieni 1939 r., numer więźniarski 8496; Czesław Gdaniec (ur. 1924 w Tczewie – zm. 1945 w Gdańsku), w obozie Stutthof od 23 lutego 1943 r., numer obozowy 19 673.

<sup>20</sup> Willi Redder (ur. 1909 w Stutthof, obecnie Sztutowo), w załodze wartowniczej obozu Stutthof od września 1939 r. AMS, I-IE-898. O gwałtownym charakterze nowego komendanta mówią w relacjach byli więźniowie z podobozu cytowani wyżej.

<sup>21</sup> AMS, Relacje i wspomnienia, t. IX, Relacja Z. Raczkiewicza, s. 230, 233.

przy Danziger Werft odnotowanych zostało przynajmniej kilkanaście prób ucieczki więźniów. Próby takie, w większości udane, podejmowali przebywający w tej filii Polacy, Anglicy i Rosjanie<sup>22</sup>.

Praca więźniów KL Stutthof w Stoczni Gdańskiej prowadzona była do 17 stycznia 1945 r. Tego dnia z powodu pogarszającej się sytuacji wojennej i wywołanych nią braków zaopatrzeniowych produkcja została wstrzymana. W meldunkach o stanie podobożu 24 stycznia 1945 r. wykazywano, że przebywało w nim 789 więźniów. Liczba ta potwierdza, że wypadki śmierci więźniów w tej filii były rzadkością, przynajmniej do tego czasu<sup>23</sup>. Czuć było nadciągające rozstrzygnięcie wojennych zmagania, a za horyzontem słychać było przybliżający się z kolejnymi dniami grzmot działań. Sytuacja i położenie więźniów po zamknięciu stoczni uległy pogorszeniu. Zdzisław Kolanko, jeden z więźniów podobożu, scharakteryzował ten okres krótkim stwierdzeniem: „Życie w obozie było wtedy bezpańskie”<sup>24</sup>. Ostatni okres istnienia podobożu na Przeróbce szerzej opisał inny z jego ówczesnych więźniów: „W obozie było coraz gorzej. Nie mieliśmy już kontaktów z cywilami na terenie stoczni, poza tym nie otrzymywaliśmy od rodzin paczek z żywnością. W obozie nie było co jeść i śmiertelność zaczęła się zwiększać. [...] W czasie ewakuacji Stutthofu<sup>25</sup> pewna część więźniów, którzy zostali wycofani z marszu na zachód została skierowana do naszego obozu. [...] Któregoś dnia, już podczas ofensywy wojsk radzieckich, w czasie apelu rannego w sam środek placu apelowego padł pocisk artyleryjski. Trudno mi powiedzieć ilu było zabitych, a ilu rannych. Zabici zostali m.in. Czesław Gdaniec i Tadeusz Tymin. Następnego dnia pochowaliśmy ich na Zaspie”<sup>26</sup>.

W marcu 1945 r. podobóz leżał już w bezpośrednim zapleczu linii frontu. Poza grupą więźniów pracujących wcześniej przy stoczni skoncentrowano w nim kilkuset innych więźniów Stutthofu, którzy w chaosie ewakuacji i bliskich walk znajdowali się w pobliżu Gdańska. Wszystkich

<sup>22</sup> M. Orski, *Filie obozu...*, s. 317.

<sup>23</sup> Tamże, s. 317. Łącznie w tej filii od sierpnia 1944 r. osadzono 795 więźniów, więc do końca stycznia 1945 r. z liczby tej ubyto jedynie 6 osób.

<sup>24</sup> AMS, Relacje i wspomnienia, t. IX, Relacja Z. Kolanko, s. 62.

<sup>25</sup> Chodzi o ewakuację pieszą obozu centralnego (tzw. Marsz Śmierci) przeprowadzaną na rozkaz komendanta obozu od 25 stycznia 1945 r. Zob. J. Grabowska, *Marsz Śmierci. Ewakuacja piesza więźniów KL Stutthof i jego podobozów 25 stycznia – 3 maja 1945 roku*, Gdańsk 1992.

<sup>26</sup> AMS, Relacje i wspomnienia, t. IX, Relacja Z. Raczkiewicza, s. 235–236.

osadzonych wykorzystywano wtedy doraźnie do prac nad budową umocnień wojskowych. Kilka dni przed ostatecznym zdobyciem Gdańska przez Armię Czerwoną i jednostki Wojska Polskiego, 24 marca 1945 r., SS-mani zarządzający filią na Przeróbce rozpoczęli ewakuację setek więźniów z powrotem do Stutthofu. Promami, pieszo i kolejką wąskotorową, pod stałym ostrzałem i nalotami, w ciągu następnego dnia kolejne grupy więźniów z podobozu na Przeróbce trafiło do KL Stutthof. Ostatni z nich trafili do obozu macierzystego na początku kwietnia, kilka dni po upadku Gdańska. W ten sposób zakończyła się historia podobozu przy Danziger Werft<sup>27</sup>.

Przez wiele lat po wojnie teren byłego podobozu KL Stutthof na Przeróbce pozostawał w zapomnieniu. Budynki były niszczone lub przekształcane na nowe funkcje, przede wszystkim magazynowe. Dopiero w 1978 r. z inicjatywy byłych więźniów tego obozu w miejscu położonym w pobliżu właściwej lokalizacji podobozu, na skrzyżowaniu ulic Sienickiej i Przetocznej, ustawiono kamień pamiątkowy. Jego opiekunem było koło Związku Bojowników o Wolność i Demokrację przy gdańskich Zakładach Naprawczych Taboru Kolejowego. Umieszczono na nim tablicę z napisem: „W hołdzie poległym za wolność. Tu na Przeróbce w latach 1941–1945 znajdowała się filia obozu koncentracyjnego Stutthof oraz obóz jeńców wojennych koalicji antyhitlerowskiej. W wyniku ciężkiej i wyniszczającej pracy oraz nieludzkiego traktowania zginęło wielu więźniów i jeńców. Cześć ich pamięci. Koło ZBoWiD ZNTK Gdańsk. Wrzesień 1978”. W niewyjaśnionych okolicznościach i nieznanym czasie tablica została skradziona. Obecnie na pomniku znajduje się tylko towarzyszący jej orzeł bez korony<sup>28</sup>.

## **Aussenarbeitslager Schichau-Werft Danzig**

Inne używane w dokumentacji nazwy: SS-Aussenkommando Burggraben; SS-Lager Burggraben.

Filia KL Stutthof przy gdańskiej Stoczni Schichaua powstała jako druga, niedługo po powołaniu opisanego wyżej podobozu przy Stoczni Cesarskiej.

<sup>27</sup> M. Orski, *Filie obozu...*, s. 317.

<sup>28</sup> [http://www.zdiz.gda.pl/zdizgdansk/chapter\\_76112.asp](http://www.zdiz.gda.pl/zdizgdansk/chapter_76112.asp) (data dostępu: 1.02.2017).

Rozkaz specjalny dotyczący organizacji miejsca wydał 12 września 1944 r. komendant KL Stutthof. Komendantem filii mianowany został SS-Oberscharführer Hans Wansel<sup>29</sup>. Załogę wartowniczą poza nim stanowić miało sześciu SS-manów wydelegowanych na stałe z 1 Kompanii Wartowniczej KL Stutthof oraz dziesięciu SS-manów tymczasowo skierowanych do ochrony z 3 Kompanii Wartowniczej. Docelowo tych ostatnich miały zastąpić kobiety-nadzorzynie SS, których grupa odbywała wtedy jeszcze wymagane szkolenia. Dziesięciu „czasowych” SS-manów ochraniających podobóz wróciło 18 października 1944 r. z powrotem do Stutthofu, a na ich miejsce przyszła grupa 20 niemieckich kobiet-nadzorzyn włączonych do personelu pomocniczego SS<sup>30</sup>.

Obecność i przewaga liczebna kobiecego personelu w podobozie przy Stoczni Schichaua wynikała bezpośrednio z założeń lokujących obóz – miał się on składać pierwotnie tylko z więźniarek narodowości żydowskiej. W rozkazie powołującym obóz jest mowa o pierwszej grupie 500 Żydówek, których fachowość i siły do podróży oraz pracy mieli szybko ocenić kierownik obozu, lekarz SS i oficer z biura przydziału pracy KL Stutthof. O odpowiednie zaopatrzenie i wyposażenie podobozu w ubrania (szczególnie zimowe), medykamenty, żywość i sprzęt mieli dbać zarówno obóz Stutthof, jak i stocznia. Pierwszy transport do obozu skierowany został 13 września 1944 r. drogą wodną. Po podróży ze Stutthofu rozkładowym pociągami rannymi w kierunku miasta Tiegenhof (obecnie Nowy Dwór Gdański) więźniarki zaprowadzono na przystań rzeczną w Fischerbabke i załadowano na barkę podstawioną przez Schichau Werft Danzig. Tego dnia w podróż do nowego podobozu wyruszyło 500 więźniarek narodowości żydowskiej<sup>31</sup>.

Miejscem zakwaterowania więźniów tego podobozu były baraki dawnego obozu jenieckiego Stalag XX-A w Danzig-Burggraben (obecnie Gdańsk-Kokoszki) przy dzisiejszej ul. Maszynowej, przekazane SS przez Wehrmacht we wrześniu 1944 r. Cały teren był zaniedbany i zdewastowany. W obozie znajdowało się łącznie 12 żelbetowych baraków wytyczonych w sześciu rzędach. Brak było w nich podłóg, bieżącej wody, kanalizacji

<sup>29</sup> Hans Wansel (ur. 1905 w Sopocie – zm. ?), w załodze wartowniczej obozu Stutthof od września 1939 r. AMS, I-IVG-16/47.

<sup>30</sup> AMS, I-IB-3, s. 185; M. Orski, *Filie obozu...*, s. 277.

<sup>31</sup> AMS, I-IB-3, s. 186.

i prądu. W środku obozu dla więźniów znajdował się żelazny bunkier, który dla wielu więźniów stał się symbolem cierpienia i katorgi. Dla personelu SS przeznaczono osobne budynki o lepszym standardzie położone przy obecnej ul. Cementowej<sup>32</sup>.

Kilkanaście prymitywnych budynków podobozu przez miesiąc mieściło 500 kobiet żydowskich. Miesiąc po nich do podobozu w Kokoszkach skierowano ze Stutthofu kolejne grupy więźniów, tym razem byli to mężczyźni narodowości żydowskiej. Oparta na dostępnej dokumentacji chronologia transportów pozwala odtworzyć następujące daty:

16 października 1944 – 100 mężczyzn, w tym dwaj lekarze;

23 października 1944 – 428 mężczyzn;

32 października 1944 – 330 mężczyzn;

23 listopada 1944 – 242 mężczyzn.

Wszystkie transporty większość trasy z obozu do podobozu przebieły drogą rzeczną, na barkach dostarczanych przez stocznię. Łącznie w podobozie KL Stutthof przy Schichau Werft osadzono 1600 więźniów narodowości żydowskiej, w tym 500 kobiet. Pochodzili oni m.in. z takich krajów jak Litwa, Łotwa, Węgry, Niemcy, Holandia i Francja. Dla wielu wycieńczonych i przybitych zdarzeniami, jakich byli świadkami w Stutthofie, podobóz w Kokoszkach, mimo jego prymitywizmu, wydawał się czymś lepszym niż obóz centralny. Jeden z więźniów Kokoszek nawet opisał swoje pierwsze wrażenia po przybyciu do podobozu: „Czułem się jak w niebie”. Nie bez znaczenia pozostawało to, że zagęszczenie było mniejsze niż w Stutthofie i większość więźniów dysponowała tutaj swoją pryczą, miała własny talerz, kubek i łyżkę, co w obozie centralnym nie było sytuacją powszechną<sup>33</sup>.

1600 mężczyzn i kobiet umieszczonych w Kokoszkach pracowało w Stoczni Schichaua na dwie dwunastogodzinne zmiany. Zarówno ich kondycja fizyczna, jak i brak doświadczenia w wykonywaniu specjalistycznych czynności montażowych sprawiały, że traktowani byli przede wszystkim jako masowa siła robocza do najprostszych prac porządkowych, montażowych i budowlanych na powietrzu. Uciążliwa była już sama podróż do stoczni, którą obsługiwały specjalne pociągi. Nieogrzewane

<sup>32</sup> M. Orski, *Filie obozu...*, s. 277–278.

<sup>33</sup> D. Drywa, *Zagłada Żydów w obozie koncentracyjnym Stutthof 1939–1945*, Gdańsk 2001, s. 216–217.

wagony z powybijanymi szybami podstawiano już o godzinie 5 rano, tak aby po godzinnej jeździe w śniegu i mrozie setki więźniów dotarły na poranną zmianę do pracy. Nadzór nad więźniami w stoczni sprawowały zarówno funkcjonariuszki SS, jak i wachmani, jednak większość personelu kierowano w tym celu z koszar Kriegsmarine<sup>34</sup>. Jeszcze gorsza była zmiana nocna, która niszczyła siły i psychikę więźniów. Jak wspomina ten czas Josef Katz: „Nocne zmiany w zimnych halach montażowych są prawie nie do zniesienia, a od szóstej wieczorem do szóstej rano to długi okres. Pomimo, że w warsztacie świeci się dużo lampo, jasno jest tylko wokół nas. Zimne powietrze przenika przez otwarte drzwi do środka warsztatu i miesza się z ciepłem elektrycznych spawarek. Słyszysz się rytmiczne uderzanie młotem w żelazo, którym towarzyszy pisk i skrzypienie dźwigu podnoszącego wykończone części na zewnątrz, gdzie następuje ich zamontowanie w łodziach umieszczonych w dokach”<sup>35</sup>. Podróż do zakładu i sama praca trwały około 14 godzin dziennie, do tego po powrocie SS-mani i blokowi zapędzali więźniów do prac w samym podoboziu, takich jak porządkowanie, kopanie rowów czy grzebanie zwłok. W efekcie czas przeznaczony na odpoczynek i sen kurczył się dla większości więźniów do 5–6 godzin na dobę. Funkcje starszych obozu i blokowych w podobozie pełnili więźniowie żydowscy i polscy, którzy nie zapisali się dobrze w pamięci współosadzonych. Po wojnie na procesie w Płocku jeden z nich skazany został za swoje wykroczenia na karę śmierci<sup>36</sup>.

Praca wykonywana w trudnych warunkach pogodowych, przy niewystarczającym wyżywieniu i przez kilkanaście godzin na dobę szybko wyczerpywała każdego więźnia. Pierwsze wrażenie „zmiany na lepsze” po przewiezieniu ze Stutthofu ustąpiło przerażającej perspektywie śmierci z wycieńczenia. Jak stwierdził przed sądem jeden z więźniów, którzy przetrwali ten czas w podobozie, wtedy „życie w Kokoszkach stało się bodajże najpodlejsze spośród wszystkich obozów”<sup>37</sup>. Podobóz przy Schichau Werft zaczął zbierać krwawe żniwo: „Najgorszym komandem pracy była budowa bunkrów. Trzeba było nosić worki z cementem po

---

<sup>34</sup> Tamże, s. 217.

<sup>35</sup> J. Katz, *One Who Came Back. The Diary of a Jewish Survivor*, New York 1973, s. 230. Josef Katz (ur. 1918 w Lubeca – zm. 1990 w Los Angeles), w obozie Stutthof od października 1944 r., numer obozowy nieznan.

<sup>36</sup> M. Orski, *Filie obozu...*, s. 281.

<sup>37</sup> Tenże, *Niewolnicza praca...*, s. 188.

50 kg przez cały dzień, jak również sypać kamienie, piasek i żwir, a także nosić żelazo do budowania bunkra. Wikt dzienny wynosił 350 g chleba, 20 g margaryny i zupa z różnych liści i nie obranych kartofli. W miejscu pracy w stoczni Żydom dawano wodę przegotowaną z bulionem Maggi<sup>38</sup>.

Wielu przebywających w Kokoszkach więźniów szybko ulegało wyczerpaniu, było higienicznie zaniedbanych i podatnych na zachorowanie. W grudniu 1944 r. w obozie wybuchła epidemia tyfusu płamistego i duru brzuszego. W związku z tą sytuacją 15 i 17 grudnia 1944 r. z podobozu wysłano z powrotem do KL Stutthof 497 kobiet, które skierowano bezpośrednio do obozowego szpitala<sup>39</sup>. W obozie filialnym przy Schichau Werft pozostali tym samym jedynie mężczyźni. W trudnej sytuacji więźniowie wykorzystywali praktycznie każdą nadarżającą się okazję, aby zdobyć jakiegokolwiek dodatkowe okrycie lub najpodlejszą żywność. Zaopatrzenie ze strony obozu macierzystego było z każdym dniem coraz bardziej problematyczne, a w ostatnich tygodniach istnienia obozu – wręcz katastrofalne. Jak wspomina jeden z ocalałych: „Pewne sztuki ubrania przyszły ze Stutthofu dla naszego obozu. Mnie udało się dostać sweter, który kilka dni później sprzedałem Rosjaninowi za jeden funt tytoniu. Tytoń został odsprzedany w obozie, skręcany w pojedyncze papierosy, po pół kromki chleba za każdy papieros. W miejsce swetra owijam swoją klatkę piersiową moim kocem pod więzienną odzieżą. W ten sposób trudno się poruszać, lecz koc daje mi ciepło, a na mrozie spełnia takie samo zadanie jak i sweter<sup>40</sup>.”

Dzień przed ogłoszeniem ewakuacji obozu centralnego, 24 stycznia 1945 r., meldowano o pobycie w Kokoszkach 991 więźniów<sup>41</sup>, w tym czasie prace montażowe w stoczni były już praktycznie zawieszane. Ostatni okres istnienia podobozu w Kokoszkach wiązał się z wyznaczeniem mu roli obozu zbiorczego dla grup i kolumn więźniów KL Stutthof, które objęto marszami ewakuacyjnymi. Osadzeni odśnieżali ulice i porządkowali okolicę. Panował chaos i ogromny głód, niedaleko trwały walki, według zeznań dziennie umierało wówczas nawet 20 więźniów. Ostatnich

<sup>38</sup> Tenże, *Filie obozu...*, s. 280.

<sup>39</sup> AMS, I-IV-7, s. 51.

<sup>40</sup> D. Drywa, dz. cyt., s. 220.

<sup>41</sup> AMS, I-IIIB-6, Raport o stanie obozu z 24.01.1945.

pozostałych przy życiu więźniów (mężczyźni narodowości żydowskiej), będących jeszcze w Kokoszkach, 10 lutego 1945 r. skierowano marszem ewakuacyjnym w kierunku Lęborka. Tego dnia podobóz opuściło 991 osób. Filia KL Stutthof przy drugiej stoczni w Gdańsku przestała istnieć<sup>42</sup>.

Ustalenie ostatecznej liczby ofiar śmiertelnych filii KL Stutthof przy Schichau Werft w Gdańsku jest praktycznie niemożliwe. Zwłoki więźniów zmarłych w Kokoszkach chowano na cmentarzu na Zaspie (przynajmniej 91 więźniów), wywożono do kremacji do Akademii Medycznej w Gdańsku (liczba nieznana) oraz grzebano w kilku masowych mogiłach w pobliżu samego obozu (liczba nieznana). Według dostępnych relacji wiadomo także, że część zwłok zmarłych więźniów spalana była na miejscu w podobozie, na specjalnie przygotowanym prowizorycznym stosie paleniskowym. Niektóre groby masowe odkrywano incydentalnie w czasie prowadzonych po wojnie na tym terenie prac budowlanych, m.in. w 1994 r. odkryto i pochowano szczątki 20 osób<sup>43</sup>. Latem 2011 r. kolejny grób z dużą ilością szkieletów odkryto podczas budowy parkingu w ramach realizowanej na terenie dawnego podobozu dużej inwestycji budowlanej<sup>44</sup>. Szacunki badaczy i porównanie zachowanej dokumentacji, w tym zestawień ilościowych więźniów kierowanych do Kokoszek z KL Stutthof na miejsce niezdolnych do pracy i zmarłych, pozwalają stwierdzić, że podobóz przy Schichau Werft pochłonął kilkaset ofiar spośród więźniów narodowości żydowskiej z różnych krajów.

Przez wiele lat po wojnie teren byłego podobozu w Kokoszkach był zasiedlony, a jego historia, której relikty można było znaleźć na całym terenie, zapomniana. W dawnych barakach mieszkało kilkadziesiąt rodzin, po ich wyprowadzce zabudowania wykorzystywano jako źródło materiałów budowlanych, plac zabaw i miejsce „historycznych” poszukiwań. Ostatnie baraki stały tutaj jeszcze w latach dziewięćdziesiątych XX w. Część z nich była jeszcze do tego czasu w funkcjonalnym użyciu. W 1984 r. przy wjeździe na teren byłego obozu, na zbiegu ulic Maszynowej i Nowatorów, odsłonięto kamień upamiętniający gehennę 1600 więźniów żydowskich KL Stutthof w Burggraben. Tablica na pomniku o treści: „Na

<sup>42</sup> M. Orski, *Filie obozu...*, s. 282.

<sup>43</sup> Tamże. Przypadki zgonów w dokumentacji osobowej i lekarskiej KL Stutthof przytacza też D. Drywa: dz. cyt., s. 218–219.

<sup>44</sup> <http://www.dziennikbałtycki.pl/tag/masowy-grob-kokoszki/> (data dostępu: 1.02.2017).



wieczną chwałę i pamięć więźniów podobozu Stutthof w Kokoszkach, męczonych i pomordowanych przez hitlerowskich ludobójców w latach 1944–1945<sup>45</sup> nie do końca oddaje właściwe przeznaczenie tego miejsca i los jego więźniów, jednak jest dziś praktycznie jedynym istniejącym śladem po podobozie. Realizowana bowiem dokładnie na terenie dawnej filii KL Stutthof inwestycja w postaci wielkiej fabryki międzynarodowego koncernu chemicznego zupełnie przykryła ziemię, która była świadkiem tyłu dramatycznych wydarzeń<sup>46</sup>.

### Aussenarbeitslager Danzig-Holm

Inne używane w dokumentacji nazwy: Marine-Bauleitung Danzig-Holm.

Trzeci podobóz KL Stutthof na terenie gdańskich kompleksów stoczniowych został powołany stosunkowo późno i rzadko pojawia się w literaturze historycznej i wspomnieniowej. Jego powstanie regulował rozkaz specjalny komendanta KL Stutthof z 15 października 1944 r. Na jego mocy na wyspie Ostrów w Gdańsku przy warsztatach Kriegsmarine utworzono filię obozu Stutthof. Jej komendantem został SS-Unterscharführer Josef Forstner<sup>47</sup>. W skład załogi wartowniczej delegowano siedmiu specjalnie przeszkolonych marynarzy Kriegsmarine (z czego trzech jako obsadę stałą budynku podobozu) oraz jedną nadzorczynię z personelu pomocniczego SS. Transport więźniów do nowego podobozu miał się odbyć drogą morską poprzez załadunek na barkę na przystani w Bodenwinkel (obecnie Kąty Rybackie)<sup>48</sup>.

Podobóz przy warsztatach marynarki wojennej w Stoczni Gdańskiej przeznaczony był dla 100 wyselekcjonowanych kobiet narodowości żydowskiej i rozpoczął działalność 16 października 1944 r., kiedy więźniarki wraz z obstawą przybyły do Gdańska<sup>49</sup>.

Więźniarki zakwaterowano na samej wyspie Ostrów, wewnątrz kompleksu baraków i budynków należących do zespołu obozów dla jeńców

<sup>45</sup> [http://www.zdiz.gda.pl/zdizgdansk/chapter\\_76118.asp?soid=238390109AF548868DE6840AC4534E85&target=kokoszki](http://www.zdiz.gda.pl/zdizgdansk/chapter_76118.asp?soid=238390109AF548868DE6840AC4534E85&target=kokoszki) (data dostępu: 1.02.2017).

<sup>46</sup> <http://gdansk.naszemiasto.pl/artukul/gdansk-fabryka-weyerhaeusera-w-kokoszkach-juz-gotowabeda,1678773,artgal,t,id,tm.html> (data dostępu: 1.02.2017).

<sup>47</sup> Josef Forstner (ur. 1904 w Wiedniu – zm. ?), w załodze wartowniczej KL Stutthof od 16 stycznia 1943 r. – AMS, I-IE-223.

<sup>48</sup> AMS, I-IB-3, s. 209–210.

<sup>49</sup> D. Drywa, dz. cyt., s. 232.

wojennych, którzy pracowali w gdańskich stoczniach. Jesienią 1944 r. obozy te liczyły 50 baraków, w których zakwaterowano około 3200 osób z kilkunastu krajów<sup>50</sup>. Dla żydowskich więźniarek KL Stutthof wyznaczono osobny budynek na terenie samych warsztatów Kriegsmarine, który dodatkowo ogrodzono od sąsiednich zabudowań drucianą siatką i drutem kolczastym. Wyselekcjonowane do wyjazdu kobiety pochodziły głównie z Polski i Węgier. W porównaniu do innych podobozów przy stoczniach gdańskich grupę kobiet wysłanych na wyspę Holm wyposażono dość dobrze w odzież zimową, rękawice, obuwie, a nawet mydło. W zachowanej korespondencji znajdują się częste wzmianki o kolejnych dostawach specjalistycznego zaopatrzenia<sup>51</sup>.

Podobóz dla żydowskich więźniarek KL Stutthof na wyspie Holm nie jest wzmiankowany w spisanych źródłach relacyjnych. W kontekście jego działalności, poza dokumentami SS-mańskimi z obozu centralnego, dysponujemy wyłącznie powojennymi zeznaniami jednej z zatrudnionych w nim nadzorczyń pomocniczego personelu SS. W trakcie przesłuchania na rozprawie głównej Gerda Steinhoff<sup>52</sup> opowiedziała o organizacji podobozu w następujący sposób: „Organizowałam obóz pracy przymusowej w Danziger-Holm. Miałam 100 więźniów: 2 Polacy, 2 Węgrów i reszta Żydów. 4 podręcznych [blokowych] i 2 feldfebli [wojskowych] miałam do pomocy. Strażniczek nie miałam. Więźniowie pracowali przy robotach ziemnych. Zakopywali rury do ziemi. [Dostawali] 170 gr chleba dziennie, 1 litr zupy, kartofle z sosem. Chleb z marmoladą (2 łyżki), był czas, że wyżywienie było gorsze – zupa była bardziej wodnista, mniej tłuszczu. Nie miałam nic w kuchni. Pracę piśmienną miałam w obozie. [Dokumentowałam] Co otrzymywali ze Stutthofu i co wysyłali. Lagerführerin była Żydówka, jej pomocnica. Co robili między sobą to mnie nie obchodziło. Nigdy Lagerführerin nie ukarała. Po twarzy biłam więźniów, ale nie biłam więźniów kijem. Jeden był wypadek śmiertelny w obozie”<sup>53</sup>.

<sup>50</sup> M. Orski, *Przedsiębiorstwa SS...*, s. 276.

<sup>51</sup> AMS, I-IVH-7, s. 79–83; M. Orski, *Filie obozu...*, s. 302.

<sup>52</sup> Gerda Steinhoff (ur. 1922 w Gdańsku – stracona 4 lipca 1946), nadzorczyńi SS w strukturach kobiecego personelu pomocniczego w KL Stutthof od września 1944 (szkolenie) do października 1944 r. (służba w obozie żydowskim KL Stutthof). Przed podjęciem zatrudnienia w obozie koncentracyjnym była m.in. służącą i bileterką tramwajową, [https://pl.wikipedia.org/wiki/Gerda\\_Steinhoff](https://pl.wikipedia.org/wiki/Gerda_Steinhoff) (data dostępu: 1.02.2017).

<sup>53</sup> Pisownia oryginalna, tekst jest stenograficznym ręcznym zapisem zeznań przed sądem i zawiera dużo skrótów pisarskich lub form pisanych w trzeciej osobie: AIPN Gd, 604/423, Akta w sprawie karnej dotyczącej znęcania

Zeznania strażniczki, jak i dokumentacja statystyczna prowadzona w obozie, potwierdzają, że grupa 100 Żydówek przeniesionych do podobozu przy warsztatach Kriegsmarine w Gdańsku miała zapewnioną względną stabilizację zaopatrzenia oraz warunki bytowe. Kobiety niwelowaly tereny stoczniowe, wykonywały inne prace ziemne, nosiły dłużycę tartaczną, tłukły kamienie – były to w swym zakresie przeważnie prace mniej wyniszczające niż zajęcia przydzielane w tym samym czasie żydowskim kobietom w obozie centralnym, zwłaszcza że większość personelu ochraniającego stanowili marynarze, a nie SS-mani<sup>54</sup>. Dokumentacja dla ostatnich tygodni istnienia podobozu Danzig-Holm jest fragmentaryczna – nie odnotowano w niej żadnego zgonu więźniarki. Dzień przez rozkazem wymarszu obozu centralnego, 24 stycznia 1945 r., stan podobozu wpisany do dziennego wykazu wynosił wciąż 100 kobiet<sup>55</sup>. Wtedy już stocznie nie pracowały normalnie i były wygaszane w obliczu zbliżającego się frontu.

Koniec istnienia podobozu KL Stutthof przy Danzig-Holm nastąpił według ustaleń Marka Orskiego po 20 marca 1945 r., kiedy kobiety ewakuowano z powrotem do obozu macierzystego. Prawdopodobnie przeniesienie do Stutthofu nastąpiło równolegle lub wspólnie z innymi grupami więźniów i więźniarek pracujących w gdańskich stoczniach, tj. z grupami z podobozu na Przeróbce i być może z pojedynczymi więźniami z podobozu w Kokoszkach<sup>56</sup>. 27 marca tereny stoczniowe zostały zdobyte przez Armię Czerwoną. Liczba więźniów, którzy zmarli w czasie tej przymusowej i chaotycznej ewakuacji, nie jest znana, nie prowadzono już wtedy bieżącej dokumentacji statystycznej. Dalszy los tych, którzy wrócili z Gdańska do Stutthofu, jest bezpośrednio związany z tragedią ostatnich tygodni istnienia tego obozu<sup>57</sup>.

---

się i mordowania więźniów obozu koncentracyjnego w Stutthofie oraz działania na szkodę ludności cywilnej w czasie II wojny światowej, prowadzonej przeciwko Józef Reiter i in., tj. oskarżonym o czyny z art. 1 Dekretu z dnia 31.08.1944, Protokół rozprawy głównej, Zeznania G. Steinhoff z 26.04.1946.

<sup>54</sup> M. Orski, *Filie obozu...*, s. 303.

<sup>55</sup> AMS, I-II B-6, Raport o stanie obozu z 24.01.1945. W tym zakresie cytowana wyżej wzmianka G. Steinhoff o jednym przypadku śmiertelnym nie ma swojego odbicia źródłowego, być może osoba składająca zeznanie pomyliła miejsca, gdzie zauważyła zgony – G. Steinhoff pracowała w kilku podobozach kobiecych KL Stutthof, a w samym Danzig-Holm tylko od połowy października do końca listopada 1944 r.

<sup>56</sup> M. Orski, *Filie obozu...*, s. 303.

<sup>57</sup> M. Owsiański, *Naznaczeni. Stutthof – Obozy – Sztutowo w latach 1945–1962. Dzieje gminy, gromady i miejsca pamięci*, Sztutowo 2015, s. 79–86.

Do wszystkich trzech podobozów KL Stutthof związanych z gdańskimi stoczniami, które zostały powołane w drugiej połowie 1944 r. przez władze SS obozu, a które istniały do marca 1945 r., skierowano łącznie około 2500 więźniów. Było wśród nich 600 kobiet żydowskich oraz 1900 mężczyzn, w tym 1100 Żydów. W wyniku złego traktowania, wypadków przy pracy, fatalnych warunków bytowych i mizernego wyżywienia śmierć poniosło w tych podobozach szacunkowo kilkuset więźniów. Szczególnie ponurą kartę w historii zatrudnienia więźniów KL Stutthof przy gdańskiej produkcji stoczniowej zapisał podobóz w Kokoszkach, który stanowił najbardziej prymitywne miejsce wyniszczenia niewolniczej siły roboczej.

Przy niewolniczym wyzysku kilku tysięcy więźniów KL Stutthof w gdańskich stoczniach prowadzona była wciąż praca nad budową i rozwojem niemieckiej floty, zwłaszcza najnowszych okrętów podwodnych. Procentowany udział niewolników w pasiakach wśród rzeszy robotników przymusowych i jeńców wojennych, którzy pracowali na tym samym terenie, nigdy nie był dominujący, stanowili oni raczej niewielką część przymusowej, cudzoziemskiej siły roboczej, wykorzystywanej przez Niemców. Jednak sam charakterystyczny wygląd więźniów i więźniarek Stutthofu, ich codzienny pobyt w stocznii i praca ponad siły, ich ogólny stan fizyczny, możliwość rozmowy i kontaktu z nimi były dobitnym świadectwem zupełnego odhumanizowania przez Niemców procesu produkcji zbrojeniowej w końcu istnienia III Rzeszy. Setki zachorowań i zgonów mężczyzn i kobiet z KL Stutthof, na miejsce których przysyłano z obozu coraz to nowych więźniów po to, aby dalej wyniszczać ich pracą przy zbrojeniach, to wymowne świadectwo szaleństwa i bezsensu wojny totalnej.

Nie są znane dokładne efekty liczbowe pracy niewolników w gdańskich stoczniach. Z dostępnych fragmentarycznie danych źródłowych można określić, że dzienna stawka za kilkunastogodzinną pracę więźnia, jaką płać do kasy obozu administracja stocznii, wynosiła od 4 do 6 marek. Na jednym z niewielu zachowanych rachunków z kilku tygodni grudnia 1944 r., sporządzonym dla Schichau Werft Danzig, znajdują się następujące liczby: 7604 roboczogodzin w kobiecych komandach i 18 347 roboczogodzin w komandach męskich. Według tych stawek stocznia była wówczas winna kasie obozu 119 152 marki, co po potrąceniu kosztów

wyżywienia podobozu w Kokoszkach, ponoszonych przez, dawało na czysto dług stoczni do zapłaty w wysokości 95 000 marek niemieckich. Mimo braku kwalifikacji i bezosobowego traktowania każdy z więźniów KL Stutthof miał zatem swój wymierny, wielotysięczny udział w zyskach wypracowanych przez stocznię...<sup>58</sup>

Historia istnienia trzech podobozów KL Stutthof w gdańskich stoczniach to także opowieść o wybiórczej i zatartej pamięci po wojnie. Praca kilku tysięcy więźniów i ofiara życia kilkuset z nich, poniesiona na rzecz gdańskiego przemysłu okrętowego, to temat zapomniany – upamiętniany dziesiątki lat po wojnie w sposób wrywkowy i niepełny. Obóz na Przeróbce jego żyjący polscy więźniowie upamiętnili dopiero wówczas, kiedy zakończyli swoje kariery zawodowe i mogli zająć się działalnością społeczną. Wcześniej nikt za nich tego nie zrobił. Kamień, który ufundowali, od wielu lat pozbawiony jest tablicy i stoi bez konkretnego nawiązania do historii, jaką ma upamiętniać. „Żydowski” podobóz w Kokoszkach upamiętniono prawie czterdzieści lat po jego likwidacji, nie na samym jego wstydlwym terenie, ale w oddaleniu, z napisem, który w ogóle nie mówi o esencji historii tego miejsca i setkach niezidentyfikowanych i pogrzebanych tam anonimowo ofiar. Nigdy nie przeprowadzano identyfikacji tych masowych grobów, czy choćby kompleksowych badań archeologicznych identyfikujących artefakty i mogiły. Nie robiono tego, bo teren był wciąż zamieszkały i potrzebny. Dziś sarkofagiem podobozu w Kokoszkach są fundamenty i parking wielkiej fabryki, a położony kilkaset metrów od niej pamiątkowy kamień ginie w cieniu hal przemysłowych. Podobóz na wyspie Ostrów z kolei nigdy nie był upamiętniony tablicą, nie ma nawet jednej relacji złożonej przez którąś z jego więźniarek... Zachwycając się techniką, rozmachem i przeszłością gdańskiego przemysłu stoczniowego, warto jednak pamiętać o ponurej karcie wojennej i kilku tysiącach, w większości bezimiennych, mężczyzn i kobiet w pasiakach, którzy mieli ważny i tragiczny udział w dziejach wyspy Ostrów w okresie II wojny światowej.

---

<sup>58</sup> AMS, I-IVB-9, s. 61.

# Bibliografia

## Źródła archiwalne

- Archiwum Muzeum Stutthof [dalej: AMS], I-IB-3.  
AMS, I-IE-223.  
AMS, I-IE-410.  
AMS, I-IE-898.  
AMS, I-IIIB-6, Raport o stanie obozu z 24.01.1945.  
AMS, I-IV-7.  
AMS, I-IVG-16/47.  
AMS, Relacje i wspomnienia, t. IX, Relacja Z. Kolanko.  
AMS, Relacje i wspomnienia, t. IX, Relacja Z. Raczkiewicza.  
Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej w Gdańsku (AIPN Gd), 604/423.

## Literatura

- Drywa D., *Zagłada Żydów w obozie koncentracyjnym Stutthof 1939–1945*, Gdańsk 2001.  
Grabowska J., *Marsz Śmierci. Ewakuacja piesza więźniów KL Stutthof i jego podobozów 25 stycznia – 3 maja 1945 roku*, Gdańsk 1992.  
Kamiński S., *Sylwetka przestępcy wojennego. O procesie Paula Wernera Hoppego, byłego komendanta obozu koncentracyjnego Stutthof*, „Zeszyty Muzeum Stutthof” 1990, nr 9.  
Katz J., *One Who Came Back. The Diary of a Jewish Survivor*, New York 1973.  
Kłys A., *Kalendarium osadzania i oznaczeń więźniów w obozie Stutthof w latach 1939–1945*, „Zeszyty Muzeum Stutthof” 2014, nr 2.  
Madajczyk Cz., *Polityka III Rzeszy w okupowanej Polsce*, t. I, Warszawa 1970.  
Orski M., *Filie obozu koncentracyjnego Stutthof w latach 1939–1945*, Gdańsk 2004.  
Orski M., *Niewolnicza praca więźniów obozu koncentracyjnego Stutthof w latach 1939–1945*, Gdańsk 1999.  
Orski M., *Przedsiębiorstwa SS i firmy prywatne – najemcy siły roboczej obozu koncentracyjnego Stutthof w latach 1939–1945: ekonomiczne uwarunkowania zatrudnienia więźniów*, Gdańsk 2001.  
Owskiński M., *Naznaczeni. Stutthof – Obozy – Sztutowo w latach 1945–1962. Dzieje gminy, gromady i miejsca pamięci*, Sztutowo 2015.

*Pamiętamy, pamiętam... Pomorze Gdańskie i obóz Stutthof 1939–1945: materiały edukacyjne*, red. E. Górczak-Ulman, Warszawa–Sztutowo 2012.  
Wachsmann K., *KL: historia nazistowskich obozów koncentracyjnych*, tłum. M. Antosiewicz, Warszawa 2016.

### **Strony internetowe**

<http://gdansk.naszemiasto.pl/arttykul/gdansk-fabryka-weyerhaeusera-w-kokoszkach-juz-gotowa-beda,1678773,artgal,t,id,tm.html>

<http://www.dziennikbaltycki.pl/tag/masowy-grob-kokoszki/>

[http://www.zdiz.gda.pl/zdizgdansk/chapter\\_76112.asp](http://www.zdiz.gda.pl/zdizgdansk/chapter_76112.asp)

[http://www.zdiz.gda.pl/zdizgdansk/chapter\\_76118.asp?soid=238390109A-F548868DE6840AC4534E85&target=kokoszki](http://www.zdiz.gda.pl/zdizgdansk/chapter_76118.asp?soid=238390109A-F548868DE6840AC4534E85&target=kokoszki)

[https://pl.wikipedia.org/wiki/Gerda\\_Steinhoff](https://pl.wikipedia.org/wiki/Gerda_Steinhoff)





Andrzej Trzeciak

## **„Wybijanie nitów”. Walka polityczna w Stoczni Gdańskiej (Stoczni nr 1 i Stoczni nr 2) w latach 1945–1948**

By zrozumieć polski komunizm, trzeba zacząć od badania jego początków.

Padraic Kenney

W związku z dziesiątą rocznicą powstania Polskiej Partii Robotniczej w gazecie „Głos Stocznio-wca” z 24 stycznia 1952 r. opublikowano artykuł pod tytułem *Mocne nity*<sup>1</sup>. Opisywano w nim walkę toczoną w latach powojennych o odbudowę gdańskich stoczni, ich nacjonalizację, przejęcie struktur zarządczych i wreszcie rozpoczęcie produkcji okrętowej. Bohaterami zmagania byli aktywiści zakładowych komórek PPR ze Stoczni nr 1 i Stoczni nr 2, w świetle artykułu jedyni, którzy od początku właściwie pojmowali sytuację gospodarczą i polityczną, w jakiej znalazły się stocznie i cały powstający polski przemysł okrętowy po zakończeniu wojny, bo – jak stwierdzono – wygrać walkę o jego stworzenie „oznaczało też wygrać walkę o oblicze gospodarcze i polityczne Wybrzeża”. A stocznie, obok portów, stanowiły najistotniejszy gospodarczy element regionu. Sytuacja

---

<sup>1</sup> *Mocne nity*, „Głos Stocznio-wca” 1952, nr 3, s. 3.

społeczno-polityczna, jaka zarysowała się w dwóch największych zakładach stoczniowych, połączonych ostatecznie w Stocznnię Gdańską, w latach 1945–1948 była odbiciem tego, co w tym okresie działo się w całym kraju. Wzrost znaczenia Polskiej Partii Robotniczej i jej rodząca się dominacja, ścieranie się sił politycznych, w tym działalność opozycyjnego wobec komunistów Polskiego Stronnictwa Ludowego i niepodległościowego podziemia oraz wydarzenia związane z jesiennym referendum 1946 r., wyborami do sejmu w 1947 r. czy zjednoczeniem PPR i PPS w 1948 r. miały w stoczniach własną dynamikę. Ukazywały jednocześnie zasięg i głębię oddziaływania procesów społecznych i politycznych związanych z utrwalaniem systemu komunistycznego w powojennej Polsce.

Baza źródłowa do poznania społeczno-politycznej sytuacji w stoczniach gdańskich w omawianym okresie jest ograniczona. Informacje znaleźć można w spuściźnie Zakładowych Miejskich i Wojewódzkich Komitetów PPR i PPS oraz Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej. Cennym materiałem są nieliczne publikowane po roku 1989 wspomnienia osób, które brały udział w odbudowie obu zakładu i organizacji w nich produkcji okrętowej. Interesujące informacje znajdują się także w pamiętnikach stoczniovców, publikowanych na łamach „Głosu Stoczniovców”<sup>2</sup>. Pomimo stronnictwośc i tendencyjnośc i, niezwykle cennym, spójnym i obszernym źródłem pozostają relacje członków stoczniovców kół PPR, zarejestrowane w 1961 r. na zlecenie Referatu Historii Partii przy Komitecie Wojewódzkim PZPR w Gdańsku<sup>3</sup>. Chociaż nie można zestawić ich z podobnymi relacjami osób reprezentujących odmienne orientacje polityczne, stanowią one ważne źródło służące ukazaniu nieznanego kulisów walki politycznej, jaka rozgrywała się w stoczniovcach gdańskich w latach bezpośrednio powojennych.

Dwie dawne niemieckie stoczniovcie, Danziger Werft (Stoczniovcia Gdańsko) i Schichau Werft (Stoczniovcia Schichau), zajęte zostały przez oddziały Armii Czerwonej 28 marca 1945 r.<sup>4</sup> W czerwcu tr. decyzją Ministerstwa

<sup>2</sup> Publikacje te pojawiały się na łamach „Głosu Stoczniovców” w latach 1975–1979 jako efekt konkursów organizowanych przez redakcję pisma, Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego oraz Rozgłoścnię Gdańską Polskiego Radia.

<sup>3</sup> W 1961 r. na zlecenie Referatu Historii Partii przy Komitecie Wojewódzkim PZPR zarejestrowano serię relacji najaktywniejszych członków PPR, którzy uczestniczyli w działalności politycznej na Wybrzeżu w pierwszych powojennych latach. W zbiorze tym znajdują się relacje aktywnych działaczy PPR ze Stoczniovc nr 1 i Stoczniovc nr 2. APGd, 2384.

<sup>4</sup> M. Westphal, *Walka o panowanie w głębinach. Historia powstania U-boota typu XXI*, Gdańsk 2014, s. 302.

Przemysłu powołano do życia Zjednoczenie Stoczni Polskich, którego zadaniem było przejęcie od Rosjan zakładów produkcyjnych oraz organizacja i zarządzanie tworzącym się polskim przemysłem stoczniowym<sup>5</sup>. Pośród licznych gdańskich przedsiębiorstw okrętowych, przekazywanych przez Armię Czerwoną polskiej administracji, największy potencjał wytwórczy posiadały dwie wspomniane wyżej stocznie. Stan obu zakładów nie pozwalał jednak na szybkie wznowienie w nich produkcji okrętowej.

W momencie ich przejmowania przez stronę polską straty obu zakładów w budynkach, infrastrukturze i urządzeniach były duże. Wykazywały jednocześnie znaczne wahania w poszczególnych stoczniach. Nieliczne zabudowania zostały zniszczone niemal całkowicie, wiele uszkodzono. Straty w budynkach na terenie macierzystym Stoczni Gdańskiej wahały się od 15 do 80%<sup>6</sup>. Przyjmuje się jednak, że średnio dla całego obszaru stoczni wyniosły one ok. 30%<sup>7</sup>. Na terenie Stoczni Schichaua budynki zniszczone były w mniejszym stopniu, większość z nich przetrwała, jednak pozbawione były dachów, szyb, elementów konstrukcji, infrastruktury czy instalacji wewnętrznych<sup>8</sup>. Odmienny był również stan najważniejszych elementów stoczniowego wyposażenia obu zakładów – pochylni. W Stoczni Schichaua uległy one większym zniszczeniom, podczas gdy trzy pochylnie należące do Danziger Werft były nieuszkodzone i „wymagały zaledwie sprzątnięcia”<sup>9</sup>. Zdecydowanie gorzej wyglądała sytuacja, jeśli chodzi o wyposażenie obu stoczni w narzędzia, maszyny i urządzenia. Straty w tym zakresie sięgały nawet 70%<sup>10</sup>. Część wyposażenia została wywieziona podczas ewakuacji zakładów przez Niemców, część zniszczona w czasie ostrzału artyleryjskiego i walk prowadzonych na terenie stoczni w trakcie zdobywania Gdańska. Znaczny ubytek spowodowany był jednak celowym demontażem i wywozem maszyn i urządzeń traktowanych przez Armię Czerwoną jako łupy wojenne, jeszcze przed

<sup>5</sup> Archiwum Państwowe w Gdańsku [dalej: APGd], 1291/9269, s. 54; *Historia budownictwa okrętowego na Wybrzeżu Gdańskim*, red. E Cieślak, Gdańsk 1972, s.370.

<sup>6</sup> APGd, 1291/9269, s. 45–47; A. Trzeciak, *Stocznia Gdańska i tereny postoczniowe 1945–2015*, hasło do *Atlasu Architektury Gdańska* (publikacja w przygotowaniu).

<sup>7</sup> W świetle niektórych informacji, że stocznia miała być zniszczona nawet w 70%. APGd, 2384/11155, s. 1.

<sup>8</sup> APGd, 1291/9281, s. 4

<sup>9</sup> APGd, 1090/239, s. 1; *Historia budownictwa...*, s. 375–376; H. Wojciechowski, *Stocznia Gdańska. Fakty i liczby*, Gdańsk 1968, s. 13.

<sup>10</sup> Tamże, s. 375.

przekazaniem zakładów polskiej administracji, a także w trakcie tego procesu. Najbardziej symboliczny stał się demontaż gigantycznego tzw. żurawia młotowego o udźwigu 250 t, który znajdował się na terenie dawnej Stoczni Schichau<sup>11</sup>.

Podstawą przejścia od Rosjan obu stoczni oraz wielu innych zakładów było porozumienie zawarte w Moskwie 10 maja 1945 r. przez polskiego ministra przemysłu i handlu Hilarego Minca i przedstawiciela PKWN Stefana Jędrychowskiego z Państwowym Komitetem Obrony Związku Radzieckiego. W myśl tego układu strona polska otrzymać miała jedynie 30% urządzeń stoczniowych. Pozostałe 70% przypaść miało Związkowi Radzieckiemu<sup>12</sup>. Układ przewidywał, że strona radziecka dostanie wyposażenie związane z produkcją okrętów podwodnych<sup>13</sup>. Rosjanie ponadto zabrali same okręty stojące jeszcze na pochylniach oraz ich elementy<sup>14</sup>. Przejęcie obu przedsiębiorstw przez Polskę poprzedziły długotrwałe negocjacje. Celem strony polskiej było zabezpieczenie na terenie obu stoczni wystarczającej ilości maszyn i urządzeń, by rozpocząć przynajmniej działalność remontową i montażową. „Rozmowy z przedstawicielami strony radzieckiej nie były więc łatwe. Gdy już doszło do wykonywania postanowień układu moskiewskiego, trzymali się formalnie tych postanowień i całość wyposażenia stoczni uważali za przypadającą im. My znów wychodziliśmy z założenia, że stocznie są warsztatem mogącym prowadzić, na tych samych urządzeniach, produkcję bardzo zróżnicowaną i że urządzenia te, jako należące do podstawowego wyposażenia stoczni, były jedynie przejściowo wykorzystywane do produkcji okrętów podwodnych”<sup>15</sup>. Przejmowanym od Rosjan przedsiębiorstwom nadawano nowe polskie nazwy wraz z numerem. Dawna Danziger Werft stała się Stoczną nr 1, a Schichau Werft – Stoczną nr 2. Powołano także zarządy obu zakładów. Dyrektorem Stoczni nr 1 został Wacław Czarnowski, a Stoczni nr 2 Leon Juchniewicz (*vel* Kazimierz Leski)<sup>16</sup>. Ostatecznie

<sup>11</sup> APGd, 2598/114, s. 122–123; K. Leski, *Życie niewłaściwie urozmaicone. Wspomnienia oficera wywiadu i kontrwywiadu AK*, Warszawa 1989, s. 410; J. W. Doerffer, *Początki budownictwa okrętowego w Stoczni Gdańskiej w latach 1946–1951*, [w:] *Polski przemysł okrętowy we wspomnieniach*, red. W. Grabski i S. Nowicki, Gdańsk 1996, s. 77.

<sup>12</sup> *Historia budownictwa...*, s. 368.

<sup>13</sup> K. Leski, dz. cyt., s. 409.

<sup>14</sup> J. W. Doerffer, dz. cyt., s. 77–78.

<sup>15</sup> K. Leski, dz. cyt., s. 410.

<sup>16</sup> Tamże; *Historia budownictwa...*, s. 371.



Zniszczona hala odlewni Danziger Werft w 1945 r. Zbiory Archiwum Państwowego w Gdańsku

w trakcie negocjacji zdecydowano, że Rosjanie otrzymają większy udział w wyposażeniu Stoczni nr 2, dzięki czemu strona polska przejmie większą ilość sprzętu w Stoczni nr 1<sup>17</sup>. Taki podział wpływał na określenie potencjału wytwórczego i zarysowanie profilów produkcyjnych obu przedsiębiorstw w 1945 r. Dokonany rozdział wyposażenia obu stoczní, a także stan ich zabudowań i warsztatów w połączeniu z faktem posiadania przez „jedynekę” lepiej zachowanych pochylni i nabrzeży umożliwiał jej szybsze przystąpienie do działań remontowych oraz, co ważniejsze, wytwórczych o charakterze okrętowym<sup>18</sup>. Stocznia nr 2, pomimo pozostawienia na jej terenie sporej ilości dobrych jakościowo, niemieckich blach okrętowych oraz zadowolającego stanu budynków, miała zostać uruchomiona głównie jako duży zakład mechaniczny – montażu i remontu maszyn i urządzeń oraz produkcji konstrukcji stalowych<sup>19</sup>. Jego specjalnością w pierwszych latach powojennych był montaż traktorów i maszyn rolniczych pochodzących z dostaw UNRRA, oraz naprawa samochodów, taboru kolejowego, a także jachtów, kutrów i trawlerów wojskowych<sup>20</sup>. Pracownicy i dyrekcja zakładu mieli też ambicje podejmowania działań w zakresie większych remontów statków<sup>21</sup>. Jednak jeszcze w 1946 r. zdecydowanie odrzucała możliwość rozpoczęcia samodzielnej produkcji jednostek pełnomorskich<sup>22</sup>. Nieco inne nastawienie panowało wśród części kadry Stoczni nr 1. Ona także realizowała montaż i naprawy ciągników i wagonów kolejowych oraz produkowała konstrukcje stalowe. Jednak tutaj zakres prac remontowych statków był zdecydowanie większy niż w Stoczni nr 2<sup>23</sup>. W roku 1947 Stocznia nr 1 realizowała także własną produkcję jednostek pływających, oddając do eksploatacji serię kutrów stalowych projektu inż. Jerzego Doerffera<sup>24</sup>. W tym samym roku rozpoczęto w Zjednoczeniu Stoczní Polskich wstępne przygotowania do

<sup>17</sup> Tamże.

<sup>18</sup> Tamże; APGd, 1090/239, s. 2; J. W. Doerffer, dz. cyt., s. 59–64.

<sup>19</sup> APGd, 2384/11652, s. 2; K. Leski dz. cyt., s. 411, 415; J. W. Doerffer, dz. cyt., s. 77.

<sup>20</sup> APGd, 2384/11652, s. 4; *Historia budownictwa...*, s. 381; H. Wojciechowski, dz. cyt., s. 21.

<sup>21</sup> „Tow. Goszczewski mnie do siebie wezwał – mówi tow. Janke wy musicie ludzi do tej roboty zmobilizować. Udało mi się to, pracowaliśmy również w Wielkanoc. Byłem na takim małym przyjęciu kiedy Mar. Woj. Przejmowała od nas te trawlerzy [...]. Wtedy przedstawiciel Mar. Wojennej mówił: wy faktycznie robiliście długo te jednostki, ale stwierdzamy z całą stanowczością, że wasza robota jest lepsza jak Stoczni nr 1”. APGd, 2384/685, s. 9.

<sup>22</sup> J. W. Doerffer, dz. cyt., s. 59.

<sup>23</sup> H. Wojciechowski, dz. cyt., s. 22–24.

<sup>24</sup> Tamże, s. 24; J. W. Doerffer, dz. cyt., s. 59–62; *Historia budownictwa...*, s. 399–400.

uruchomienia własnej produkcji statków pełnomorskich. Główny ciężar prac miał spocząć na bardziej wyspecjalizowanej w tym zakresie oraz lepiej przygotowanej Stoczni nr 1. Osiągnięciu tego celu służyć miało także połączenie obu zakładów w Stocznię Gdańską, czego dokonano formalnie 19 października 1947 r. Pierwsze wyprodukowane w Stoczni Gdańskiej, i w ogóle w Polsce, statki pełnomorskie „Sołdek” i „Jedność Robotnicza” zwodowano w roku 1948. Przy czym drugi z nich miał uczcić kongres zjednoczeniowy Polskiej Partii Robotniczej i Polskiej Partii Socjalistycznej, co stało się klamrą zamykającą pierwszy etap zarówno przemysłowej, jak i politycznej historii Stoczni Gdańskiej.

Widoczne zróżnicowanie charakteru i potencjału obu zakładów, decydujące o ich profilu wytwórczym, miało istotny wpływ na zawodowy, społeczny i polityczny skład ich załóg. Przełożyło się to jednocześnie na sytuację polityczną panującą w obu zakładach, a także na skład i profil polityczny zarządu i załogi wyłonionej z nich Stoczni Gdańskiej.

Od momentu przekazania obu stoczni Polsce stan zatrudnienia dynamicznie wzrastał. Było to związane z niezwykle intensywnym ruchem ludności, jaki miał miejsce pod koniec wojny i po jej zakończeniu. Z upływem sierpnia 1946 r. w Stoczni nr 1 zatrudnionych było 2146 osób, a w Stoczni nr 2 – 871. W październiku 1948 r. w powstałej z połączenia obu zakładów Stoczni Gdańskiej pracowały 4362 osoby<sup>25</sup>.

Nowi stoczniowcy stanowili grupę bardzo niejednorodną. Dwie podstawowe kategorie to ludność rodzima, w tym gdańscy Niemcy oraz ludność napływowa. Przy czym odsetek przedstawicieli pierwszej grupy malał z każdym miesiącem, co spowodowane było indywidualnymi decyzjami o wyjeździe oraz celową polityką polskich władz, dążących do deportacji jak największej ilości dawnych niemieckich mieszkańców<sup>26</sup>. Przedstawiciele mniejszości niemieckiej mieli zresztą często negatywny stosunek do nowej władzy, przez co sabotowali też pracę w stoczni<sup>27</sup>. Z drugiej strony, trauma powojenna przekładała się także na zły stosunek

<sup>25</sup> *Historia budownictwa...*, s. 661, 666.

<sup>26</sup> „Przypominam sobie, że była taka akcja usuwania stałych mieszkańców. Np. takim przybyszom jak ja obiecano mieszkanie po którymś z tych wysiedlonych” – wspominał stoczniowiec, członek PPR Jan Mirowicz. Na początku 1946 r. pracowało w Stoczni nr 1 ponad 1000 Polaków i ok. 200 Niemców. APGd, 2598/113, s. 5–6; APGd, 2384/11684, s. 9; E. Jarecki, *Stocznia Gdańska im. Lenina. Życie społeczno-polityczne w latach 1945–1984*, Warszawa 1985, s. 23.

<sup>27</sup> APGd, 2598/113, s. 5.

polskich przybyszów do niemieckiej ludności Gdańska, chociaż nie było to regułą: „[...] wówczas pracowali w stoczni również Niemcy [sic!] miejscowi, mieli oni przedłużanie na trzy miesiące na 6 miesięcy, niektórzy z nich wyjechali, a niektórzy co chcieli przyjąć obywatelstwo polskie, to zostało w dalszym ciągu. [...] Jeżeli chodzi o stanowisko robotników miejscowych [nowych] do gdańszczan, musimy dobrze wiedzieć, że początki nie były takie łatwe. Nie ma Polaka żeby rodzina nie cierpiała od Niemców. [...] W początkowym okresie były pewne antagonizmy pomiędzy ludnością miejscową a napływową. W późniejszym okresie zaczynało to się przełamywać”<sup>28</sup>. Nieco odmienny był stosunek do ludności kaszubskiej i innych mieszkańców Pomorza. „Jeżeli chodzi o ludność miejscową nie zaobserwowałem specjalnych antagonizmów. Tylko należy stwierdzić, że byli tacy, którzy pracowali w stoczni jeszcze za czasów niemieckich przed wojną i w czasie wojny. Mielśmy takich jak Wyka, który pracują jeszcze do dzisiaj w stoczni [1961]. Stwierdziliśmy, że od nich możemy się nauczyć wiele rzeczy... ale z drugiej strony u tych ludzi obserwowało się niezadowolenie. Oni tutaj za czasów przedwojennych zarabiali bardzo dobrze, żyli na innej stopie życiowej”<sup>29</sup>. Wielu z miejscowych w późniejszym okresie włączyło się aktywnie w działalność polityczną<sup>30</sup>.

Osoby napływowe także dzieliły się na dwie podstawowe kategorie. Pierwsza obejmowała ludzi, którzy przybyli na Wybrzeże, do Gdańska, w celu osiedlenia się i podjęcia pracy. Druga to osoby, które przebywały tu przelotnie, oraz ci, których głównym celem był, jak często podkreślano, „szaber”<sup>31</sup>. Pomijając fakt, że istotnie było to zjawisko nagminne, warto zauważyć, że oskarżenie o niegospodarność i kradzieże mienia publicznego staną się w przyszłości silnym orężem walki politycznej, wykorzystywanym głównie przez członków PPR<sup>32</sup>. Kierunki, z jakich przyjeżdżali nowi osiedleńcy, także były bardzo różnorodne: „[...] mieliśmy ludność z Buga i tutejszą rodziną, z kieleckiego, warszawskiego i ze wszystkich

<sup>28</sup> APGd, 2384/11155, s. 2–3.

<sup>29</sup> APGd, 2384/11685, s. 9.

<sup>30</sup> Przykładem może być pochodzący spod Tczewa Franciszek Filbrandt, członek PPR. APGd, 2384/11155, s. 3.

<sup>31</sup> K. Leski, dz. cyt., s. 414; E. Jarecki, dz. cyt., s. 23.

<sup>32</sup> Jeden z nich wspomina: „W ten sposób było nam wiadomo, że wielu ludzi pracowało w stoczni tylko po to, żeby być w stoczni. Nie chodziło im o pensje. Oni by chętnie drugą pensję dopłacili aby tam być, dla tego, że mieli na terenie stoczni możliwość prowadzić swoje lewe roboty, za które im płacili kilkanaście razy więcej aniżeli wynosiły wówczas zarobki tych pracowników”. APGd, 2384/11684, s. 7.



stron”<sup>33</sup>. Co należy podkreślić, pośród załóg stoczniowych w pierwszym okresie było bardzo niewielu wyspecjalizowanych pracowników, mających jakkolwiek związek z produkcją okrętową<sup>34</sup>. W dużej części do stoczni trafiali mieszkańcy wsi, niemający żadnego doświadczenia pracy w przemyśle lub posiadający je w bardzo ograniczonym stopniu, a jednocześnie nieposiadający wyrobionych i ugruntowanych przekonań politycznych. Sytuację w Stoczni nr 2 tak opisuje działacz PPR Izidor Dobaj: „Tu było dużo ludzi ze wsi. Oni nie znali tych zagadnień fabrycznych, oni nie pracowali w fabrykach, nie wiedzieli co to partia”. I dodaje: „Wiemy [...], że w 45 r. – 46 r. przyszedł do stoczni chłop ze wsi i chłopski syn wiedział o tym, że ojciec ma 10–12 ha, że komuniści odbiorą ojcu tę ziemię, co ojciec robi na starość, gdzie on pójdzie i tym sposobem ludzie błędzili”<sup>35</sup>. Tłumaczyć tym można duże poparcie nowych stoczniowców dla tworzącego się w zakładach ruchu ludowego. Wiele osób pochodziło z rodzin robotniczych. Byli wśród nich zarówno przedstawiciele miejskiego proletariatu, jak i robotnicy rolni czy rzemieślnicy. Pośród robotników dominowali przedstawiciele zawodów związanych z przemysłem mechanicznym, budowlanym i drzewnym, a więc osoby pracujące w zawodach takich jak ślusarz, tokarz, mechanik, stolarz czy cieśla. Wielu nowych stoczniowców miało za sobą doświadczenie pracy w różnych fabrykach i przedsiębiorstwach – na kolei, w elektrowniach, kopalniach i hutach oraz w mniejszych zakładach i warsztatach rzemieślniczych. Byli wśród nich nawet rzeźnicy, krawcy czy piekarze<sup>36</sup>.

Osobną grupę stanowiła kadra techniczna. W początkowym okresie skupiała ona zaledwie niewielki odsetek pracujących w stoczniach. Jeszcze mniejszy procent stanowili okrętowcy. W kilku przypadkach były to jednak osoby posiadające gruntowne wykształcenie techniczne o profilu okrętowym, mające za sobą także studia na zagranicznych uczelniach i praktykę w zagranicznych stoczniach. Zaliczyć do nich należy m.in. Kazimierza Leskiego, absolwenta Wyższej Szkoły Budowy Maszyn i Elektrotechniki

<sup>33</sup> APGd, 2384/11651, s. 11.

<sup>34</sup> H. Wojciechowski, dz. cyt., s. 17.

<sup>35</sup> Egzekutywa KM PPR zwracała uwagę w lutym 1946 r., że w stoczniach znajduje się „element ciężki a to przeważnie z za Buga”. APGd, 2610/3, s. 6; APGd, 2384/11651, s. 8, 11.

<sup>36</sup> Rzeźnikiem był działacz PPR Antoni Czepiel. Stanisław Kasprzykowski wspomina, że jego majster w kadłubowni był z zawodu piekarzem. APGd, 2384/11658, s. 2; S. Kasprzykowski, *Pierwszy rok w stoczni. Część 1*, „Głos Stoczniowca” 1975, nr 33, s. 7.

w Warszawie oraz Wydziału Okrętowego Politechniki w Delft, a także Jerzego Doerffera, Giedymina Jabłońskiego i Wacława Czarnowskiego, którzy ukończyli Technische Hochschule Danzig. Zdecydowana większość z nich znalazła zatrudnienie w Stoczni nr 1. Wielu przedstawicieli kadry technicznej z racji swojego pochodzenia, wykształcenia i światopoglądu zachowywała dystans wobec nowej rzeczywistości politycznej. Nieujawionym oficerem wywiadu i kontrwywiadu AK był pierwszy dyrektor Stoczni nr 2 Leon Juchniewicz (Kazimierz Leski). Jego zastępca Jerzy Goszczewski był z kolei aktywnym członkiem PPR.

Ugrupowaniami liczącymi się w gdańskich stoczniach byli ludowcy, reprezentowani głównie przez mikołajczykowski Polskie Stronnictwo Ludowe, a także Polska Partia Socjalistyczna oraz Polska Partia Robotnicza. Zauważalny wpływ miało także podziemie niepodległościowe<sup>37</sup>. Dwie duże gdańskie stocznie były miejscem politycznej konfrontacji pomiędzy tymi siłami, choć rywalizacja o dominację w zarządach obu zakładów toczyła się głównie między PPS i PPR. Praktycznie żadnego wpływu nie posiadało natomiast PSL, choć pojawiła się, popierana także przez PPS, inicjatywa zorganizowania komórki tej partii w Stoczni nr 1<sup>38</sup>. Ponadto działały w stoczniach: organizowany przez PPR Związek Walki Młodych (ZWM), PPS-owska Organizacja Młodzieży Towarzystwa Uniwersytetu Robotniczego (OMTUR) oraz związki zawodowe. Aktywna była także Liga Kobiet Polskich. Organizacje te jednak nie miały kluczowego wpływu na kształtowanie politycznej sytuacji wewnątrz zakładów stoczniowych, stanowiąc raczej wsparcie działań komitetów fabrycznych PPS i PPR<sup>39</sup>.

Ze względu m.in. na duży odsetek przybywających do Gdańska osób pochodzących ze wsi, ruch ludowy miał silne poparcie wśród załóg stoczniowych, co przełożyło się na mocną pozycję mikołajczykowskiego PSL w środowisku pracowników, już od samego powstania partii w sierpniu 1945 r. Sama organizacja dynamicznie rozrastać się zaczęła po pierwszym kongresie w styczniu 1946 r.<sup>40</sup> PSL „[...] zaczęło działać bardzo mocno

---

<sup>37</sup> Tamże.

<sup>38</sup> Na spotkanie w stoczniowej stołówce przyszło jedynie trzech dawnych członków partii. APGd, 2384/11683, s. 9.

<sup>39</sup> Związek zawodowy uchwalił m.in., że podczas wyborów 1947 r. pracownicy stoczni mają „głosować manifestacyjnie” na listę nr 3 – tzw. Blok Demokratyczny. Informować ich o tym i doprowadzić do urn mieli aktywni członkowie PPR. APGd, 2384/11651, s. 8; APGd, 2598/113, s. 89; E. Jarecki, dz. cyt., s. 40–44.

<sup>40</sup> APGd, 2384/11652, s. 6.

i wpływ PSL był dosyć duży na robotników. Byli robotnicy przyjeżdżający ze wsi, chłopci, nigdy oni nie pracowali w przedsiębiorstwach, byli bardzo mało związani z Ruchem Robotniczym. Oni więcej zagadnień znali rolniczych i dla tego PSL miało możliwość silnego kontaktu i silnej agitacji przeciw PPR-owcom<sup>41</sup>. Nie tylko przedstawiciele ludności wiejskiej pracujący w stoczni popierali PSL, w postawach tych ujawniała się występująca w kraju tendencja do traktowania tej partii jako poważnej siły politycznej, mogącej przeciwdziałać wpływom komunistów. Zakres wpływu PSL w stoczniach, otwartą działalność popierających ją osób oraz niewielkie, zwłaszcza w latach 1945–1946, znaczenie komunistów wspomina Izydor Dobaj: „PSL-owcy występowali przeciwko nam jawnie i wołali za nami pr, pr i wiele innych przykrych rzeczy”<sup>42</sup>. Dowodem na dużą popularność PSL-u w obu stoczniach był także zasięg kolportażu jego prasy partyjnej. „Gazeta Ludowa”, która powstała w 1945 r., była prenumerowana i szeroko kolportowana wśród stoczniovców, podczas gdy PPR-owskiego „Głosu Ludu» nikt nie chciał brać”<sup>43</sup>.

Wpływ PSL szczególnie silnie zaznaczał się w Stoczni nr 1. Było to zauważalne nawet w skali całego miasta<sup>44</sup>. Tworzeniem komórek tej partii w Stoczni nr 1 zajmował się Nystek, a w Stoczni nr 2 organizacją PSL kierował Połec<sup>45</sup>. Marian Niedzielski, członek PPR, stwierdza jednak, że w Stoczni nr 1 „praca PSL-owców, nie ujawniała się w formie zorganizowanej grupy” i że działalność tej partii miała charakter akcji realizowanych przez indywidualnych członków<sup>46</sup>. Wpisywało się to w ogólną taktykę PSL na terenie województwa gdańskiego. Partia starała się nie ujawniać w pełni swoich struktur i działać często w konspiracji<sup>47</sup>. Z drugiej strony, zwraca on uwagę, że aktywność członków PSL była szczególnie zauważalna w wydziale mechanicznym Stoczni nr 1, skąd wychodziły zazwyczaj

---

<sup>41</sup> APGd, 2384/11651, s. 3

<sup>42</sup> Tamże. O jawnej działalności członków PSL mówi także Marian Niedzielski: APGd, 2384/11650, s. 7.

<sup>43</sup> APGd, 2384/11656, s. 4.

<sup>44</sup> APGd, 2384/11659, s. 3; J. Mordako, *Działalność Polskiej Partii Robotniczej na terenie Gdańska w latach 1945–1948*, Gdańsk 1961, s. 51 (maszynopis pracy magisterskiej); APGd, 2384/2354.

<sup>45</sup> Wymieniają ich Jastrzembowski i Deluga. Izydor Dobaj wymienia następujących działaczy PSL w Stoczni nr 2: Kaczmarka, Połcia, Rosińskiego, Sabsta. Połec miał następnie wstąpić do PPR. APGd, 2384/11652, s. 6; APGd, 2384/11656, s. 4; APGd, 2384/11651, s. 3.

<sup>46</sup> APGd, 2384/11650, s. 7.

<sup>47</sup> APGd, 2384/11683, s. 10.

pubudki do strajków i protestów. „PSL-owcy w tym wydziale byli dość dobrze zgrupowani”<sup>48</sup> – stwierdza Niedzielski. Izidor Dobaj wspominał natomiast, że PSL nie posiadało dobrej organizacji w Stoczni nr 2, przez co w zasadzie od razu zaczęło przegrywać konfrontacje z PPR<sup>49</sup>. Jan Janke, sekretarz PPR w tej stoczni, wspomina jednak zebranie załogi tego zakładu, które odbyło się jeszcze przed wyborami w 1947 r.: „Wtedy widziałem, że jednak PSL ma dużo zwolenników. [...] Widać było po ludziach, że jednak są po tamtej stronie”<sup>50</sup>. Dobaj wybiorczo wskazuje źródła przewagi PPR nad PSL w „dwójce”, twierdząc, że do PPR szli ludzie odważni, bojowi, „ludzie z wojny, z Partyzantki [sic!], z obozu, którym te lufy co dzień zaglądały w oczy [...]”<sup>51</sup>. Pomija zupełnie fakt wspierania stoczniowych kół PPR w walce ideologicznej przez UB, MO i ORMÓ oraz inwigilację zakładu, której skala od roku 1946 systematycznie wzrastała<sup>52</sup>.

Już w latach 1945–1946 osoby związane z PSL doprowadziły do robotniczych protestów w Stoczni nr 1<sup>53</sup>. Miały one charakter wystąpienia w obronie praw pracowniczych i związane były ze złą aprowizacją zakładu oraz problemami płacowymi, w związku z czym spotykały się z dużym poparciem załogi<sup>54</sup>. „Dzień wypłaty, a pieniędzy brak, podobno, nie dowieźli z banku. Fizyczni, jak ja, szli wtedy tłumem pod dyrekcję, pieniądze się znajdowały. W 1946 kilka razy był tego typu strajk”

<sup>48</sup> Informacja o strajku na dziale mechanicznym pojawiła się w protokole posiedzenia kół PPR i PPS Stoczni nr 1 z 11 listopada 1946 r. Miał on się odbyć 2 listopada 1946 r. APGd, 2598/113, s. 65.

<sup>49</sup> APGd, 2384/11651, s. 7.

<sup>50</sup> APGd, 2384/11685, s. 7.

<sup>51</sup> APGd, 2384/11651, s. 7.

<sup>52</sup> Sam jednak w innym miejscu dodaje, że jednego z podejrzanych o wrogie działania zabrał do UB. „Nie chciał tego ujawnić więc udałem się z nim do Bezpieczeństwa i tam ujawniłem” – stwierdza. W innym miejscu wspomina, że w 1947 r. sam na skutek fałszywych, jak twierdzi, donosów trafił na milicję i do więzienia, a innym razem spędził pięć dni na komisariacie UB. Przypisuje to jednak wrogiemu wpływowi na te instytucje oraz walce z PPR. Tomasz Malik wspomina natomiast, że stoczniowiec, który wystąpił na wiecu załogi i mówił „nieprzyjemne zdania” pod adresem ZSRR, „był poszukiwany, ale jakoś się ukrył”. W sprawozdaniu sekretarza PPR ze Stoczni nr 1 z 1946 r. pojawia się informacja, że „szeptana propaganda reakcji” słabnie, a reakcjoniści z terenu stoczni są znani, zaś „każdy ich krok jest śledzony”. Z kolei przed wyborami zalecano członkom PPR informowanie zarządu o „ludziach złej woli i szpiclach”. APGd, 2384/11651, s. 4, 8; APGd, 2384/11659, s. 3; APGd, 2598/113, s. 47, 86.

<sup>53</sup> APGd, 2384/11650, s. 7.

<sup>54</sup> Działacz PPR Ryszard Kowalski opisuje jeden z protestów w Stoczni nr 1: „Pamiętam jeden strajk na Stoczni, który nastąpił gdy opóźniła się wypłata poborów. [...] Gdy przyszedłem na wydział montażu maszyn widzę, że wszystko stoi. Pytam dla czego stoicie? Oni odpowiedzieli że nie dali nam wypłaty. Wtedy przyszedł tow. Paul i tow. Mirowicz i dyr. Czarniecki [Czarnowski], ja pytam się tow. Mirowicza co jest, dla czego nie wypłacają. Tow. Paul przemówił, ludzie wzięli się do roboty, choć niezbyt chętnie bo czekali na pieniądze”. O strajku placowym zneutralizowanym przez Stefana Paula wspomina inny działacz PPR, Krzysztof Filbrandt. Jego organizację przypisuje jednak PPS. Patrz przypisy 97. APGd, 2384/11690, s. 4; APGd, 2384/11682, s. 5.



Nieistniejący budynek stołówki zakładowej Danziger Werft, a po wojnie Stoczni nr 1. Odbывały się w nim liczne wiece i spotkania polityczne. Stan z 1908 r. Zbiory PAN Biblioteki Gdańskiej

– wspomina bezpartyjny pracownik Stoczni nr 1 Czesław Trzeciak<sup>55</sup>. Zarówno szeregowi działacze PPR, jak i przedstawiciele stoczniowych czy nawet miejskich władz tej partii włączali się w pacyfikowanie wystąpień załogi stoczni. Partia wykorzystywała następnie te wystąpienia do walki politycznej z ruchem ludowym i częścią PPS, przedstawiając je jako wrogie działania, które miały doprowadzić do sparaliżowania i zniszczenia stoczni. Do strajków i krótkich protestów dochodziło także w Stoczni nr 2, ale ze względu na silniejszą organizację PPR w tym zakładzie oraz wsparcie ORMÓ udawało się je pacyfikować<sup>56</sup>. Rywalizacja między PSL a PPR była stałym składnikiem stoczniowej codzienności. Do konfrontacji między stoczniowcami dochodziło podczas pracy i przerw na posiłki. Członkowie PSL ze Stoczni nr 2 występowali ze swoimi żądaniami jawnie w trakcie spotkań załogi Stoczni nr 2, dotyczących reformy płac. Na wiecu w kadłubowni Stoczni nr 2 miały miejsce nieprzychylnie ZSRR przemówienia ludowców, a w czasie dużego wiecu z udziałem Józefa Cyrankiewicza, który odbył się w tym zakładzie w 1947 r., członkowie PSL wybili okna<sup>57</sup>. Z kolei aktywiści PPR ze Stoczni nr 2, za zgodą dyrektora Goszczewskiego, nie dopuszczali z kolei do organizowania wieców PSL-u na terenie przedsiębiorstwa<sup>58</sup>. Na spotkaniach koła PPR Stoczni nr 1 prezentowano ostre w tonie wystąpienia na temat działań PSL – jego „nikczemnej polityki zdrady narodowej”, obarczając tę partię winą za wzniesienie walki przedwyborczej<sup>59</sup>. PPR-owcy z obu stoczni w 1946 r. brali udział w mszy połączonej z dużym wiecem stronnictwa w Gdańsku-Wrzeszczu, w którym uczestniczył Stanisław Mikołajczyk. Celowo przerwali zgromadzenie i zagłuszyli je swoimi wystąpieniami. Chcieli także przewrócić samochód wicepremiera<sup>60</sup>. Podczas referendum i wyborów trwała w stoczni, podobnie zresztą jak w całym Gdańsku, swoista wojna na afisze i ulotki, polegająca na zrywaniu lub zaklejananiu plakatów strony przeciwnej. PPR-owcom odgrażano się powszechnie

---

<sup>55</sup> T. Tabako, *Strajk '88*, Warszawa 1992, s. 15.

<sup>56</sup> APGd, 2384/11651, s. 8; APGd, 2598/113, s. 65.

<sup>57</sup> Tamże s. 7; APGd, 2384/11652, s. 6–7.

<sup>58</sup> APGd, 2384/11656, s. 4.

<sup>59</sup> APGd, 2598/113, s. 9–11.

<sup>60</sup> APGd, 2384/11650, s. 7–8; APGd, 2384/11682, s. 6.

za rozwieszanie afiszy i plakatów w budynkach i halach stoczniowych<sup>61</sup>. Oni natomiast odpowiedzialnych za podobne działania członków lub sympatyków PSL poszukiwali na terenie stoczni i zapewne denuncjowali ich do UB<sup>62</sup>. Działacze stoczniowej PPR przekonywali ponadto ogół pracowników przedsiębiorstw, że obecność PSL w stoczniach jest efektem „wrogiej roboty Mikołajczyka jak i agentury Londynu”, działającej poprzez przekupstwo oraz robiącej „dywersyjną robotę”<sup>63</sup>. By wskazać na nieprzystawalność społeczno-politycznych założeń PSL-u do zagadnień stoczniowych i przemysłowych, będących w rozumieniu działaczy PPR ich domeną, członkowie tej partii domagali się wypierania stronnictwa ze stoczni i forsowali hasło „PSL na wieś do chłopów”<sup>64</sup>. W ramach walki politycznej aktywiści PPR oskarżali członków i sympatyków PSL o malwersacje, prowokacje, sabotaże i kradzieże, a nawet „strzelanie zza węgła” – zabójstwo komunistycznego działacza stoczniowego Henryka Dumala<sup>65</sup>. Śmierć tego „bezwzględnie oddanego partii” młodego aktywisty była zresztą wykorzystywana jako oręż stosowany także przeciwko innym oponentom politycznym<sup>66</sup>. Tego typu ciężkie oskarżenia, będące w zasadzie zarzutami o działanie na niekorzyść socjalistycznego państwa, uzasadniały stosowanie wobec PSL wszelkich środków nacisku i represji. Najostrzejsza walka ze stronnictwem naturalnie miała miejsce podczas referendum i wyborów. Stoczniowi działacze PPR byli czynnie zaangażowani także w antypeselowskie akcje w mieście i w regionie<sup>67</sup>. Członkowie tej partii wspominali, że zdarzały się, zwłaszcza w Stoczni nr 2, przypadki porzucania szeregów PSL przez jej członków i przechodzenia na stronę PPR. Miał to uczynić m.in. szef stronnictwa z tego zakładu Połec, pro-

<sup>61</sup> APGd, 2384/11650, s. 5.

<sup>62</sup> APGd, 2384/11651, s. 8; APGd, 2384/11683, s. 10–11.

<sup>63</sup> APGd, 2384/11650, s. 7.

<sup>64</sup> APGd, 2384/11652, s. 7.

<sup>65</sup> Henryk Dumala pochodził z Białostocczyzny, z rodziny o silnych tradycjach komunistycznych. W stoczni nazywano go „czerwonym”. Był jednym z pierwszych członków PPR w Stoczni nr 2, jej aktywnym działaczem oraz organizatorem ZWM. Brał udział m.in. w zwalczaniu PSL. Relacje członków PPR podkreślają jego wyjątkowe zaangażowanie, aktywność i „bojowość”. Jego wykorzystywana propagandowo śmierć miała wzmocnić stoczniowe szeregi PPR i ZWM. Patrz przypis 78. APGd, 2384/11656, s. 4; APGd, 2384/11651, s. 7, 9; APGd, 2384/11652, s. 6–7; S. Kasprzykowski, dz. cyt., s. 7; *Mocne nity*, dz. cyt., s. 3.

<sup>66</sup> „Jeśli chodzi o PSL – ja bym nie powiedział, że PSL był silny, bo w PSL-u, to co ja widziałem to była cała szumowina, ci kombinatory, którzy chcieli kraść, to właśnie byli w PSL-u”. APGd, 2384/11686, s. 10.

<sup>67</sup> APGd, 2384/11683, s. 10–11; APGd, 2384/11691, s. 5.

sząc o to publicznie. W opinii komunistów wielu członków stronnictwa przeniknęło do ich organizacji i do PPS, by walczyć „przeciw rządowi i PPR”. Oczyszczeniu szeregów miały służyć czystki w PPR dokonane w roku 1947<sup>68</sup>. Do lata tr. wpływ stronnictwa w stocznich został zneutralizowany<sup>69</sup>. Po latach w oficjalnych wspomnieniach członków PPR oraz opracowaniach dotyczących społeczno-politycznej historii Stoczni Gdańskiej w początkach jej istnienia PSL nie występował w ogóle jako istotna siła polityczna. Dawni PPR-owcy w swoich publikowanych relacjach pisali jedynie o zwalczaniu w stocznich „grup mikołajczykowskich”<sup>70</sup>.

W obu gdańskich zakładach pracowało wiele osób związanych ze środowiskami skrajnie opozycyjnymi wobec komunistów i uważanymi przez nich za niebezpieczne czy wrogie. Pracownicy stoczniowej komórki Wojewódzkiego Urzędu Bezpieczeństwa Publicznego, Referatu Ochrony Stoczni Gdańskiej (obiekt nr 16, UB-16 U.B.P. nr 16), rejestrowali na przełomie lat czterdziestych i pięćdziesiątych wielu pracujących w Stoczni Gdańskiej dawnych członków AK, tzw. andersowców i żołnierzy „W.P. z Anglii” (żołnierzy II Korpusu Polskiego i szerzej: Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie) czy byłych oficerów i podoficerów Wojska Polskiego. Notowano także m.in. „dwójkarzy” (pracowników wywiadu wojskowego – Oddziału II Sztabu Głównego WP, tzw. dwójki), żołnierzy Narodowych Sił Zbrojnych, w tym Brygady Świętokrzyskiej, zrzeszenia Wolność i Niezawisłość, przedwojennych urzędników i funkcjonariuszy granatowej policji, byłych „członków band” PSL, PPS-WRN, a nawet „byłego członka BBWR, legionistę”. W kategorii „elementów rewizjonistycznych”, podejrzanych i wrogich mieściły się także osoby „ze Lwowa”, „z Wilna”, „urodzone za granicą”, „elementy klerykałne”, przedstawiciele tzw. prywatnej inicjatywy, ale też autochtoni (gdańszczanie), osoby mające za sobą służbę w armii niemieckiej czy organizacji Todta, a nawet w jugosłowiańskiej partyzantce Josipa Tity<sup>71</sup>.

<sup>68</sup> APGd, 2384/11651, s. 5; APGd, 1598/113, s. 230; APGd, 2598/115, s. 64.

<sup>69</sup> Oczyszczenie stoczni z tzw. elementów reakcyjnych było jednym z priorytetów zarządu kół PPR w 1947 r. PPR postulowała, aby np. osoby kwestionujące na rzecz PSL zostały zwolnione z pracy. APGd, 2598/113, s. 115; APGd, 2598/115, s. 6; tamże, s. 165.

<sup>70</sup> Kasprzykowski zamiast PSL wymienia SL, które w stocznich praktycznie nie istniało, a Jarecki w swoim obszernym opracowaniu nie wspomina o nim wcale. S. Kasprzykowski, dz. cyt., s. 7; E. Jarecki, dz. cyt., s. 22–44; *Oni byli pierwsi*, „Głos Stoczniozca” 1961, nr 33, s. 3.

<sup>71</sup> Członkiem NSZ miał być np. II sekretarz Komitetu Zakładowego PZPR Buchaj. AIPN Gd, 0046/248 s. 161–162, 167–168, 172–173, 177–178; 0046/267, s. 15–16.



W sumie był to niemały procent wszystkich zatrudnionych w obu zakładach. Występująca w stoczniach duża ilość osób związanych ze środowiskami skrajnie nieprzychylnymi komunistom była efektem tego, że w powstających, dużych zakładach stoczniowych Wybrzeża, zrzeszających tysiące ludzi, stosunkowo łatwo można było się ukryć. W marcu 1950 r. według funkcjonariuszy UB samych AK-owców „ujawnionych” w Stoczni Gdańskiej było 21, „andersowców” – 168, a przedwojennych oficerów – 9<sup>72</sup>. Stosowanymi przez przedstawicieli tych grup formami opozycji wobec komunistów było w opinii UB m.in. namawianie do strajków i wystąpień, „szpiegostwo”, kontakty z zagranicą i słuchanie zachodnich rozgłośni radiowych, a także „sabotaż i szkodnictwo” oraz tworzenie nielegalnych organizacji. Efektu wrogich działań dopatrywano się nawet w usterkach technicznych występujących podczas prac. Przy czym, istotnie, część z nich mogła być efektem świadomych działań stoczniowców, którzy pracowali na statkach budowanych dla ZSRR. Formami wyrazu postaw skrajnie opozycyjnych były także wygłaszane przez stoczniowców, nieprzychylnie nowej władzy opinie (określane jako tzw. szeptana, wroga propaganda) oraz ulotki, anonimy i napisy, rozrzucane i malowane na statkach i na terenie stoczni. Na początku 1950 r. UB prowadziło sprawy związane z pojawieniem się na statku „Pierwomajsk”, konstruowanym dla ZSRR, napisu „Śmierć Stalinowi”, a w pomieszczeniach wydziału mechanicznego hasła „Nie będziem budować statków dla kacapów” oraz „Precz z komuną”. Rejestrowano także pojawienie się pisanych anonimów o treści: „Polacy nie dajmy się komunie, Stalin zawszawiały kerda [*sic!*]. Niech żyje AK”<sup>73</sup>. W omawianym okresie takich aktywności było z pewnością więcej. W stoczniach istniały też wpływy podziemia niepodległościowego, co mogło mieć związek z obecnością w stoczniach wielu byłych wojskowych, w tym AK-owców oraz wymienionych wyżej przedstawicieli innych środowisk wrogich wobec nowego systemu, m.in. osób z dawnych Kresów Wschodnich. Brak jednak materiałów, które pozwoliłyby na precyzyjne określenie skali tego wpływu. Można zakładać, że

---

<sup>72</sup> Trudno zweryfikować poprawność klasyfikacji osób podejrzanych przez funkcjonariuszy UB. W materiałach z października 1950 r. zaznaczono, że jest to „element ujawniony do obecnej chwili jednak nie kompletny”. AIPN Gd, 0046/248, s. 161–162; AIPNGd 0046/267, s. 14–16.

<sup>73</sup> Stoczniowiec, który wykonał pierwszy z napisów, skazany został na sześć lat więzienia. AIPN Gd, 0046/248, s. 172–173, 175, 178.

był on silny w Stoczni nr 1, w której struktury innych partii oraz opozycja antykomunistyczna w całym omawianym okresie była silniejsza. Istnieją jednak relacje mówiące o tym, że to w Stoczni nr 2 działała podziemna organizacja, na czele której stał dyrektor Leon Juchniewicz (Kazimierz Leski). Został on zadencjonowany do UB przez działaczy PPR, Tadeusza Jastrzębowski i Jerzego Goszczewskiego, co stać się miało przyczyną jego aresztowania<sup>74</sup>. Wzmoczona aktywność oddziałów zbrojnych podziemia niepodległościowego na terenie Gdańska i województwa gdańskiego przypadała na okres od początku 1946 do 1947 r. i związana była w głównej mierze z funkcjonowaniem odtworzonej na Pomorzu przez mjr Zygmunta Szyndzielarza „Łupaszkę” 5 Wileńskiej Brygady AK. Była ona podporządkowana Ośrodkowi Mobilizacyjnemu Okręgu Wileńskiego AK, dowodzonemu przez płka Antoniego Olechnowicza. Celem działania oddziałów mjr Szyndzielarza stała się także sama Stocznia nr 1. Patrol Józefa Bandzy „Jastrzębia”, kierowany przez Tadeusza Urbanowicza „Moskito”, przeprowadził 19 czerwca 1946 r. akcję ekspropriacyjną, zdobywając pieniądze ze stoczniowej kasy w łącznej kwocie ok. 2,5 mln zł. Była to jedna z najbardziej udanych i brawurowych akcji tego rodzaju przeprowadzonych przez oddziały dywersyjne 5 Wileńskiej Brygady<sup>75</sup>. Jej szybkość i skuteczność świadczą o dobrej znajomości terenu zakładu, potwierdzając tym samym współpracę żołnierzy „Łupaszki” z nastawionymi opozycyjnie do komunistów pracownikami Stoczni nr 1<sup>76</sup>. PPR naświetlała następnie to wydarzenie jako przykład „okradania klasy

<sup>74</sup> Sam Leski nie wspomina o istnieniu organizacji konspiracyjnej w Stoczni nr 2. Pisz, że w czasie odbudowy stoczni, choć pozostawał w strukturach podziemia – Obszaru Zachodniego AK – starał się wygaszać swoje zaangażowanie związane z działalnością konspiracyjną zgodnie z odezwą Delegata Rządu i Delegata Sił Zbrojnych na Kraj z 27 maja 1945 r. Włączał się natomiast w pracę demobilizacyjną oddziałów Obszaru oraz w zbieranie informacji na temat niszczenia gospodarki oraz skali komunistycznych represji, jakim poddawani byli żołnierze AK. Meldunki te przekazywał Delegatowi Sił Zbrojnych na Kraj. W Stoczni nr 2 pracował w 1946 r. kierownik Oddziału Mechanicznego Wasilewski, niechętny komunistom, na którego skarżyli się działacze PPR. Jak twierdzili, przyjął on do pracy stolarka, którego następnie aresztowano za posiadanie broni, i ratował ludzi aresztowanych „za różne przestępstwa”. W 1950 r. UB obserwoвало Łaskowca, kalkulatora z wydziału mechanicznego, „byłego PSLowca”, który „dokonywał zdjęć na terenie Stoczni Gdańskiej po kryjomu, mimo że wiedział, że tego robić nie wolno”. APGd, 2384/11652, s. 7; APGd, 2598/115, s. 42–43, 165; K. Leski, dz. cyt., s. 416–422; AIPN Gd, 0046/248, s. 177.

<sup>75</sup> P. Niwiński, *Okręg Wileński AK w latach 1944–1948*, [b.m.] 2014, s. 202; tegoż, *Łupaszko w Sopocie*, [http://www.solidarni.waw.pl/pobierz/lupaszka\\_sopot.pdf](http://www.solidarni.waw.pl/pobierz/lupaszka_sopot.pdf) (data dostępu: 22.04.2017).

<sup>76</sup> Żołnierze podziemia mieli wjechać samochodem przez bramę główną. Skierowali się bezpośrednio pod budynek dyrekcji stoczni, w którym mieściła się kasa, i po sterroryzowaniu strażników bronią zabrali jej zawartość, po czym szybko oddalili się. Relacja pracownika Stoczni Gdańskiej Tadeusza Deptały, na podstawie wcześniejszej relacji, przekazana autorowi w roku 2016. P. Niwiński, *Łupaszko...*, s. 22.

robotniczej” i wykorzystywała do zjednywania sobie osób bezpartyjnych oraz części członków PPS<sup>77</sup>. Partia kierowała także pod adresem „band” oskarżenie o zabójstwo Henryka Dumala<sup>78</sup>. Podczas wzmożonej walki w okresie referendum ludowego i wyborów do sejmu członkowie stoczniowych komitetów PPR otrzymywali w imieniu podziemia ostrzeżenia i anonimy, a najaktywniejsi działacze komunistyczni ze stoczni stawali się celem ataków<sup>79</sup>. Jednocześnie członkowie stoczniowych kół PPR, będący często członkami ORMÓ, brali udział u boku oddziałów KBW, LWP, UB i MO w walkach zbrojnych z oddziałami podziemia niepodległościowego na terenie Gdańska i województwa gdańskiego, m.in. w powiecie sztumskim, starogardzkim, w okolicach Gdyni, a także w Elbląskim. Stoczniowi aktywiści PPR formowali tzw. grupy interwencyjne i przechodzili regularne szkolenie z bronią<sup>80</sup>. Po latach aktywny członek PPR Izidor Dobaj wspominał pierwsze lata w Stoczni: „Praca w tym okresie była ciężka [...]. W dzień pracowaliśmy w stoczni, a w nocy bardzo często w terenie, uzbrojeni w karabiny”<sup>81</sup>.

Jedną z najważniejszych sił politycznych w stoczniach była Polska Partia Socjalistyczna. Jej pierwsza w przemyśle okrętowym komórka powstała w Stoczni nr 2 już w sierpniu 1945 r. W Stoczni nr 1 koło PPS utworzono

<sup>77</sup> APGd, 2384/11650, s. 4.

<sup>78</sup> Henryk Dumala zginął po 27 marca 1946 r., kiedy wyjechał na urlop do domu w Białostockiem. Jedną z relacji mówi, że zabrali go ludzie ubrani „po wojskowemu”, inna – że zabity został przez „bandę”. Podlasie było w 1945 r. rejonem operacyjnym 5 Brygady Wileńskiej AK. Rok później przybyła ona na Pomorze. Nie wiadomo, czy likwidacji dokonali jej żołnierze oraz czy nastąpiła ona w związku z aktywnym zaangażowaniem Dumala po stronie komunistów w stoczni i na Wybrzeżu Gdańskim, czy jeszcze w Białostockiem. Tadeusz Jastrzębowski łączy śmierć Dumala z działalnością komórki konspiracyjnej, której miał przewodzić w Stoczni nr 2 dyrektor Leon Juchniewicz (Kazimierz Leski). Brak jednak innych źródeł mogących to potwierdzić. Patrz przypisy 65 i 74. APGd, 2384/11656, s. 1–5; APGd, 2384/165, s. 4–5; APGd, 2598/115, s. 53; S. Kasprzykowski, *Pierwszy rok w stoczni. Część 2*, „Głos Stoczniowca” 1975, nr 34, s. 7.

<sup>79</sup> Izidor Dobaj miał otrzymać list anonimowy o treści: „Dobaj uspokój się, gdy się nie uspokoisz, zginiesz – [podpisane] Chłopcy z lasu”. Inny PPR-owiec, Wacław Deluga, wspominał, że został napadnięty 28 października 1945 r. „w celu zabójstwa”. Został pobity. Dodaje: „Zrobiła to banda, która grasowała na naszym terenie w Białostocczyźnie o tym wiemy bardzo dobrze – gdzie został zamordowany także mój szwagier [Henryk Dumala; patrz przypisy 65, 78]”. Tadeusz Jastrzębowski opisywał wydarzenie z 1947 r., kiedy pod jego dom przy ul. Wajdeloty podjechała ciężarówka, w której było 12 osób „w mundurach polskich”. Obstawili dom „i chcieli mnie zabić”. Kilkakrotnie miał także zostać ostrzelany, kiedy wychodził z domu, m.in. podczas wyborów. APGd, 2384/11651, s. 3–4; APGd, 2384/11656, s. 4–5; APGd, 2384/11652, s. 5–6.

<sup>80</sup> Antoni Czepiel opisywał potyczkę, która rozegrała się w lasach nieopodal Gdyni, w wyniku czego aresztowano 30 „bandytów”. Leon Jarząbkiewicz natomiast wspomina sytuację, kiedy jego czterech towarzysze pojmani przez żołnierzy podziemia musieli zjeść swoje legitymacje partyjne. Ćwiczenia ORMÓ w Stoczni nr 2 odbywały się dwa razy w tygodniu w godz. 14.00–15.30. Miały miejsce także wykłady o broni. APGd, 2384/11651, s. 8; APGd, 2384/11658, s. 2–3; APGd, 2384/11682, s. 6; APGd, 11687, s. 3; APGd, 2598/115, s. 75, 77.

<sup>81</sup> *Oni byli pierwsi*, dz. cyt., s. 3.

dopiero w marcu 1946 r. Wkrótce zdobyło ono jednak zdecydowanie silniejszą pozycję w swoim zakładzie niż starsze koło ze Stoczni nr 2. Zakładowe komórki PPS na początku swego istnienia liczyły odpowiednio 22 i 14 członków<sup>82</sup>. Nawet członkowie PPR uważali, że stoczniowe organizacje PPS były liczniejsze, lepiej od ich własnych zorganizowane i posiadały bardziej wyrobione politycznie kadry<sup>83</sup>. Ze względu bowiem na fakt, że przynależała do PPS duża część kierownictwa i dyrekcji Stoczni nr 1, partia ta miała wpływ na politykę zatrudnienia w tym przedsiębiorstwie. PPS stanowiła ugrupowanie, do którego należeli ludzie pochodzący z różnych warstw społecznych. W jej szeregach nie brakowało chłopów i robotników. Należało do niej także wielu przedstawicieli średniej kadry technicznej. Na oddziale niterskim Stoczni nr 1 „począwszy od Kierownika i majstrów wszyscy byli w PPS-ie”. Obecność mistrzów przyciągała do PPS również robotników<sup>84</sup>. Wyjątkowo licznie reprezentowana była w niej też pracująca w stoczniach inteligencja<sup>85</sup>. Dotyczyło to w szczególności Stoczni nr 1, gdzie, jak wspomniano, wśród wyższej kadry technicznej i zarządzającej znajdowali się m.in. wykształceni za granicą, przedwojenni okrętowcy<sup>86</sup>. Większy napływ członków partii miał miejsce po wyborach w 1947 r., co skutkowało osłabieniem pozycji komunistów w zakładach. Motywacje wstąpienia przedstawicieli stoczniowej inteligencji w szeregi PPS tak wyjaśnia Jerzy Doerffer: „W 1946 r. zaczął się wzmacniać nacisk polityczny i stawało się coraz bardziej jasne, że bezpartyjni nie mogą robić żadnej kariery zawodowej. [...] Główną rolę w życiu politycznym naszego kraju odgrywała PPR, do której wstępowali ludzie przekonani o wyższości ustroju komunistycznego albo też karierowicze, którzy chcieli tanim kosztem robić kariery. Nadzieją na lepsze czasy była PPS, przy czym pokutowało przeświadczenie, że należy do niej wstępować, aby nie dopuścić do całkowitego upadku inteligencji, a wraz z nią całego kraju. Im więcej mądrych ludzi w PPS tym partia ta będzie odgrywała większą rolę w życiu kraju. [...] Naradzając się w gronie kierownictwa Stoczni, doszliśmy do wniosku, że jeżeli wstępować do partii, to tylko do

<sup>82</sup> E. Jarecki, dz. cyt., s. 27.

<sup>83</sup> APGd, 2384/11687, s. 11.

<sup>84</sup> APGd, 2384/11682, s. 3; APGd, 2598/113, s. 15; APGd, 1598/133, s. 244.

<sup>85</sup> S. Kasprzykowski, *Pierwszy rok w stoczni. Część 1*, dz. cyt., s. 7.

<sup>86</sup> J. W. Doerffer, dz. cyt., s. 56–57; APGd, 1598/113, s. 158.

BLOK STRONNICZY DEMOKRATYCZNY  
i ZWIĄZKÓW ZAWODOWYCH

saprasza ludność m. Gdańska na

# 3 WIELKI WIEC 3 WYBORCZY

w sobotę, dnia 4 stycznia 1947 r. o godzinie 13-tej  
w hali montażowej Stoczni nr 2 w Gdańsku, ulica Jana z Kolna

Przemawiać będą n.t. „WYBORY a ODBUDOWA WYBRZEŻA”  
nast. kandydaci z listy Nr 3:

- 1) **Edward Osóbka-Morawski**  
Przewodniczący Rady Jedności Narodowej Przew. C.K.W. P.P.S.
- 2) **Inż. Eugeniusz Kwiatkowski**  
Delegat Rady dla Spraw Wybrzeża, bezpart.
- 3) **Władysław Dworakowski**  
Posel do K.R.N., Sekretarz Wojew. P.P.S.

W dniu 4 Jan. od godz. 11.22 do godz. 13:  
Przez całą Halę Nr 1, 2, 3, 6 oraz autobusy linii  
Siedlce, Łąkowo i Sianki przewozi bezpłatnie od  
stacji kolejowych do Stoczni uczestników wieca;  
trasa autobusowa będzie przedłużona do samej Stoczni

Udział weźmie reprezentacyjna orkiestra Z.Z.K.  
Impreza transmitowana będzie na wszystkie rozgłośnie Pol. Radia

Afisz informujący o wiecu wyborczym, który miał się odbyć 4 stycznia 1947 r. w hali Stoczni nr 2. Zbiory PAN Biblioteki Gdańskiej

PPS. Zależało nam na tym, aby uratować Stocznę przed przypadkowymi ludźmi, którzy szybko doprowadziliby ją do ruiny. Tak więc w styczniu 1947 r. wstąpiliśmy do PPS, serdecznie witani przez starych pepeesowców. Mając odpowiedzialne stanowiska, nie mieliśmy czasu na zajmowanie się polityką, co było przyjmowane przez władze partyjne z dużym niezadowoleniem<sup>87</sup>. Skutkiem tego pozycja PPS w Stoczni nr 1 była mocna, ale także w Stoczni nr 2 „PPS było rozwinięte szeroko i silne”<sup>88</sup>. Formacja ta była najliczniej reprezentowana w radach zakładowych obu przedsiębiorstw.

Rywalizacja w kwestiach ideologicznych pomiędzy PPS i PPR, jak również walka o wpływy w stoczniach, trwała przez cały omawiany okres, przybierając na sile szczególnie podczas procesu łączenia stoczni jesienią 1947 r. oraz przed kongresem zjednoczeniowym obu partii. Tym, co przyciągało do PPS, był jej program gospodarczy, w tym zwłaszcza postulat ograniczonej nacjonalizacji, a także, głównie w okresie bezpośrednio powojennym, jawne występowanie części jej członków przeciw postulatom komunistów. „PPS chciała zostawić [w rękach właścicieli] większe gospodarstwa ok. 100 ha, małe warsztaty, małe sklepy i tym sposobem niektórych ludzi do siebie przyciągali”<sup>89</sup>. Niektórzy członkowie stoczniowej PPS mieli przychylny stosunek do USA, a przede wszystkim do udzielanej przez nie pomocy materialnej, natomiast krytyczny do ZSRR<sup>90</sup>. Obie partie różniło także podejście do kwestii przyszłości i zasad funkcjonowania stoczni i przemysłu okrętowego. Część członków PPS, w tym ci wchodzący w skład zarządu Zjednoczenia Stoczni Polskich oraz Stoczni nr 1, dopuszczało możliwość zaangażowania w stoczniach kapitału zagranicznego, czemu wyraźnie sprzeciwiała się PPR<sup>91</sup>. Podzielone były też opinie odnośnie do możliwości samodzielnego budowania statków pełnomorskich w stoczni. W relacjach i materiałach oficjalnych pojawiają się informacje, że to głównie przedstawiciele PPR popierali od początku tę ideę. W istocie jednak jeszcze w 1947 r. na formalnych spotkaniach prezentowali oni pogląd bardzo sceptyczny. Jego wyrazicielem

---

<sup>87</sup> Tamże.

<sup>88</sup> APGd, 2384/11651, s. 3.

<sup>89</sup> Tamże, s. 11; APGd, 2384/11652, s. 6.

<sup>90</sup> APGd, 2384/11659, s. 3.

<sup>91</sup> Tamże, s. 4–5; APGd, 2384/11682, s. 3; APGd, 2384/11652, s. 8; APGd, 2384/11650, s. 3, 5.

był dyr. Goszczewski ze Stoczni nr 2<sup>92</sup>. Różnice zdań dotyczyły także zakresu upolitycznienia stoczniowej kadry. Komitet PPR opowiadał się za większym wpływem partii na przedsiębiorstwo. Postulował nominowanie wszystkich osób na stanowiska kierownicze przez powołaną w celu koordynowania wspólnych działań politycznych w stocznich egzekutywę międzypartyjną<sup>93</sup>. PPS stała na stanowisku, że w trybie takim obsadzać należy jedynie stanowiska o charakterze politycznym – szefów personalnych<sup>94</sup>. Ze strony kierownictwa Stoczni nr 1 zachodziła obawa, że dominacja PPR, praktycznie niemającej w swoich szeregach wykształconych specjalistów okrętowców, może niekorzystnie odbić się na procesie produkcji statków<sup>95</sup>. Ograniczenie tego wpływu działacze PPR odbierali jako szykany i działania wrogie. Tarcia pomiędzy PPS a PPR, zarówno natury światopoglądowej i politycznej, jak i te dotyczące kwestii wewnątrzstoczniowych były wyraźne, zaś antagonizmy pomiędzy ugrupowaniami silne. W Stoczni nr 1 tylko niewielka część PPS pragnęła zbliżenia z PPR, większość miała do niej stosunek niechętny lub wrogi. Wskazywano, że ze względu na dłuższy rodowód i przewagę ilościową oraz większe zaangażowanie w walkę z faszyzmem to PPS powinna być ugrupowaniem wiodącym<sup>96</sup>. Partia ta wykorzystywała m.in. strajk jako formę nacisku na władze stoczni oraz narzędzie walki o prawa pracownicze. Protesty organizowane przez PPS także stawały się przestrzenią konfrontacji z PPR<sup>97</sup>. Bywało, że członków PPR-u nie wpuszczano na otwarte

<sup>92</sup> Inżynier Jerzy Doerffer, odpowiedzialny później za powstanie pierwszego statku w Stoczni Gdańskiej, w swoich wspomnieniach pisze, że dla omówienia kwestii budowy przyszłego „Soldka” zwołane zostało w siedzibie KW PPR spotkanie. Był na nim obecny również inż. Goszczewski ze Stoczni nr 2: „Z dużą swadą twierdził on, że stocznie polskie nie są w stanie budować nowych statków, więc niech nadal zajmują się wyłącznie remontami statków i kotłów parowych, niech montują traktory i produkują konstrukcje stalowe, a nowe statki należy kupić za granicą. Głos ten znalazł poparcie szerokiego grona towarzyszy partyjnych z PPR. Goszczewski twierdził, że maszyny i urządzenia przemysł krajowy może z trudem wykonać, ale dużych kadłubów na pewno nie da rady zbudować, bo na to trzeba wiele lat tradycji i pracy wielu specjalistów, których w stocznich brak. Trzeba nadmienić, że Pan Goszczewski przed przyjazdem do Gdańska nigdy statku nie widział, a między towarzyszami uchodził za wielkiego specjalistę!”. Stefan Paul i Jan Janke utrzymywali, że to raczej PPS było sceptyczne co do możliwości samodzielnej budowy statków. Marian Niedzielski z PPR dodaje: „Praca na stoczni pod względem odbudowy i budowy pierwszego «Soldka» wyszła w dużej mierze od naszej Partii, od komitetu, który wówczas powstał [...]” APGd, 2384/11682, s. 9; APGd, 2384/11685, s. 5; APGd, 2384/11650, s. 5; J. W. Doerffer, dz. cyt., 63.

<sup>93</sup> Funkcję koordynacyjną pełnił Międzyzakładowy Komitet Partyjny. E. Jarecki, dz. cyt., s. 29.

<sup>94</sup> Tamże, s. 31.

<sup>95</sup> J. W. Doerffer, dz. cyt., s. 56–57.

<sup>96</sup> APGd, 2384/11650, s. 4.

<sup>97</sup> „Jeżeli chodzi o współpracę z PPS-em. Tutaj nasuwa się jeden moment strajk, który został wywołany przez grupę PPS-u na czele stanął Walkowiak. To się już organizowało od trzech dni. Tak sprytnie urządzono, że wszystkich

wiece i spotkania organizowane przez PPS. Zabraniano także rozprowadzania prasy PPR-owskiej oraz agitacji wśród załogi. Między członkami ugrupowań dochodziło do słownych utarczek, gróźb i bójek<sup>98</sup>. Podczas dużego wieceu w budynku stołówki Stoczni nr 1 premier Osóbka-Morawski z dystansem wypowiadał się na temat zjednoczenia PPR i PPS, a nastawienie wielu uczestników było wyraźnie niechętnie lub wrogie wobec PPR<sup>99</sup>. Członkowie tej partii używali z kolei najcięższych argumentów w walce z PPS, zwłaszcza z jej tzw. prawym skrzydłem oraz związanymi z nim przedstawicielami dyrekcji. Oskarżali ich o dywersję, malwersacje, kradzieże i dążenie do dominacji w stoczniach, co tym samym dawało im pretekst do zwalczania tego środowiska<sup>100</sup>. W obu partiach istniały jednak frakcje, które ściśle ze sobą współpracowały. W 1946 r. powstał Międzyzakładowy Komitet Partyjny, mający koordynować wspólne inicjatywy o charakterze politycznym i społecznym, realizowane przez obie partie. Odbywały się wspólne posiedzenia stoczniowych kół PPR i PPS. Na zacieśnienie kooperacji międzypartyjnej wpłynęła deklaracja o współdziałaniu, podpisana przez Komitet Centralny PPR i Centralny Komitet Wykonawczy PPS w listopadzie 1946 r.<sup>101</sup> Podczas dużego wieceu w kadłubowni Stoczni nr 2 Józef Cyrankiewicz przedstawił generalną linię PPS, dążącą do jednolitego frontu z PPR, a co za tym idzie – do połączenia w przyszłości obu partii<sup>102</sup>. Nie zlikwidowało to jednak napięć i konfliktów między ugrupowaniami. PPR starała się inwigilować „bratnią partię” – miała swoich ludzi w jej szeregach. Wraz ze zmianą sytuacji politycznej mnożyły się także przypadki przechodzenia z PPS do PPR<sup>103</sup>.

---

nas, którzy byli w PPR-rze to na ten moment dyplomatycznie przesuwano do innej roboty. Tak, że my nie mieliśmy kontaktu z tą grupą, która organizowała ten strajk [...]. Było to też powiązane z biurem obrachunkowym, które na dziesiątego nie zrobiło wypłaty, wypłata odbyła się jedenastego, a więc był pretekst do wywołania tego strajku. Stanęli twardo, nasza grupa PPR zaczęła robić. Zaczęliśmy stukać w blachy, że my jednak pracujemy. Przyszła grupa do nich i mówią jeżeli nie zejdziemy to nas zaaresztują że musimy zejść. Jednak później tow. Paul wkroczył i po przemówieniu, uspokoił ich, że za dwie godziny będzie wypłata, w wyniku tego przystąpili do pracy”. Strajk z 2 listopada 1946 r. i prowadzące do protestów problemy płacowe omawiane były na zebraniu kół PPR i PPS. Dwugodzinny strajk w Stoczni nr 1 miał miejsce w kwietniu 1947 r. APGd, 2384/11682, s. 5; APGd, 2598/113, s. 65, 198.<sup>98</sup> „[...] można przypomnieć takie momenty tej walki, odczytywałem jeden komunikat na stołówce [...], to też tam zostałem obłany zupą, trzeba powiedzieć, że drugi z PPS-u zareagował na to, że doszło tam do kłótni a nawet do bójki [...]”. APGd, 2384/11682, s. 4; APGd, 2384/11683, s. 9.

<sup>99</sup> APGd, 2384/11684, s. 8.

<sup>100</sup> APGd, 2384/11687, s. 3; APGd, 2598/113, s. 53.

<sup>101</sup> Tamże, s. 7, 42, 58, 60, 63, 139–140; APGd, 2384/11683, s. 10; E. Jarecki, dz. cyt., s. 31.

<sup>102</sup> APGd, 2384/11659, s. 4.

<sup>103</sup> APGd, 2384/11687, s. 5.



Proces ten nasilił się w okresie referendum i później. Z kolei w trakcie łączenia stoczni jesienią 1947 r. ujawniały się konflikty, których źródłem było dążenie obu ugrupowań do zdobycia dominującej pozycji w zakładzie. W praktyce wpływ członków PPS pozostał jednak wyraźny w pierwszym okresie istnienia zjednoczonej Stoczni Gdańskiej (a także później), zaś sama organizacja dominowała pod względem ilości członków nad PPR. W listopadzie 1947 r. zakładowe organizacje partyjne liczyły w połączonej Stoczni Gdańskiej odpowiednio: PPR – 352 osoby, zorganizowane w 7 kół, PPS – 567 osób w 16 kołach<sup>104</sup>. Do konfliktów wciąż jednak dochodziło, ale na ograniczenie postaw opozycyjnych wobec programu i stanowiska komunistów wpłynęły wyraźnie wzmagająca się inwigilacja i nacisk polityczny, który występował w skali całego zakładu, co było efektem zaostrzenia od 1948 r. kursu wobec wrogów nowego ustroju politycznego oraz wzmożonej inwigilacji całego społeczeństwa. „Potem, jak z kilku stoczni wyodrębniono gdańską, atmosfera zgęstniała, i jak w 1948 byłem przy budowie pierwszego statku – SS Sołdek – już trzeba było zamknąć usta, nie wiadomo, kto i w jakiej sprawie może donieść, czym można sobie zaszkodzić” – wspominał Czesław Trzeciak<sup>105</sup>. Ostatecznie wskutek ogólnej sytuacji politycznej w kraju oraz wzrastającego nacisku politycznego i działań aparatu represji część członków stoczniowych kół PPS przeszła do rosnącej w siłę PPR, a czystki kadrowe przeprowadzone w latach 1947–1948 usunęły z obu partii osoby niepożądane przez nową władzę i w efekcie legły u podstaw pełniejszego zbliżenia stanowisk obu ugrupowań<sup>106</sup>. Stały się jednocześnie wstępem do połączenia stoczniowych kół PPR i PPS w ramach ogólnokrajowego zjednoczenia tych partii w grudniu 1948 r.<sup>107</sup> Zewnętrznym wyrazem współpracy pomiędzy obu ugrupowaniami były liczne zobowiązania partyjne i pracownicze, mające stanowić formę uświetnienia

<sup>104</sup> APGd, 2384/11652, s. 8–9; E. Jarecki, dz. cyt., s. 32–33.

<sup>105</sup> W połowie 1950 r. w stoczni funkcjonowało 49 informatorów i 4 rezydentów UB oraz 30 tzw. kontaktów poufnych przekazujących informacje do komórki UB – Referatu Ochrony Stoczni Gdańskiej. Działali oni na wszystkich wydziałach stoczni. Na początku 1953 r. było już 119 informatorów i 27 rezydentów. AIPN Gd, 0046/248, s. 171, 176–177, 181; AIPNGd, 0046/267, s. 14–15; AIPNGd, 0046/80, t. 5, s. 90; T. Tabako, dz. cyt., s. 15.

<sup>106</sup> Sprawozdanie z tzw. akcji czyszczenia szeregów PPR w Gdańsku prezentowane było podczas posiedzenia egzekutywy KM PPR 30 października 1948 r. APGd, 2610/3, s. 70; APGd, 2384/11683, s. 11; APGd, 2358/113, s. 94; APGd, 2598/117, s. 73, 78.

<sup>107</sup> APGd, 2384/11685, s. 7–8.

Dnia Zjednoczenia Partii Robotniczych. Inicjatywy te miały charakter propagandowy i nie spotykały się z szerokim odzewem załogi. Nacisk ideologiczny w połączeniu ze złymi warunkami socjalnymi prowadził natomiast do konfliktów. Dla podkreślenia wagi Kongresu Zjednoczeniowego miało się odbyć 15 grudnia 1948 r. uroczyste wodowanie statku s/s „Jedność Robotnicza”<sup>108</sup>. „Biorąc pod uwagę ówczesny potencjał produkcyjny stoczni nie było to zadanie łatwe – wspomina Jerzy Doerffer – tym bardziej że PPR wywierała niesłychanie silną presję na pracowników Wydziału Budowy Okrętów. Denerwowało to ludzi niepomiernie i zniechęcało do większego wysiłku zwłaszcza, że płace były niskie a koszty utrzymania ustawicznie wzrastały. Dochodziło do różnych napięć, gdyż przyrzeczenia nie były spełniane, aż któregoś dnia niterzy odmówili pójścia do pracy [11 maja 1948]. Zrobiło się piekło. Urząd Bezpieczeństwa (UB) zaczął szaleć chcąc znaleźć i unieszkodliwić śmiałków i inicjatorów strajku. Według teorii socjalistycznej klasa robotnicza nie mogła protestować w taki sposób przeciwko swoim własnym przywódcom [...]. Ale solidarność była tak duża, że niczego ci «panowie» się nie dowiedzieli”. W opinii PPR protest był „akcją polityczną” inspirowaną przez siły reakcyjne i miał doprowadzić do strajku całej stoczni. To miało być z kolei hasłem do wybuchu protestu w całym Gdańsku i na Wybrzeżu<sup>109</sup>. Było to bodaj ostatnie, aż do końca lat pięćdziesiątych, większe wystąpienie pracowników stoczniowych.

Stoczniowi działacze PPR, zarówno ze Stoczni nr 1, jak i Stoczni nr 2, rekrutowali się głównie ze środowisk robotniczych całego kraju<sup>110</sup>. Byli

<sup>108</sup> E. Jarecki, dz. cyt., s. 35.

<sup>109</sup> Obok niterów strajkowali także pracownicy Oddziału Spawalni Elektrycznej (w 1950 r. pracowali tu tzw. autochtoni – gdańszczanie „wrogo ustosunkowani do obecnej rzeczywistości”). Łącznie ok. 200–250 osób. Strajk miał miejsce 11 maja 1948 r. między godz. 12.30 a 14.30. Jego powodem była nieterminowa wypłata wyrównania oraz przerwa w dostawie chleba do stoczniowego sklepu. Członkowie PPR uznali, że „postój wywołała reakcja planująca wywołanie strajku i demonstracyjnego wyjścia na ulicę”. Uznano za konieczne utworzenie osobnych kół PPR na strajkujących wydziałach oraz „wciągnięcie naszych Towarzyszy na brygadierów”. Zalecano także rozwiązanie Rady Zakładowej, wzmożenie nacisku na kierowników, mistrzów i brygadistów oraz wymianę mistrza niterni i brygadistów spawalni. Za podburzanie do postojów i udział w nim z PPR usunięci zostali Józefa Kozłowska i Edward Efimow. Część uczestników strajku zwolniono z pracy. APGd, 2598/117, s. 111–112, 115, 119, 131, 139; J. W. Doerffer, dz. cyt., s. 71–72; AIPN Gd, 0046/248, s. 172, 182.

<sup>110</sup> Komórki tej partii zaczęły się organizować w Gdańsku od początku kwietnia 1945 r. Na mocy decyzji Antoniego Alstera, pełnomocnika KC PPR przy 2 Froncie Białoruskim, założony został Komitet Miejski PPR. Zajął on na swoje potrzeby znajdujący się w pobliżu stoczni lokal przy ul. Jana z Kolna 7. W tym okresie przybyła także sześciuosobowa grupa operacyjna PPR z pełnomocnikiem KC PPR Janiną Kowalską na czele, mająca za zadanie tworzyć władze terenowe i organizować komórki partyjne. R. Wapiński, *Rola PPR w powstaniu i utrwalaniu władzy*



Przemówienie podczas wodowania statku s/s „Jedność Robotnicza”, 15 grudnia 1948 r.  
Zbiory Archiwum Państwowego w Gdańsku

wśród nich pracownicy posiadający wyuczony zawód, jak np. ślusarz, tokarz, spawacz, maszynista czy cieśla. Nie brakowało także niewykwalfikowanych robotników rolnych i fabrycznych oraz synów małorolnych chłopów<sup>111</sup>. Robotniczy charakter miała szczególnie Stocznia nr 2<sup>112</sup>. Wielu późniejszych stoczniowych działaczy PPR w momencie podjęcia pracy w zakładzie miało wyrobiony światopogląd i mogło wylegitymować się zaangażowaniem politycznym jeszcze w okresie przedwojennym, a nawet w czasie I wojny światowej<sup>113</sup>. W 1945 r. działacze PPR w stoczni byli bardzo nieliczni i rozproszeni. Koła, które ostatecznie zawiązały się w obu zakładach w sierpniu 1945 r., miały zaledwie po kilku członków<sup>114</sup>. Ich sekretarzami zostali Edmund Sewer w Stoczni nr 1 i Józef Pyczek w Stoczni nr 2<sup>115</sup>. Dla podkreślenia proletariackiego, robotniczego charakteru komitety PPR nie używały w nazwach przymiotników „zakładowy” czy „stoczniowy”, ale „fabryczny”<sup>116</sup>. O skromnych początkach organizacji w Stoczni nr 2 wspominał Tadeusz Jastrzębowski, mówiąc, że była to początkowo „niescementowana”, „luźna grupa”, którą on miał z ramienia Komitetu Wojewódzkiego zorganizować. W 1946 r. został jej przewodniczącym<sup>117</sup>. Pierwotnie komórka liczyła trzy osoby<sup>118</sup>. Od początku jednak zakładano szybką rozbudowę kadr i całkowite opanowanie Stoczni nr 2

---

*ludowej w województwie gdańskim*, Toruń 1962, s. 9–11; *Działalność Polskiej Partii Robotniczej na terenie Gdańska w latach 1945–1948*, Gdańsk 1961, s. 26 (maszynopis pracy magisterskiej); APGd, 2384/2354.

<sup>111</sup> Informacje dotyczące pochodzenia społecznego, zawodu oraz działalności politycznej znajdują się w relacjach członków stoczniowych kół PPR.

<sup>112</sup> APGd, 2384/11653, s. 2.

<sup>113</sup> Za przykład posłużyć może biografia Jana Łaby (ur. ok. 1900 r.), ślusarza z Warszawy, działacza PPR ze Stoczni nr 2. Jego bracia należeli do SDKPiL. On sam w trakcie I wojny światowej znalazł się w Rosji. Pracował w Charkowie do rewolucji październikowej. Następnie był żołnierzem Armii Czerwonej. Walczył przeciw oddziałom gen. Kornilowa oraz polskiemu korpusowi gen. Dowbor-Muśnickiego. Później wstąpił do konnych partyzantów i walczył m.in. pod komendą Karola Świerczewskiego. Po I wojnie światowej powrócił do Polski. Był bezrobotny, przez pewien czas pracował dorywczo. W 1920 r. zmobilizowany do Wojska Polskiego – zdezertował. Pracował w Warszawie. Do 1939 r. działał w organizacji komunistycznej. Po zakończeniu wojny podjął pracę i ponownie wstąpił do partii. W 1946 r. w ramach zasiedlania tzw. ziem odzyskanych przybył do Gdańska. APGd, 2384/11657, s. 2–3.

<sup>114</sup> Według relacji Leona Jarząbkiewicza w październiku 1945 r. „PPR-owców było bardzo mało”. W Stoczni nr 1 miało ich być zaledwie sześciu: Marian Mydlarz, Marian Niedzielski, Edmund Sewer, Misiewicz, Tadeusz Majster i Leon Jarząbkiewicz. APGd, 2384/11687, s. 3; E. Jarecki, dz. cyt., s. 26.

<sup>115</sup> Tamże.

<sup>116</sup> APGd, 2384/11652, s. 4.

<sup>117</sup> Jako członków organizacji w Stoczni nr 2 Jastrzębowski wymienia oprócz siebie Izzydora Dobaja, Połomskiego, Józefa Pyczka i Nakoniewskiego. Dobaj wspomina sześciu pierwszych działaczy PPR ze Stoczni nr 2. W lipcu 1945 r. obok niego byli to: Józef Pyczek, sekretarz pierwszej komórki PPR, Henryk Podwiązka, Waszczewski, Henryk Dumala i Matysiak. APGd, 2384/11652, s. 3; 2384/11651, s. 2.

<sup>118</sup> APGd, 2598/115, s. 164.

przez PPR<sup>119</sup>, choć w 1946 r. działacze komunistycznych w stoczniach nadal było niewielu, ich postawa była raczej bierna, a PPR nie mogła obsadzić swoimi ludźmi wszystkich wydziałów obu stoczni. Izydor Dobaj narzekał, że na wydziale stolarskim Stoczni nr 2 był sam<sup>120</sup>. W sierpniu tr. członkowie PPR w Stoczni nr 1 podjęli zobowiązanie powiększenia koła o 100%. Każdy z nich miał w ciągu miesiąca zwerbować jednego nowego członka partii<sup>121</sup>. Wpływ PPR na załogi stoczniowe był w tym okresie bardzo niewielki w porównaniu do PSL i PPS. Świadczy o tym przytoczony wyżej fakt, że PPR-owców powszechnie wyśmiewano i obrażano, szczególnie kiedy próbowali agitować lub kolportować prasę partyjną, np. podczas przerw i posiłków<sup>122</sup>. PPR mogła natomiast początkowo liczyć na pewne poparcie wśród sympatyzujących z nową władzą osób bezpartyjnych, których w stoczni nazywano „bezpartyjnymi PPR-owcami”, byli oni jednak także stosunkowo nieliczni w porównaniu z osobami popierającymi inne partie lub nieangażującymi się politycznie<sup>123</sup>. Stoczniowe komórki PPR czynnie wspierał Komitet Wojewódzki i Komitet Miejski partii – jego członkowie bywali na zebraniach w zakładach. Działacze PPR ze stoczni sami też wchodziłi w skład Komitetu Miejskiego, a siedziba władz partyjnych znajdowała się niedaleko stoczni, przy ul. Jana z Kolna 7. Dawało to możliwość intensywnych kontaktów między stoczniowymi działaczami a komitetami lub szybkiej interwencji członków regionalnych władz PPR, gdy w stoczniach dochodziło do niepokojów<sup>124</sup>. Neutralizacją strajku w listopadzie 1945 r. zajmował się I sekretarz KM PPR Marian

---

<sup>119</sup> Tamże, s. 12.

<sup>120</sup> Dyrektor Goszczewski, członek PPR, na uwagę Dobaja miał odpowiedzieć: „Jesteście członkiem Partii, to jeden na stu wystarczy”. Dobrze obrazuje to pewność siebie działaczy PPR w Stoczni nr 2, której Goszczewski był wicedyrektorem. APGd, 2384/11651, s. 4; APGd, 2598/113, s. 15.

<sup>121</sup> Takie zobowiązania podejmowano także w kole PPR Stoczni nr 2. APGd, 2598/113, s. 37; APGd, 2598/115, s. 74.

<sup>122</sup> APGd, 2384/11656, s. 4; APGd, 2384/11651, s. 3.

<sup>123</sup> APGd, 2384/11685, s. 10.

<sup>124</sup> Już w sierpniu 1945 r. członkiem Komitetu Miejskiego PPR był Józef Pyczek (wymieniany także jako Stanisław), sekretarz komórki PPR w Stoczni nr 2. W latach 1946–1947 stałymi członkami Komitetu byli aktywni działacze PPR w Stoczni nr 1: Marian Mydlarz (zapisywany także jako Jan) oraz Tadeusz Majster, a co najmniej od grudnia 1946 do pierwszej połowy 1947 r. także Stefan Paul, I sekretarz koła PPR ze Stoczni nr 1, później kierownik personalny KM PPR. Wspomina on: „Bliśko nas na ul. Jana z Kolna był Komitet Miejski, Powiatowy i Wojewódzki tak, że było tylko parę kroków do komitetu. Często mieliśmy odwiedziny z Komitetu Miejskiego. Trzeba przyznać, że w tym czasie gdy tow. Miklas był II Sekretarzem K.M. bardzo się interesował Stocznia. Często przechodził na Stocznie i pomagał mi w tym czasie, gdy zostałem wybrany I Sekretarzem komórki PPR na Stoczni”. APGd, 2610/2, s. 17–20, 29–33, 48, 57; APGd, 2384/11683, s. 5–6, 10.

Sikora, który przebywał na terenie zakładu<sup>125</sup>. Stoczniowe komórki PPR wspierał także Komitet Centralny PPR<sup>126</sup>. Skromne początki stoczniowych kół tej partii posłużył potem do budowania jej mitu jako organizacji, której członkowie dzięki swojemu wysiłkowi, zaangażowaniu i „bojowości” doprowadzili do wyeliminowania przeciwników politycznych i przejęcia władzy w zakładzie<sup>127</sup>. Od 1946 r. pozycja PPR, zwłaszcza w Stoczni nr 2, umocniła się, a organizacja – rozrastała. Miało na to wpływ zaostrzenie walki wewnętrznej w kraju i wynikająca stąd polaryzacja postaw części stoczniowców. Z innych czynników wymienić należy wspomniane poparcie władz partii oraz działalność samego koła, realizującego nową taktykę rozbudowy struktur, a także aktywność dyrektora technicznego stoczni, inż. Jerzego Goszczewskiego, zaangażowanego działacza PPR<sup>128</sup>. Silna pozycja Goszczewskiego związana była z aresztowaniem przez UB pierwszego dyrektora Stoczni nr 2, inż. Leona Juchniewicza, za które Goszczewski miał być współodpowiedzialny. Członkowie koła PPR w Stoczni nr 2 chcieli doprowadzić do silnego upolitycznienia zakładowej

<sup>125</sup> APGd, 2610/3, s. 6.

<sup>126</sup> APGd, 2384/11155, s. 5; APGd, 2384/11683, s. 10.

<sup>127</sup> APGd, 2598/115, s. 89.

<sup>128</sup> Postać inż. Jerzego Goszczewskiego często pojawia się we wspomnieniach i relacjach. Kazimierz Leski pisze: „Chyba jeszcze w kwietniu [1945 r.] zawiadomił mnie inż. Urbanowicz o przydzieleniu mi zastępcy do spraw polityczno-wychowawczych. Podał mi też jego nazwisko inż. Jerzy Goszczewski. Rzeczywiście po kilku dniach zjawił się u mnie pan o tym nazwisku. Dość niewielkiego wzrostu, szczupły, z wygoloną głową, o dość wydatnym semickim nosie. Jego pochodzenie nie mogło budzić wątpliwości. Myślałem z obawą że zabierze się do „prześwietlania” naszych pracowników i wysunie wobec nich różne zarzuty natury politycznej, społecznej itp. A mnie te sprawy nie obchodziły [...]”. Ocena Goszczewskiego jest we wspomnieniach Leskiego raczej pozytywna. Dodaje on z uznaniem, że Goszczewski zorganizował niezależny transport stoczniowy, co umożliwiło m.in. aprowizację zakładu. Leski całkowicie pomija jednak polityczne zaangażowanie Goszczewskiego. Miał on być, jak wspomina członek PPR Jastrzębowski, odpowiedzialny za denuncjację Leskiego. Goszczewski pełnił następnie funkcję dyrektora technicznego Stoczni nr 2. Inaczej przedstawia tę postać stoczniowiec Eugeniusz Wasilewski: „W ten sposób na długi czas nastąpiło bezkrólowie dyrektorskie w stoczni nr 2 [po przeniesieniu jej dyrektora Rakowskiego w czerwcu 1946 r.], co na pewno było na rękę dyrektorowi technicznemu inż. J. Goszczewskiemu. Dyr. Goszczewski był czynnie zaangażowany w sprawy polityczno-społeczne i nie zawsze miał czas na dopilnowanie spraw technicznych. [...] Najłatwiej można było rozszyfrować tę osobowość w samych początkach, kiedy dyrektor Goszczewski nie musiał się z nikim i z niczym liczyć. Lubił okazywać swoją władzę i sam byłem świadkiem, jak wezwał do gabinetu jakiegoś potulnego pracownika i zbeształ go jak fornała nie zostawiając na nim suchej nitki. [...] Dyr. Goszczewski nie wytrzymał konfrontacji w swojej działalności do końca. W wygodnym sobie czasie zniknął z pola widzenia aby następnie pracować na rzecz państwa Izrael”. Goszczewskiego wspomina także Stanisław Kasprzykowski: „Jestem pracownikiem stoczni, pierwsze kroki kierujemy do dyrektora, którym jest porucznik inżynier Goszczewski. Jest w mundurze polskim”. Jerzy Doerffer opisuje sytuację, w której Goszczewski podczas rozmowy próbował zastraszać go trzymany w biurku pistoletem. Podkreśla także niejednokrotnie jego niewielkie kompetencje w zakresie budownictwa okrętowego oraz to, że był on „wiernym i oddanym członkiem partii”. K. Leski, dz. cyt., s. 413; E. Wasilewski, *Lat temu trzydzięści. Część 2*, „Głos Stoczniowca” 1976, nr 8, s. 7; S. Kasprzykowski, *Pierwszy rok w stoczni. Część 1*, dz. cyt., s. 7; J. W. Doerffer, dz. cyt., s. 63, 66–67, 75–76.

kadry. Już na pierwszym posiedzeniu 15 sierpnia 1945 r. opracowali uchwałę, przekazaną następnie Komitetowi Miejskiemu PPR, w której wskazywali konieczność zatrudniania na stanowiskach kierowniczych w stoczni osób partyjnych. Było to odpowiedzią na niechęć, jaką odczuwali PPR-owcy w Stoczni nr 2 ze strony ówczesnego kierownictwa<sup>129</sup>. Działacze PPR ze Stoczni nr 2 zmienili styl pracy, dążąc do „rozszerzenia się” – zainstalowania komórki partii na każdym wydziale. Z końcem lipca 1947 r. organizacja liczyła 195 osób<sup>130</sup>. Aktywność Komitetu Fabrycznego PPR w Stoczni nr 2 doprowadziła do wzmocnienia pozycji komunistów w zakładzie, co odróżniało go od Stoczni nr 1, w której silne były wpływy PSL i PPS, i zyskało mu miano „czerwonej stoczni”<sup>131</sup>. PPR nie dążyła do gwałtownego opanowania zarządu stoczni w obawie, że mogłoby to wywołać strajk załogi, ale pozycja ugrupowania była na tyle silna, że wywierała wpływ na kierownictwo wydziałów również w sprawach produkcyjnych<sup>132</sup>. Organizacja PPR ze Stoczni nr 2 starała się przy tym oddziaływać na sąsiedni zakład, „przerzucając” do niego aktywnych towarzyszy z „dwójki”<sup>133</sup>. Członkowie PPR z obu stoczni sami jednak podkreślali, że niechęć do komunistów w Stoczni nr 1 była duża. W pierwszym okresie istnienia stoczniowej komórki PPR spotkania jej członków były tajne. Nawet prasy partyjnej nie rozprawdzano w sposób jawny. Marian Niedzielski wspomina, że „otoczenie jakie było w Stoczni nr 1 nie bardzo sprzyjało członkom Partii PPR-owcom, gdyż uważali nas za NKWD-istów, zdrajców naszej Ojczyzny”, a działacze PPR ze Stoczni nr 2 w 1947 r. nie nosili odznak partyjnych – jak twierdzili – w obawie o własne życie<sup>134</sup>. Niemniej jednak w 1947 r. także w Stoczni nr 1 pozycja PPR uległa wzmocnieniu. Zakładowa komórka liczyła wówczas ok. 200 osób i była reprezentowana na wielu wydziałach. Zawsze jednak istniała

<sup>129</sup> APGd, 2598/115, s. 5; E. Jarecki, dz. cyt., s. 26.

<sup>130</sup> Podkreślano jednak, że teren nie jest łatwy, bowiem istnieje „duży procent elementu wywodzącego się z sanacji”. APGd, 2384/11652, s. 3; APGd, 2598/115, s. 70–71, 92, 164.

<sup>131</sup> „Na Stoczni nr 2 to nas nazywali stoczną czerwoną. Czerwoną dla tego, że mieliśmy najsilniejszy aktyw partyjny gdzie na każde polecenie czy to Komitetu Miejskiego byliśmy tak zorganizowani, że każdy członek partii szedł tam, gdzie mu partia kazała, nie bacząc na to, że mógł oddać życie w tej akcji” – wspomina Jastrzębowski. APGd, 2384/11656, s. 2; APGd, 2384/11652, s. 4; APGd, 2598/115, s. 164.

<sup>132</sup> APGd, 2384/11651, s. 8; APGd, 2598/115, s. 65.

<sup>133</sup> APGd, 2384/11652, s. 5.

<sup>134</sup> APGd, 2384/11650, s. 3; APGd, 2598/115, s. 144.

duża fluktuacja kadr<sup>135</sup>. Wykorzystując zarzuty o niegospodarność, PPR doprowadziła do zmian personalnych na stanowiskach kierowniczych w przedsiębiorstwie<sup>136</sup>. Wzrost poparcia załogi dla PPR działacze tej partii tłumaczyli wyłącznie swoją pracą uświadamiającą, wygranymi wyborami, wpływem prasy i ogólnym entuzjazmem stoczniowców, osiąganym wskutek kolejnych sukcesów w odbudowie zakładu i produkcji okrętowej<sup>137</sup>. Bierność tzw. aktywu i naruszanie dyscypliny partyjnej były jednak tematami często poruszonymi na spotkaniach.

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom zakładowych działaczy, partia dążyła do nasycenia obu stoczni aktywnymi członkami, przysyłanymi również przez Komitet Centralny<sup>138</sup>. Nawet jeśli proces ten był blokowany, a działania tego rodzaju spotykały się ze sprzeciwem i niechęcią w Stoczni nr 1, gdzie większość dyrekcji należała do PPS, stanowisko PPR nie raz okazywało się decydujące<sup>139</sup>. Jak wspomniano, do Stoczni nr 2 skierowany został przez Komitet Miejski PPR także m.in. późniejszy sekretarz koła tej partii, Tadeusz Jastrzębowski<sup>140</sup>. Do ochrony wyrzuconych z pracy członków PPR wykorzystywano też Radę Zakładową, której przewodził członek PPR Marian Mydlarz<sup>141</sup>.

Działania obu komitetów nakierowane na rozbudowę organizacji partyjnych przynosiły w ogólnym rozrachunku mierne efekty. Problemem była także niska jakość kadr<sup>142</sup>. Tym, co skutecznie odciągało stoczniowców od zaangażowania politycznego po stronie PPR, było ograniczone zaufanie i poparcie dla tej partii jako autentycznej reprezentacji interesów robotników, jej silne powiązanie z ideologią komunistyczną i Związkiem

<sup>135</sup> W protokole posiedzenia komitetu PPR Stoczni nr 1 z 14 lipca 1947 r. podano, że stan liczebny obniżył się o 28 członków, a komórka liczy 177 osób. W październiku tr. komórka liczyła 193 osoby. APGd, 1598/113, s. 207, 283.

<sup>136</sup> APGd, 2384/11684, s. 6–7; APGd, 2384/11683, s. 10.

<sup>137</sup> APGd, 2384/11650, s. 3; APGd, 2598/113, s. 103.

<sup>138</sup> APGd, 2384/11155, s. 5.

<sup>139</sup> „Zapytał on mnie [pracownik kadr Stoczni nr 1] zaraz czy należę do partii? Ja mówię, że tak że jestem PPR-owcem. Nie chcieli mnie z początku przyjąć ale że było polecenie partii więc zostałem w końcu przyjęty na dział remontu silników” – wspomina Stefan Paul, I sekretarz komórki PPR w Stoczni nr 1. Paul już w 1945 r. starał się o przyjęcie do Stoczni nr 1, ale ze względów politycznych nie został wówczas przyjęty. Udało mu się to dopiero w 1946 r., co świadczy o rosnącej pozycji PPR, także w Stoczni nr 1. Stefan Paul tłumaczył, że nieprzyjęcie go do pracy miało być związane z odmową przejścia do PPS, które mu zaproponowano w stoczni. PPS podobno wywierało nacisk na nowych pracowników, aby wstępowali do tej partii. APGd, 2384/11683, s. 4–5; 2598/113, s. 15.

<sup>140</sup> APGd, 2384/11652, s. 3.

<sup>141</sup> APGd, 2384/11682, s. 3.

<sup>142</sup> E. Jarecki, dz. cyt., s. 30.



Radzieckim oraz nową władzą i aparatem bezpieczeństwa, ale również intensywna praca w stoczni czy bieżące problemy bytowe. Jednak wsparcie władz partii oraz zmieniająca się na korzyść PPR sytuacja w Polsce doprowadziły do wzrostu jej stoczniowych organizacji. Co podkreślali sami działacze, w jej szeregach znalazło się wielu karierowiczów. W marcu 1948 r. – po zjednoczeniu stoczni – połączona organizacja liczyła 373 członków zorganizowanych w 15 kołach. PPS liczyła wówczas 670 członków. Aktywiści PPR zwracali uwagę na poprawę współpracy z „bratnią” PPS, w której wiele osób nadal było źle nastawionych do PPR. Organizowano spotkania międzypartyjne i wspólne kursy szkoleniowe<sup>143</sup>. Pomimo przeprowadzonych w 1947 r. czystek w PPR, mających usunąć z jej szeregów osoby niepewne ideologicznie i moralnie, niska efektywność działań stoczniowej organizacji partyjnej była problemem, który dostrzegła egzekutywa Komitetu Wojewódzkiego partii jeszcze w październiku 1948 r., tuż przed zjednoczeniem PPR i PPS. Stoczniowa PPR nie osiągnęła także zadowalającego wpływu na kierownictwo zakładu, choć większość działaczy tego ugrupowania utrzymała swoje funkcje na kierowniczych stanowiskach. Jednak przewaga PPS-u była pod tym względem znacząca. Jej członkowie przeważali na stanowiskach kierowniczych. Dyrektorem głównym pozostał związany z PPS – określany jako „reakcjonista” – Wacław Czarnowski, kierujący dotąd Stocznia nr 1. Jego zastępcą był Jerzy Goszczewski, dyrektor techniczny Stoczni nr 2 z PPR. Członkiem PPR był natomiast szef Działu Personalnego. W ocenie działaczy PPR współpraca z dyrekcją połączonej stoczni układała się niedobrze, wyczuwalne było bowiem jej złe nastawienie do członków tej partii<sup>144</sup>. W obu ugrupowaniach prowadzono nadal „oczyszczanie szeregów” i wzmacniano tendencje do zacieśniania współpracy i budowania jednolitego frontu. Wskazywano na konieczność dokonania przełomu w pracy politycznej poprzez m.in. ciągłą rozbudowę szeregów, zwalczanie „prawicowości i oportunistów” oraz „spotęgowanie czujności i ostrza walki klasowej na stoczniach,

---

<sup>143</sup> Personel produkcyjny liczył wówczas 3550 osób. Komitet Fabryczny PPR objął w lutym pod swoje kierownictwo Stocznia Północną, Spółdzielnię Dok i Zjednoczenie Stoczni Polskich. APGd, 2598/117, s. 71, 75–76, 130, 236.

<sup>144</sup> Wacław Czarnowski pełnił funkcję dyrektora stoczni do 30 kwietnia 1950 r. Jeszcze w 1950 r. funkcjonariusze UB stwierdzali, że kierownictwo Oddziału Budowlanego „tepi partyjniaków”. APGd, 2598/117, s. 2–4, 75; AIPN Gd, 0046/267, s. 17; E. Jarecki, dz. cyt., s. 34; J. W. Doerffer, dz. cyt., s. 66; *Historia budownictwa...*, s. 783.

likwidując pobłażliwy stosunek do wrogów klasowych”<sup>145</sup>. Po połączeniu PPS i PPR jedną z pierwszych decyzji powołanego w grudniu 1948 r. Komitetu Zakładowego PZPR była kolejna weryfikacja członków partii oraz rozbudowa jej struktur. Wkrótce upartyjnienie załogi zjednoczonej Stoczni Gdańskiej przekroczyło 20%<sup>146</sup>.

W okresie bezpośrednio powojennym nieliczni członkowie stoczniowych kół PPR, aby oddać charakter swojej walki, a zarazem ukazać i zdyskredytować metody stosowane przez silniejsze ugrupowania, które stawały z nimi do politycznej konfrontacji w stoczniach, mówili o „wybijania nitów” – usuwaniu z zakładu najaktywniejszych działaczy partii komunistycznej<sup>147</sup>. Sami jednak bezwzględnie zwalczali oponentów politycznych w dwóch gdańskich przedsiębiorstwach okrętowych, korzystając ze swej uprzywilejowanej pozycji, budowanej na instytucjach władzy centralnej, umacniających się regionalnych strukturach partyjnych oraz aparacie represji. Nie przyniosło to jednak w omawianym okresie zakładanych rezultatów. Stoczniowi aktywiści PPR byli także czynnie zaangażowani w działania, które utrwały dominację komunistów zarówno w Gdańsku, jak i całym nowym województwie. Choć sama PPR nie miała silnego poparcia wśród ogółu załogi obu przedsiębiorstw stoczniowych, udało jej się zneutralizować obecne w stoczniach opozycyjne wobec niej siły polityczne oraz zdobyć wyraźny wpływ na zarząd Stoczni nr 2, a następnie Stoczni Gdańskiej.

W 1948 r. pierwszy etap walki o dominację polityczną w Polsce był już rozstrzygnięty. W kolejnych latach nowej władzy w pełni podporządkowano także zakłady pracy, a wśród nich największą polską stocznia.

---

<sup>145</sup> Rezolucje programowe z września i października 1948 r. APGd, 2598/117, s. 209, 215.

<sup>146</sup> APGd, 2598/117, s. 85, 87, 89–90; E. Jarecki, dz. cyt., s. 36.

<sup>147</sup> APGd, 2598/113, s. 116–119; APGd, 2598/115, s. 164–165; APGd, 2598/117, s. 219; APGd, 2384/11682, s. 3; *Mocne nity*, dz. cyt., s. 3.

# Bibliografia

## Źródła archiwalne

Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej w Gdańsku [dalej: AIPN Gd],  
0046/248.

AIPN Gd, 0046/267.

AIPN Gd, 0046/80.

Archiwum Państwowe w Gdańsku [dalej: APGd], 1090/239.

APGd, 1291/9269.

APGd, 1291/9281.

APGd, 1598/113.

APGd, 1598/133.

APGd, 2358/113.

APGd, 2384/11155.

APGd, 2384/11650.

APGd, 2384/11651.

APGd, 2384/11652.

APGd, 2384/11653.

APGd, 2384/11656.

APGd, 2384/11657.

APGd, 2384/11658.

APGd, 2384/11659.

APGd, 2384/11682.

APGd, 2384/11683.

APGd, 2384/11684.

APGd, 2384/11685.

APGd, 2384/11686.

APGd, 2384/11687.

APGd, 2384/11690.

APGd, 2384/11691.

APGd, 2384/165.

APGd, 2384/2354.

APGd, 2384/685.

APGd, 2598/113.  
APGd, 2598/114.  
APGd, 2598/115.  
APGd, 2598/117.  
APGd, 2610/2.  
APGd, 2610/3.

### **Prasa archiwalna**

Kasprzykowski S., *Pierwszy rok w stoczni. Część 1*, „Głos Stoczniozca” 1975, nr 33.  
Kasprzykowski S., *Pierwszy rok w stoczni. Część 2*, „Głos Stoczniozca” 1975, nr 34.  
*Mocne nity*, „Głos Stoczniozca” 1952, nr 3.  
*Oni byli pierwsi*, „Głos Stoczniozca” 1961, nr 33.  
Wasilewski E., *Lat temu trzydzieści. Część 2*, „Głos Stoczniozca” 1976, nr 8.

### **Dokumenty niepublikowane**

Mordako J., *Działalność Polskiej Partii Robotniczej na terenie Gdańska w latach 1945–1948*, Gdańsk 1961 (maszynopis pracy magisterskiej).

### **Literatura**

*Historia budownictwa okrętowego na Wybrzeżu Gdańskim*, red. E Cieślak, Gdańsk 1972.  
Jarecki E., *Stocznia Gdańska im. Lenina. Życie społeczno-polityczne w latach 1945–1984*, Warszawa 1985.  
Leski K., *Życie niewłaściwie urozmaicone. Wspomnienia oficera wywiadu i kontrwywiadu AK*, Warszawa 1989.  
Niwiński P., *Okręg Wileński AK w latach 1944–1948*, [b.m.] 2014.  
*Polski przemysł okrętowy we wspomnieniach*, red. W. Grabski i S. Nowicki, Gdańsk 1996.  
Tabako T., *Strajk '88*, Warszawa 1992.  
Wapiński R., *Rola PPR w powstaniu i utrwalaniu władzy ludowej w województwie gdańskim*, Toruń 1962.

Westphal M., *Walka o panowanie w głębinach. Historia powstania U-boota typu XXI*, Gdańsk 2014.

Wojciechowski H., *Stocznia Gdańska. Fakty i liczby*, Gdańsk 1968.

**Strony internetowe**

[http://www.solidarni.waw.pl/pobierz/lupaszka\\_sopot.pdf](http://www.solidarni.waw.pl/pobierz/lupaszka_sopot.pdf)



Renata Knyspel-Kopec

## **Dzieje Stoczni Gdańskiej w latach sześćdziesiątych XX wieku w świetle „Dziennika Bałtyckiego”**

„Dziennik Bałtycki”, ukazujący się w Gdańsku od 1946 r. jako pismo Wybrzeża, miał dobrze rozbudowany dział informacji i publicystyki morskiej. Zgodnie z partyjnymi zaleceniami w planie wydawniczym codziennej prasy terenowej gazeta miała pełnić funkcję dziennika zaspokajającego potrzeby informacyjne społeczności regionu<sup>1</sup>. Przeciętna sprzedaż tego „czytelnikowskiego” dziennika w 1959 r. wynosiła 96 196 egzemplarzy<sup>2</sup>. Najwięcej miejsca periodyk poświęcał zagadnieniom żeglugi, portów i rybołówstwa, ukazując rolę stosunków gospodarczych Polski z sąsiednimi krajami morskimi<sup>3</sup>. Zwracał zatem uwagę również na wydarzenia związane z funkcjonowaniem Stoczni Gdańskiej, zwłaszcza każdego roku w trzeciej dekadzie czerwca, kiedy obchodzono Dni Morza oraz Dzień Stocznio-wca. Wówczas gazeta szeroko pisała o wydarzeniach związanych z tymi świętami, informując na swoich łamach o przebiegu

<sup>1</sup> J. Wojsław, „Głos Wybrzeża – Dziennik Bałtycki – Wieczór Wybrzeża”, [w:] *Środki masowego zakłamania. Godzinówki w czasie stanu wojennego*, red. S. Ligarski, Szczecin 2016, s. 30.

<sup>2</sup> I. Tetelowska, *Badania zawartości 10 dzienników zachodniej i północnej Polski (studium porównawcze)*, „Zeszyty Prasoznawcze” 1961, nr 4, s. 7.

<sup>3</sup> R. Hancko, *Dzienniki Spółdzielni Wydawniczej „Czytelnik” 1944–1945*, „Rocznik Historii Czasopiśmiennictwa Polskiego” 1968, nr 7/1, s. 263.

obchodów. Najczęściej przybierały one charakter uroczystych akademii na terenie Stoczni Gdańskiej. Tak też było podczas pierwszych w latach sześćdziesiątych XX w. uroczystości Dni Morza, kiedy to załoga Stoczni Gdańskiej zorganizowała akademię podsumowującą „wieloletni, bogaty dorobek Największego Zakładu Przemysłowego Wybrzeża i Jednego z Największych Przedsiębiorstw Naszego Kraju”. Sala kina Panorama, jak pisał „Dziennik Bałtycki”, wypełniona była gośćmi do ostatniego miejsca. Pośród nich znaleźli się m.in. przewodniczący Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej Piotr Stolarek, zastępca kierownika Wydziału Ekonomicznego KW PZPR w Gdańsku Henryk Cieślik, dyrektor naczelny stoczni Jerzy Wychowski, konsul generalny ZSRR w Gdańsku Iwan Kuzniecowa, konsul Chińskiej Republiki Ludowej Cui Dinguyan, przewodniczący sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Florian Wichłacz, a także przedstawiciel radzieckiego armatora. Spotkanie rozpoczął swoim przemówieniem przewodniczący rady robotniczej Stoczni Gdańskiej Jan Talaga, a dotychczasowe osiągnięcia zakładu przedstawił dyrektor naczelny, przypominając swoim referatem, że przełomowym rokiem, otwierającym okres wielkoprzemysłowej produkcji statków w stoczni, był 1952, kiedy to przekazano do eksploatacji 19 statków o nośności 37 930 t. Podkreślił, iż kierownictwo stoczni przeznacza znaczne fundusze na poprawę stanu bezpieczeństwa i higieny pracy załogi stoczniowej, której stara się także zapewnić dobre warunki socjalne, w tym mieszkaniowe, oraz wypoczynku, kolonii i obozów dla dzieci pracowników. Dyrektor zapewnił, iż do 1965 r. stoczniowcy gdańscy otrzymają kolejnych 1714 izb mieszkalnych, co ostatecznie rozwiąże problem lokalowy załogi. Następnym punktem uroczystości była dekoracja zasłużonych stoczniowców odznaczeniami państwowymi, które wręczyli przybyli na akademię lokalni przedstawiciele władz państwa. Pośród wyróżnionych znalazł się dyrektor naczelny stoczni Jerzy Wychowski, który otrzymał Krzyż Oficerski Orderu Odrodzenia Polski. Złotym Krzyżem Zasługi uhonorowano 92 stoczniowców, a Srebrnym Krzyżem Zasługi – 152<sup>4</sup>.

Publikacje zamieszczane w „Dzienniku Bałtyckim” w kolejnych dniach informowały szczegółowo o przebiegu uroczystości Dni Morza. Czytelnicy dowiadywali się z nich o zwodowaniu kolejnego, jedenastego już

<sup>4</sup> (a), *Na uroczystej akademii gdańscy stoczniowcy podsumowali swój dorobek*, „Dziennik Bałtycki” 1961, nr 151, s. 8.



trawlera przetwórci o nośności 1250 DWT, którego matką chrzestną została robotnica Stoczni Gdańskiej Wanda Biruta. Podczas centralnej gali, która miała miejsce w Teatrze Wybrzeże w Gdańsku, podniosłym akcentem była dekoracja odznaczeniami państwowymi, wręczanymi przez członka Biura Politycznego KC PZPR, przewodniczącego Komisji Planowania – dra Stanisława Jędrzychowskiego. Ponownie odznaczony Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski został dyrektor naczelny Stoczni Gdańskiej Jerzy Wychowski. Poza tym Order Sztandaru Pracy II klasy otrzymał ślusarz narzędziowy Jakub Kirkorowicz, a Krzyż Kawalerski Orderu Odrodzenia Polski – wieloletni działacz związkowy ze Stoczni Gdańskiej Marian Mydlarz. Po oficjalnej części obchodów Dni Morza zorganizowano w hali stoczniowej spotkanie aktywu partyjnego z odznaczonymi pracownikami i jubilatami przemysłu stoczniowego<sup>5</sup>. Stocznia przygotowała także do przekazania armatorom cztery statki: bazę rybacką „Sowieckaja Kamczatka”, drewnowiec „Adimiles” i trawler przetwórci „Kastor” dla ZSRR oraz tramp „Duresi” dla Albanii<sup>6</sup>.

Na łamach „Dziennika Bałtyckiego” znalazł się tekst podsumowujący dotychczasową działalność Stoczni Gdańskiej, w którym zapewniano, iż to ten zakład sprawił, że wówczas Polska zajmowała jedenaste miejsce w światowej produkcji przemysłu okrętowego. To jej jedenastotysięczna załoga wodowała pierwszy statek w serii największych konstruowanych dotąd w Polsce – osiemnastotysięcznik „Profesor Huber”. „Szansę tę dał nam Związek Radziecki” – pisano. Gdyby nie zamówienia, surowce i pomoc sprzętowo-kadrowa, płynące z tego kraju w pierwszych latach po zakończeniu II wojny światowej, Stocznia Gdańska – zdaniem autora – nie byłaby dzisiaj w takiej kondycji<sup>7</sup>.

Gazeta poinformowała o tym, że stoczniowcy gdańscy szkolą się we własnym zakresie. Zakład stale potrzebuje kadr fachowców z różnych branż przemysłowych, dlatego organizuje przyzakładowe szkolenia zawodowe oraz kształci specjalistów we własnych szkołach. Jak wynika z artykułu, ok. 400 pracowników stoczni korzystało wtedy z tych możliwości rozwoju zawodowego. Spośród 4000 stoczniowców przeszkolonych w latach

<sup>5</sup> (o), *Święto 30 tysięcy pracowników polskich stoczni. Stefan Jędrzychowski na centralnej akademii w Gdańsku*, „Dziennik Bałtycki” 1961, nr 157, s. 1–2.

<sup>6</sup> (o), *Dziś „Dzień Stoczniowca”*, „Dziennik Bałtycki” 1961, nr 156, s. 2.

<sup>7</sup> S. H., *Płynięcie szczęśliwie po morzach i oceanach*, „Dziennik Bałtycki” 1961, nr 158, s. 2.

1960–1961 większość wybrała specjalność montera instalacji okrętowych, a następnie spawacza elektrycznego<sup>8</sup>.

„Tegoroczne Dni Morza zostały zakończone uroczystościami Dnia Stoczniowca” – pisał „Dziennik Bałtycki” 4 lipca 1961 r. Gazeta informowała, iż dzień wcześniej dokonano uroczystego przekazania do eksploatacji symbolicznej milionowej tony nośności statków wodowanych w tej stoczni po 1945 r. Dotyczyło to dwóch jednostek: „Hanoi”, przeznaczonej dla Polskich Linii Oceanicznych, oraz „Johannes Wares”, zbudowanej dla ZSRR. W hali sportowej Stoczni Gdańskiej miała miejsce uroczysta akademia, którą uświetnił referat dyrektora Jerzego Wychowskiego, nawiązującego do roku 1953, kiedy po raz pierwszy obchodzono Dzień Stoczniowca. Tego roku, jak przypomniiał, zbudowano 15 statków o łącznym tonażu 17 680 TDW, tymczasem plan na rok obecny, czyli 1961, przewidywał zwodowanie 32 statków o tonażu prawie 300 000 TDW, tj. ośmiokrotnie więcej niż wtedy i ok. 41% więcej niż w roku ubiegłym<sup>9</sup>.

Po wystąpieniach, które także nawiązywały do historii Stoczni Gdańskiej, nastąpiło udekorowanie odznaczeniami państwowymi zasłużonych stoczniowców, wśród których znalazł się szef produkcji Stoczni Gdańskiej inż. Paweł Ziółkowski, uhonorowany Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski. Złote Krzyże Zasługi otrzymali: szef planowania i organizacji inż. Wacław Galic, zastępca kierownika laboratorium inż. Kazimierz Kołakowski i tokarz z działu głównego mechanika Władysław Baturo. Złotą odznakę „Zasłużonego Pracownika Morza” wręczono dyrektorowi naczelnemu stoczni Wychowskiemu. Uroczystości zakończył występ zespołu artystycznego Stoczni Gdańskiej<sup>10</sup>.

Dni Morza w 1962 r. ponownie stały się okazją do przeanalizowania dotychczasowego dorobku morskiego, co znalazło swoje odzwierciedlenie na stronach „Dziennika Bałtyckiego”. Podczas obchodów tego święta przewodniczący Prezydium WRN Piotr Stolarek podkreślił, iż polski przemysł okrętowy osiągnął w roku minionym wysoką pozycję na świecie, wodując statki o łącznym tonażu blisko 300 000 t. Stocznia Gdańska przekazała do eksploatacji 24 statki siedmiu typów. Działalność

<sup>8</sup> Szkołą się stoczniowczy gdańscy, „Dziennik Bałtycki” 1961, nr 152, s. 2.

<sup>9</sup> (h.), Wczoraj w Stoczni Gdańskiej przekazano do eksploatacji milionową tonę zbudowaną w stocznich polskich. Uroczysta akademia z okazji »Dnia Stoczniowca«, „Dziennik Bałtycki” 1961, nr 159, s. 1.

<sup>10</sup> (h.), Uroczysta akademia z okazji »Dnia Stoczniowca«, „Dziennik Bałtycki” 1961, nr 159, s. 2.

rozpocząła z trzema inżynierami, ale dzięki materiałowej i fachowej pomocy Związku Radzieckiego oraz zaufaniu i przyjaźni między obu krajami położono podwaliny pod rozkwit polskiego przemysłu stoczniowego<sup>11</sup>. W przeddzień Dnia Stoczniowca, 29 czerwca, załoga Stoczni Gdańskiej podsumowała swoje osiągnięcia w trakcie akademii zakładowej. Podczas uroczystości 83 przodujących stoczniowców otrzymało Złote i Srebrne Krzyże Zasługi. Kilkudziesięciu jubilatów, którzy przepracowali w przemyśle okrętowym od 25 do 40 lat, wręczono dyplomy honorowe. Ten dzień, jak przekonywała gazeta, przejdzie do historii stoczni, bowiem nastąpiło wówczas podniesienie bandery ZSRR na statku bazie rybackiej „Czukunftka”, ostatniej jednostce o napędzie parowo-tłokowym zbudowanej przez polski przemysł okrętowy. „Miejsce parowych baz rybackich zajmują już na pochylniach motorowe bazy – przetwórnice rybackie o nośności 10 tys. ton, najnowocześniejsze tego rodzaju na świecie”<sup>12</sup>. Stoczniowcy gdańscy powitali swoje święto m.in. przekazaniem do eksploatacji armatorowi radzieckiemu tankowca „Opala” o nośności 1450 t<sup>13</sup>.

Dziennik zamieścił na swoich łamach skrót przemówienia ministra Adama Rapackiego, który w imieniu Komitetu Centralnego PZPR i rządu Polski Ludowej przekazał wszystkim stoczniowcom serdeczne pozdrowienia, gratulacje i życzenia w dniu ich święta, które, jak stwierdził, jest bliskie milionom Polaków, bowiem przemysł okrętowy to duma całego kraju. Analizując dorobek Stoczni Gdańskiej, minister powiedział, że po zaledwie 14 latach funkcjonowania rodzimy przemysł okrętowy zaliczany jest do światowej czołówki i zajmuje siódme miejsce na świecie w eksporcie statków. Przypomniawszy także, iż „rację miała partia, która patrzyła w przyszłość, która mierzyła zamiary na miarę możliwości Polski socjalistycznej, nie zaś na miarę możliwości Polski przedwojennej, zacofanej, słabej i zależnej ekonomicznie”. Przemysł okrętowy, zdaniem ministra, odgrywał kluczową rolę w rozwoju gospodarki morskiej. Przy czym rozwój stoczni stał się podstawą odbudowy Gdańska i Szczecina, co jest zasługą robotników, którzy przyczynili się do tego, że odzyskane Wybrzeże zostało tak szybko zagospodarowane,

<sup>11</sup> *Dni Morza – to kolejny przegląd polskiego dorobku morskiego*, „Dziennik Bałtycki” 1962, nr 149, s. 2.

<sup>12</sup> *Uroczysta akademii w Stoczni Gdańskiej z okazji »Dnia Stoczniowca«*, „Dziennik Bałtycki” 1962, nr 154, s. 1.

<sup>13</sup> (cz), *Budowniczości statków gościli min. spraw zagranicznych A. Rapackiego. Centralne uroczystości Dnia Stoczniowca w Gdyni*, „Dziennik Bałtycki” 1962, nr 155, s. 1.

zespoliło się z ojczyzną, „zatętniło pracą i życiem, jak nigdy w ciągu wieków niemieckiego zaboru”<sup>14</sup>.

W czerwcu 1963 r. gazeta poinformowała czytelników o nawiązaniu przez Stocznnię Gdańską porozumień w sprawie współpracy naukowo-technicznej z dwoma uczelniami wyższymi Wybrzeża – Politechniką Gdańską i Wyższą Szkołą Ekonomiczną w Sopocie. Obie placówki przygotowywały do pracy w przemyśle stoczniowym swoich studentów, toteż zaangażowały się w działania związane z udoskonaleniami tej branży. Politechnika zapowiedziała specjalizowanie swojego zespołu w dziedzinie automatyki, problematyki wykorzystywania izotopów w przemyśle, a także w stosowaniu maszyn matematycznych dla potrzeb przemysłu stoczniowego. Natomiast uczelnia sopocka postanowiła wprowadzić do programu nauczania wykłady z ekonomiki przemysłu stoczniowego<sup>15</sup>. W numerze 154 z 1963 r. „Dziennik Bałtycki” napisał o uroczystej akademii w Stoczni Gdańskiej, którą uświetnili swoją obecnością m.in. wiceminister przemysłu ciężkiego inż. Antoni Czechowicz, przewodniczący Prezydium WRN w Gdańsku Piotr Stolarek oraz przebywający na Wybrzeżu sekretarz generalny Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Radzieckiej Witalij Świątłłow. Na początku uroczystości referat wygłosił dyrektor naczelny Stoczni Gdańskiej inż. Jerzy Piasecki. Po jego wystąpieniu wręczono przodującym stoczniovcóm i konstruktoróm statków ponad sto Złotyeh i Srebrnyeh Krzyży Zasługi z okazji Dni Morza i z tytułu Karty Stoczniowca<sup>16</sup>. W Stoczni Gdańskiej przekazano armatorowi radzieckiemu kolejny statek do przewozu drewna, „Ałtajles”<sup>17</sup>, oraz zwodowano prototypowy drobnicowiec o nośności 12 500 DWT, m/s „Murom”, którego matką chrzestną została Stanisława Ptasńska, żona I sekretarza KW PZPR<sup>18</sup>.

W następnym roku, w związku z odbywającym się w dniach 15–20 czerwca 1964 r. IV Zjazdem PZPR, pracownicy wydziału obróbki kadłubów w Stoczni Gdańskiej w ramach czynu zjazdowego zaoszczędzili 400 t

<sup>14</sup> *Przemysł okrętowy jest dumą całej Polski. Skróć przemówienia A. Rapackiego*, „Dziennik Bałtycki” 1962, nr 155, s. 1–2.

<sup>15</sup> (a), *Stocznia Gdańska nawiązała współpracę naukowo-techniczną z Politechniką Gdańską i Sopocką WSE*, „Dziennik Bałtycki” 1963, nr 151, s. 2.

<sup>16</sup> *Akademie stoczniove w Gdańsku i Gdyni*, „Dziennik Bałtycki” 1963, nr 154, s. 1, 5.

<sup>17</sup> (j), *Święto budowniczyeh i konstruktorów statków*, „Dziennik Bałtycki” 1963, nr 154, s. 5.

<sup>18</sup> (c), *W Stoczni Gdańskiej dziś wodowanie drobnicowca 12.500 DWT*, „Dziennik Bałtycki” 1963, nr 153, s. 1.

stali, co miało im umożliwić zbudowanie dodatkowego kadłuba trawlera przetwórci<sup>19</sup>. „Dziennik Bałtycki” poinformował, że w związku ze zbliżającym się Dniem Stocznio-wca dyrekcja Stoczni Gdańskiej – ósmej co do wielkości na świecie – postanowiła zorganizować 20 czerwca „dzień otwarty” dla uczniów szkół trójmiejskich, którzy będą mogli zwiedzić ten duży i ciekawy zakład<sup>20</sup>.

Wspomniane dni IV Zjazdu PZPR, jak poinformowała na swoich łamach gazeta, załoga Stoczni Gdańskiej powitała wzmożeniem wydajności i przyspieszeniem prac przy budowie statków. Wysiłek ten zmierzał do terminowego przekazywania ich armatorom, zgodnie z zawartymi umowami. W przeddzień otwarcia Zjazdu w Stoczni Gdańskiej zaciągnięto ok. 150 wart produkcyjnych, przy czym większość z nich podjęto w przypadkach, w których terminowość zakończenia prac była zagrożona niepowodzeniem. Jeszcze w czerwcu, zapewniała redakcja gazety, stocznio-wcy gdańscy przekażą armatorowi radzieckiemu budowaną dla niego drugą z kolei bazę przetwórczą rybacką m/s „Dauria”, dwa drewnowce o nośności 5950 t i jeden trawler przetwórczy<sup>21</sup>. Według informacji „Dziennika Bałtyckiego” wartość zobowiązań, jakie podjęli dla uczczenia IV Zjazdu PZPR i dwudziestolecia PRL-u pracownicy Stoczni Gdańskiej, wynosi 19 mln złotych<sup>22</sup>.

Dzień Stocznio-wca, który w 1964 r. Stocznia Gdańska uroczystie obchodziła 27 czerwca w sobotę, przebiegał następująco: o godzinie 11.00 zwodowano na 23 dni przed terminem dwudziesty piąty z kolei drewnowiec typu B-45 o nośności 5900 t, zbudowany dla Związku Radzieckiego. Matką chrzestną jednostki została żona montera z wydziału K-3 Stoczni Gdańskiej – Henryka Seroczyńska, która nadała statkowi imię „Toboleś”. Druga część uroczystości odbyła się na pokładzie drugiego z kolei zbudowanego w Stoczni Gdańskiej statku, bazy przetwórci „Dauria”. Właśnie wtedy do gości przemówił dyrektor naczelny Stoczni Gdańskiej Jerzy Piasecki, który podkreślił znaczenie przyjaźni polsko-radzieckiej dla rozwoju stoczni. Przyjaźni, której początek widział on w wyzwoleniu

<sup>19</sup> Wybrzeże i kraj w dniach zjazdu, „Dziennik Bałtycki” 1964, nr 141, s. 1.

<sup>20</sup> (a), 20 czerwca szkoły mogą zwiedzać Stocznnię Gdańską, „Dziennik Bałtycki” 1964, nr 142, s. 6.

<sup>21</sup> (a), Stocznio-wcy gdańscy w czasie IV Zjazdu Partii, „Dziennik Bałtycki” 1964, nr 143, s. 1.

<sup>22</sup> J. K., Stocznio-wcy polscy w dniach zjazdu, „Dziennik Bałtycki” 1964, nr 145, s. 1.

Gdańska, zaś jej umocnienie w procesie rozminowywania stoczni przez żołnierzy radzieckich i innych wspólnych przedsięwzięć, które trwają po dzień dzisiejszy<sup>23</sup>. Ambasador ZSRR w Warszawie Awierkij Aristow złożył gratulacje budowniczym statków Stoczni Gdańskiej i życząc im dalszych sukcesów, podziękował za milion ton zbudowanych dla floty radzieckiej: „Marynarze radzieccy uważają za zaszczyt pływanie na statkach zbudowanych w Gdańsku. Statki te mają wielką rolę do spełnienia w realizacji pokojowej polityki Związku Radzieckiego, zmierzającej do rozszerzenia kontaktów handlowych na cały świat”<sup>24</sup>.

Po południu odbyła się centralna akademie z okazji Dnia Stocznio-wca w zakładowym Domu Kultury. Jak co roku zasłużeni pracownicy Stoczni Gdańskiej otrzymali wysokie odznaczenia państwowe. Z okazji dwudzie-stoletnia Polski Ludowej Order Sztandaru Pracy II klasy otrzymał Stanisław Hanic, a Krzyże Kawalerskie Orderu Odrodzenia Polski – Tomasz Dembski i Jan Wolsztyniak<sup>25</sup>.

Na łamach gazety pojawiła się wypowiedź inż. Dymitra Łozowika z działu zaopatrzenia maszynowego Stoczni Gdańskiej na temat kontaktów zakładu z przemysłem okrętowym Jugosławii. Inżynier poinformował, iż z „Jugoturbiny” z Karlovaca koło Zagrzebia importowane są silniki główne, montowane następnie w Gdańsku na trawlerach przetwórczych oraz agregaty prądowców. Poza tym między Stoczną Gdańską a zakładem z Jugosławii istniała wzajemna wymiana myśli technicznej oraz praktykantów<sup>26</sup>. Znaczenie tych kontaktów i współpracy podkreślił prezydent Jugosławii Josip Broz-Tito, odwiedzając 29 czerwca 1964 r. Stoczną Gdańską. Prezydenta powitał w imieniu stocznio-wców I sekretarz KZ Mieczysław Tokarz, przekazując następnie głos premierowi Józefowi Cyrankiewiczowi, który wyraził zadowolenie ze spotkania w Gdańsku w dwudziestą rocznicę powstania Polski Ludowej i dwudziestą piątą rocznicę wybuchu II wojny światowej, której pierwsze strzały – przypominał – padły właśnie w tym mieście<sup>27</sup>. Premier nie tylko w kontekście historycznym, ale i ze względu na ówczesną sytuację polityczną nawiązał

<sup>23</sup> (a), *Uroczysty przebieg wczorajszego Dnia Stocznio-wca*, „Dziennik Bałtycki” 1964, nr 152, s. 1–2.

<sup>24</sup> Tamże, s. 2.

<sup>25</sup> Tamże.

<sup>26</sup> Cz. S., *Nasze przyjacielskie kontakty Jugosławia–Wybrzeże*, „Dziennik Bałtycki” 1964, nr 151, s. 2.

<sup>27</sup> erg, *Josip Broz-Tito na Wybrzeżu*, „Dziennik Bałtycki” 1964, nr 153, s. 1–2.

do istniejącego zagrożenia rewizjonizmem zachodnioniemieckim, jakie niepokoiło zwłaszcza mieszkańców Wybrzeża. „Losy Polski i Jugosławii były podobne. Agresja, która rozpoczęła się w Gdańsku, dosięgła również i Jugosławii. Przyszłość zarówno Jugosławii, jak i Polski zaczęły budować masy ludowe, zaczęła budować klasa robotnicza. U nas pod wodzą PRL, w Jugosławii pod wodzą Związku Komunistów Jugosławii. Wytworzyła się w ten sposób nierozzerwalna więź między naszymi narodami”<sup>28</sup>.

Odnosząc się do tendencji rewizjonistycznych Republiki Federalnej Niemiec, prezydent Jugosławii przyznał, iż nie wszystkie kwestie powojenne zostały należycie uregulowane. Jednakże, jak zdecydowanie stwierdził, wszystkie granice, w tym ta na Odrze i Nysie Łużyckiej, mają charakter ostateczny i niezmienny. Swoje przemówienie prezydent zakończył okrzykiem na cześć przyjaźni i pokoju, na co zebrani goście odpowiedzieli odśpiewaniem tradycyjnego *Sto lat*. Zwieńczeniem spotkania było wręczenie przez dyrektora Stoczni Gdańskiej prezydentowi Ticie, byłemu stoczniovcowi, dyplomu honorowego pracownika Stoczni Gdańskiej wraz z medalem oraz upominku – modelu trawlera przetwórnego<sup>29</sup>.

W ubiegłym tygodniu, jak napisał „Dziennik Bałtycki”, Stocznnię Gdańską zwiedziły dwie delegacje rządowe przebywające w Polsce z okazji Międzynarodowych Targów Poznańskich. W środę przybyli do stoczni przedstawiciele Chińskiej Republiki Ludowej z ministrem Fang-giang, któremu ze strony gospodarzy towarzyszył wiceminister przemysłu ciężkiego Jerzy Szewczyk. Goście interesowali się żywo także urządzeniami socjalnymi, m.in. ośrodkiem wypoczynkowym pracowników stoczni w Górkach Wschodnich, który zyskał u nich pełne uznanie. Z kolei w piątek w Stoczni Gdańskiej pojawili się politycy Iranu z ministrem ekonomii Alinakim Alikanim, których zaciekawiła szczególnie budowa statków rybackich. Zwiedzili znajdujący się w budowie trawler przetwórnego typu B-26, m/t „Kildin”<sup>30</sup>. Niestety, jak poinformował „Dziennik Bałtycki” 20 czerwca 1965 r., Stocznia Gdańska borykała się wówczas z trudnościami w utrzymaniu rytmiki produkcji. Sytuacja ta dotyczyła również budowanego dla radzieckiego armatora „Kildina”, którego

---

<sup>28</sup> Tamże, s. 2.

<sup>29</sup> Tamże.

<sup>30</sup> (a), *Delegacje rządowe zwiedzają Stocznnię Gdańską*, „Dziennik Bałtycki” 1965, nr 145, s. 2.

końcowe wyposażenie odwlekała wadliwa praca sprzężarek, pochodzących z krakowskiej fabryki Szatkowskiego. Poważnym problemem był także brak planowych dostaw, głównych silników napędowych sprowadzanych z Poznańskich Zakładów Cegielskiego. W wyniku tej sytuacji stocznia wstrzymała czasowo montaż silników na pochylni, co w ubiegłym roku było jej znaczącym osiągnięciem. Zdaniem redakcji pojawiły się także uwagi stoczniovców co do jakości silników Cegielskiego, która jako niedostateczna przedłużała próby statków, a co się z tym łączy – niwelowała ich terminowe przekazywanie armatorom<sup>31</sup>. „Terminowość dostaw kooperacyjnych i ich jakość – jak zauważono – ma ogromne znaczenie dla utrzymania rytmiki produkcji stoczniowej. Przebywający ostatnio na próbach w morzu motorowiec typu B-44 «Medyn» z powodu wadliwej pracy silnika głównego, zbudowanego w Poznaniu, musiał przedłużyć czas pobytu w morzu, gdyż trzeba było usunąć usterki»<sup>32</sup>.

W 1965 r. gazeta podała bilans zeszłorocznej pracy racjonalizatorów Stoczni Gdańskiej, informując czytelników o znaczących oszczędnościach w wysokości 25,2 mln zł. Na 397 projektów racjonalizatorskich, jakie zostały zgłoszone przez pracowników stoczni w roku ubiegłym, 308 przyjęto do realizacji. Dzięki pomysłowości zarówno robotników, jak i techników oraz inżynierów Stoczni Gdańskiej zakład zmniejszył pracochłonność produkcji o 103 tys. godzin roboczych oraz zaoszczędził 623 t stali, 9 t metali kolorowych, 230 m<sup>3</sup> drewna oraz 75 tys. elektrod. Poza tym, jak pisano, zeszłoroczne projekty były lepiej opracowane i bardziej realne do osiągnięcia niż w latach wcześniejszych, co było zasługą doradców technicznych Klubu Techniki i Racjonalizacji, którzy pomagali racjonalizatorom w przygotowywaniu pomysłów. Ogłoszono również konkurs na najbardziej aktywnego racjonalizatora w Stoczni Gdańskiej oraz na rozwiązanie jednego z kluczowych i kłopotliwych zagadnień – ogrzewania i suszenia kadłubów dla ich malowania w czasie zimy. Zwycięzcą drugiego konkursu został mgr inż. Marian Żelewski, którego przyrząd do podgrzewania i suszenia kadłubów okazał się cennym pomysłem<sup>33</sup>.

<sup>31</sup> (a), „Cegielski” zapowiada poprawę. O terminową dostawę silników dla Stoczni Gdańskiej, „Dziennik Bałtycki” 1965, nr 145, s. 2.

<sup>32</sup> Tamże.

<sup>33</sup> (a), 25 milionów zł oszczędności dały gospodarce narodowej racjonalizatorzy Stoczni Gdańskiej, „Dziennik Bałtycki” 1965, nr 147, s. 2.



W związku z Dniem Stoczniowca, jak co roku, „Dziennik Bałtycki” na swoich łamach poinformował czytelników o obchodach, które w 1965 r. rozpoczęły się od międzyzakładowych zawodów stoczniowych straży pożarnych. W efekcie tej rywalizacji strażacy Stoczni Gdańskiej zajęli drugie miejsce. Redakcja wspomniała o zagranicznych gościach, którzy w ostatnim czasie odwiedzili Stocznnię Gdańską. Byli pośród nich Panamczycy, kubański ekonomista, zastępca redaktora naczelnego hawańskiego dziennika „El Mondo”, a także czteroosobowa delegacja dyrektorów stoczni włoskich. Zgodnie z programem obchodów święta, dyrekcja stoczni spotkała się też z naukowcami Politechniki Gdańskiej, którą reprezentował jej rektor, prof. Jerzy Kopecki. Dyrektor naczelny stoczni, mgr inż. Jerzy Piasecki, wręczył rektorowi film o dwudziestoletniej działalności zakładu oraz pamiątkowy medal, a profesor podarował dyrektorowi medal dwudziestolecia uczelni. Na dzień 25 czerwca zapowiedziano z kolei uroczystą dekorację stoczniowców odznaczeniami państwowymi i po raz pierwszy – zgodnie z uchwałą Prezydium Rady Robotniczej i dyrekcji – wyróżnienie długoletnich pracowników odznakami „Zasłużony Stoczniowiec PRL”<sup>34</sup>.

W ramach obchodów święta stoczniowców w Stoczni Gdańskiej miało miejsce podniesienie bandery radzieckiej na trzydziestym drugim zbudowanym tu drewnowcu typu B-45 o nośności 5900 t – m/s „Tiumenie”, którego matką chrzestną została Władysława Kochańska. Statek ten był jednocześnie dziewiątym przekazanym w 1965 r. do eksploatacji w Stoczni Gdańskiej, która do końca roku planowała przekazać armatorom 29 jednostek<sup>35</sup>.

Redakcja gazety w związku ze zbliżającym się świętem stoczniowców poprosiła dyrektora naczelnego Stoczni Gdańskiej o przedstawienie swoim czytelnikom kilku aktualnych zagadnień dotyczących zakładu. Najpierw zaprezentowano ogólną sytuację stoczni, podając szereg danych liczbowych, w tym informację, iż pracuje tam prawie 20 tys. robotników, są dziesiątki ulic, jest kilkadziesiąt wielkich hal i budynków, własny szpital, kilka przychodni lekarskich, pogotowie ratunkowe, straż pożarna, straż porządkowa, ośrodki wypoczynkowe i sanatoria, a także teatr, kino

<sup>34</sup> (a), *Przed „Dniem Stoczniowca”*, „Dziennik Bałtycki” 1965, nr 148, s. 2.

<sup>35</sup> (a), *Podniesienie bandery radzieckiej na m/s „Tiumen”*, „Dziennik Bałtycki” 1965, nr 150, s. 1.

i orkiestra<sup>36</sup>. Następnie zapytano o plan produkcyjny Stoczni Gdańskiej, którego wykonanie za pierwsze półrocze, jak podkreślił dyrektor, nastąpi po przekazaniu armatorom jeszcze dwóch statków: drobnicowca „Medym” o nośności 13 000 t oraz trawlera przetwórci „Kildyn”. Dziewięć zbudowanych w tym roku jednostek już pływa po morzach. Produkcja zaplanowana będzie nie tylko wykonana, jak zapewnił szef stoczni, ale i przekroczone o ok. 100 mln<sup>37</sup>, poza tym podczas tegorocznego Dnia Stocznio-wca po raz pierwszy 50 pracowników Stoczni Gdańskiej otrzyma w uznaniu za swoją pracę odznakę „Zasłużony Stocznio-wiec PRL”. Wyróżnieni, pośród których będzie pięciu emerytów, pracują w zakładzie od 1945 r. i w związku z uhonorowaniem zyskają pewne przywileje. Z chwilą przejścia na emeryturę nadal będą otrzymywali trzynastą pensję, zachowują prawo do wszystkich stocznio-wych świadczeń socjalnych, prawo do pierwszeństwa przydziału mieszkań stocznio-wych w przypadku równej punktacji oraz prawo pierwszeństwa dla ich dzieci w trakcie rekrutacji do szkół stocznio-wych<sup>38</sup>.

Nawiązując do półrocznego planu produkcyjnego, „Dziennik Bałtycki” poinformował, iż załoga wydziału C-3 w odpowiedzi na apel wydziału C-4 do podejmowania zobowiązań produkcyjnych z okazji Dnia Stocznio-wca wykonała plan na dwa dni przed terminem, tj. do 28 czerwca. Apel podjęli również pracownicy administracji stoczni, którzy w czynie społecznym zamierzają przepracować 450 godzin na porządkowaniu i wyposażaniu ośrodków wypoczynkowych Stoczni Gdańskiej na Stogach i w Gostyniu. Pracę tę obliczono na ok. 9000 zł. Podobne zobowiązania podjęli pracownicy ogrodnictwa i działu gospodarczego, którzy zapowiedzieli, że uporządkują w czynie społecznym teren ośrodka wypoczynkowego stoczni w Mikoszowie u ujścia Wisły i posadzą tam kwiaty. Wartość podjętych zobowiązań oszacowano na około 5000 zł<sup>39</sup>.

Atrakcyjność Stoczni Gdańskiej dostrzegana była zarówno przez samych stocznio-wców, jak i turystów zwiedzających Gdańsk, o czym

---

<sup>36</sup> A. Męclewski, *Przed Dniem Stocznio-wca. Fabryka nie miasto*, „Dziennik Bałtycki” 1965, nr 150, s. 3.

<sup>37</sup> Tamże.

<sup>38</sup> Tamże.

<sup>39</sup> *Nowe zobowiązania gdańskich stocznio-wców*, „Dziennik Bałtycki” 1966, nr 147, s. 1.

dowiadujemy się z publikacji „Dziennika Bałtyckiego”. Zakład ten w 1966 r., jak podała gazeta, odwiedziło 24 tys. osób zorganizowanych w niespełna tysiąc grup oraz ponad 300 grup, które tworzyli pracownicy techniczni, dziennikarze i goście zagraniczni. Obsługę tego ruchu turystycznego prowadził stoczniowy oddział PTTK, ściślej zaś jego koło przewodników, które składało się z ok. 50 osób. Podczas zimy podnosili oni swoje kwalifikacje, zapoznając się w ramach kursów z problematyką zakładu, m.in. z zagadnieniami postępu technicznego. Niemal połowa stoczniowych przewodników posiadała wyższe wykształcenie, a 17 spośród nich władało aż czterema językami obcymi. Stoczniowe koło przewodników dbało również o prawidłowe informowanie instytucji turystycznych o stoczni i w tym celu, jak pisał „Dziennik Bałtycki”, w niedzielę 9 kwietnia 1967 r. zorganizowało zwiedzanie zakładu dla ich przedstawicieli z Gdańska i Gdyni. Uważano, że jest to konieczne dla lepszego przedstawienia biurom turystycznym atrakcyjności tego miejsca<sup>40</sup>.

Kiedy 15 kwietnia 1967 r. Stoczni Gdańskiej zostało nadane imię Włodzimierza Iljicza Lenina, artykuły prasowe towarzyszące temu wydawnictwu, zamieszczone w „Dzienniku Bałtyckim”, były jak zwykle poprawne politycznie. W związku z uroczystością, jak zawiadamiał periodyk, uporządkowano cały teren stoczni: „Przed budynkiem dyrekcji posadzono na skwerach kwiaty, odświeżono też stojące tam, symbolizujące produkcję stoczniową stylizowane wręgi. W poszczególnych wydziałach pojawiły się plansze i gazetki o osiągnięciach największej stoczni polskiej. Szczególnie troskliwie udekorowano teren wydziału montażu kadłubów K-3, w których nastąpi dziś uroczyste wodowanie przemysłowej bazy rybackiej dla polskiego rybołówstwa. Na masztach i budynkach stoczniowych zawisły już flagi, odświętnie została udekorowana hala widowiskowa stoczni, w której o godz. 12. odbędzie się uroczyste posiedzenie Konferencji Samorządu Robotniczego, w czasie którego nastąpi nadanie stoczni imienia W. I. Lenina oraz przekazanie przedstawicielom załogi sztandaru”<sup>41</sup>. Na zakończenie uroczystości, jak poinformowano, przed gmachem dyrekcji nastąpi odsłonięcie tablicy upamiętniającej nadanie stoczni zaszczytnego

<sup>40</sup> (a), *W Stoczni Gdańskiej ruch jak w... muzeum*, „Dziennik Bałtycki” 1967, nr 86, s. 4.

<sup>41</sup> (a), *Dziś Stocznia Gdańska otrzyma imię W. I. Lenina*, „Dziennik Bałtycki” 1967, nr 88, s. 1–2.

miana. Później w stołówce zakładowej goście oraz przedstawiciele załogi zasiadają do wspólnego obiadu. W związku z nadchodzącym wydarzeniem w sobotę 15 kwietnia 1967 r. o godz. 10.30 Stocznia Gdańska została otwarta dla publiczności, dzięki czemu społeczeństwo mogło uczestniczyć w uroczystym wodowaniu przemysłowej bazy rybackiej typu B-67, zbudowanej dla szczecińskich Dalekomorskich Baz Rybackich. Matką chrzestną jednostki będzie Halina Stachowicz, przodująca sieciarka szczecińskiego Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Gryf”, która nada jej imię „Pomorze”. Gazeta zapowiedziała, iż „wodowanie poprowadzi kierownik wydziału montażu kadłubów K-3 inż. Zbigniew Baranowski, zaś okolicznościowe przemówienia wygłoszą dyrektor naczelny Stoczni Gdańskiej inż. J. Piasecki oraz minister przemysłu ciężkiego Janusz Hrynkiewicz”<sup>42</sup>.

Dziennik zamieścił obszerną relację z przebiegu uroczystości nadania imienia Stoczni Gdańskiej, uznając to za wydarzenie ważne dla zakładu. Stocznia, zdaniem redakcji, przyjmując imię Włodzimierza Iljicza Lenina, zainaugurowała obchody pięćdziesięciolecia Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej i Dni Leninowskich. Ten świąteczny dzień swoją obecnością w Stoczni Gdańskiej uświetnili m.in. członek Biura Politycznego PZPR, poseł Zenon Kliszko, minister przemysłu ciężkiego Janusz Hrynkiewicz, I sekretarz KW PZPR w Gdańsku Jan Ptasiński, dowódca polskiej Marynarki Wojennej wiceadmirał Zdzisław Studziński, ambasador Związku Radzieckiego Awierkij Aristow, przewodniczący Prezydium WRN w Gdańsku Piotr Stolarek, przewodniczący Zarządu Głównego Związku Zawodowego Metalowców Henryk Całka i konsul generalny ZSRR w Gdańsku Iwan Borysow.

Pierwszym aktem uroczystości było wodowanie kadłuba przemysłowej bazy rybackiej B-67, budowanej dla rybołówstwa polskiego. Do zebranych na pochylni goście oraz mieszkańców przemówił dyrektor naczelny Stoczni Gdańskiej, inż. Piasecki, który po powitaniu gości dokonał bilansu powojennej działalności zakładu. Przypominał, że gdańscy stoczniowcy zwodowali już 470 kadłubów o łącznej nośności ponad 2 150 000 t, przy czym przed kilku dniami spłynął na wodę trzysta

---

<sup>42</sup> Tamże, s. 2; (am), *Stocznia Gdańska im. W. I. Lenina to nowa nazwa największej stoczni polskiej*, „Dziennik Bałtycki” 1967, nr 89, s. 1.

pięćdziesiąty drugi z kolei statek budowany dla Związku Radzieckiego – motorowiec „Romain Rolland”<sup>43</sup>.

Podczas uroczystości mowę wygłosił m.in. Zenon Kliszko, który powiedział: „Z inicjatywy robotników i inżynierów, organizacji partyjnej i samorządowej, całej załogi Wasza stocznia otrzymuje imię Włodzimierza I. Lenina, wielkiego przywódcy rosyjskiej i międzynarodowej klasy robotniczej, wodza Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej. KC PZPR wysoko ceni tę Waszą inicjatywę i z tej okazji składa Wam serdeczne gratulacje. [...] Nadajemy dziś imię Lenina czołowemu zakładowi prastarego polskiego Gdańska, który 22 lata temu powrócił do Macierzy wyzwolony dla Polski przez sojuszniczą Armię Radziecką i Ludowe Wojsko Polskie. Socjalizmowi zawdzięcza Polska swój powrót na te ziemie, swoje największe historyczne zwycięstwo. Socjalizm stwarza dziś gwarancję trwałości i niezniszczalności tego zwycięstwa”<sup>44</sup>.

20 lipca 1967 r. „Dziennik Bałtycki” pisał, że dzisiaj, w czwartek, w Stoczni Gdańskiej im. Lenina odbędzie się uroczystość wodowania przemysłowej bazy rybackiej typu B-69 o nośności 10 000 t, budowanej dla armatora radzieckiego. Wodowanie będzie częścią uroczystości jubileuszowych pięćdziesięciolecia Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej, w związku z czym armator radziecki postanowił nadać statkowi nazwę „50-lecie Października”. Wodowanie będzie otwarte dla publiczności, której udostępnia się wejście od godz. 13.30 poprzez bramę stoczniową znajdującą się od strony przystanku kolei elektrycznej Gdańsk-Stocznia<sup>45</sup>. W akcie wodowania udział wzięło, jak podała redakcja gazety, ok. 15 tys. mieszkańców Trójmiasta oraz polskich i zagranicznych turystów i wczasowiczów. Podczas uroczystości padły słowa: „Dzisiejsze wodowanie ma szczególne znaczenie. Odbywa się w przededniu Święta Odrodzenia Polski i jest przykładem rozwoju gospodarczego naszej ojczyzny. Z pochylni największego wydziału montażu kadłubów okrętowych zwodzujemy za chwilę drugą z kolei jednostkę nowego typu B-69, przemysłową bazę rybacką o nośności 10.000 ton. Budowa należy do specjalności Stoczni

<sup>43</sup> Tamże.

<sup>44</sup> Z inicjatywy robotników i inżynierów, organizacji partyjnej i samorządowej z inicjatywy całej załogi... Skróć przemówienia Zenona Kliszki w Stoczni Gdańskiej, „Dziennik Bałtycki” 1967, nr 89, s. 1–2.

<sup>45</sup> (a), Uwaga gdańszczanie, turyści i wczasowicze! Dziś w Stoczni Gdańskiej im. Lenina szczególnie uroczyste wodowanie, „Dziennik Bałtycki” 1967, nr 170, s. 1.

Gdańskiej i jest jej największym osiągnięciem. Szczycimy się i jesteśmy dumni z faktu, że Stocznia Gdańska, jako pierwsza stocznia świata, rozpoczęła budowę statków tego typu<sup>46</sup>.

Załoga Stoczni Gdańskiej im. Lenina podjęła z okazji nadchodzącej dwudziestej piątej rocznicy wyzwolenia Gdańska długofalowe zobowiązanie zagospodarowania w czynie społecznym największego parku w mieście, położonego wzdłuż al. Zwycięstwa i torów kolejowych. Postanowiono wówczas jeszcze nieuporządkowany teren, rozciągający się od Bramy Oliwskiej do siedziby Opery i Filharmonii Bałtyckiej, w ciągu dwóch najbliższych lat zamienić we wspaniały park. Plan zakładał zburzenie baraków od strony opery, utworzenie sieci dróg i ścieżek, zadrzewienie i wysadzenie krzewami pustego terenu oraz jego zmeliorowanie. Wczoraj, tj. 25 lipca 1967 r., jak podała gazeta, ze względu na wagę niniejszego zobowiązania i jego przewidywany koszt (3 mln 488 tys. zł) w dyrekcji Stoczni Gdańskiej im. Lenina podpisano umowę między Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Gdańsku a załogą stoczni na wykonanie tej inwestycji komunalnej w ramach czynu społecznego. Przewodniczący Prezydium MRN Tadeusz Bejm dziękując stoczniovcóm za wspaniały czyn na rzecz miasta, apelował za pośrednictwem „Dziennika Bałtyckiego” do wszystkich instytucji i przedsiębiorstw gdańskich o podejmowanie podobnych inicjatyw<sup>47</sup>.

Wspominana już wcześniej zbliżająca się pięćdziesiąta rocznica Wielkiej Rewolucji Październikowej, stała się również okazją do spotkania się stoczniovców gdańskich z ich odpowiednikami w Leningradzie. Do „wizyty przyjaźni”, jak ją określiła gazeta, doszło w sobotę 29 lipca 1967 r., kiedy to delegacja 120 pracowników Stoczni Gdańskiej im. Lenina przybyła „statkiem «Mazowsze» do Leningradu. Ten rejs był dla nich nagrodą za osiągnięcia w pracy i działalności społecznej (koszt wycieczki sfinansowano z funduszu zakładowego). Przybyli do ZSRR Polacy zostali serdecznie powitani przez przedstawicieli Stoczni Bałtyckiej i oddziału leningradzkiego Towarzystwa Przyjaźni Radziecko-Polskiej. Członkowie delegacji z dyrektorem naczelnym stoczni inż. J. Piaseckim

<sup>46</sup> (am), *Uroczystość w Stoczni Gdańskiej im. W. Lenina. Kadłub m/s „50-lecie Października” już na wodzie*, „Dziennik Bałtycki” 1967, nr 171, s. 1–2.

<sup>47</sup> W. Nieżywiński, *Piękny czyn społeczny stoczniovców gdańskich*, „Dziennik Bałtycki” 1967, nr 174, s. 1.

złożyli wieńce przed pomnikiem Lenina w pobliżu Placu Smolnego i na cmentarzu Bohaterów Obrony Leningradu. W niedzielę, 30 lipca polscy stoczniowcy wzięli udział w uroczystościach związanych z Dniem Marynarki Wojennej ZSRR<sup>48</sup>.

Jak w poprzednich latach, także w 1968 r. w polu zainteresowań „Dziennika Bałtyckiego” znalazły się obchody Dnia Stoczniowca, tym razem świętowane w sobotę 22 czerwca. Na uroczystą akademię, zorganizowaną przez Zarząd Okręgu ZZM w Sali Państwowej Opery i Filharmonii Bałtyckiej, przybyli m.in. sekretarz KW PZPR Tadeusz Białkowski, wiceprzewodniczący Prezydium WRN Henryk Śliwowski, wiceprzewodniczący Zarządu Głównego ZZM Kazimierz Czerwiński, prof. Jerzy Doerffer, sekretarz WKZZ Czesława Wachowska, przedstawiciel dowództwa Marynarki Wojennej komandor Ludwik Szmit i konsul ZSRR w Gdańsku Iwan Siergiejewicz Borisow. Referat okolicznościowy wygłosił przewodniczący Zarządu Okręgu Związku Zawodowego Metalowców Janusz Serocki. Mówca przedstawił osiągnięcia polskiego przemysłu okrętowego, podkreślając, że wyrazem uznania dla jego wkładu w rozwój gospodarki narodowej jest ustanowienie w tym roku przez Radę Państwa tytułu honorowego „Zasłużony Stoczniowiec PRL” oraz oficjalne nadanie Karty Stoczniowca. Następnie dyrektor Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego w swoim wystąpieniu omówił perspektywy rozwoju rodzimego okrętownictwa. Uroczystym momentem akademii było, jak każdego roku, udekorowanie 28 zasłużonych pracowników przemysłu okrętowego wysokimi odznaczeniami państwowymi. Kawalerski Krzyż Orderu Odrodzenia Polski otrzymał W. Jabłoński, budowniczy ze Stoczni Gdańskiej im. Lenina<sup>49</sup>.

Uroczystości związane z Dniem Stoczniowca w 1969 r. łączyły się z ufundowaniem przez stoczniowców gdańskich sztandaru Stoczni Gdańskiej im. Lenina dla Zasadniczej Szkoły Budowy Okrętów. Sztandar przekazał dyrektorowi ZSBO, inż. Edmundowi Wojciechowskiemu, przewodniczący Rady Zakładowej Stoczni Gdańskiej Józef Wójcik podczas otwarcia II Spartakiady Przemysłu Okrętowego na stadionie stoczniowym przy ul. Marynarki Polskiej w Gdańsku. Po krótkich przemówieniach dyrektora szkoły i przedstawicieli stoczni młodzież złożyła uroczyste

<sup>48</sup> *Gdańscy stoczniowcy w Leningradzie*, „Dziennik Bałtycki” 1967, nr 178, s. 2.

<sup>49</sup> (sta), *Z okazji Dnia Stoczniowca. Uroczysta akademia w Gdańsku*, „Dziennik Bałtycki” 1968, nr 149, s. 1.

ślubowanie, po czym kilkunastu uczniów otrzymało legitymacje ZMS-u, a przodownicy w nauce – nagrody i wyróżnienia<sup>50</sup>.

Również w związku z Dniem Stocznio-wca 27 czerwca 1969 r. odbyła się w stoczni uroczysta akademia, w trakcie której referat okolicznościowy na temat dorobku stoczni w okresie dwudziestopięcioletnia PRL-u wygłosił dyrektor naczelny Igor Sawiński. W akademii uczestniczyły delegacje Huty im. Lenina i Stoczni Bałtyckiej w Leningradzie. Pośród zaproszonych gości znajdowali się m.in. przewodniczący Prezydium WRN w Gdańsku Tadeusz Bejm, I sekretarz KD PZPR w Gdańsku Ludwik Grześkowiak, przewodniczący ZG ZZM Henryk Całka, zastępca przedstawiciela handlowego ZSRR w Polsce Paweł Rezkín i konsul generalny ZSRR w Gdańsku Iwan Borisow<sup>51</sup>. Ostatnie w latach sześćdziesiątych XX w. obchody Dnia Stocznio-wca, mające miejsce na terenie Stoczni Gdańskiej im. Lenina, nie odbiegały od tych, które mogliśmy poznać dzięki publikacjom „Dziennika Bałtyckiego” z lat wcześniejszych. Jak zawsze, stocznię odwiedzili wtedy przedstawiciele zarówno władzy państwowej, jak i goście zagraniczni.

Działalność Stoczni Gdańskiej przedstawiona na stronach „Dziennika Bałtyckiego” w latach sześćdziesiątych XX w. jawi się jako intensywna zarówno w zakresie produkcji, jak i podejmowanej współpracy naukowo-technicznej. Funkcjonowanie stoczni nie było jednak pozbawione pewnych czasowych problemów, jak np. kłopot z utrzymaniem terminowości przekazywania statków armatorom czy niska jakość silników dostarczanych od zewnętrznych firm. Wszystko to również nie uszło uwadze redaktorów. Gazeta przede wszystkim relacjonowała każdego roku przebieg święta dedykowanego stocznio-wcom, organizowanego w postaci uroczystych akademii, w trakcie których analizowano, podsumowywano i oceniano dotychczasowy dorobek stoczni. W dniach związanych z obchodami uroczystości Dnia Stocznio-wca zawsze wodowano nowe statki, przekazując je armatorom, podejmowano też liczne zobowiązania produkcyjne i czyny społeczne. W okolicznościowych przemówieniach akcentowano wagę „przyjaźni” i współpracy między Polską a sąsiednimi państwami demokracji ludowej, zwłaszcza Związkiem Radzieckim. Z publikowanych

<sup>50</sup> *Dar stocznio-wców ZSBO otrzymała sztandar*, „Dziennik Bałtycki” 1969, nr 147, s. 2.

<sup>51</sup> (sta), *Wysokie odznaczenia dla stocznio-wców*, „Dziennik Bałtycki” 1969, nr 152, s. 1.



na łamach „Dziennika Bałtyckiego” tekstów wyłania się taki oto obraz, że u podstaw istnienia i rozwoju Stoczni Gdańskiej im. Lenina legło intensywne współdziałanie „bratnich” narodów. Przypominano o tym stale w ciągu omówionych w tym artykule lat sześćdziesiątych XX w. podczas czerwcowego Dnia Stoczniowca.

## Bibliografia

### Prasa archiwalna

- (a), „Cegielski” zapowiada poprawę. O terminową dostawę silników dla Stoczni Gdańskiej, „Dziennik Bałtycki” 1965, nr 145.
- (a), 20 czerwca szkoły mogą zwiedzać Stocznnię Gdańską, „Dziennik Bałtycki” 1964, nr 142.
- (a), 25 milionów zł oszczędności dały gospodarce narodowej racjonalizatorzy Stoczni Gdańskiej, „Dziennik Bałtycki” 1965, nr 147.
- (a), Delegacje rządowe zwiedzają Stocznnię Gdańską, „Dziennik Bałtycki” 1965, nr 145.
- (a), Dziś Stocznia Gdańska otrzyma imię W. I. Lenina, „Dziennik Bałtycki” 1967, nr 88.
- (a), Na uroczystej akademii gdańscy stoczniowcy podsumowali swój dorobek, „Dziennik Bałtycki” 1961, nr 151.
- (a), Podniesienie bandery radzieckiej na m/s „Tiumen”, „Dziennik Bałtycki” 1965, nr 150.
- (a), Przed „Dniem Stoczniowca”, „Dziennik Bałtycki” 1965, nr 148.
- (a), Stocznia Gdańska nawiązała współpracę naukowo-techniczną z Politechniką Gdańską i Sopotką WSE, „Dziennik Bałtycki” 1963, nr 151.
- (a), Stoczniowcy gdańscy w czasie IV Zjazdu Partii, „Dziennik Bałtycki” 1964, nr 143.
- (a), Uroczysty przebieg wczorajszego Dnia Stoczniowca, „Dziennik Bałtycki” 1964, nr 152.
- (a), Uwaga gdańszczanie, turyści i wczasowicze! Dziś w Stoczni Gdańskiej im. Lenina szczególnie uroczyste wodowanie, „Dziennik Bałtycki” 1967, nr 170.
- (a), W Stoczni Gdańskiej ruch jak w... muzeum, „Dziennik Bałtycki” 1967, nr 86.
- (am), Stocznia Gdańska im. W. I. Lenina to nowa nazwa największej stoczni polskiej, „Dziennik Bałtycki” 1967, nr 89.
- (am), Uroczystość w Stoczni Gdańskiej im. W. Lenina. Kadłub m/s „50-lecie Października” już na wodzie, „Dziennik Bałtycki” 1967, nr 171.
- (c), W Stoczni Gdańskiej dziś wodowanie drobnicowca 12.500 DWT, „Dziennik Bałtycki” 1963, nr 153.
- (cz), Budowniczości statków gościli min. spraw zagranicznych A. Rapackiego.

*Centralne uroczystości Dnia Stoczniońca w Gdyni*, „Dziennik Bałtycki” 1962, nr 155.

(h.), *Uroczysta akademія z okazji »Dnia Stoczniońca«*, „Dziennik Bałtycki” 1961, nr 159.

(h.), *Wczoraj w Stoczni Gdańskiej przekazano do eksploatacji milionową tonę zbudowaną w stocznjach polskich. Uroczysta akademія z okazji »Dnia Stoczniońca«*, „Dziennik Bałtycki” 1961, nr 159.

(j), *Święto budowniczych i konstruktorów statków*, „Dziennik Bałtycki” 1963, nr 154.

(o), *Dziś „Dzień Stoczniońca”*, „Dziennik Bałtycki” 1961, nr 156.

(o), *Święto 30 tysięcy pracowników polskich stoczni. Stefan Jędrychowski na centralnej akademię w Gdańsku*, „Dziennik Bałtycki” 1961, nr 157.

(sta), *Wysokie odznaczenia dla stoczniońców*, „Dziennik Bałtycki” 1969, nr 152.

(sta), *Z okazji Dnia Stoczniońca. Uroczysta akademія w Gdańsku*, „Dziennik Bałtycki” 1968, nr 149.

A. Męcłowski, *Przed Dniem Stoczniońca. Fabryka nie miasto*, „Dziennik Bałtycki” 1965, nr 150.

*Akademie stoczniońce w Gdańsku i Gdyni*, „Dziennik Bałtycki” 1963, nr 154.

Cz. S., *Nasze przyjacielskie kontakty Jugosławia–Wybrzeże*, „Dziennik Bałtycki” 1964, nr 151.

*Dar stoczniońców ZSBO otrzymała sztandar*, „Dziennik Bałtycki” 1969, nr 147.

*Dni Morza – to kolejny przegląd polskiego dorobku morskiego*, „Dziennik Bałtycki” 1962, nr 149.

erg, *Josip Broz-Tito na Wybrzeżu*, „Dziennik Bałtycki” 1964, nr 153.

*Gdańscy stoczniońcy w Leningradzie*, „Dziennik Bałtycki” 1967, nr 178.

J. K., *Stoczniońcy polscy w dniach zjazdu*, „Dziennik Bałtycki” 1964, nr 145.

*Nowe zobowiązania gdańskich stoczniońców*, „Dziennik Bałtycki” 1966, nr 147.

*Przemysł okrętowy jest dumą całej Polski. Skrót przemówienia A. Rapackiego*, „Dziennik Bałtycki” 1962, nr 155.

S. H., *Płynięcie szczęśliwie po morzach i oceanach*, „Dziennik Bałtycki” 1961, nr 158.

*Szkołą się stoczniońcy gdańscy*, „Dziennik Bałtycki” 1961, nr 152.

*Uroczysta akademie w Stoczni Gdańskiej z okazji »Dnia Stoczniowca«, „Dziennik Bałtycki” 1962, nr 154.*

*W. Nieżywiński, Piękny czyn społeczny stoczniowców gdańskich, „Dziennik Bałtycki” 1967, nr 174.*

*Wybrzeże i kraj w dniach zjazdu, „Dziennik Bałtycki” 1964, nr 141.*

*Z inicjatywy robotników i inżynierów, organizacji partyjnej i samorządowej z inicjatywy całej załogi... Skrót przemówienia Zenona Kliszki w Stoczni Gdańskiej, „Dziennik Bałtycki” 1967, nr 89.*

## **Literatura**

Hancko R., *Dzienniki Spółdzielni Wydawniczej „Czytelnik” 1944–1945*, „Rocznik Historii Czasopiśmiennictwa Polskiego” 1968, nr 7/1.

*Środki masowego zakłamania. Gadzinówki w czasie stanu wojennego*, red. S. Ligarski, Szczecin 2016.

Tetelowska I., *Badania zawartości 10 dzienników zachodniej i północnej Polski (studium porównawcze)*, „Zeszyty Prasoznawcze” 1961, nr 4.

## Zapomniany strajk w Stoczni Gdańskiej z 20 maja 1971 roku

Krwawa rozprawa z robotniczą rewoltą w grudniu 1970 r. nie przyniosła spokoju w pomorskich zakładach. W następnym roku w województwie gdańskim odnotowano 61 strajków, w których brało udział 28 tysięcy robotników<sup>1</sup>. Tylko w okresie od 1 stycznia do 26 marca 1971 r. bezpieka odnotowała w Gdańsku 82 przerwy w pracy<sup>2</sup>. Do największego protestu doszło 20 maja 1971 r., kiedy to kilkutyśięczny tłum robotników znowu postawił w stan gotowości gdańską MO i SB<sup>3</sup>. Stoczniowcy sprzeciwili się nierównemu podziałowi premii eksportowej wśród załogi. W 1970 r. najniższa premia wynosiła około 600 zł, z tym że dla kadry kierowniczej przewidziano kwoty od 3000 zł wwyż<sup>4</sup>. W następnym roku minimalne

<sup>1</sup> Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej w Gdańsku [dalej: AIPN Gd], 0046/349/7, Przerwy w pracy w latach 1971–1975, 30.10.1975; Zob. także P. Brzeziński, *Komitet Wojewódzki PZPR w Gdańsku wobec strajków robotniczych z czerwca 1976 roku*, [w:] *Czerwiec 1976 na Pomorzu*, red. W. Polak, K. Knoch, J. Kufel, P. Ruchlewski, Gdańsk 2017, s. 9–36.

<sup>2</sup> AIPN BU, 0296/39/4, Wykaz przerw w pracy od 1 stycznia do 26 marca 1971 roku na poszczególnych województwach z marca 1971 roku.

<sup>3</sup> J. Eisler, *Grudzień 1970. Geneza, przebieg, konsekwencje*, Warszawa 2012, s. 471. O strajku zob. też: A. Machcewicz, *Bunt. Strajki w Trójmieście. Sierpień 1980*, Gdańsk 2015, s. 33–34; B. Madajczyk-Krasowska, *Zapomniany strajk w Stoczni Gdańskiej*, Naszemiasto.pl, <http://warszawa.naszemiasto.pl/archiwum/zapomniany-strajk-w-stoczni-gdanskiej,1990264,art,t,id,tm.html> (data dostępu: 9.02.2018); M. Sandecki, *Zapomniany strajk w Stoczni Gdańskiej 35 lat temu*, Gazeta.pl, <http://wiadomosci.gazeta.pl/wiadomosci/1,114873,3357797.html> (data dostępu: 9.02.2018).

<sup>4</sup> AIPN Gd, 003/16/2/1, Notatka służbowa sporządzona przez starszego inspektora Wydziału III SB KWMO w Gdańsku kapitana Eugeniusza Misztala z dnia 14.05.1971, k. 25.

wypłaty ustalono na pułapie tylko 300 zł. Szeregowi pracownicy mocno naciskali na dyrekcję zakładu, aby premie były dzielone równomiernie, jednakże pracownicy z tzw. dozoru wyższego i kierownictwa nie chcieli się na to zgodzić. Była to jawna niesprawiedliwość, która pokazywała pychę, a zarazem głupotę stoczniowego kierownictwa. Nie minęło nawet pół roku od tragicznych grudniowych chwil, a stoczniowi decydenci, nie wyciągnąwszy żadnych wniosków, tylko zaogniali i tak już napiętą sytuację, podejmując decyzję, która uderzała ekonomicznie w pracowników zakładu. Do przewidzenia nawet dla laika było, iż tak pochopne zachowania mogły wywołać lawinę gwałtownych zdarzeń. Zwłaszcza że sytuacja w zakładzie była burzliwa i już wcześniej pojawiały się symptomy strajku.

Już 14 maja sekretarz OOP z S5, towarzysz Wieczorek, informował, że stoczniowcy się buntują, nie tylko na jego macierzystym wydziale, ale także na innych wydziałach<sup>5</sup>. Pojawiły się głosy, że jeżeli do 20 maja nie zostanie wypłacona premia eksportowa, to robotnicy zbiorą się pod Bramą nr 2. Największe niezadowolenie miało panować na wydziałach kadłubowych i silnikowych. Informacja została potwierdzona poprzez kontakty obywatelskie „Jurek”, „Franek” i „SJ”.

Przy okazji politycznie niebezpieczne dla władz stały się również żądania niektórych pracowników, aby dyrekcja wywiązała się ze swoich zobowiązań i uczciła pamięć o poległych stoczniowcach tablicą<sup>6</sup>, zwłaszcza że w 1971 r. kwiaty pod Bramą nr 2 składano dość regularnie. W omawianym okresie wiązanka czerwonych goździków została złożona rankiem 17 maja. Kontakt osobowy o pseudonimie „SJ” relacjonował, że wysłał jedną z pracownic pod bramę, aby usunęła kwiaty. Kobieta opowiedziała swojemu przełożonemu, że została ostrzeżona, iż kwiatów pilnował „wysoki brunet, który zdejmującym je wykonuje zdjęcia fotograficzne. Osobnik ten ma być prawdopodobnie z wydziału K-3”<sup>7</sup>.

Również kontakt (kontakty te definiowano jako OZ – „osoba zaufana”) o pseudonimie „TL” wspominał w swym doniesieniu, iż stoczniowcy z wydziałów S5, K2 i K3 planowali wystąpić z oficjalną petycją do

<sup>5</sup> Tamże, k. 25.

<sup>6</sup> AIPN Gd, 003/16/2/1, Notatka służbowa dotycząca aktualnej sytuacji w Stoczni Gdańskiej im. Lenina sporządzona przez inspektora Wydziału III SB KWMO w Gdańsku podporucznika J. Stachowiaka z dnia 19.05.1971, k. 39.

<sup>7</sup> Tamże, k. 40.

dyrekcji zakładu o zbudowanie pomnika upamiętniającego poległych stoczniovców, przyjmując wstępne zobowiązania dyrektora zakładu do wmurowania na terenie stoczni tablicy ku czci zabitych stoczniovców za pewnik.

Robotnicy zastanawiali się, co jest rzeczywistą przyczyną tych działań. Czy zakład nie ma pieniędzy, czy ktoś chce poróżnić pracowników fizycznych i umysłowych, czy może próbuje rozdrażnić robotników, aby doprowadzić do kolejnych rozruchów. Sami majstrowie i kierownicy przyznawali, że cała ta sytuacja po prostu „śmierdzi”, a stoczniovcy coraz bardziej „szumią”. Bano się kolejnego rozlewu krwi<sup>8</sup>.

Na poszczególnych wydziałach stoczniovcych zorganizowano 19 maja narady, podczas których sekretarze POP-u informowali o podziale premii, jednakże znając partyjną nowomowę, możemy przypuszczać, że przekaz był nieudolny i dla robotników niezrozumiały<sup>9</sup>.

Robotnicy natomiast nie rzucali słów na wiatr. 20 maja w godzinach od 9.30 do 13.00 na terenie Stoczni Gdańskiej im. Lenina doszło do strajku około 4000 osób, które zgromadziły się na placu przed budynkiem dyrekcji<sup>10</sup>. Strajk miała zacząć sześćdziesięcioosobowa grupa stoczniovców z K3<sup>11</sup>. TW o pseudonimie „Ryszard” już o godzinie 6.45 spotkał w zakładzie Jerzego Krypczyka, który pytał o „zajścia” w Szczecinie, gdzie podobno miało dojść do protestów w stoczni<sup>12</sup>. O godzinie 9.45 na placu montażowym wydziału W2 zgromadziło się około 200 osób. Wraz z innymi stoczniovcami z wydziałów K1, K2, K3 i W3 udali się na plac przed budynek dyrekcji. O godzinie 10.00 protestowało już tam około 2000 osób. Oto relacja TW „Janka”:

„Byłem od godziny 10.00 – przyszli z W-2 z butelkami z benzyną w kieszeniach [...] esy z łomami. Z nazwisk, którzy byli uzbrojeni w rury to wachtowny z P-1, sędzia piłkarski /jąka się/, Pingot z pogotowia elektrycznego,

<sup>8</sup> AIPN Gd, 003/16/2/1, Informacja od TW „Janek” sporządzona przez inspektora Wydziału III SB KWMO w Gdańsku kapitana Zenona Ratkiewicza z dnia 19.05.1971, k. 46–47.

<sup>9</sup> AIPN Gd, 003/16/2/1, Notatka służbowa dotycząca sytuacji w Stoczni Gdańskiej im. Lenina sporządzona przez kapitana Franciszka Bodzentę z Wydziału III SB KWMO w Gdańsku z dnia 20.05.1971.

<sup>10</sup> AIPN Gd, 003/16/2/1, Notatka urzędowa sporządzona przez porucznika Edwarda Janikulę z dnia 20.05.1971.

<sup>11</sup> AIPN Gd, 003/16/2/1, Notatka służbowa z rozmowy przeprowadzonej z kierownikiem Biura Dyrekcji Stoczni Gdańskiej im. Lenina tow. mgr Władysławem Kitą sporządzona przez porucznika Zenona Bałtyma z dnia 22.05.1971.

<sup>12</sup> AIPN Gd, 003/16/2/1, Wyciąg z doniesienia TW „Ryszard” sporządzony przez podporucznika Stanisława Kubińskiego z Wydziału IV SB KWMO w Gdańsku z dnia 21.05.1971, k. 76.

Kunikowski – mistrz S-4 i wielu innych, których znam a nie mogę przypomnieć sobie nazwisk – W-1 malarze z farbami i pędzłami”<sup>13</sup>.

Oczywiście większość robotników była nieuzbrojona, ale przekaz agenta świadczył o narastającej frustracji stoczniowców. Żądali po prostu sprawiedliwego podziału premii eksportowej. Do zgromadzonych wyszedł, trzymając tubę, dyrektor techniczny Karol Hajduga, który próbował przemawiać. Nie było kompletnie nic słyhać, więc po kilkunastu minutach zainstalowano głośniki. Dyrektor zapytał o przyczynę przerwania pracy. W odpowiedzi otrzymał porcję gwizdów i wyzwisk, albowiem każdy w zakładzie znał powód strajku. Stoczniowcy krzykali: „Jak zaraz podpalimy samochody, to zaraz będziecie wiedzieć o co chodzi”<sup>14</sup>.

Hajduga wyjaśnił protestującym, że dyrektora stoczni Żaczka nie było. Zaprosił na rozmowy do budynku dyrekcji delegację złożoną z przedstawicieli kilku wydziałów. TW „Janek”, relacjonujący to wydarzenie, stwierdził, iż wśród ludzi wchodzących do budynku poznał Szczepana Chojnackiego, sekretarza Rady Robotniczej z K3, który to „zabierał głos” podczas wydarzeń w stoczni w grudniu i styczniu. W grupie znaleźli się m.in. Henryk Lenarciak, przewodniczący Rady Zakładowej z W4, znany władzom z udziału w rewolcie grudniowej, przewodniczący Rady Zakładowej z W5 Machiewicz, Lech Wałęsa z W4 oraz suwnicowa Anna Walentynowicz z W2, która powołała się na słowa premiera Piotra Jaroszewicza o wpływie załóg zakładów na podział premii:

„Trzeba jeszcze raz sięgnąć do protokołu ze spotkania, to tylko błędna interpretacja ustaleń jest przyczyną nieporozumień. Rozejdźmy się, wróćmy do pracy, nie niszczy niczego, a dyrekcja przekaże władzy nasze postulaty”<sup>15</sup>.

Oto relacja przedstawiona przez TW „Bolka”. Dowiedział się on od Jagielskiego około godziny 9.50, iż około 1000 stoczniowców przerwało pracę i udało się na plac przed budynkiem dyrekcji. Ludzie opowiadali o rzekomym strajku w Stoczni Szczecińskiej oraz o wyrzucaniu dyrekcji

<sup>13</sup> AIPN Gd, 003/16/2/1, Informacja od TW „Janek” sporządzona przez kapitana Zenona Ratkiewicza z Wydziału III SB KWMO w Gdańsku z dnia 21.05.1971, k. 72.

<sup>14</sup> Tamże, k. 54.

<sup>15</sup> S. Cenciekiewicz, *Anna Solidarność. Życie i działalność Anny Walentynowicz na tle epoki (1929–2010)*, Poznań 2010, s. 63. AIPN Gd, 003/16/2/1, Notatka służbowa dotycząca sytuacji w Stoczni Gdańskiej sporządzona przez kapitana Franciszka Bodzentę z Wydziału III SB KWMO w Gdańsku z dnia 20.05.1971, k. 57.



też stoczni z okien budynków. Dyrektor Stoczni Gdańskiej Stanisław Żaczek początkowo nie znał przyczyn protestu, dlatego też poprosił o wybranie spośród strajkujących piętnastoosobowej delegacji, w skład której wszedł i TW „Bolek”. Największą aktywność miał przejawiać pracownik wydziału K3 Chojnacki. Na polecenie dyrektora zaczęto instalować na terenie stoczni głośniki. Wzburzonych stoczniowców próbowano zmusić do rozejścia się, ale każdego, kto wzywał do zakończenia strajku, wygwizdywano<sup>16</sup>.

W międzyczasie, około godziny 10.20, do zakładu przybył dyrektor Żaczek. Na marginesie warto zwrócić uwagę, że podczas przerwy nikt nie pomyślał, aby spróbować nakłonić ludzi do pracy. Zaproponowano nawet poszczególnym wydziałom limity pieniężne, które zostały odrzucone. Około godziny 10.40 dyrektor zakładu, po rozmowach, stwierdził, że kwestie rozdzielania gratyfikacji pieniężnych zostaną jeszcze raz przedyskutowane i w miarę możliwości sprawiedliwie rozwiązane. Wspomniał także, że premia eksportowa nie podlegała opodatkowaniu. Odnosił się też do problemu parkowania samochodów na placu dyrekcyjnym. Większość załogi nie było stać na kupno auta, dlatego akceptowano w stoczni jedynie flotę zakładową. Prywatne samochody kłuły w oczy, powodowały niedomówienia, wzbudzały po prostu zazdrość. Dyrektor zapewnił, iż ograniczy ilość parkujących samochodów. Z tłumu dochodziły pytania o przyczynę niewłaściwego zachowania kierownictwa wobec szeregowych pracowników, przede wszystkim zaś skandowano nazwisko głównego inżyniera Bolesława Ślepowrońskiego, którego zamierzano „wywieźć na taczkach”. Podobne wypowiedzi adresowano do kierowników: Zbigniewa Baranowskiego i Wojciechowskiego. Żądano „pozdejmowania” niektórych majstrów i kierowników<sup>17</sup>. Dyrektor uspakajał protestujących, ale odnośnie do zmian personalnych oświadczył, że: „Nie może by załoga ustawiała kierownictwo stoczni”<sup>18</sup>.

Powrócił do rozdziału premii eksportowej, obiecując, że na poszczególnych wydziałach wywieszane zostaną listy z informacją publiczną, kto i w jakiej wysokości otrzyma premię.

<sup>16</sup> AIPN BU, 3333/1/2, Informacja z 20.05.1971 sporządzona przez H. Rapczyńskiego.

<sup>17</sup> AIPN BU, 0296/39/4, Meldunek z KWMO Gdańsk o godz. 12.30 z postulatami strajkujących, Warszawa z 21.05.1971.

<sup>18</sup> Tamże.

Pamięć o grudniowej rewolcie była wśród robotników nadal żywa. Pytania o wmurowanie tablicy informującej o śmierci stoczniowców dyrektor według niektórych świadków zbył milczeniem, a według innych – odpowiedział wymijająco<sup>19</sup>.

W trakcie strajku doszło do kilku incydentów z udziałem stoczniowców. Część robotników, jak wynika ze sprawozdań w wieku od 17 do 24 lat, zdemolowała dziewięć samochodów, w tym pięć dość poważnie. Wybito reflektory, wygięto karoserię, spuszczone powietrze z kół, na jednym wydrapano napis „złodziej”<sup>20</sup>. Kilku robotników świeciło urwanymi lusterkami w okna budynku dyrekcji. W pewnym momencie światło słoneczne odbiło się od okularów jednego z pracowników stojących w oknie. Strajkujący myśleli, że są fotografowani przez funkcjonariuszy Służby Bezpieczeństwa. Grupa trzydziestu stoczniowców wtargnęła do budynku, szukając ludzi z MO i SB. Ostatecznie nikogo nie znaleziono, ale TW „Dąbrowski” w swoim doniesieniu wspominał, iż widział na ostatnim piętrze pracowników SB z kamerą<sup>21</sup>.

Skandalicznie mieli zachować się przebywający na terenie zakładu pracownicy Gdańskiej Stoczni Remontowej, którzy usiłowali pobić pracownicę wydziału kadr Izabellę Ostrowską.

Strajk zakończył się już około 12.30, kiedy to większość stoczniowców, usatysfakcjonowana zapewnieniami dyrektora Żaczka, opuściła plac. Została tylko grupa młodszych pracowników, którzy wyrażali głośno swoje niezadowolenie z warunków pracy:

„Mówili, pomożemy, złodzieje, szubrawcy, kradną gdzie się tylko da”<sup>22</sup>.

„Edward Gierek najpierw pomożecie, a potem znowu na wzór lat uprzednich zaczyna oszukiwać [...] robotnicy jedzą margarynę, a burżuje kupują sobie samochody za pieniądze robotników”<sup>23</sup>.

<sup>19</sup> Według TW „Ryszarda” dyrektor odpowiedział: „jeżeli uważacie za słuszne i właściwe – zrobimy”. AIPN Gd, 003/16/2/1, Wyciąg z doniesienia TW „Ryszard” sporządzony przez podporucznika Stanisława Kubińskiego z Wydziału IV SB KWMO w Gdańsku z dnia 21.05.1971, k. 77. Według TW „Dąbrowskiego” dyrektor powiedział: „zrobimy, przyjdźcie do mnie, uzgodnimy termin”. AIPN Gd, 003/16/2/1, Informacja od TW „Dąbrowski” sporządzona przez kapitana Zenona Ratkiewicza z Wydziału III SB KWMO w Gdańsku z dnia 22.05.1971, k. 92.

<sup>20</sup> AIPN Gd, 003/16/2/1, Notatka urzędowa sporządzona przez porucznika Edwarda Janikulę z dnia 20.05.1971, k. 58.

<sup>21</sup> AIPN Gd, 003/16/2/1, Informacja od TW „Dąbrowski” sporządzona przez kapitana Zenona Ratkiewicza z Wydziału III SB KWMO w Gdańsku z dnia 22.05.1971, k. 92.

<sup>22</sup> AIPN Gd, 003/16/2/1, Notatka urzędowa sporządzona przez porucznika Edwarda Janikulę z dnia 20.05.1971, k. 58.

<sup>23</sup> AIPN Gd, 003/16/2/1, Notatka służbowa dotycząca sytuacji w Stoczni Gdańskiej sporządzona przez kapitana Franciszka Bodzentę z Wydziału III SB KWMO w Gdańsku z dnia 20.05.1971.

Około godziny 13.30 plac opustoszał. Władze sondowały, czy strajk rozciągnie się na kolejne dni, ale z zebranych informacji wynikało, że stoczniowcy byli zadowoleni z takiego doraźnego rozwiązania. Mówiono: zobaczcie, oni dzielili kilka miesięcy, my podzieliliśmy premie w dwie godziny.

Warto również odnotować, że podczas strajku z 20 maja stoczniowcy dość często odwoływali się do tzw. zajęć w Szczecinie. Nikt za bardzo nie wiedział, co tam się działo, szerzono niesprawdzone informacje, a w warunkach strajkowych plotka była niebezpieczną bronią. W Stoczni im. Warskiego w Szczecinie faktycznie doszło do „ognisk zapalnych” na wydziałach rurowni i kadłubowni. Spowodowane były m.in. rozpowszechnieniem plotki [*sic!*], jakoby stoczniowcy z Gdańska, mimo uzyskania gorszych wskaźników ekonomicznych, mieli otrzymać wyższą trzynastą pensję. Źródłem protestu był brak jednolitego systemu premiowania spawaczy<sup>24</sup>.

Od rana 21 maja na wydziałach trwały zebrania, podczas których kadra kierownicza wyjaśniała robotnikom zasady podziału premii. Stoczniowcy obawiali się również reperkusji ze strony kierownictwa zakładu. Henryk Lenarciak mówił:

„[...] w administracji są tacy którzy chcieliby aby tych którzy spowodowali wczorajsze zajęcia pod dyktando ukarać, względnie zwolnić z pracy i między innymi w tym celu w poniedziałek ma przyjechać Sekretarz KW do stoczni i będą rozpatrywać ten problem”<sup>25</sup>.

Sekretarz przyjechał do stoczni, ale głównie po to, aby zbesztać stoczniową organizację partyjną, kompletnie nieaktywną 20 maja. Uświadomił działaczom, iż protest nie miał podłoża politycznego (albowiem pojawiły się głosy, że robotnicy byli inspirowani przez jakieś „siły” i że na terenie zakładu istnieje zorganizowany ośrodek działający przeciwko nowej władzy), tylko ekonomiczne. Wytknął administracji, iż nie była w stanie na polecenie KW odpowiedzieć, ilu pracowników przerwało pracę. Przestrzegął przed płaceniem robotnikom za tzw. przestoje, włącznie z tym z 20 maja. Stwierdził, iż wielu kierowników nie dorosło do pełnienia swoich funkcji. Konstatował:

<sup>24</sup> AIPN BU, 047/1601/12, Informacja o przejawach wrożej działalności w okresie od 1 do 28 kwietnia 1971 roku sporządzona przez Dyrektora Departamentu III SB pułkownika Henryka Piętka z dnia 29.04.1971.

<sup>25</sup> AIPN Gd, 003/16/2/1, Notatka służbowa z odbytego spotkania z TW „Władek” sporządzona przez kapitana Zenona Ratkiewicza z Wydziału III SB KWMO w Gdańsku z dnia 21.05.1971.

„Przeszliśmy w grudniu wielką tragedię zaliczoną do tragedii narodowej i dlatego nie możemy dopuścić do jej powtórzenia. Nie możemy pozwolić na to aby narażona została godność narodowa”<sup>26</sup>.

Podczas kryzysowego plenum z 21 maja padło pod adresem stoczniowego KZ wiele nieprzyjemnych słów<sup>27</sup>. Wiec zorganizowano przy biernej postawie aktywu politycznego, związków zawodowych oraz administracji zakładowej. Z wypowiedzi niektórych towarzyszy wyłania się prawdziwy obraz stosunków panujących w stoczni. Mówiono wprost, iż partia była od grudnia 1970 r. w defensywie, jej działacze co prawda zbierali się, rozmawiali, radzili i uspokajali, ale nie robotników, tylko samych siebie. Już w kwietniu stoczniowcy ostrzegali przed strajkiem, na wydziałach zakładowych panowało duże napięcie. Wskazano także na problem nieprawidłowego monitorowania pracy w stoczni.

„Dyscyplina kontrolowana jest rano, a co z tą kontrolą w ciągu dnia. Widzi się, że po Stoczni wałęsają się bez celu grupy ludzi – nikt tym się nie interesuje”<sup>28</sup>.

Protesty z 20 maja odbiły się szerokim echem we wszystkich Podstawowych Organizacjach Partyjnych. Zwoływano posiedzenia egzektyw oraz zebrań z członkami POP-u. Nie spodziewano się, że po takiej tragedii mogła wystarczyć mała iskra, aby znów pobudzić robotników do silnego protestu. Grudzień wracał do działaczy jak bumerang. Wspominano, iż po strajkach grudniowych każdy z przyjętych pracowników podpisał deklarację, w której zobowiązywał się do sumiennego wykonywania swych obowiązków. Dołączenie do strajku automatycznie łamało tę umowę i oznaczało wyrzucenie z pracy. Tak chciano ukarać robotników. Nie było to jednak wcale proste, albowiem dwa oddziały – cynkownia i prefabrykacja z wydziału W2 – przerwały prace w całości. Na tym strajku było obecnych wielu przedstawicieli aktywu partyjnego. Zaczęto usprawiedliwiać załogę stoczniową, iż wzięła udział w strajku z ciekawości. Oto wypowiedz towarzysza Łukasiewicza:

---

<sup>26</sup> Tamże.

<sup>27</sup> APGd, 3595/45, Protokół nr 1/71 z odbytej narady w dniu 21.05.1971, Plenum KZ PZPR Stoczni Gdańskiej im. Lenina poszerzonego o sekretarzy POP i OOP podpisany przez I sekretarza KZ PZPR SG Wiesława Kopia.

<sup>28</sup> Tamże.

„Ciekawość jest jedną z cech charakteryzujących Polaka, dlatego większość zebranych pod dyktando to gapię”<sup>29</sup>.

Oczywiście nikomu do śmiechu nie było, albowiem, o czym wspominałem wyżej, organizacja partyjna została upomniana przez KW. Zadawano pytania, co robili członkowie partii tych oddziałów, których stoczniovcy opuścili w całości swoje miejsce pracy. Wytknięto również poszczególnym działaczom udział w wiecu, a także ich bierność wobec zaistniałej sytuacji. Część aktyw partyjnego wręcz niedowierzała. Wypadki grudniowe wykazały, że większość załogi miała właściwe „wyrobienie” polityczne, a na wielu wydziałach wybrano nowe rady. Dochodziło czasem do dość kuriozalnych konstatacji, jak na przykład ta, której autorem jest ponownie towarzysz Łukasiewicz:

„Ludzie słusznie domagali się tego co im się należy. Nie popieram samego sposobu w jaki to zrobili, ale intencje popieram. Sam tow. Gierek powiedział, że wydarzenia grudniowe były słuszne, że były walką klasową. Twierdzą, że poprzez niszczenie samochodów [podczas strajku doszło do dewastacji samochodów zaparkowanych przed budynkiem dyrekcji] ta walka klasowa znowu się uwidoczniła. Będzie ona tak długo istniała dopóki w naszym ustroju będzie istniał własność prywatna /prywatna/”<sup>30</sup>.

Generalna konstatacja była następująca: strajk wybuchł, ponieważ ani robotnicy, ani działacze partyjni nie posiadali precyzyjnych informacji na temat przyznawanych premii. Jednakże kilkutygodniowy strajk, trwający co prawda tylko kilka godzin, jak również bardzo ostra reprymenda z KW, wpłynęły pobudzająco na partyjny aktyw stoczniovcy i podjęto specjalną uchwałę, która m.in. zakazywała wszystkim członkom POP-u i kandydatom do tej organizacji uczestnictwa w manifestacjach, wiecach innych niż te zorganizowane przez oficjalne organy oraz prowadzenia dyskusji powodujących przerwy w pracy. Postulowano bezwzględne karanie „elementu, który wprowadza zamęt na zakładzie pracy” oraz zobowiązano się do „sumiennej i wzorowej pracy”, „wzmoczenia efektywności”, „przestrzegania dyscypliny partyjnej”, „reprezentowania w każdej chwili

---

<sup>29</sup> APGd, 3595/282, Protokół z zebrania POP-W2 odbytego w dniu 26.05.1971 sporządzony przez I sekretarza POP W-2 M. Janickiego.

<sup>30</sup> Tamże.

właściwej postawy społecznej i moralnej” itp.<sup>31</sup> Wszystkie wydziały POP i OOP podejmowały tego rodzaju uchwały, ponieważ tego oczekiwała dyrekcja zakładu.

Bezpośrednim efektem majowego protestu (prócz rozdziału premii dla stoczniowców) było czyszczenie szeregów partyjnych. Pogadanki tzw. trójek z działaczami miały skłonić do „szczerych” wypowiedzi na temat „bólączek” w dotychczasowym funkcjonowaniu organizacji partyjnej oraz ocenić postawę kandydatów do partii i jej członków. Po wykonaniu decyzji plenum KZ stwierdzono, iż zamierzone w rozmowach cele nie zostały wykonane. Komisje wyznaczone przez własne Podstawowe Organizacje Partyjne operowały bowiem na swoim terenie, prawdziwe dane natomiast można by uzyskać, kierując na konkretne wydziały komisje składające się z pracowników innych wydziałów. Dyskusje były nieszczerze, wypowiadano się asekuracyjnie. Z POP-u wydziału W2 na 144 członków na dzień 23 czerwca 1971 r. przepytano 139 osób. Tylko trzem z nich nie podobały się działania KC PZPR. Architektom tego typu ewaluacji należało „pogratulować” zmarnowanego czasu. Działacze partyjni wychodzili z założenia, że może i metoda nie była odpowiednia, ale jakieś wnioski trzeba było z rozmów wyciągnąć. Główna konkluzja odnosiła się do słabej znajomości podstawowych treści o charakterze partyjnym i politycznym. Opracowano katalog spraw, na które działacze zwracali szczególną uwagę. Podstawowa Organizacja Partyjna powinna: zajmować się częściej kwestiami socjalno-bytowymi swej załogi, wzmocnić pracę ośrodka propagandy KZ PZPR pod względem odpowiedniego przygotowania lektorów, uatrakcyjnić przekaz wizualny, wspomagać działalność organizacji ZMS-u na wydziale, a także kontrolować stan wiedzy kandydatów na członków partii. Odniesiono się również do tematu realizacji grundniowych i styczniowych postulatów załogi – pytano, na jakim etapie się znajdowały. Niektóre wnioski były bardzo rozważne, m.in. brak budowy planowania wzrostu szeregów partyjnych czy wydawanie poleceń i zadań dla wszystkich członków POP-u, w zależności od wykształcenia i zajmowanego stanowiska. Szkoda jednak, że nie były

---

<sup>31</sup> APGd, 3595/282, Uchwała podjęta na zebraniu POP-W2 odbytego w dniu 26.05.1971 sporządzona przez II sekretarza POP W-2 J. Sadowskiego.

wprowadzane w życie. Zwrócono uwagę, iż proces odnowy miał przebiegać najwolniej w niższych instancjach partyjnych:

„Znajduje się tam szereg rutyniarzy, którzy przeszli już «odnowy» i czekają na skutki obecnej działalności KC”<sup>32</sup>.

Po przeprowadzeniu rozmów stan organizacji partyjnej wynosił 2836 członków i 116 kandydatów, co stanowiło około 18% upartyjnienia załogi (16 436), czyli zmniejszył się o około 1,5% ze stanu 3116 członków<sup>33</sup>.

Wracając do kwestii związanej z ukaraniem niektórych protestujących, SB uaktywniła agencję stoczniową. Podczas majowego protestu niektórzy stoczniowcy uszkodzili osiem samochodów zaparkowanych na placu przed dyrekcją, należących do kadry technicznej zakładu. TW „Bolek” wskazał na jednego z nich, a miał nim być pracownik wydziału W4 Jan Jasiński, który również miał wzywać do „wyrzucania ludzi przez okna”. Podając tę informację, TW sugerował przeprowadzenie rozmowy ostrzegawczej z robotnikiem, wskazując jednocześnie na posiadanie przez SB obciążającego materiału dowodowego w postaci zdjęć. Kontakt obywatelski o pseudonimie „G” szczegółowo scharakteryzował uczestników demonstracji 20 maja 1971 r. z wydziału K3. Wymienił wspomnianego już Szczepana Chojnackiego: „osoby znanej z okresu zajęć grudniowych, styczniowych, aktywny zwolennik zbierania pieniędzy na wieńce i kwiaty dla poległych stoczniowców, jak i w zajściach majowych”<sup>34</sup>, a także Romana Kawalca (opowiadającego o swojej podróży służbowej do Szczecina, iż będąc na terenie stoczni on i jego koledzy złożyli kwiaty na grobach poległych stoczniowców), Edwarda Biedrzyckiego (który zabraniał wyprowadzać samochody sprzed budynku dyrekcji), Jana Gazdę, Jana Rygielskiego i Czesława Kurandę. Wszyscy oni mieli wzywać innych pracowników stoczni do przerwania pracy i udania się pod budynek dyrekcji.

Wśród wymienionych przez agencję oraz pracowników zakładu znajdujemy ponadto: Jana Kielbasę, Stanisława Mahaja i Bogdana Piowarskiego, podejrzanych o niszczenie samochodów, Jerzego Górskiego

<sup>32</sup> APGd, 3595/282, Materiały na zebranie POP W-2 w/s przeprowadzonych rozmów z członkami i kandydatami PZPR podpisane przez I sekretarza POP W-2 M. Janickiego z dnia 28.06.1971.

<sup>33</sup> APGd, 3593/45, Ocena przebiegu rozmów z członkami i kandydatami organizacji partyjnej Stoczni Gdańskiej im. Lenina przygotowana na posiedzenie plenarne KZ PZPR Stoczni Gdańskiej im. Lenina odbytego w dniu 28.07.1971.

<sup>34</sup> AIPN Gd, 003/16/2/1, Notatka służbowa z odbytego spotkania z k.o. „G” sporządzona przez kapitana Zenona Ratkiewicza z Wydziału III SB KWMO w Gdańsku z dnia 21.05.1971.

i Annę Walentynowicz, członków komitetów strajkowych w grudniu 1970 r. oraz delegatów do rozmów z dyrekcją 20 maja 1971 r., Jana Szczepana Mackiewicza, Edwarda Nowickiego i Alfonsa Suszka, organizatorów akcji mających na celu nadanie uroczystościom pierwszomajowym żałobnego charakteru, a także delegatów załogi do rozmów z dyrekcją 20 maja 1971 r., Jana Gozdeckiego, Czesława Pingota i Antoniego Lewandowskiego, którzy tego dnia wzywali do przzerwania pracy, jak również Bolesława Nowaczyka, inicjatora zbiórki pieniężnej na wieńce, czy Piotra Waleckiego, Leona Reichsteina, Albina Miotka, Aleksandra Knysza i Maksymiliana Szmudę, aktywnych uczestników strajku z 20 maja 1971 r., oraz Norberta Kuczkowskiego, Aleksandra Gromadkę, Romana Romanowskiego i Eugeniusza Wrotka, znanych władzy już ze wcześniejszych protestów<sup>35</sup>.

Atmosfera w zakładzie była w dalszym ciągu bardzo napięta. TW „Romek” wspominał, że planowano w zakładzie kolejny strajk, już na 27 maja. Przyczyną miały być niska premia eksportowa oraz nierówne zasiłki chorobowe. Padł nawet pomysł, aby do protestu włączyć tylko kobiety, ponieważ wobec wcześniej strajkujących dyrekcja zamierzała wyciągnąć konsekwencje, ze zwolnieniem z pracy włącznie. Skąd ta obiegowa opinia, że kobietę było trudniej wyrzucić z pracy – nie wiadomo. Wszak kilka lat później Annę Walentynowicz dyrekcja stoczni z pracy zwolniła.

Gęsta atmosfera udzielała się także i samym pracownikom. W szafce jednego z nich znaleziono anonim o treści: „Fopka huju jak podzieliłeś eksportówkę, uważaj żebyś nie miał siekiery w głowie”<sup>36</sup>.

Kilka dni później gdańska bezpieka poddała analizie stoczniowy protest. Do władz w mieście oraz do kierownictwa zakładu już kilka dni przed strajkiem docierały sygnały niezadowolenia ze strony pracowników stoczni. Opóźniono wypłaty premii eksportowej, nie udzielono stoczniowcom wyczerpujących informacji na ten temat.

Informacja przekazana w godzinach popołudniowych 19 maja była sformułowana w taki sposób, że dodatkowo zaciemniała problem i potęgowała rozdrażnienie<sup>37</sup>.

<sup>35</sup> AIPN BU 0296/39/4, Meldunek z KWMO Gdańsk godz. 10.00 z 21.05.1971 – wykaz aktywnych uczestników strajku w Stoczni Gdańskiej im. Lenina w dniu 20.05.1971; Meldunek z KWMO Gdańsk godz. 12.05 z dnia 27.05.1971.

<sup>36</sup> AIPN Gd, 003/16/2/1, Notatka służbowa sporządzona przez kapitana Zenona Ratkiewicza z Wydziału III SB KWMO w Gdańsku w dniu 27.05.1971.

<sup>37</sup> AIPN BU, 0296/39/4, Program przedsięwzięć polityczno-operacyjnych w związku z przerwą w pracy w dniu



Utworzono kilka komisji, których zadaniem było ustalenie nieprawidłowości przy podziale premii eksportowej, a także ocena kierownictwa stoczni i wyjaśnienie przyczyn przerwania pracy. Gdańska SB opracowała wykaz 800 osób (w tym 24 osoby z protestu majowego) biorących udział w strajkach od grudnia 1970 do maja 1971 r. Część osób planowano powołać do zasadniczej służby wojskowej, część na ćwiczenia wojskowe, a resztę zwolnić z pracy. Już 20 maja dyscyplinarnie usunięto z pracy sześć osób: Aleksandra Gromadkę, Eugeniusza Wrotka, Józefa Koguta, Kazimierza Ziółka, Lecha Jędrzejewskiego i Czesława Śmielewicza<sup>38</sup>. Przewidywano, iż wobec 1200 osób zastosuje się restrykcyjne środki administracyjne. W okresie od 21 do 26 maja przeprowadzono 113 spotkań z osobowymi źródłami informacji.

Bezpieka podjęła w przypadku pięciu osób jawną obserwację, w odniesieniu do siedmiu osób tajną, a kolejne siedem osób podsłuchiwano. Realizowano „przedsięwzięcia o charakterze dezinformacyjno-destrukcyjnym obliczone na dezintegrację i kompromitację osób angażujących się w organizowanie strajków”<sup>39</sup>.

Przeprowadzono także rozmowy profilaktyczno-ostrzegawcze z wyżej wymienionymi osobami. Informacje z terenu zakładu miało dostarczać „kilku” zatrudnionych w stoczni, byłych pracowników operacyjnych SB. Nie wiadomo jednak, czy ten plan został wcielony w życie. Zakładano także, opierając się na decyzji gen. Henryka Słabczyka, zatrudnienie w stoczni kilku, odpowiednio przeszkolonych, nieoficjalnych pracowników SB. Ta opcja wydaje się realniejsza, albowiem stocznię traktowano jako tzw. zakład strategiczny dla przemysłu polskiego i przez cały okres PRL-u w zakładzie instalowano pracowników operacyjnych bezpieki. W 1949 r. zorganizowano Referat Ochrony przemianowany w 1953 r. na Urząd Bezpieczeństwa Publicznego nr 16 (tzw. Obiekt nr 16)<sup>40</sup>, a komórki SB na terenie stoczni funkcjonowały do końca istnienia zakładu.

---

20.05.1971 w Stoczni Gdańskiej im. Lenina podpisany przez I zastępcę KWMO ds. SB w Gdańsku pułkownika Władysława Pożogę z dnia 26.05.1971.

<sup>38</sup> AIPN BU, 0296/39/4, Meldunek z KWMO Gdańsk godz. 12.05 z dnia 27.05.1971.

<sup>39</sup> AIPN BU, 0296/39/4, Program przedsięwzięć polityczno-operacyjnych w związku z przerwą w pracy w dniu 20.05.1971 w Stoczni Gdańskiej im. Lenina podpisany przez I zastępcę KWMO ds. SB w Gdańsku pułkownika Władysława Pożogę z dnia 26.05.1971.

<sup>40</sup> J. Marszałec, *Z dziejów gdańskiej bezpieki 1945–1956*, Gdańsk 2017, s. 45.

Z inicjatywy Departamentu III MSW skierowano do stoczni grupę dziennikarzy, oficjalnie zbierających materiały o pracy i życiu stoczniowców, nieoficjalnie zaś prowadzących rozpoznanie<sup>41</sup>. W ciągu trzech dni 21, 22 i 24 maja na wydziałach S4, S5, W4 i K3 „redaktorzy” rozmawiali z 67 osobami. Byli to przede wszystkim ludzie młodzi, część z ZMS-u, kilka osób ze średniego nadzoru, członkowie partii, jak i pracownicy bezpartyjni. Łączyła ich aktywność w czasie strajków w grudniu 1970 r. oraz protestów w 1971 r.<sup>42</sup> Oto kilka ciekawych wypowiedzi stoczniowców:

„W stoczni od lat utarło się przekonanie, że lepiej słuchać plotek, bo są prawdziwsze niż komunikaty oficjalne. Dotychczas nie załatwiono wszystkich spraw grudniowych. Dlaczego zwleka się z wmurowaniem tablicy pamiątkowej dla upamiętnienia rozstrzelanych, chociaż nam obiecywano [...]”

„Pyta pan, co byśmy zrobili gdyby milicja aresztowała tych, co niszczyli samochody. Byśmy protestowali, bo każdy jest równy wobec praw. Niech najpierw ukarzą tych, co w grudniu kazali do nas strzelać [...]”

„Teraz za dużo przekonywać ludzi nie można, bo ludzie tylko się denerwują na to przekonywanie. Teraz trzeba dawać, bo gadania było przez tyle lat wystarczająco [...]. My tu sobie rozmawiamy, ale jakby robotnicy wiedzieli, że my w różnych sprawach z panem się zgodzaliśmy, to niejednemu z nas mogłoby coś spaść na głowę. W stoczni czuje się wyraźnie, że coś musi pęknąć na większą skalę [...]”

„W postępie technicznym nic się nie dzieje i w organizacji pracy też nic. W tych warunkach człowieku, żebyś nie wiem co zrobił i tak więcej nie zarobisz. Trzeba dać ludziom więcej zarobić, bo inaczej grudnia się nie uniknie albo jeszcze gorzej [...] nadgodziny niczego nie rozwiązują, bo szybko zrobią z ludzi nieboszczyków, a jak się wykończysz to won do gorszej roboty i zdychaj za parę złotych [...]”

„Ludzie pracują do upadłego, ale już teraz wychodzi na to, że jest za dużo ludzi i że faktycznie utrzymuje się utajone bezrobocie [...] ludzie patrzą teraz jak najwięcej zarobić, jak najwięcej normy wykonać, nie patrząc na maszyny i na narzędzie. Maszyny się sypią, narzędzia lecą jak

<sup>41</sup> Podobnie uczyniono w styczniu 1971 r., kiedy to przysłano do stoczni zespół z Wyższej Szkoły Nauk Społecznych przy KC PZPR. Zob. AAN, KC PZPR, XII 1795, Sprawozdanie zespołu pod kierunkiem Władysława Zastawnego, badającego problemy społeczno-ekonomiczne polskiego Wybrzeża, Wyższa Szkoła Nauk Społecznych przy KC PZPR.

<sup>42</sup> AIPN BU, 0296/39/4, Notatka z 27.05.1971.

woda, bo nikt nie dba [...]. Maszyny niektóre już są bardzo przeciążone, a o konserwację też mało kto dba, bo za mało jest ludzi od konserwacji i do tego sami starszycy przed emeryturą [...].”

„Ludzie już teraz wiedzą jak trzeba się swoich praw domagać. Nauczyli się żądać i widzą, że te żądania muszą być spełnione. Teraz już nikt nie wierzy, że coś jest niemożliwe. Już wiele razy nam mówili, że to i owo jest niewykonalne, na przykład z cofnięciem podwyżki, a potem się okazuje, że wszystko można zrobić żeby tylko mocno przycisnąć”<sup>43</sup>.

Materiał dostarczony przez ekipę „dziennikarzy” nie napawał optymizmem. Problem związany ze sfrustrowaną, w większości biedną załogą, którą zwodzono pogrudniowymi obietnicami „polepszenia warunków” był bardzo palący. Robotnicy twierdzili wręcz, że w zakładzie nie było żadnego posłuchu dla przełożonych, a sytuację określali jako wielki błąd. Okoliczności stawały się niebezpieczne dla rządzących, zwłaszcza że robotnicy wychodzili z założenia, iż im głośniejsze i radykalniej protestują, tym szybciej osiągną zamierzone cele. Powszechnie mówiono: „robotnik wszystko może, byleby żądał kategorycznie”. Słabość władzy polegała również na braku wyciągania konsekwencji wobec strajkujących, bano się bowiem „solidarności stoczniowców”. W dokumencie zwracano uwagę funkcjonariuszom milicji, którzy byli właściwie bezsilni w sprawie zakłócających porządek w mieście pijanych stoczniowców. Luźna atmosfera przenosiła się również do zakładu, gdzie powszechnie szafowano hasłem: „czy się leży, czy się stoi, partia daje, bo się boi”. Wskazywano, iż w zakładzie tworzyły się grupki młodych osób, określanych jako „ludzie z kuferkami”, którzy często w brutalny sposób narzucali swoje zdanie innym – prowokowali, stosowali groźby, często byli inicjatorami przerw w pracy. Oczywiście częściowo była to prawda, albowiem najmłodszy stażem stoczniowcy wcale nie zarabiali wielkich pieniędzy. Często pochodzili ze wsi lub z małych miasteczek, a w mieście spali w obskurnych hotelach robotniczych. Starsi pracownicy ulegali presji swoich młodszych kolegów, w myśl: „Jak oni narobią rozróbę, to może i my na tym coś skorzystamy”. Autorzy notatki przestrzegali przed narastającym konfliktem między pracownikami fizycznymi a umysłowymi, nazywanymi „białymi kołnierzykami” (kwestia demolowania samochodów). Tych

---

<sup>43</sup> Tamże.

drugich nazywano „nierobami zza biurek”. Konstatowano ze smutkiem, iż niespotykane rozmiary w zakładzie przybiera zwykła plotka. Oficjalne informacje są przekręcane. Powszechnie słyszano wypowiedzi: „ludzie mówili”, „słyszałem”, „kierownictwo tego nie powie, ale wszyscy mówią”. W tak ogromnym, wtedy jedenastotysięcznym, zakładzie o powierzchni kilkudziesięciu hektarów plotka posiadała ogromną siłę oddziaływania.

Wspomniano również o radach oddziałowych i robotniczych w stoczni. W zasadzie były dobre, kiedy działały zgodnie z interesem robotników, kiedy jednak zaistniały jakiegokolwiek kontrowersje – pisano – stoczniowcy posądzali rady o zdradę, o „przerobienie przez kierownictwo”. Z kolei wpływ Komitetu Zakładowego PZPR Stoczni Gdańskiej im. Lenina na stoczniową rzeczywistość okazał się minimalny, a jeszcze mniej do powiedzenia miały partyjne organizacje młodzieżowe. Dokument stanowi cenne źródło obrazujące sytuację tuż po strajku, na gorąco.

Protest z 20 maja 1971 r. pokazał, że ani kierownictwo stoczni, ani partyjne władze w Gdańsku nie wyciągnęły żadnych wniosków z grudniowej tragedii. Obietnice przedstawione stoczniowcom na początku roku 1971 próbowano zamieść pod dywan i po prostu przeczekać okres napięcia. Niespełnione postulaty wraz z brakiem regulacji spraw wewnątrz zakładu powodowały frustrację. Jeden ze stoczniowców mówił: „Na ulicę to już nikt nie wyjdzie, ale na Stoczni to się jeszcze dobrze zamieszka”<sup>44</sup>.

W sierpniu 1980 r. zamieszano porządnie.

---

<sup>44</sup> AIPN Gd, 003/16/2/1, Informacja TW „Michał” sporządzona przez kapitana Z. Gawrysia z Wydziału II SB KWMO w Gdańsku z dnia 11.06.1971.

## Bibliografia

### Źródła archiwalne

Archiwum Akt Nowych, KC PZPR, XII 1795, Sprawozdanie zespołu pod kierunkiem Władysława Zastawnego, badającego problemy społeczno-ekonomiczne polskiego Wybrzeża, Wyższa Szkoła Nauk Społecznych przy KC PZPR.

Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej [dalej: AIPN]

AIPN BU, 0296/39/4: Meldunek z KWMO Gdańsk godz. 10.00 z 21.05.1971 – wykaz aktywnych uczestników strajku w Stoczni Gdańskiej im. Lenina w dniu 20.05.1971; Meldunek z KWMO Gdańsk godz. 12.05 z dnia 27.05.1971; Meldunek z KWMO Gdańsk o godz. 12.30 z postulatami strajkujących, Warszawa z 21.05.1971; Notatka z 27.05.1971; Program przedsięwzięć polityczno-operacyjnych w związku z przerwą w pracy w dniu 20.05.1971 w Stoczni Gdańskiej im. Lenina podpisany przez I zastępcę KWMO ds. SB w Gdańsku pułkownika Władysława Pożogę z dnia 26.05.1971; Wykaz przerw w pracy od 1 stycznia do 26 marca 1971 roku na poszczególnych województwach z marca 1971 roku.

AIPN BU, 047/1601/12, Informacja o przejawach wrogiej działalności w okresie od 1 do 28 kwietnia 1971 roku sporządzona przez Dyrektora Departamentu III SB pułkownika Henryka Piętka z dnia 29.04.1971.

AIPN BU, 3333/1/2, Informacja z 20.05.1971 sporządzona przez H. Rapczyńskiego.

AIPN Gd, 003/16/2/1: Informacja od TW „Dąbrowski” sporządzona przez kapitana Zenona Ratkiewicza z Wydziału III SB KWMO w Gdańsku z dnia 22.05.1971; Informacja od TW „Janek” sporządzona przez inspektora Wydziału III SB KWMO w Gdańsku kapitana Zenona Ratkiewicza z dnia 19.05.1971; Informacja od TW „Janek” sporządzona przez kapitana Zenona Ratkiewicza z Wydziału III SB KWMO w Gdańsku z dnia 21.05.1971; Informacja TW „Michał” sporządzona przez kapitana Z. Gawrysia z Wydziału II SB KWMO w Gdańsku z dnia 11.06.1971; Notatka służbowa dotycząca aktualnej sytuacji w Stoczni Gdańskiej im. Lenina sporządzona przez inspektora Wydziału III SB KWMO w Gdańsku podporucznika J. Stachowiaka z dnia 19.05.1971; Notatka służbowa

dotycząca sytuacji w Stoczni Gdańskiej im. Lenina sporządzona przez kapitana Franciszka Bodzentę z Wydziału III SB KWMO w Gdańsku z dnia 20.05.1971; Notatka służbowa sporządzona przez kapitana Zenona Ratkiewicza z Wydziału III SB KWMO w Gdańsku w dniu 27.05.1971; Notatka służbowa sporządzona przez starszego inspektora Wydziału III SB KWMO w Gdańsku kapitana Eugeniusza Misztala z dnia 14.05.1971; Notatka służbowa z odbytego spotkania z k.o. „G” sporządzona przez kapitana Zenona Ratkiewicza z Wydziału III SB KWMO w Gdańsku z dnia 21.05.1971; Notatka służbowa z rozmowy przeprowadzonej z kierownikiem Biura Dyrekcji Stoczni Gdańskiej im. Lenina tow. mgr Władysławem Kitą sporządzona przez porucznika Zenona Bałtyma z dnia 22.05.1971; Notatka urzędowa sporządzona przez porucznika Edwarda Janikulę z dnia 20.05.1971; Wyciąg z doniesienia TW „Ryszard” sporządzony przez podporucznika Stanisława Kubińskiego z Wydziału IV SB KWMO w Gdańsku z dnia 21.05.1971.

AIPN Gd, 0046/349/7, Przerwy w pracy w latach 1971–1975, 30.10.1975.

Archiwum Państwowe w Gdańsku [dalej: APGd]

APGd, 3593/45, Ocena przebiegu rozmów z członkami i kandydatami organizacji partyjnej Stoczni Gdańskiej im. Lenina przygotowana na posiedzenie plenarne KZ PZPR Stoczni Gdańskiej im. Lenina odbytego w dniu 28.07.1971.

APGd, 3595/282: Materiały na zebranie POP W-2 w/s przeprowadzonych rozmów z członkami i kandydatami PZPR podpisane przez I sekretarza POP W-2 M. Janickiego z dnia 28.06.1971; Protokół z zebrania POP-W2 odbytego w dniu 26.05.1971 sporządzony przez I sekretarza POP W-2 M. Janickiego; Uchwała podjęta na zebraniu POP-W2 odbytego w dniu 26.05.1971 sporządzona przez II sekretarza POP W-2 J. Sadowskiego.

APGd, 3595/45, Protokół nr 1/71 z odbytej narady w dniu 21.05.1971, Plenum KZ PZPR Stoczni Gdańskiej im. Lenina poszerzonego o sekretarzy POP i OOP podpisany przez I sekretarza KZ PZPR SG Wiesława Kopia.

## Literatura

Cenckiewicz S., *Anna Solidarność. Życie i działalność Anny Walentynowicz na tle epoki (1929–2010)*, Poznań 2010.

Marszalec J., *Z dziejów gdańskiej bezpieki 1945–1956*, Gdańsk 2017.  
Eisler J., *Grudzień 1970. Geneza, przebieg, konsekwencje*, Warszawa 2012.  
*Czerwiec 1976 na Pomorzu*, red. W. Polak, K. Knoch, J. Kufel, P. Ruchlewski, Gdańsk 2017.  
Machcewicz A., *Bunt. Strajki w Trójmieście. Sierpień 1980*, Gdańsk 2015.

### **Strony internetowe**

<http://warszawa.naszemiasto.pl/archiwum/zapomniany-strajk-w-stoczni-gdanskiej,1990264,art,t,id,tm.html>

<http://wiadomosci.gazeta.pl/wiadomosci/1,114873,3357797.html>





Wojciech Polak

## Wpływ strajku w Stoczni Gdańskiej w sierpniu 1980 roku na rozwój akcji strajkowej w Polsce

Strajk w sierpniu 1980 r. na Wybrzeżu był wielkim dziełem tamtejszych mieszkańców, aczkolwiek w jego przygotowaniu i przeprowadzeniu brało udział wiele osób z różnych części kraju. Z opozycją w Gdańsku powiązany był np. student prawa Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu – Zbigniew Nowek (mieszkaniec Bydgoszczy), późniejszy przywódca toruńskiego Niezależnego Zrzeszenia Studentów. Wiosną 1980 r. założył on w Gdańsku, wraz Piotrem i Maciejem Kapczyńskimi, wydawnictwo podziemne „Alternatywy”. W pierwszych dniach sierpnia do drukarni wydawnictwa, urządzonej w mieszkaniu Józefa Przybylskiego w Nowym Porcie, gdzie pracowali Zbigniew Nowek, Maciej Kapczyński i Piotr Kapczyński, przyjechał Bogdan Borusewicz. Ten znany opozycjonista poprosił o wydrukowanie kilkuset ulotek w obronie zwolnionej z pracy w Stoczni Gdańskiej Anny Walentynowicz. Przyniósł też dwie gotowe matryce białkowe z tekstem. Drukarze spełnili tę prośbę z nadmiarem. Nakład ulotek wyniósł, z ich inicjatywy, ok. 6–8 tysięcy egzemplarzy<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> W. Polak, *Wydawnictwo „Alternatywy”. Z dziejów gdańskiej poligrafii podziemnej*, Gdańsk–Toruń–Bydgoszcz 2009, s. 18–19; *Kalendarium 1980 – 12 grudnia 1981 r.*, [w:] „Solidarność”. XX lat historii, red. M. Łątkowska, Warszawa 2000, s. 80; nagrania magnetofonowe z relacjami Bogdana Borusewicza, Piotra Kapczyńskiego, Zbigniewa Nowka,

Druk ulotek był elementem przygotowań do strajku w Stoczni Gdańskiej, którego zorganizowanie spadło głównie na barki Bogdana Borusewicza. Po latach wspominał on: „W Stoczni Gdańskiej było mniej więcej dziesięć osób, na których mogłem się oprzeć. W tym trzech młodych «pistoletów», których nie zdążano wyrzucić: Jurek Borowczak, Bogdan Felski i Ludwik Prądzyński. To byli odważni chłopcy zaprawieni w akcjach ulotkowych. Inteligentni, młodzi, odważni robotnicy. Spotykałem się z nimi u Felskiego. Jurek i Ludwik wynajmowali kwatery a Bogdan mieszkał z rodzicami w małym domku przy ulicy Ojcowskiej. Był u siebie. W pokoiku na piętrze mogliśmy swobodnie rozmawiać. Najpierw sondowałem czy są na tyle silni psychicznie, żeby sprostać takiemu trudnemu zadaniu. Byli bardzo młodzi. Powiedziałem im, że jeśli nie obronimy Anny Walentynowicz, oni będą następni. Władza podjęła decyzję, że będzie wyrzucała i za nich też się zabierze. W ten sposób wzmacniałem ich motywację. Tłumaczyłem, że jest w stoczni atmosfera strajkowa. Wszędzie strajkowano, tylko nie w Gdańsku, w związku z tym jest parcie i strajk się uda. Jest szansa i trzeba ją wykorzystać”<sup>2</sup>.

Ulotki wydrukowane przez Zbigniewa Nowka oraz Piotra i Macieja Kapczyńskich były rozprowadzane w kolejkach elektrycznych, m.in. przez Jana Karandzieja, Mieczysława Klamrowskiego, Leszka Zborowskiego, Tomasza Wojdakowskiego i Lecha Wałęsę. Część ulotek przerzucono do stoczni i rozprowadzono wśród zatrudnionych tam robotników. 14 sierpnia rano Jerzy Borowczak, Bogdan Felski i Ludwik Prądzyński sprawnie rozpoczęli organizowanie akcji strajkowej w Stoczni Gdańskiej. Jerzy Borowczak wspominał:

„Przyszedłem do Stoczni o 4.15. [...] Po rozwieszeniu plakatów przygotowałem sobie ulotki, miałem 500 sztuk i każdemu kto wchodził do Stoczni, dawałem ulotkę, mówiąc: «Masz i czytaj! Dziś strajkuje cała Stocznia». [...]

Kiedy szedłem przez Stocznnię, to miałem całe portki strachu. Nie o siebie, ale o tych ludzi, którzy idą za mną. Jeżeli ich zwolnią, to będą mieli pretensje do mnie, że ich pociągnąłem. I na wyrost im mówię:

---

Macieja Kapczyńskiego i Marka Wachnika w posiadaniu autora. Zob. też wypowiedź Bogdana Borusewicza w: K. Madoń-Mitzner, *Dni Solidarności*, „Karta” 2000, nr 30, s. 4.

<sup>2</sup> E. Szczesiak, *Borusewicz. Jak runął mur*, Warszawa 2005, s. 118.

«W-4 stoi, K-3 stoi! Chodźcie!». A ja nic nie wiedziałem. I myślę, jak ja dojdę, a tam ludzie będą robić, to mnie chyba rozszarpią. O to się bałem. Przekonuję tych ludzi, że wszystko jest dobrze, daję z siebie wszystko, a nie wierzę w to, że wyjdzie. [...]

Wyszliśmy zza zakrętu i zobaczyliśmy grupę ludzi z K-3. [...] Połączyliśmy siły i z transparentami zaczęliśmy łączyć po Stoczni. Marsz kilkuset robotników trwał prawie dwie godziny. Po drodze dołączały kolejne wydziały”<sup>3</sup>.

Stanęły wydziały K-1, K-3, C-5 oraz silnikowe. Wkrótce strajk objął całą stocznię. W południe zwołano wiec załogi, na którym zgłoszono następujące postulaty:

- przywrócenia do pracy Anny Walentynowicz i Lecha Wałęsy,
- postawienia pomnika ofiar Grudnia 1970,
- zagwarantowania bezpieczeństwa strajkującym,
- podwyżki płac o dwa tysiące złotych,
- dodatków drożyznianego i rodzinnego odpowiadających wysokości zasiłków funkcjonariuszy MO i SB.

Na wiecu powołany został Komitet Strajkowy, na którego czele stanął Lech Wałęsa. Komitet powołał własną straż robotniczą i przejął całkowitą kontrolę nad stocznia. Skutecznie utrzymywał on dyscyplinę wśród strajkujących, m.in. dzięki wprowadzeniu zupełnej prohibicji. Pierwsze rozmowy Komitetu z dyrekcją nie przyniosły żadnych rezultatów. Następnego dnia (15 sierpnia 1980 r.) do strajku przyłączyła się Stocznia im. Komuny Paryskiej (przewodniczącym tamtejszego Komitetu Strajkowego został Andrzej Kołodziej), a po niej pozostałe stocznie oraz zakłady kooperujące ze stoczniami (m.in. „Elmor”), porty i komunikacja Trójmiasta. Tego dnia zastrajkowały też inne zakłady pracy Gdańska, Gdyni i Sopotu, które nie były związane z przemysłem stoczniowym i portowym. Władze odpowiedziały na to wszystko zablokowaniem o godzinie 12.00 połączeń telefonicznych Wybrzeża z resztą kraju.

16 sierpnia 1980 r. Komitet Strajkowy przeprowadził rozmowy z dyrekcją, które zakończyły się podpisaniem porozumienia. Dyrekcja wyraziła zgodę na przywrócenie do pracy Lecha Wałęsy i Anny Walentynowicz, a także na podwyżkę płac stoczniowców. Komitet Strajkowy postanowił

<sup>3</sup> *Karnawał z wyrokiem*, oprac. A. Dębska, Warszawa 2005, s. 10.

więc zakończyć akcję i robotnicy zaczęli rozchodzić się do domów. Na wieść o tym tramwajarka Henryka Krzywonos interweniowała u Lecha Wałęsy i tłumacząc, że w ten sposób stoczniowcy zdradzą mniejsze strajkujące zakłady pracy. Po kilkunastu minutach Wałęsa zmienił decyzję i ogłosił strajk solidarnościowy. Energiczna akcja kilku kobiet spowodowała, że strajk został uratowany. Anna Walentynowicz, Magdalena Modzelewska, Alina Pienkowska i Ewa Ossowska pobiegły do bram, aby zatrzymać wychodzących robotników. W rezultacie na miejscu pozostało około tysiąc stoczniowców, ale w następnych dniach pozostali także wrócili na strajk. W nocy z 16 na 17 sierpnia 1980 r. utworzono osiemnastoosobowy Międzyzakładowy Komitet Strajkowy (MKS), który skupiał delegatów różnych zakładów pracy. Na jego przewodniczącego wybrano Lecha Wałęsę. Komunikat o powstaniu MKS-u został wydrukowany jeszcze tej nocy w „Strajkowym Biuletynie Informacyjnym”<sup>4</sup>.

Następnego dnia, 17 sierpnia 1980 r. (niedziela), ks. Henryk Jankowski odprawił mszę polową pod bramą stoczni. Z kolei w miejscu, gdzie w 1970 r. ginęli robotnicy postawiono drewniany krzyż. W Stoczni Gdyńskiej i w Porcie Gdyńskim mszę odprawił ks. Hilary Jastak. Tego dnia szereg przedsięwzięć przyłączyło się do Międzyzakładowego Komitetu Strajkowego. Podczas obrad Komitetu sformułowano słynne 21 postulatów strajkowych<sup>5</sup>.

Na liście żądań najtrudniejsze i najważniejsze sprawy umieszczono na początku. Dotyczyły one kwestii, które władze uznawały za „polityczne”: utworzenia wolnych związków zawodowych, zagwarantowania prawa do strajku, przestrzegania zasady wolności słowa, zwolnienia więźniów politycznych i przywrócenia na studia studentów relegowanych z przyczyn politycznych, zaprzestania prześladowań za poglądy oraz opracowania programu wyjścia kraju z kryzysu gospodarczego.

---

<sup>4</sup> *Kalendarium 1980 – 12 grudnia 1981 r.*, [w:] „Solidarność”. XX lat..., s. 80; E. Szczesiak, dz. cyt., s. 114–129; A. Walentynowicz, A. Baszanowska, *Cień przyszłości*, Kraków 2005, s. 90–93; L. Wałęsa, *Droga nadziei*, Kraków 1990, s. 116–140; *Gwiazdozbiór w „Solidarność”*. Joanna i Andrzej Gwiazdowie w rozmowie z Remigiuszem Okraską, Łódź 2009, s. 142–146; W. Polak, dz. cyt., s. 21–27; A. Dudek, *Dzieje dziesięcioletniej „Solidarność” (1980–1981)*, [w:] „Solidarność”. XX lat..., s. 19–22; P. Zyzak, *Lech Wałęsa, idea i historia. Biografia polityczna legendarnego przywódcy „Solidarność” do 1988 roku*, Kraków 2009, s. 218–229.

<sup>5</sup> *Kalendarium 1980 – 12 grudnia 1981 r.*, [w:] „Solidarność”. XX lat..., s. 80; E. Szczesiak, dz. cyt., s. 114–129; *Gwiazdozbiór w „Solidarność”*..., s. 146–150; L. Wałęsa, dz. cyt., s. 143–144; W. Polak, dz. cyt., s. 21–27; A. Dudek, dz. cyt., s. 22–23.

18 sierpnia 1980 r. strajk rozpoczęła Stocznia im. Adolfa Warskiego w Szczecinie. Na czele Komitetu Strajkowego stanął tam Marian Jurczyk. Wkrótce dwadzieścia zakładów pracy Szczecina zawiązało Międzyzakładowy Komitet Strajkowy, któremu przewodniczył także Jurczyk. Komitet zgłosił trzydzieści sześć postulatów, w dużym stopniu zbieżnych z gdańskimi.

MKS w Stoczni Gdańskiej skupiał tego dnia delegatów aż 156 zakładów pracy. Jako że każdy zakład delegował dwie osoby do MKS-u, powstała konieczność wyboru mniejszego ciała: Prezydium Międzyzakładowego Komitetu Strajkowego. Tworzyli je: przewodniczący Lech Wałęsa, wiceprzewodniczący Andrzej Kołodziej i Bogdan Lis, a także Lech Bądkowski, Joanna Duda-Gwiazda, Wojciech Gruszecki, Andrzej Gwiazda, Stefan Izdebski, Jerzy Kmiecik, Zdzisław Kobylański, Henryka Krzywonos, Stefan Lewandowski, Alina Pienkowska, Józef Przybylski, Jerzy Sikorski, Lech Sobieszek, Tadeusz Stanny, Anna Walentynowicz i Florian Wiśniewski.

MKS wywierał coraz większy wpływ na życie w Trójmieście. Na jego żądanie władze wprowadziły prohibicję. Komitet nakazał też pracę (w warunkach protestu) służbom miejskim (wodociągom, Miejskiemu Przedsiębiorstwu Oczyszczania, służbie zdrowia, gazownikom), sklepom, zakładom produkującym żywność oraz kolejom.

Następnego dnia (19 sierpnia 1980 r.) oddelegowany do Gdańska wicepremier Tadeusz Pyka podjął rozmowy z niektórymi strajkującymi zakładami, jednakże z pominięciem MKS-u. Wicepremier zgadzał się na bardzo wygórowane żądania płacowe i socjalne, żeby tylko rozbić solidarność strajkujących. Delegacja MKS-u zostawiła w gdańskim Urzędzie Wojewódzkim list z propozycją podjęcia rozmów, ale nie dało to żadnego efektu. 19 sierpnia strajki objęły Elbląg (m.in. Zamech), Pruszcz Gdański, Starogard Gdański i Tczew. Strajkowały też niektóre zakłady w Kołobrzegu i Słupsku. Do krótkiego strajku doszło w Hucie im. Lenina w Krakowie.

Nazajutrz (20 sierpnia 1980 r.) okazało się, że manipulacje wicepremiera nie przyniosły rezultatu. Delegacje robotników, które jeszcze poprzedniego dnia rozmawiały z Tadeuszem Pyką, teraz przyłączyły się do MKS-u. Do strajku przystąpiły wtedy m.in. Politechnika Gdańska, Opera i Filharmonia Bałtycka oraz Polska Akademia Nauk. Gdański

MKS skupiał już 304 zakłady pracy. We Wrocławiu rozpoczęła strajk Fadroma. Zdesperowane władze zaczęły jednak politykę represji. 20 i 21 sierpnia, a potem także w dniach następnych dokonano w całym kraju szeregu zatrzymań działaczy Komitetu Obrony Robotników i innych organizacji niezależnych.

21 sierpnia 1980 r. do Gdańska przybyła delegacja rządowa z wicepremierem Mieczysławem Jagielskim na czele. I tym razem władze podjęły próbę złamania solidarności strajkujących. Jagielski oświadczył bowiem, że on i grupa ministrów będą prowadzili tzw. rozmowy branżowe z „trójkami” (dyrekcja, Podstawowa Organizacja Partyjna i Rada Zakładowa) i podjął nawet takie rozmowy z „reprezentantami” grupy zakładów pracy. Tego samego dnia inny wicepremier, Kazimierz Barcikowski, rozpoczął rozmowy z MKS-em w Szczecinie. Uznał on jednak część przedstawionych mu postulatów za „polityczne” i rozmowy zawieszono do następnego dnia. Nazajutrz (22 sierpnia 1980 r.) gdański MKS złożył wicepremierowi Jagielskiemu oświadczenie o gotowości do podjęcia rozmów. Doszło do nich 23 sierpnia 1980 r. o godzinie 20.00.

Ponieważ jednak władze nie spełniły warunku wstępnego, tj. nie odblokowały połączeń telefonicznych z Wybrzeżem, spotkanie polegało właściwie na przedstawieniu przez Jagielskiego opinii rządu. Wicepremier (który przybył z komisją rządową) uznał niektóre postulaty za „polityczne”, uchylił się od zajęcia jasnego stanowiska w sprawie utworzenia niezależnych związków, odmówił zgody na opublikowanie w prasie 21 postulatów MKS-u, podkreślił, że wydawnictwa niezależne mają charakter antysocjalistyczny, a w Polsce nie ma więźniów politycznych<sup>6</sup>. Wobec takiego podejścia wicepremiera i ludzi mu towarzyszących, rozmowy zostały odroczone.

Tego samego dnia (23 sierpnia) gdański MKS (skupiający już 388 zakładów pracy) ustalił, że postulat pierwszy, mówiący o utworzeniu wolnych związków zawodowych, jest najważniejszy i bez jego realizacji nie może być mowy o porozumieniu z rządem. Warto dodać, że w nocy z 23 na 24 sierpnia przybyła do Gdańska delegacja MKS-u ze Szczecina w celu ustalenia wspólnej linii działania<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> *Kalendarium 1980 – 12 grudnia 1981 r.*, [w:] „Solidarność”. XX lat..., s. 80–83; A. Drzycimski, T. Skutnik, *Gdańsk, Sierpień '80. Rozmowy*, Gdańsk 1990, s. 243–275; E. Szczesiak, dz. cyt., s. 125–133; A. Dudek, dz. cyt., s. 22–23; J. R. Sielezin, *Plaszczyzna konfrontacji politycznej między „Solidarnością” a władzą w latach 1980–1981*, Wrocław 2005, s. 140–141.

<sup>7</sup> *Kalendarium 1980 – 12 grudnia 1981 r.*, [w:] „Solidarność”. XX lat..., s. 82.

23 sierpnia 1980 r. ukazał się też pierwszy numer „Strajkowego Biuletynu Informacyjnego «Solidarność»”. Jego redaktorami byli Konrad Bieliński, Mariusz Wilk i Krzysztof Wyszowski<sup>8</sup>. Wkrótce redakcja pisma została poszerzona. Gdański MKS zaczął też wkrótce używać słynnego znaku Solidarności autorstwa młodego grafika gdańskiego, Jerzego Janiszewskiego. Artysta po latach opowiadał, że natchnieniem był dla niego widok tłumu kłębiącego się przed bramą stoczni i to, że „stojący nie cisnęli się, nie odpychali, ale wspierali – tak litery tego słowa powinny się też wspierać o siebie, nie być oddzielone ani też na siebie napadać”<sup>9</sup>.

Dodajmy, że MKS miał od 23 sierpnia 1980 r. do dyspozycji komisję ekspertów, w skład której weszło siedem osób przybyłych z Warszawy: Bohdan Cywiński, Bronisław Geremek, Tadeusz Kowalik, Waldemar Kuczyński, Tadeusz Mazowiecki, Jadwiga Staniszkis i Andrzej Wielowieyski.

W stoczni przebywała też spora grupa opozycjonistów, m.in.: Konrad Bieliński, Bogdan Borusewicz, Mirosław Chojecki, Joanna Duda-Gwiazda, Andrzej Gwiazda, Lech Kaczyński, Piotr Kapczyński, Ewa Milewicz, Zenon Pałka, Alina Pienkowska, Józef Przybylski, Kazimierz Szołoch, Anna Walentynowicz, Mariusz Wilk, Krzysztof Wyszowski. Pięć spośród wymienionych osób (Joanna Duda-Gwiazda, Andrzej Gwiazda, Alina Pienkowska, Józef Przybylski i Anna Walentynowicz) wchodziło w skład prezydium MKS-u. Liczni byli działacze Ruchu Młodej Polski: Piotr Dyk, Grzegorz Grzelak, Maciej Grzywaczewski, Aleksander Hall, Andrzej Jarmakowski, Dariusz Kobzdej, Magdalena Modzelewska, Wiesław Parchimowicz, Bożena Rybicka, Arkadiusz Rybicki, Mirosław Rybicki, Sławomir Rybicki, Andrzej Słomiński i Tadeusz Szczudłowski. Działacze opozycji demokratycznej służyli strajkującym radą i pomocą organizacyjną. Bogdan Borusewicz czuwał podczas rokowań z delegacją rządową. Dzięki Konradowi Bielińskiemu zorganizowano poligrafię strajkową. Bożena Rybicka i Magdalena Modzelewska prowadziły codzienne

---

<sup>8</sup> *NiepoKORni. Rozmowy o Komitecie Obrony Robotników. Relacje członków i współpracowników Komitetu Obrony Robotników zebrane w 1981 r. przez Andrzeja Friszke i Andrzeja Paczkowskiego*, red. M. Okoński, Kraków 2008, s. 656–657.

<sup>9</sup> Blog internetowy „Design po polsku”, <http://zsah.blox.pl/2008/08/z-kart-historii-polskiego-designu-znak.html> (data dostępu: 1.06.2016).

modlitwy. Arkadiusz Rybicki i Maciej Grzywaczewski namalowali słynne tablice z 21 postulatami, wywieszzone na bramie stoczni<sup>10</sup>.

Do stoczni przybywali też masowo dziennikarze (także zagraniczni), przedstawiciele związków zawodowych z zachodniej Europy, artyści (również z występami), pisarze i poeci. Dziennikarze zagraniczni byli źródłem informacji dla Radia Wolna Europa, które w swoich audycjach bardzo dużo czasu poświęcało sprawom strajku. A radia tego słuchali wówczas praktycznie wszyscy Polacy. Głównie poprzez ten kanał informacyjny strajk w Stoczni Gdańskiej stał się inspiracją dla robotników setek zakładów pracy. Rozpoczynali oni własne strajki, opierając się jednak na wzorcach zastosowanych na Wybrzeżu. Wybierali więc komitety strajkowe, ustalali listy postulatów, na czele umieszczając żądanie zgody na utworzenie wolnych związków zawodowych. Albo też formułowali oświadczenie, że popierają postulaty MKS-u w Gdańsku, dalej zaś dodawali własne lokalne postulaty. Na rozwiązaniach gdańskich wzorowano się także w wielu sprawach szczegółowych, związanych z organizacją strajku. Nie tylko powoływano komitety strajkowe, a w ich ramach mniej liczebne prezydium komitetów strajkowych – do prowadzenia rozmów z władzami, ale również straż strajkową, ponadto wprowadzano zakazy picia alkoholu, powoływano kolegów doradców, drukowano ulotki i biuletyny, nawiązywano kontakty z dziennikarzami, proszono o pomoc prawników, organizowano modlitwy, zapraszano kapłanów do odprawiania mszy świętych dla strajkujących oraz ich rodzin stojących za bramą itp. Strajkujące zakłady rejestrowały się w MKS-ach w Gdańsku i w Szczecinie. Wobec blokady połączeń telefonicznych, akcesy do owych komitetów składano przez wysłanników, którzy z wielkim trudem docierali na Wybrzeże, omijając kontrole milicyjne. Wchodzili oni następnie w skład MKS-ów w Gdańsku lub w Szczecinie. Dla zilustrowania zastosowania praktycznego przejęcia „gdańskiego wzorca strajku” warto przytoczyć tu przykład Toruńskich Zakładów Urządzeń Okrętowych (TZUO) „Towimor”, które zaczęły strajkować 21 sierpnia 1980 r.

Tego dnia o godzinie 6 rano robotnicy wydziału P-1 (obróbki mechanicznej) w Towimorze nie przystąpili do pracy, lecz zaczęli dyskutować. Według informacji tajnego współpracownika SB o pseudonimie „Jacek”

<sup>10</sup> P. Zaremba, *Młodość*, Gdańsk 2000, s. 168–169.



dyskusję wywołali trzech pracownicy Wydziału Głównego Mechanika R-3. Byli to: Wiesław Rumiński, Jerzy Lisiński i Adolf Liebersbach<sup>11</sup>. Po chwili do dyskutujących podszedł jeden z majstrów i zapytał: „Strajkujecie?”. Odpowiedzieli mu spontanicznie: „Strajkujemy”. Informacja o rozpoczęciu strajku na P-1 szybko obiegła wszystkie wydziały, które też stanęły. Do dyskutujących w hali wydziału P-1 robotników udali się przedstawiciele zarządu. Dyrektor Stefan Biały oświadczył, że proponuje załozde podwyżkę o jedną grupę, jednak inne żądania przekaże władzom<sup>12</sup>.

Wkrótce uzgodniono, że o godzinie 8.00 zwołany zostanie wiec całej załogi. Odbył się on w hali wydziału P-1. Uczestniczył w nim m.in. I sekretarz Komitetu Zakładowego PZPR Piotr Szymanek i przewodniczący Rady Zakładowej Eugeniusz Stępień. Na wiec przybył też sekretarz Komitetu Miejskiego PZPR w Toruniu Zygmunt Demicki. Najpierw przemawiał dyrektor Stefan Biały, który powtórzył swoje poprzednie stanowisko. Kolejne wypowiedzi Zygmunta Demickiego były bardzo niefortunne<sup>13</sup>. Biorący udział w wiecu tajny współpracownik Służby Bezpieczeństwa o pseudonimie „Rzewuski” tak pisał o wystąpieniach sekretarza:

„Po nim [dyrektorem Białym] głos zabrał towarzysz Demicki, który w swoim wystąpieniu niczego nie konkretnego nie obiecał, natomiast wygłosił szereg znanych ogólników (nawiasem mówiąc rozpoczął od słów «towarzysze»). Po wystąpieniu dyrektora naczelnego sytuacja nie była jeszcze jasna, nikt nie był zdecydowany co dalej robić. Robotnicy zdawali sobie sprawę z braku kompetencji dyrektora naczelnego<sup>14</sup>. W trakcie wystąpienia towarzysza Demickiego zadawano pytania o sytuacji na Wybrzeżu, lecz on nie udzielał konkretnych odpowiedzi. Jego wystąpienie zaogniło sytuację i moim zdaniem doprowadziło do strajku”<sup>15</sup>.

Głos zabrał także Zbigniew Iwanów, sekretarz ekonomiczny Komitetu Zakładowego PZPR, który stwierdził, że „partia swą polityką

<sup>11</sup> Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej w Bydgoszczy [dalej: AIPN BY], 081/379, Sprawa operacyjnego rozpracowania „Stocznia”, Plan czynności operacyjnych, nr rej. TO 006100, podpisany przez naczelnika Wydziału IIIA Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu kapitana Mariana Kolbowicza, 23 VIII 1980.

<sup>12</sup> Informacje Adolfa Liebersbacha, Romana Sochowskiego, Stefana Białego, Jerzego Hoffmana; AIPN BY, 081/379, Sprawa operacyjnego rozpracowania „Stocznia”, Odpis informacji z dnia 21 VIII 1980, źródło: t.w. ps. „Rzewuski”, przyjął szeregowy J. Mazur.

<sup>13</sup> J. Pietrusa, *Historia strajku*, rękopis w kolekcji dokumentów Jadwigi Pietrusy.

<sup>14</sup> Chodzi o kompetencje w załatwianiu postulatów wykraczających poza sprawy zakładowe.

<sup>15</sup> AIPN BY, 081/379, Sprawa operacyjnego rozpracowania „Stocznia”, Odpis informacji z dnia 21 VIII 1980, źródło: t.w. ps. „Rzewuski”, przyjął szeregowy J. Mazur.

zdemoralizowała cały naród i ona ponosi za to odpowiedzialność”<sup>16</sup>. Wypowiadali się też pracownicy, m.in. Tomasz Kluczyk, Teofil Kowalkowski i Wiesław Jankowski<sup>17</sup>. Ten ostatni wspominał:

„Przejąłem mikrofon i powiedziałem, że rozmowy o brakach zaopatrzenia w sklepach mięsnych można w tej chwili pominąć, że raczej trzeba zwrócić uwagę na rozpoczęte strajki na Wybrzeżu, na Stocznie, które sformułowały już swoje postulaty a te wyrażają przecież także nasze bolączki – że raczej strajk solidarnościowy...

W tym momencie mikrofon wyjął z mojej ręki Edward Strzyżewski i powiedział uroczystym głosem: «Ogłaszam strajk w Towimorze – rozchodzimy się na swoje wydziały, aby wybrać przedstawicieli Komitetu Strajkowego i za godzinę spotykamy się w auli gotowi do rozmów z Dyrekcją»”<sup>18</sup>.

Sugestia na temat wybrania przedstawicieli pracowników padła zresztą wcześniej z ust dyrektora Stefana Białego, który zwrócił uwagę na fakt, że dyskusja jest bezładna i lepiej rozmawiać w mniejszym gronie. Od razu wybrano więc Komitet Strajkowy, liczący 64 osoby (delegowano od trzech do sześciu osób z każdego wydziału), oraz jego przewodniczącego – Edwarda Strzyżewskiego<sup>19</sup>. Komitet odbył spotkanie w sali warsztatów szkolnych<sup>20</sup>.

Podczas zebrania w sali warsztatów szkolnych wybrano także Prezydium Komitetu Strajkowego w składzie: Edward Strzyżewski (przewodniczący), Zbigniew Iwanów, Kazimierz Staniszewski, Helena Dulko, Wiesław Jankowski, Adolf Liebersbach, Andrzej Miklejewski, Adam Dolata, Tadeusz Krezymon, Mieczysław Skrzypczak, Feliks Rybiński, Józef Malarski, Kazimierz Bączkowski, Krystyna Sądecka, Teofil Kowalkowski, Tomasz Kluczyk, Ryszard Pitulski oraz Jadwiga Pietrusa<sup>21</sup>.

<sup>16</sup> AIPN BY, 464/53, Raport naczelnika Wydziału do Walki z Przesłtępstwami Gospodarczymi Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu majora Edwarda Zedlera do naczelnika Wojewódzkiego Stanowiska Kierowania Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu majora Jerzego Bronchara, 26 VIII 1980.

<sup>17</sup> W. Jankowski, *Strajk*, relacja pisemna w posiadaniu autora.

<sup>18</sup> Tamże.

<sup>19</sup> Informacje Adolfa Liebersbacha, Romana Sochowskiego, Stefana Białego, Jerzego Hoffmana; AIPN BY, 464/68, Raport dzienny, 21 VIII 1980, s. 73–74.

<sup>20</sup> AIPN BY, 081/379, Sprawa operacyjnego rozpracowania „Stocznia”, Plan czynności operacyjnych, nr rej. TO 006100, podpisany przez naczelnika Wydziału IIIA Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu kapitana Mariana Kolbowicza, 23 VIII 1980.

<sup>21</sup> „Uczestnicy spotkania z Dyrekcją Zakładu w dniu 21 VIII 1980 r.”, rękopis w kolekcji dokumentów Jadwigi Pietrusy; Informacje Adolfa Liebersbacha, Romana Sochowskiego, Stefana Białego, Jerzego Hoffmana; AIPN BY, 464/68, Raport dzienny, 21 VIII 1980, s. 73–74; AIPN BY, 464/52, Akta Operacji „Lato-80”, Wojewódzkie

Powołano również straż dla zabezpieczenia zakładu, którą zaopatrzone w białe-czerwone opaski i uzbrojono w grube pocięte kable. Musiała ona zabezpieczać ogromny dwudziestosześciohektarowy teren „Towimoru”. Na czele straży stał Alfred Chylarecki. Jego zastępcami byli: Andrzej Margiela, Marek Jabłoński, Wojciech Kręciszewski i Tadeusz Waśkiewicz<sup>22</sup>.

W tym czasie Zygmunt Demicki udał się do Komitetu Wojewódzkiego PZPR po dyrektywy. Do zakładu powrócił ok. godziny 10.50. O godzinie 11.45 rozpoczął się kolejny wiec z udziałem Zygmunta Demickiego oraz dyirekcji zakładu. Wiesław Jankowski po latach wspominał:

„Zwyczajem partyjnym ustawiono na scenie stół prezydialny, za którym zasiadła dyrekcja. Zebranie prowadził – zajmujący miejsce w pierwszym rzędzie na dole – Edward Strzyżewski, który udzielał głosu według kolejności zgłoszeń.

Zebrani zaczęli wyrażać swoje niezadowolenie z powodu powszechnie panujących dolegliwości życia w Polsce. Podnoszono kwestię braku wolności, swobody wyrażania opinii, arogancji władzy, niesprawiedliwości społecznej, fatalnego zaopatrzenia sklepów wszystkich branż, kwestię sklepów dla uprzywilejowanych itp. Ciekawy szczegół, ale do dyirekcji «Towimoru» nie kierowano w zasadzie słów krytyki, istniała chyba więź zawodowa, pracowaliśmy wszyscy ciężko i solidnie, borykając się z zewnętrznymi trudnościami”<sup>23</sup>.

Na początku wiecu przewodniczący Komitetu Strajkowego Edward Strzyżewski oświadczył, że załoga „Towimoru” solidaryzuje się ze strajkującymi robotnikami Stoczni Gdańskiej i nie podejmie pracy, dopóki nie zostaną spełnione postulaty strajkujących stoczniowców.

Podczas wiecu robotnicy wysunęli jednak szereg własnych postulatów – sporządzono ich długą listę<sup>24</sup>.

---

Stanowisko Kierowania, Notatka służbowa sporządzona przez podporucznika Jana Dudę, [b.d.]; Notatka służbowa podpisana przez naczelnika Wydziału IIIA Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu kapitana Mariana Kolbowicza, 21 VIII 1980; AIPN BY 464/53, Akta Operacji „Lato-80”, Wojewódzkie Stanowisko Kierowania, Raport naczelnika Wydziału do Walki z Przesłtępstwami Gospodarczymi Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu majora Edwarda Zedlera do naczelnika Wojewódzkiego Stanowiska Kierowania Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu majora Jerzego Broncharda, 26 VIII 1980.

<sup>22</sup> Kartka zaczynająca się od słów: „Proponuję skład Straży Porządkowej”, rękopis w kolekcji dokumentów Jadwigi Pietrusy.

<sup>23</sup> W. Jankowski, dz. cyt.

<sup>24</sup> AIPN BY, 464/52, Akta Operacji „Lato-80”, Wojewódzkie Stanowisko Kierowania, Notatka służbowa podpisana przez naczelnika Wydziału IIIA Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu kapitana Mariana Kolbowicza, 22 VIII 1980.

Warto dodać, że podczas dyskusji na wiecu robotnicy skarżyli się, że Komitet Wojewódzki PZPR zlekceważył ich strajk i nie przysłał żadnego swojego przedstawiciela do „Towimoru”. Po przemówieniach dyrektora oraz Zygmunta Demickiego pracownicy postanowili kontynuować strajk.

Po przerwie obiadowej wiec wznowiono o godzinie 15.00. Zakończył się on szybko w wyniku charakterystycznego incydentu. Wiesław Jankowski wspominał:

„W pewnym momencie kilku towimorowców ze Straży Strajkowej (pamiętam Alfreda Chylareckiego i Różyckiego) wprowadziło rośłego, wyglądającego na 30 lat, mężczyznę. Był autentycznie zestresowany, na twarzy miał silne wypieki, rozglądał się po sali, ale czuło się, że nic nie widzi. Chylarecki przedstawił go jako złapanego na «gorącym» uczynku podczas szperania w pomieszczeniach działu kadr. Wszedł tam łatwo przez okno (ktoś otworzył je od wewnątrz), ponieważ biura te znajdowały się na parterze. Powiedział w chwili złapania, że jest pracownikiem Komendy Wojewódzkiej Milicji, ale nie chciał się wylegitymować, więc go tutaj przyprowadzono.

Sala zrobiła poważne miny, kryjąc tym zapewne komizm sytuacji. Wszyscy rozumieli doskonale, że kierownik kadr na pewno nie odmówiłby dostarczenia dowolnej ilości teczek osobowych, gdyby został o to poproszony przez SB.

Spytano więc ponownie złapanego o nazwisko – odpowiedział, że nie może wyjawić. W takim razie zostanie zamknięty w piwnicy, do przyjazdu milicji – powiedziałem. Sekretarz Demicki zaoponował jednak, że nie można tego robić. Zatrzymany wyjął w tym momencie legitymację KW MO w Toruniu, którą skontrolowano, po czym odprawiono go na portiernię. Nie jest prawdą, jak wynika z późniejszych konfidenckich doniesień, że padły inne groźby, niż te, które wymieniłem<sup>25</sup>.

Inny uczestnik strajku, Mieczysław Fiszer, wspominał, że myszkujących w dziale kadr esbeków było dwóch:

„Szukali najpewniej jakichś danych, a może i haków na 6 członków Prezydium Komitetu Strajkowego. Gdy nasi ich dopadli, faceci dosłownie zzielenieli ze strachu. Bąkali coś, że są z Komendy Wojewódzkiej [Milicji Obywatelskiej]. Myśleliśmy najpierw, że chodzi o komitet wojewódzki

<sup>25</sup> W. Jankowski, dz. cyt.

partii, a to była komenda wojewódzka. Wyglądało, że rzeczywiście boją się linczu, bo też ktoś nawet krzyknął: «Do wody z nimi!». A skutek tamtego zdarzenia był taki, że nazwiska ludzi z prezydium wywiesiliśmy przy wejściu do biurowca, by każdy, nawet SB-ecy, mogli je poznać<sup>26</sup>.

Przypuszczenia Mieczysława Fiszera były słuszne. Esbecy z pewnością szukali tzw. haków, czyli np. informacji o karach dyscyplinarnych, w celu zdyskredytowania przywódców strajku<sup>27</sup>.

Pomimo incydentu Prezydium Komitetu Strajkowego prowadziło nadal rozmowy z dyrektorem. Po pewnym czasie wybrano jednak delegację do dalszych rozmów z dyrekcją w składzie: Edward Strzyżewski, Wiesław Jankowski, Zbigniew Iwanów, Andrzej Miklejewski, Hanna Siemińska, Krystyna Sądecka<sup>28</sup>.

Strajk był dobrze zorganizowany. Jego symbolem była wywieszona w zakładzie flaga narodowa. Podczas protestu bez przeszkód działały bufety i stołówka. Sprzedawano tam dobre wędliny, aczkolwiek po wysokich cenach. Zakupiono też 500 obiadów dziennie, które przywożono z pobliskiego zakładu „Polchem”. Żywność przynosiły też rodziny. Uczestnicy strajku przebywali głównie w stołówkach, salach konferencyjnych, biurach i przy stanowiskach pracy. Spano na kocach i materacach, czasem nawet na styropianie. Próby picia alkoholu tłumiono w zarodku. Na drzwiach portierni została urządzona gazetka, na której wieszano fotografie z wieców oraz postulaty z Wybrzeża i pisma gdańskiego MKS-u.

Warto dodać, że dyrektorowi naczelnemu „Towimoru” Stefanowi Białemu zapewniono pełną swobodę działania, uznano też, że jego kierowca i sekretarka nie mogą być objęci strajkiem. Przez cały okres trwania protestu dyrektor nocował w zakładzie<sup>29</sup>. Należy zresztą zaznaczyć, że

<sup>26</sup> J. Kiełpiński, *Wierzyli, ufali, byli razem*, „Nowości”, 31.08.2007.

<sup>27</sup> J. Pietrusa, dz. cyt.; informacje Jadwigi Pietrusy.

<sup>28</sup> AIPN BY, 464/52, Akta Operacji „Lato-80”, Wojewódzkie Stanowisko Kierowania, Notatka służbowa podpisana przez naczelnika Wydziału IIIA Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu kapitana Mariana Kolbowicza, 21 VIII 1980.

<sup>29</sup> J. Kiełpiński, dz. cyt.; S. Świątek, *Notatki z „Towimoru”*, „Nowości”, 1.09.1980; informacje dra Jerzego Matyjka; AIPN BY, 464/52, Akta Operacji „Lato-80”, Wojewódzkie Stanowisko Kierowania, Notatka służbowa naczelnika Wydziału IIIA Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu kapitana Mariana Kolbowicza, 23 VIII 1980; AIPN BY, 464/53, Akta Operacji „Lato-80”, Wojewódzkie Stanowisko Kierowania, Informacja sytuacyjna sporządzona przez naczelnika Wydziału II Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu majora Zenona Linkę dla naczelnika Wojewódzkiego Stanowiska Kierowania KW MO w Toruniu majora Jerzego Broncharda, 25 VIII 1980; Raport komendanta miejskiego MO w Toruniu majora Edwarda Pietkiewicza do naczelnika Wojewódzkiego Stanowiska Kierowania Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu, 26 VIII 1980.

zarówno dyrektor Stefan Biały, jak i jego zastępca Jerzy Hoffman i część kadry kierowniczej (np. główny księgowy Zbigniew Banaszczuk) ze zrozumieniem, a nawet życzliwością podchodzili do akcji strajkowej i byli wiarygodnymi partnerami do rozmów. Dyrektor brał nawet udział w niektórych posiedzeniach Prezydium Komitetu Strajkowego<sup>30</sup>. Za swoją postawę dyrektor Stefan Biały został odwołany kilka dni po wprowadzeniu stanu wojennego.

W czasie strajku ograniczono natomiast możliwość poruszania się po zakładzie pracownikom dyrekcji i administracji zakładu, a także komendantowi Zakładowego Oddziału Samoobrony, kierownikowi Działu Wojskowego, komendantowi Straży Przemysłowej. Strajkujący prowadzili też ewidencję pojazdów podjeżdżających pod bramę zakładu<sup>31</sup>.

Liczba strajkujących jest trudna do ustalenia. „Towimor” zatrudniał ok. 1500 osób. Według informacji Komitetu Wojewódzkiego PZPR 22 sierpnia strajkowało 350 osób, a 23 sierpnia 500–700 osób. Wydaje się, że ta ostatnia liczba jest prawdziwa<sup>32</sup>. Kobiety miały obowiązek przebywać w zakładzie tylko w swoim nominalnym czasie pracy, potem mogły iść do domu. Wiele kobiet udawało się po południu do domu, żeby zająć się rodziną, ale na noc wracały one do swojego zakładu<sup>33</sup>. Mężczyznom przysługiwała jedna przepustka na cztery dni. Za zgodą Komitetu Strajkowego w zakładzie wykonywano niektóre prace konserwacyjne, rozładunkowe, a nawet produkcyjne<sup>34</sup>. Feliks Rybiński wspominał:

„Prawda była taka, że mimo strajku okupacyjnego, część prac wykonywano. Zakład miał zobowiązania i myśmy to rozumieli. Po cichu wykańczane były urządzenia dla jakiegoś odbiorcy. Zaraz po strajku je wysłaliśmy”<sup>35</sup>.

<sup>30</sup> Księga protokołów z posiedzeń Prezydium Komitetu Strajkowego „Towimoru”, rękopis w kolekcji dokumentów Jadwigi Pietrusy.

<sup>31</sup> AIPN BY, 464/52, Akta Operacji „Lato-80”, Wojewódzkie Stanowisko Kierowania, Notatka służbowa naczelnika Wydziału IIIA Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu kapitana Mariana Kolbowicza, 22 VIII 1980; Notatka służbowa dotycząca sytuacji w ochraniających obiektach w dniu 22 sierpnia br. naczelnika Wydziału IIIA Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu kapitana Mariana Kolbowicza, 22 VIII 1980; AIPN BY, 464/54, Akta Operacji „Lato-80”, Wojewódzkie Stanowisko Kierowania, Notatka służbowa dotycząca sytuacji w „Towimorze” w dniu 30 VIII 1980 sporządzona przez porucznika Władysława Stodolaka.

<sup>32</sup> Archiwum Państwowe w Toruniu [dalej: APT], 37, Teleksy z 22 i 23 VIII 1980.

<sup>33</sup> Informacje Jadwigi Pietrusy.

<sup>34</sup> S. Świątek, dz. cyt. Zob. też: Protokół ze spotkania Prezydium Komitetu Strajkowego „Towimoru” z dyrektorem z 26 sierpnia 1980 r., [w:] Księga protokołów z posiedzeń Prezydium Komitetu Strajkowego „Towimoru”, rękopis w kolekcji dokumentów Jadwigi Pietrusy.

<sup>35</sup> J. Kiełpiński, dz. cyt.

W drugim dniu strajku, tzn. 22 sierpnia 1980 r. (piątek), o godzinie 7.15 w „Towimorze” odbył się wiec załogi. Stwierdzono na nim, że rozmowy z dyrekcją nie dały na razie rezultatu<sup>36</sup>. Wiesław Jankowski wspominał:

„W piątek rano, strajkujący zebrali się na wiecu w hali P2. Spotkanie rozpoczęło odśpiewaniem Hymnu Narodowego, co stało się później zwyczajem podczas rozpoczynania strajkowych wieców. Zgodnie postanowiono kontynuować strajk solidarnościowy i nie opuszczać Zakładu w sobotę i niedzielę.

Trzeba było pomyśleć o rodzinach, a szczególnie o dzieciach. W «Towimorze» pracowało wtedy wiele kobiet. Przypominam sobie, w to piątkowe popołudnie, młodego męża rozmawiającego z żoną, stojącą w oknie 2 piętra biurowca administracji:

«– Jesteśmy w domu bez obiadu, kiedy wrócisz?»

– Cicho bądź, jest strajk okupacyjny – odpowiedziała.

– To powiedz, co mam ci przynieść?».

Usłyszałem jakiś hałas, warkot silników, który narastał i utrudniał rozmowę. W powietrzu ukazały się 3 olbrzymie helikoptery, posuwające się łukiem od Bielana, nad «Polchemem» i «Towimorem». Leciały powoli, na małej wysokości, demonstrując ostentacyjnie czerwoną gwiazdę na ciemno zielonych kadłubach. Przelatywały od chwili rozpoczęcia strajku każdego popołudnia, aż do poniedziałku 25 sierpnia.

Nadszedł moment, że ludzie przestali się lękać, chociaż każdy w Polsce miał świadomość możliwości brutalnego zatrzymania postępującej fali sprzeciwu<sup>37</sup>.

Jak już wspominałem, problem opieki kobiet nad rodzinami częściowo rozwiązano poprzez zezwolenie im na wychodzenie do domów po nominalnym czasie pracy.

Tego dnia odbył się też drugi wiec (o godzinie 13.15). Ustalono na nim, że strajk będzie trwał do uzyskania od dyrekcji satysfakcjonującej odpowiedzi, liczone jednak, że zakończy się on w poniedziałek, czyli 25 sierpnia 1980 r. Z drugiej strony wypowiedziano też opinię, że „Towimor” będzie strajkował tak długo jak Stocznia Gdańska. Po wiecu

<sup>36</sup> AIPN BY, 464/52, Akta Operacji „Lato-80”, Wojewódzkie Stanowisko Kierowania, Informacja sytuacyjna naczelnika Wydziału IIIA Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu kapitana Mariana Kolbowicza, 23 VIII 1980.

<sup>37</sup> W. Jankowski, dz. cyt.

część strajkujących udała się do domów, ale szybko wrócili do zakładu<sup>38</sup>. Codzienne wiecowanie (w południe) stało się odtąd regułą<sup>39</sup>. Komitet Strajkowy obradował codziennie od godziny 9 rano<sup>40</sup>.

Jak pamiętamy, od początku strajku podjęto rozmowy z dyrekcją. Brała w nich udział kilkusobowa delegacja Komitetu Strajkowego. Dużą rolę w negocjacjach odgrywał Zbigniew Iwanów<sup>41</sup>. Szybko sporządzono uporządkowaną listę postulatów załogi. Zawarto je w 28 punktach. Jednak punkt pierwszy miał szczególny charakter. Jego treść była następująca:

„Załoga TZUO «Towimor» solidaryzuje się z postulatami wysuwanymi przez stoczniowców stoczniowców i rozwiązanie przyjęte wspólnie przez Komisję Rządową i przedstawicieli stoczniowców uzna za właściwe<sup>42</sup>.

A oto treść pozostałych postulatów:

„2. Zlikwidowanie regionalizacji cen i uprzywilejowania regionów w kraju pod względem rozdzielnictwa towarów.

3. Zniesienie lichwiarstwa oprocentowania pożyczek dla młodych małżeństw, udzielanie ich w gotówce.

4. Zniesienie uprzywilejowań w rozdziale samochodów<sup>43</sup>.

5. Wprowadzenie płatnych sobót dla akordu i dniówki zadaniowej.

6. Zweryfikowanie układu zbiorowego pracy dla przemysłu metalowego w oparciu o konsultację z załogami (m.in. weryfikacja taryfikatorów płac).

7. Stworzenie warunków dla zlikwidowania korupcji, łapownictwa, kumoterstwa celem zahamowania demoralizacji społeczeństwa.

<sup>38</sup> AIPN BY, 464/52, Akta Operacji „Lato-80”, Wojewódzkie Stanowisko Kierowania, Notatka służbowa inspektora Sekcji VI Wydziału IIIA szeregowego Mariana Wierchowskiego; AIPN BY, 081/379, Sprawa Operacyjnego Rozpracowania „Stocznia”, Odpis informacji tajnego współpracownika o pseudonimie „Rzewuski”, 22 VIII 1980; Wyciąg z informacji ustnej nr 10/80, źródło: t.w. ps. „Jacek”, przyjął szer. M. Wierchowski, 23 VIII 1980.

<sup>39</sup> AIPN BY, 081/379, Sprawa Operacyjnego Rozpracowania „Stocznia”, Notatka służbowa inspektora Sekcji VI Wydziału IIIA szeregowego Mariana Wierchowskiego.

<sup>40</sup> J. Pietrusa, dz. cyt.

<sup>41</sup> Informacje Adolfa Liebersbacha.

<sup>42</sup> „Postulaty załogi TZUO Towimor”, fotokopia w: H. Spigarski, *Towimor S.A. 100 lat tradycji*, Gdańsk–Toruń 2005, s. 79.

<sup>43</sup> W PRL-u samochody produkcji krajowej można było kupować po niskich cenach, jeżeli uzyskało się specjalny talon. Dostawali go prawie wyłącznie dygnitarze administracji państwowej i PZPR oraz ludzie z nimi związani. Samochody można było też nabywać po cenie komercyjnej – dwukrotnie wyższej. W rezultacie takiej polityki auta używane sprzedawano po cenach wyższych niż ceny talonowe aut nowych. Pozwalało to owym dygnitarzom zarabiać na wymianie auta starego na nowe (po otrzymaniu talonu)! Auta sprowadzane z zagranicy były obłożone olbrzymim cłem.



8. Rozliczanie ludzi zajmujących odpowiedzialne stanowiska z popełnianych błędów.
9. Wybór władz lokalnych spośród mieszkańców danego terenu.
10. Sprawiedliwy rozdział mieszkań i zniesienie handlu mieszkaniami.
11. Poprawa zaopatrzenia miasta, usprawnienie systemu dystrybucji (sprzedaż zamknięta w zakładach pracy, względnie sprzedaż na bony) oraz poprawa jakości wyrobów.
12. Poprawa zaopatrzenia służby zdrowia i aptek w lekarstwa i środki opatrunkowe.
13. Zlikwidowanie pośrednictwa WPT «Drwęca» w wynajmowaniu kwater dla pracowników.
14. Zlikwidowanie marnotrawstwa materiałów i paliw energii. Podniesienie jakości budownictwa mieszkaniowego.
15. Zwiększenie sieci handlowej Torunia i całej infrastruktury na miarę rosnących potrzeb.
16. Przywrócenie jawności nagród specjalnych wypłacanych poza planowanym funduszem płac.
17. Zapewnienie dopłaty do kwater pracownikom znajdującym się w trudnej sytuacji materialnej.
18. Zmiana systemu płacy w R-3.
19. Wprowadzenie dodatku za pracę na II zmianie.
20. Zwiększenie dodatku szkodliwego.
21. Zweryfikowanie normatywu czasu pracy.
22. Prowadzenie stałej analizy wzrostu kosztów utrzymania rodzin znajdujących się w trudnych warunkach utrzymania materialnych pod warunkiem udzielenia im pomocy.
23. Wystąpienie do Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego ze stanowczym wnioskiem przekazywanie zgodnie z obowiązującymi przepisami nagrody za oszczędność paliw i energii.
24. Wybudowanie żłobka i przedszkola dla dzieci pracowników TZUO.
25. Stworzyć możliwość korzystania z funduszu socjalnego pracownikom nie korzystającym z niego ze względów obiektywnych.
26. Podpisanie dla pracowników TZUO «Towimor» Karty Stoczniowca.

27. Przeprowadzenie analizy stosunków międzyludzkich w Biurze Projektowo-Konstrukcyjnym i podjęcie odpowiednich wniosków (dokonać między innymi sprawy Kisiela i Rugienia).

28. Umieszczenie w prasie lokalnej rzetelnej informacji na temat bieżącej sytuacji w TZUO «Towimor»”.

Ten ostatni postulat Komitet Strajkowy potraktował jako warunek konieczny do prowadzenia dalszych efektywnych rozmów. Podkreślono to na wiecu strajkowym 23 sierpnia 1980 r.<sup>44</sup> Robotnicy uchwalili „Rezolucję”, którą wysłano do sejmu, Rady Ministrów, Komitetu Centralnego PZPR, Centralnej Rady Związków Zawodowych oraz do Episkopatu<sup>45</sup>. Wyrażała ona poparcie dla strajkujących stoczniowców i wyjaśniała powody rozpoczęcia akcji w Toruniu:

„Solidaryzując się ze słusznymi postulatami załóg Wybrzeża oraz dochodząc do wniosku, że wstrzymanie pracy jest jedyną formą zwrócenia uwagi władz na pogłębiający się od lat kryzys w życiu gospodarczo-społecznym kraju, załoga TZUO «Towimor» z dniem 21 VIII 1980 r. podjęła decyzję o przyłączeniu się do robotniczego protestu.

Wielodniowy okres oczekiwania na rezultaty rozmów Komisji Rządowej ze strajkującymi robotnikami, oraz rozszerzająca się fala protestów pozwalają stwierdzić, że prace te przebiegają w atmosferze braku szczerości i zaufania.

Brak dokładnej i wyczerpującej informacji w środkach masowego przekazu pogłębia jeszcze atmosferę niepewności, wpływa na zaostrzenie konfliktu.

Przepojeni głęboką troską o losy naszego Zakładu, Regionu i Kraju wysuwamy szereg postulatów ze stanowczym żądaniem jak najszybszego ich spełnienia.

Załoga TZUO «Towimor» Toruń”<sup>46</sup>.

Dyrekcji udało się szybko doprowadzić do zamieszczenia w „Nowościach” (z 25 sierpnia 1980 r.) notatki, w której wydarzenia w „Towimorze” określano jako „strajk”, a nie „przerwę w pracy” (jak powszechnie pisano w tym okresie w prasie oficjalnej). Oto treść notatki:

<sup>44</sup> AIPN BY, 464/68, Raport dzienny z 23 VIII 1980, s. 108.

<sup>45</sup> J. Pietrusa, dz. cyt.

<sup>46</sup> Ulotka w kolekcji Adolfa Liebersbacha; AIPN BY, 464/68, Raport dzienny z 24 VIII 1980, s. 117.

„W ubiegły czwartek nie podjęto normalnej pracy w Toruńskich Zakładach Urządzeń Okrętowych. Strajkujący otrzymali w sobotę od dyrekcji odpowiedzi na swoje dezyderaty. Sobota i niedziela upłynęły pod znakiem dalszych dyskusji”<sup>47</sup>.

Przytoczonych powyżej 28 postulatów miało głównie charakter socjalny, płacowy lub dotyczący organizacji pracy w zakładzie. Część z nich dotyczyła jednak spraw ogólniejszych, np. żądanie sprawiedliwego rozdziału mieszkań, ukrócenia korupcji, czy poprawy zaopatrzenia. Postulat dziewiąty dotyczył wręcz reformy ustrojowej poprzez utworzenie autentycznego samorządu terytorialnego.

Postulaty zakładowe załatwiano systematycznie w trakcie rozmów z dyrekcją, prowadzonych ustnie i za pomocą wymiany pism. Pierwszą odpowiedź na swoje żądania strajkujący otrzymali od dyrekcji w nocy z soboty na niedzielę (23/24 sierpnia 1980 r.). Prezydium Komitetu Strajkowego uznało ją za niezadowalającą i przy jednym wstrzymaniu się od głosu postanowiło kontynuować strajk. W niedzielę 25 sierpnia 1980 r. około godziny 22.00 odbył się wiec, na którym poinformowano załogę o przedłużeniu strajku. W poniedziałek 26 sierpnia około godziny 1–2 w nocy odpowiedź sporządzona przez Prezydium Komitetu Strajkowego została przekazana dyrekcji<sup>48</sup>.

Dyrektor Stefan Biały nie był w stanie podejmować decyzji w innych sprawach niż zakładowe, co do pozostałych kwestii stwierdzał, że potrzebne są uregulowania na wyższym szczeblu. Wieczorem 26 sierpnia 1980 r. telewizja nadała ocenzonej wersję homilii kardynała Stefana Wyszyńskiego wygłoszonej na Jasnej Górze. Mogła ona wywołać wrażenie, że prymas jest przeciwny strajkom. Nazajutrz do „Towimoru” przybył sekretarz Komitetu Miejskiego PZPR Zygmunt Demicki. Miał on nadzieję, że teraz robotnicy dadzą się nakłonić do zakończenia strajku. Jego perswazje

<sup>47</sup> „Nowości”, 25.08.1980.

<sup>48</sup> Zob. AIPN BY, 464/53, Akta Operacji „Lato-80”, Wojewódzkie Stanowisko Kierowania, Odpowiedź Komitetu Strajkowego na pismo dyrekcji ustosunkowujące się do postulatów Komitetu Strajkowego, Raport naczelnika Wydziału do Walki z Przestępstwami Gospodarczymi Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu majora Edwarda Zedlera do naczelnika Wojewódzkiego Stanowiska Kierowania Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu majora Jerzego Bronchara, 26 VIII 1980; AIPN BY, 464/53, Akta Operacji „Lato-80”, Wojewódzkie Stanowisko Kierowania, Notatka służbowa podpisana przez naczelnika Wydziału IIIA Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu kapitana Mariana Kolbowicza, 26 VIII 1980; J. Pietrusa, dz. cyt.; AIPN BY, 081/379, Sprawa Operacyjnego Rozpracowania „Stocznia”, Wyciąg z informacji od t.w. ps. „Rzewuski”, 25 VIII 1980.

nie przyniosły jednak rezultatów. Według informacji SB (nie wiadomo, czy były one prawdziwe), po przemówieniu prymasa Edwarda Strzyżewskiego chciał zakończyć strajk, ale sprzeciwił się temu Zbigniew Iwanów<sup>49</sup>.

Komitet Strajkowy z „Towimoru” szybko nawiązał kontakt ze Stoczną Gdańską i poinformował ją o solidarnościowym charakterze strajku. Na strajku (23 sierpnia 1980 r.) pojechali tam samochodem marki „Syrena”: Mieczysław Gąsiorowski, Wiesław Jankowski i Kazimierz Staniszewski. Dwaj ostatni pozostali w Gdańsku. Wysłannicy przekazali stoczniowcom rezolucję z 23 sierpnia oraz postulaty załogi. Złożyli też akces „Towimoru” do MKS-u. „Towimor” został w nim zarejestrowany 24 sierpnia 1980 r. pod numerem 469<sup>50</sup>. W stoczni delegaci mieszkali w pomieszczeniach biurowych i mieli dostęp do telefonu, a więc bieżący kontakt z „Towimorem”<sup>51</sup>. Po latach Wiesław Jankowski wspominał:

„Rano, około godziny 9.00, wraz z inż. Kazimierzem Staniszewskim, wyruszyliśmy do Gdańska syrenką prowadzoną przez kierownika wydziału produkcyjnego Mieczysława Gąsiorowskiego. Tego dnia była słoneczna pogoda. Lato 1980 roku było deszczowe, w lipcu dużo padało, nawet Wisła wylała. Dopiero teraz pod koniec sierpnia zrobiło się lato.

Mieczysław Gąsiorowski jechał ostrożnie, z przepisową prędkością, aby nie narazić naszej «misji» na ryzyko. Dojechaliśmy bez przygód. Plac przed Stoczną ciasno wypełniony był ludźmi, a na obrzeżach otoczony milicją. Czuło się podniosłą atmosferę.

Przedstawiliśmy się z Kazimierzem na portierni, wydano nam specjalne przepustki i po chwili znaleźliśmy się w Sali BHP, wypełnionej delegatami z całej Polski. Znaleźliśmy miejsca. Jakaś miła dama podeszła do nas z tacą kanapek. Okazało się, że to Anna Walentynowicz, zawsze gościnna i serdeczna, nie tylko w tamtych wyjątkowych chwilach.

Było późne popołudnie, gdy opuściliśmy salę, aby udać się do placówki «Towimoru», gdzie «zarezerwowaliśmy», jeszcze przed wyjazdem

---

<sup>49</sup> Informacje Adolfa Liebersbacha, Stefana Białego i Jerzego Hoffmana; AIPN BY, 464/53, Akta Operacji „Lato-80”, Wojewódzkie Stanowisko Kierowania, Notatka służbowa podpisana przez zastępcę naczelnika Wydziału IIIA Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu kapitana Mariana Kolbowicza, 28 VIII 1980.

<sup>50</sup> J. Pietrusa, dz. cyt.

<sup>51</sup> Informacje Wiesława Jankowskiego, Adolfa Liebersbacha, Stefana Białego i Jerzego Hoffmana; AIPN BY, 00133/68, Raport dzienny z 25 VIII 1980, s. 125; AIPN BY, 464/53, Akta Operacji „Lato-80”, Wojewódzkie Stanowisko Kierowania, Raport komendanta miejskiego MO w Toruniu majora Edwarda Pietkiewicza dla naczelnika Wojewódzkiego Stanowiska Kierowania KW MO w Toruniu, 26 VIII 1980; J. Pietrusa, dz. cyt.

z Torunia, wygodne styropiany. Po obydwu stronach stoczniowej bramy klęczał tłum ludzi, po stoczniowej stronie wielu w roboczych drelichach. Modlili się, odmawiając głośno różaniec do Matki Bożej. Na podwyższeniu z mikrofonem, modlitwę prowadziła młoda szczupła kobieta. Była to Alina Pienkowska. Wzruszeni przyglądaliśmy się z Kazimierzem temu niebywałemu zjawisku.

Pamiętam, że w tamtych sierpniowych dniach, na wybrzeżu gdańskim, notowania kronik kryminalnych spadły prawie do zera. Myślę, że dotyczyło to całej Polski, także Torunia i «Towimoru»<sup>52</sup>.

27 sierpnia 1980 r. do Gdańska wyruszyła kolejna delegacja, tym razem w składzie: Adolf Liebersbach, Feliks Rybiński i Edmund Hanczewski<sup>53</sup>.

Feliks Rybiński wspominał po latach:

„Stoczniowcy przyjmowali nas z honorami, karmili w stołówce zakładowej i obdarowywali bibułą. Mieliśmy możliwość widzieć na własne oczy to, czym żyła cała Polska. Wszyscy wyczekiwali wieści z Gdańska, a ówczesne media robiły wszystko, by prawdę o wydarzeniach zafałszować. Dlatego nie zdziwiłem się nawet specjalnie, gdy toruński taksówkarz, który nas wiozł z dworca kolejowego do zakładu, wołał zamiast zapłaty jakieś materiały drukowane w stoczni. Daliśmy mu”<sup>54</sup>.

Wiesław Jankowski nadal pozostawał w Stoczni Gdańskiej, natomiast Adolf Liebersbach, Feliks Rybiński, Edmund Hanczewski oraz Kazimierz Staniszewski powrócili do „Towimoru” w nocy z 27 na 28 sierpnia 1980 r.:

„[Delegacja] przywiozła wiadomości, że załoga stoczni będzie strajkować nadal i w tym przypadku pracownicy «Towimoru» również muszą się solidaryzować razem ze stoczniowcami ponieważ powołana Komisja Rządowa z wysuwanych postulatów dwadzieścia uwzględniła do zrealizowania, natomiast nie został zrealizowany punkt pierwszy postulatów, to jest akceptacja niezależnych od partii i administracji wolnych związków zawodowych. Delegacja w w/w składzie wiadomości z Gdańska przekazała Prezydium Komitetu Strajkowego, które w dniu 28 sierpnia 1980 r. powiadomi załogę, że nadal będą strajkować. W tym

---

<sup>52</sup> W. Jankowski, dz. cyt.

<sup>53</sup> Informacje Adolfa Liebersbacha i Jerzego Hoffmana.

<sup>54</sup> J. Kiełpiński, dz. cyt.

względnie największą propagandę strajkową prowadzą Edward Strzyżewski, Zbigniew Iwanów, inż. Kazimierz Staniszewski, Adam Dolata i Wiesław Jankowski<sup>55</sup>.

Delegaci przywieźli z Gdańska taśmy z nagraniem przebiegiem rokowań, które były odtwarzane w czasie posiedzeń Prezydium Komitetu Strajkowego<sup>56</sup>.

W imieniu strajkujących w „Towimorze” do stoczni jeździł też toruński lekarz, dr Jerzy Matyjek, działacz toruńskiego Klubu Inteligencji Katolickiej. Wraz z innymi działaczami Klubu – Andrzejem Tycem i Katarzyną Łopuską – aktywnie wspierał on strajkujący „Towimor”. Wzbudziło to duże zaniepokojenie toruńskiej SB<sup>57</sup>. Zapewne za namową doktora Matyjka Prezydium Komitetu Strajkowego wystosowało do wszystkich parafii Torunia prośbę o zorganizowanie modlitw w intencji strajkującej załogi „Towimoru” i pomyślnego zakończenia strajku<sup>58</sup>.

Podczas wiecu 28 sierpnia 1980 r., który rozpoczął się o godzinie 12.00 wysłuchano przemówienia wicepremiera Mieczysława Jagielskiego, a następnie Edward Strzyżewski powiedział, że załoga „Towimoru” natychmiast przerwie strajk i podejmie pracę, gdy tylko osiągnięte zostanie porozumienie przedstawicieli MKS-u w Gdańsku z komisją rządową. W ten sposób podkreślił, że strajk w „Towimorze” jest przede wszystkim strajkiem solidarnościowym ze Stoczną Gdańską. Strzyżewski zadeklarował, że po podjęciu pracy zostaną nadrobione wszystkie straty, jakie zakład poniósł w trakcie strajku<sup>59</sup>.

Atmosfera w zakładzie była dobra, aczkolwiek strajkujący liczyli się z możliwością rozwiązań siłowych. W pobliskich lasach stacjonowały spore grupy funkcjonariuszy MO i SB, które podejrzewano o przygotowywanie

<sup>55</sup> AIPN BY, 464/53, Akta Operacji „Lato-80”, Wojewódzkie Stanowisko Kierowania, Raport naczelnika Wydziału do Walki z Przestępstwami Gospodarczymi Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu majora Edwarda Zedlera do naczelnika Wojewódzkiego Stanowiska Kierowania Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu majora Jerzego Broncharda, 28 VIII 1980.

<sup>56</sup> Protokół z posiedzenia Prezydium Komitetu Strajkowego „Towimoru” w dniu 30 sierpnia 1980 r., [w:] Księga protokołów z posiedzeń Prezydium Komitetu Strajkowego „Towimoru”, rękopis w kolekcji dokumentów Jadwigi Pietrusy.

<sup>57</sup> AIPN BY, 464/59, Akta Operacji „Lato-80”, Wojewódzkie Stanowisko Kierowania, Naczelnik Wydziału IV Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu podpułkownik Edmund Molenda do naczelnika Wojewódzkiego Stanowiska Kierowania Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu, 2 IX 1980.

<sup>58</sup> J. Pietrusa, dz. cyt.

<sup>59</sup> AIPN BY, 464/53, Akta Operacji „Lato-80”, Wojewódzkie Stanowisko Kierowania, Notatka służbowa podpisana przez naczelnika Wydziału IIIA Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu kapitana Mariana Kolbowicza, 28 VIII 1980.

akcji rozbicia strajku. W pewnym momencie Prezydium Komitetu Strajkowego ustaliło, że dwie osoby będą jeździły samochodem po Toruniu i obserwowały, czy nie ma podejrzanych ruchów milicji i wojska. Obserwatorami zostali Bernard Józef Ciemielewski i Andrzej Wójcik. Gdy zauważyli oni podejrzaną aktywność w Oficerskiej Szkole Artylerii, wywołało to spore zaniepokojenie wśród strajkujących<sup>60</sup>. Informacja o prowadzonych przez robotników obserwacjach szybko dotarła do SB<sup>61</sup>.

Służba Bezpieczeństwa bezskutecznie starała się uniemożliwić kontakt „Towimoru” ze strajkującym Gdańskiem i zakładami pracy Torunia.

Warto dodać, że strajkujących pracowników „Towimoru” odwiedzali niektórzy pracownicy naukowcy Uniwersytetu Mikołaja Kopernika. 27 sierpnia 1980 r. przybyli tam: doc. Marian Kallas, prof. Wiesław Lang, doc. Kazimierz Wajda, dr Edmund Heza i dr Ryszard Wiśniewski. Wszyscy oni poparli strajkujących<sup>62</sup>.

Po spotkaniu z naukowcami w dniu 27 sierpnia 1980 r. Zbigniew Iwanów podkreślił, że solidaryzują się oni ze strajkiem<sup>63</sup>. W dniach 28–29 sierpnia 1980 r. do strajkującego „Towimoru” wpuszczono dziennikarzy toruńskiej gazety „Nowości” (Stanisława Świątka), „Gazety Pomorskiej” (Ryszarda Draguna) oraz tygodnika „Kujawy” (Bogumiła Drogoróba)<sup>64</sup>.

Tymczasem nastąpiły przełomowe wydarzenia w Stoczni Gdańskiej. W nocy z 25 na 26 sierpnia 1980 r. zostały odblokowane telefony z Gdańska do Szczecina i do Warszawy. Nazajutrz, 26 sierpnia, wznowiono rokowania pomiędzy gdańskim MKS-em a delegacją rządową.

Podczas negocjacji z delegacją rządową Andrzej Gwiazda oświadczył: „Dlatego jeszcze raz podkreślam, że wolą społeczeństwa Wybrzeża jest powołanie związków nowych. Związków nowych, związków niezależnych, związków samorządnych. Zdajemy sobie sprawę z komplikacji jakie to powoduje i zdajemy sobie sprawę, że powstanie takich związków nie może być tylko na papierze, a musi być obwarowane określonymi przepisami

<sup>60</sup> Informacje Andrzeja Wójcika.

<sup>61</sup> AIPN BY, 464/68, Raport dzienny z 24 VIII 1980, s. 120.

<sup>62</sup> J. Pietrusa, dz. cyt.

<sup>63</sup> AIPN BY, 081/379, Sprawa Operacyjnego Rozpracowania „Stocznia”, Notatka służbowa porucznika Sobieskiego, 28 VIII 1980.

<sup>64</sup> AIPN BY, 081/379, Sprawa Operacyjnego Rozpracowania „Stocznia”, Notatka służbowa porucznika Wierzchośławskiego, 30 VIII 1980; J. Pietrusa, dz. cyt.

i gwarancjami ich działania. Działania, powstawania, tworzenia, układania statutu. Oczekujemy od rządu deklaracji i obietnicy, że nowo powstające związki nie będą miały kłopotów z rejestracją (oklaski). Natychmiast po tym przystąpimy do opracowania statutu i statut ten również zarejestrujemy (oklaski)”<sup>65</sup>.

Mieczysław Jagielski godził się jedynie na reformowanie istniejących związków zawodowych, co nie zadowalało strajkujących.

Po rozmowach wydany został wspólny komunikat, a następnie rozpoczęły się rozmowy ekspertów obu stron.

Dnia 26 sierpnia 1980 r. strajki objęły wiele zakładów pracy w całym kraju, m.in.: Hutę im. Lenina w Krakowie, kopalnię „Thorez” w Zagłębiu Dolnośląskim, zakłady w Skawinie i w Olszynie, Hutę Szkła w Sandomierzu, Fabrykę Urządzeń Przeciwożarowych w Kościanie, komunikację miejską we Wrocławiu, Bielsku-Białej, Koszalinie, Łodzi i Rzeszowie. Szczególnie szeroki zasięg miały strajki we Wrocławiu. Oprócz komunikacji miejskiej objęły one zakłady: „Elwro”, „FAT”, budowę elektrociepłowni Czechnica, Państwową Komunikację Samochodową, „Archimedes”, „Fadromę”, „Pafawag”, „Hydral”, Zakłady Naprawy Taboru Kolejowego, Przedsiębiorstwo Budownictwa Uprzemysłowionego, Okręgowe Przedsiębiorstwo Przemysłu Mięsnego, Przedsiębiorstwo Budownictwa Inżynierii Miejskiej, Przedsiębiorstwo Transportu Komunalnego, Stocznię Remontową i Wrocławską Stocznię Rzeczną. W VII Zajeźdni MPK utworzył się Międzyzakładowy Komitet Strajkowy, na którego czele stanął wkrótce Bogusław Zióbrowski<sup>66</sup>.

W Stoczni Gdańskiej 27 sierpnia 1980 r. trwały nadal rozmowy ekspertów. W Stoczni Szczecińskiej negocjacje utknęły natomiast na postulacie utworzenia wolnych związków zawodowych. Tego dnia do strajku przystąpiły Zakłady Górnicze w Lubinie, a także szereg przedsiębiorstw w Łodzi, Bielsku-Białej, Krakowie, Świdnicy, Opolu i Świdniku. Strajk objął też Zakłady Mechaniczne „Ursus”, kopalnie „Victoria”, „Wałbrzych” i „Nowa Ruda” w Wałbrzychu. W mieście tym powołano MKS, który zadeklarował solidarność z Gdańskiem<sup>67</sup>.

<sup>65</sup> A. Drzycimski, T. Skutnik, dz. cyt., s. 56–57.

<sup>66</sup> *Kalendarium 1980 – 12 grudnia 1981 r.*, [w:] „Solidarność”. XX lat..., s. 83–84.

<sup>67</sup> J. R. Sielezin, dz. cyt., s. 145; *Kalendarium 1980 – 12 grudnia 1981 r.*, [w:] „Solidarność”. XX lat..., s. 83–84; A. Drzycimski, T. Skutnik, dz. cyt., s. 306–351, 444.



Rozmowy MKS-u w Stoczni Gdańskiej (który reprezentował już 500 zakładów pracy) z komisją rządową pod przewodnictwem Mieczysława Jagielskiego wznowione zostały 28 sierpnia 1980 r. o godzinie 11.00. Tego dnia negocjowano głównie sprawy związane z ograniczeniem cenzury, uwolnieniem więźniów politycznych i dostępem Kościoła do radia i telewizji. Lecha Wałęsa zaproponował napisanie wspólnego komunikatu, w którym zawarto by stwierdzenie, że porozumienia które zostaną podpisane w Gdańsku, będą obowiązywały w całej Polsce, co powstrzyma żywiołowe i (jak stwierdził) niepotrzebne strajki w innych regionach kraju. Rozmowy odroczone do godzin popołudniowych, jednakże w tym dniu już ich nie wznowiono, gdyż Jagielski wyjechał na konsultacje do Warszawy.

Tego dnia rozpoczął się strajk w zakładach „Predom-Romet” w Bydgoszczy. Na jego czele stanął Jan Rulewski. W Poznaniu rozpoczął się strajk Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji. Na czele protestu stanął Czesław Szymkowiak.

Rozmowy w Stoczni Gdańskiej 29 sierpnia odbywały się jedynie w grupach ekspertów. Delegacja rządowa nie przybyła. 29 i 30 sierpnia doszło do kolejnych akcji strajkowych. Jednodniowy strajk miał miejsce w Zakładach im. Hipolita Cegielskiego w Poznaniu. Strajk podjęły także m.in.: Fabryka Maszyn Żniwnych w Poznaniu, kopalnie w Zagłębiu Miedzowym, kopalnie węgla w Rybnickim Zagłębiu Węglowym oraz inne kopalnie Górnego Śląska („Lenin”, „ZMP”, „XXX-lecia PRL”, „1 Maja”, „Suszec”, „Barbara”, „Wieczorek”, „Katowice”, „Staszic”), huty „Baildon”, „Zawiercie” i „Katowice”, huta szkła „Krosno”, cementownia w Opolu, Zakłady Obuwnicze w Polanicy, PKS w Oławie i w Krakowie, komunikacja miejska w Krakowie. W Bydgoszczy powstał MKS skupiający 32 zakłady<sup>68</sup>.

Porozumienie między szczecińskim MKS-em a delegacją rządową z Kazimierzem Barcikowskim na czele podpisane zostało 30 sierpnia 1980 r. Zgodnie z jego brzmieniem mogły powstawać związki zawodowe, które jednak miały mieć socjalistyczny charakter i działać zgodnie z konstytucją PRL-u. Porozumienie zawierało szereg korzystnych dla pracowników uregulowań o charakterze ekonomicznym i socjalnym. Znalazły się w nim także zapisy: o zakazie represjonowania działaczy

<sup>68</sup> *Kalendarium 1980 – 12 grudnia 1981 r.*, [w:] „Solidarność”. XX lat..., s. 84; A. Drzycimski, T. Skutnik, dz. cyt., s. 322–327, 444.

politycznych, o ile ich działalność nie będzie godziła w socjalistyczny ustrój PRL-u, o zakazie szykanowania strajkujących robotników i o zobowiązaniu rządu do rozpowszechnienia w postaci broszur „Paktów Praw Człowieka” i „Aktu Końcowego Konferencji w Helsinkach”. Tego samego dnia w Stoczni Gdańskiej grupy robocze ekspertów uzgodniły brzmienie pierwszego i drugiego punktu porozumienia, dotyczących powstania wolnych związków zawodowych, prawa do strajku i zapewnienia gwarancji bezpieczeństwa strajkującym. O godzinie 10.35 rozpoczęła się kolejna tura rozmów MKS-u z komisją Jagielskiego. Po krótkiej dyskusji wicepremier oraz Lech Wałęsa parafowali wspomniane punkty porozumienia. Tego samego dnia Mieczysław Jagielski udał się do Warszawy i zreferował w trakcie obrad V Plenum KC PZPR przebieg rokowań w Gdańsku. Plenum w głosowaniu zaakceptowało dotychczasową działalność komisji Jagielskiego i Barcikowskiego. Oznaczało to w praktyce zgodę władz PRL-u na treść owych dwóch uzgodnionych punktów.

Nazajutrz o godzinie 9.00 została odprawiona msza w Stoczni Gdańskiej, a o godzinie 11.10 przybyła komisja Jagielskiego. Po interwencji Aliny Pienkowskiej i wobec zdecydowanej postawy Prezydium i Plenum MKS-u (reprezentującego już 700 zakładów pracy) Jagielski wydał oświadczenie, że działacze opozycji demokratycznej zostaną zwolnieni w poniedziałek 1 września do godziny 12.00. O godzinie 16.40 komisja Jagielskiego, Prezydium MKS-u i eksperci udali się do Sali BHP w celu podpisania porozumienia. Delegacja rządowa wkrótce opuściła Stocznę, a o godzinie 17.55 rozpoczęło się pierwsze posiedzenie Komitetu Założycielskiego Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego, który wkrótce przybrał miano „Solidarność”<sup>69</sup>.

W zawartym porozumieniu najważniejsze były zapisy dotyczące powstania wolnych związków zawodowych. Oto ich brzmienie:

„W sprawie punktu pierwszego, który brzmi: «Akceptacja niezależnych od Partii i pracodawców wolnych związków zawodowych, wynikająca z ratyfikowanej przez PRL Konwencji nr 87 Międzynarodowej Organizacji Pracy dotyczącej wolności związkowych» ustalono:

---

<sup>69</sup> L. Wałęsa, dz. cyt., s. 176–177; A. Drzycimski, T. Skutnik, dz. cyt., s. 380–435, 445; *Kalendarium 1980 – 12 grudnia 1981 r.*, [w:] „Solidarność”. XX lat..., s. 85; A. Dudek, dz. cyt., s. 28–30; *Karnawał z wyrokiem*, dz. cyt., s. 84–93; J. Holzer, *Solidarność. Geneza i historia 1980–1981*, Warszawa 1984, s. 69–70.

1. Działalność Związków Zawodowych w PRL nie spełniła nadziei i oczekiwań pracowników. Uznaje się za celowe powołanie nowych, samorządnych związków zawodowych, które byłyby autentycznym reprezentantem klasy pracującej. Nie kwestionuje się prawa nikogo do pozostania w dotychczasowych związkach, a w przyszłości widzieć można możliwość nawiązania współpracy między związkami.

2. Tworząc nowe, niezależne, samorządne związki zawodowe, MKS stwierdza, że będą one przestrzegać zasad określonych w Konstytucji PRL. Nowe związki zawodowe będą bronić społecznych i materialnych interesów pracowników i nie zamierzają pełnić roli partii politycznej. Stoją one na gruncie zasady społecznej własności środków produkcji stanowiącej podstawę istniejącego w Polsce ustroju socjalistycznego. Uznając, iż PZPR sprawuje kierowniczą rolę w państwie, ani nie podważając ustalonego systemu sojuszków międzynarodowych, dążą one do zapewnienia ludziom pracy odpowiednich środków kontroli, wyrażania opinii i obrony swych interesów. Komisja Rządowa stwierdza, że rząd zagwarantuje i zapewni pełne poszanowanie niezależności i samorządności nowych związków zawodowych, zarówno co do ich struktury organizacyjnej jak i funkcjonowania na wszystkich szczeblach ich działania. Rząd zapewni nowym związkom zawodowym pełną możliwość wypełniania podstawowych funkcji w zakresie obrony interesów pracowniczych, realizacji potrzeb materialnych, społecznych i kulturalnych pracowników. Jednocześnie gwarantuje, że nowe związki zawodowe nie będą przedmiotem żadnej dyskryminacji.

3. Stworzenie i działalność niezależnych, samorządnych związków zawodowych odpowiada ratyfikowanym przez Polskę konwencjom Międzynarodowej Organizacji Pracy nr 87 o wolności związkowej i ochronie praw związkowych oraz nr 98 o prawie organizowania się i rokowań zbiorowych. Wieleść reprezentacji związkowych i pracowniczych wymagać będzie odpowiednich zmian ustawodawczych. W związku z tym rząd zobowiązuje się do inicjatyw ustawodawczych dotyczących w szczególności ustawy o związkach zawodowych, ustawy o samorządzie robotniczym, kodeksu pracy.

4. Powstałe Komitety Strajkowe mają możliwość przekształcenia się w zakładowe organy reprezentacji pracowniczych takie, jak Komitety

Robotnicze, Komitety Pracownicze, Rady Robotnicze bądź w Komitety Założycielskie nowych, samorządnych związków zawodowych. Międzyzakładowy Komitet Strajkowy, jako Komitet Założycielski tych związków ma swobodę wyboru formy jednego związku lub zrzeszenia w skali Wybrzeża. Komitety Założycielskie funkcjonować będą do statutowego wyboru nowych władz. Rząd zobowiązuje się do stworzenia warunków dokonania rejestracji nowych związków zawodowych poza rejestrem CRZZ.

5. Nowe związki zawodowe winny mieć realną możliwość publicznego opiniowania kluczowych decyzji determinujących warunki życia ludzi pracy: zasad podziału dochodu narodowego na konsumpcję i akumulację, podziału funduszu konsumpcji społecznej na różne cele (zdrowie, oświatę, kulturę), podstawowych zasad wynagradzania i kierunków polityki płac, a szczególnie zasady automatycznej korektury płac w warunkach inflacji, wieloletnich planów gospodarczych, kierunków inwestycji oraz zmiany cen. Rząd zobowiązuje się zapewnić warunki do pełnienia tych funkcji.

6. Międzyzakładowy Komitet powołuje ośrodek prac społeczno-zawodowych, którego zadaniem ma być obiektywna analiza sytuacji pracowniczej, warunków bytowych ludzi pracy i sposobu reprezentowania interesów pracowniczych. Ośrodek ten będzie dokonywał również ekspertyz w zakresie indeksu płac i cen oraz proponował formy rekompensaty. Ośrodek ten będzie również publikował wyniki swych badań. Ponadto nowe związki będą posiadały swoje wydawnictwa.

7. Rząd zapewni przestrzeganie w Polsce przepisów artykułu 1 pkt. 1 ustawy o związkach zawodowych z 1949 roku, który mówi, że gwarantuje się robotnikom i pracownikom prawo do dobrowolnego zrzeszania się w związki zawodowe. Nowe powstające związki zawodowe nie wejdą w skład zrzeszenia reprezentowanego przez CRZZ. Przyjmuje się, że nowa ustawa utrzyma tę zasadę. Jednocześnie zapewni się udział przedstawicieli MKS lub komitetów założycielskich samorządnych związków zawodowych oraz innych reprezentacji pracowniczych, w opracowaniu tejże ustawy<sup>70</sup>.

W porozumieniu gdańskim zawarte zostało sformułowanie: „Międzyzakładowy Komitet Strajkowy, jako Komitet Założycielski tych związków ma swobodę wyboru formy jednego związku lub zrzeszenia w skali

<sup>70</sup> [http://www.wszechnica.solidarnosc.org.pl/?page\\_id=2906](http://www.wszechnica.solidarnosc.org.pl/?page_id=2906) (data dostępu: 27.12.2017).

Wybrzeża”. Władze mogły się więc upierać, że owe niezależne związki zawodowe mogą powstawać tylko na Wybrzeżu, choćby je rozumieć w znaczeniu szerokim jako obszar od Krynicy Morskiej do Świnoujścia. Na szczęście wydarzenia, które nastąpiły w całym kraju uniemożliwiły ekipie rządzącej Polską przyjęcie takiej interpretacji. W rozmaitych regionach i województwach zaczęły powstawać Międzyzakładowe Komitety Strajkowe. Nieliczne (np. w Toruniu, Bytomiu, Jastrzębiu, Katowicach) podpisywały lokalne umowy społeczne na wzór gdański i szczeciński. Porozumienie toruńskie zawierało zapis o utworzeniu wolnych związków zawodowych województwa toruńskiego<sup>71</sup>. Szczególnie ważny był zapis w porozumieniu katowickim z 11 września 1980 r.:

„Gwarancje realizacji postanowień porozumienia gdańskiego z dnia 31 sierpnia 1980 r. w odniesieniu do Niezależnych Samorządnych Związków Zawodowych zwanych dalej Niezależnymi Związkami polegają na: akceptacji i nie przeciwdziałaniu przez organa administracji państwowej, Milicji Obywatelskiej i Służby Bezpieczeństwa, oraz Kierownictwa zakładów pracy i zakładowych organizacji politycznych – powstawaniu, organizowaniu i funkcjonowaniu tych związków, z tym że z chwilą wejścia w życie nowej ustawy o Związkach Zawodowych, Niezależne Związki dopełnią formalności w niej przewidzianych”<sup>72</sup>.

Ten i inne artykuły tego ważnego porozumienia, opisujące rozmaite techniczne szczegóły powstawania nowych związków, oznaczały, że władze faktycznie pogodziły się z faktem utworzenia wolnych związków w całej Polsce. W wielu regionach i województwach następowały wydarzenia, którym władze nie były w stanie przeciwdziałać. Międzyzakładowe Komitety Strajkowe przekształcały się w Międzyzakładowe Komitety Założycielskie nowych związków, które już 17 września 1980 r. przyjęły jednolitą strukturę oraz nazwę Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”.

Przyjrzymy się procesowi powstawania nowego związku na przykładzie Torunia. Wydarzenia na Wybrzeżu miały decydujący wpływ na zakończenie toruńskich strajków. Jak pamiętamy, 30 sierpnia 1980 r. podpisano porozumienie w Szczecinie, rokowania w Gdańsku także zbliżały się do końca. Tego dnia rano na posiedzeniu Prezydium Komitetu Strajkowego

<sup>71</sup> „Nowości”, 2.09.1980.

<sup>72</sup> <http://dzieje.pl/aktualnosci/porozumienie-katowickie> (data dostępu: 1.06.2016).

w toruńskim „Towimorze” (transmitowanym przez zakładowy radiowęzeł) podjęto decyzję o utworzeniu MKS-u i zaproszeniu do niego największych strajkujących zakładów województwa. Zdecydowano też o prowadzeniu rozmów z władzami województwa toruńskiego<sup>73</sup>.

Decyzja została zrealizowana błyskawicznie. Utworzony 30 sierpnia 1980 r. w „Towimorze” MKS reprezentował największe strajkujące zakłady pracy województwa: „Towimor” i „Aparator” z Torunia oraz „Stomil”, „Warmę”, Pomorską Odlewnię i Emaliernię, a także Fabrykę Domów z Grudziądza<sup>74</sup>. Przewodniczącym MKS-u został Edward Strzyżewski. Reprezentantem „Warmy” i pozostałych strajkujących zakładów Grudziądza był Jerzy Przybylski. Członkowie MKS-u żądali od razu, aby rozmowy z nimi prowadziły władze województwa toruńskiego.

Opis wydarzeń z 30 sierpnia 1980 r. znamy z anonimowej relacji z podziemnego *Kalendarza Współczesnego* 1987, opublikowanego przez podziemne toruńskie Wydawnictwo Kwadrat (kierowane przez Stanisława Śmigła). Oto fragment tekstu:

„Późnym popołudniem zjawiła się delegacja władz wojewódzkich w osobach wojewody [Jana Przytarskiego], prezydenta Torunia [Gracjana Leczyka], sekretarza ekonomicznego KW PZPR [Stanisława Paczkowskiego] oraz kilku doradców. Pierwszoplanową rolę odgrywał sekretarz KW. Prowadził on rozmowy z Komitetem Strajkowym, wypowiadając się w imieniu całej delegacji. Wojewoda toruński nie przejawiał prawie żadnej aktywności i robił wrażenie bardzo zmęczonego.

Rozmowy toczyły się początkowo w dużej sali widowiskowej zakładu, gdzie na podium umieszczono hasło i [emblem] «Solidarność». Było to jakby przygotowanie do właściwych negocjacji. Przedstawiciele załogi zgłaszali swoje pretensje do władz, na które – w większości wypadków – żaden z przedstawicieli administracji nie potrafił udzielić konkretnej odpowiedzi. Było wyraźnie widać, że na rozmowy przyjechali bez jakiegokolwiek przygotowania, bez koncepcji. Jedyny cel to przekonanie

<sup>73</sup> Protokół z posiedzenia Prezydium Komitetu Strajkowego „Towimoru” z 30 sierpnia 1980 r., [w:] Księga protokołów z posiedzeń Prezydium Komitetu Strajkowego „Towimoru”, rękopis w kolekcji dokumentów Jadwigi Piętrusy; AIPN BY, 081/379, Sprawa Operacyjnego Rozpracowania „Stocznia”, Notatka służbowa dotycząca sytuacji w „Towimorze” w dniu 30 sierpnia 1980 r. sporządzona przez porucznika Władysława Stodolaka, 30 VIII 1980.

<sup>74</sup> APT, 209, Komitet Wojewódzki PZPR, Kancelaria I sekretarza Komitetu Wojewódzkiego PZPR, Teleks z 1 IX 1980, Teleks KW-KC z IX 1980.

strajkujących by bezzwłocznie przystąpili do pracy. Można powiedzieć, że stanowisko władz lokalnych na tym plenarnym spotkaniu było «miękkie». Widać było, iż chcieli osiągnąć jakieś porozumienie, że było to w tej chwili potrzebne, natomiast cena tego porozumienia nie powinna być zbyt wysoka. Powszechne zdziwienie wywołało oświadczenie o gotowości podpisania dokumentu przygotowanego przez Komitet Strajkowy.

Przystąpiono natychmiast do jego redagowania, wysuwając na pierwszy plan nie przygotowane wcześniej postulaty, lecz sprawę utworzenia Niezależnych Związków Zawodowych na terenie województwa. Uzgodniono, że rozmowy będą kontynuowane, już w mniejszej grupie, o godzinie 24. Członkowie Komitetu Strajkowego nie bardzo wiedzieli, jaką formę ma przyjąć końcowy dokument. Okazało się, że pomoc prawnika jest niezbędna. Zwracano się do wielu prawników, lecz nikt nie wyraził zgody na udział w negocjacjach z władzami. Wydaje się, że głównym powodem była obawa przed niezbyt pewną sytuacją, odbiegającą od stereotypu. W końcu na przyjazd zdecydowały się dwie panie: żona profesora [Jana] Głuchowskiego – Anna i jej przyjaciółka, radca prawny – Barbara Trawicka<sup>75</sup>.

Osobami, które podjęły się poszukiwania prawników, byli działacze toruńskiego Klubu Inteligencji Katolickiej: Katarzyna Łopuska, dr Andrzej Tyc i dr Jerzy Matyjek<sup>76</sup>. Pomocy pracownikom „Towimoru” udzielili także dwaj inni prawnicy toruńscy, mecenasi Bernard Werner i Józef Ludwisiak. W wyniku rozmów uzgodniono, że w województwie toruńskim powstaną wolne związki zawodowe, a władze przydzielą im lokale. W negocjacjach nastąpił jednak kryzys. Oddajmy znowu głos anonimowemu autorowi relacji w *Kalendarzu Współczesnym 1987*:

„Właściwe rozmowy negocjatorów rozpoczęły się nocą około godziny 2.00, już 31 VIII 1980 r. Uczestniczył w nich również dyrektor «Towimoru» inż. [Stefan] Biały zajmując pozycję neutralną. Nie siadł nawet przy stole przedstawicieli władz wojewódzkich, co natychmiast zauważone zostało przez pracowników i przyjęte bardzo pozytywnie.

Już po pierwszej wymianie zdań dała się zauważyć zmiana w całej grupie reprezentującej lokalne władze. Wyraźnie «stwardnieli». W czasie przerwy kontaktowali się z kimś przez telefon i chyba to było przyczyną

<sup>75</sup> *Kalendarz Współczesny 1987*, Wydawnictwo Kwadrat, [Toruń 1986], s. 23–24.

<sup>76</sup> Informacje prof. Andrzeja Tycy.

nagłej zmiany tonu. Oświadczyli, że porozumienia nie podpiszą, gdyż zawarto w nim żądania polityczne, a oni nie mają pełnomocnictw do wyrażenia na nie zgody. W tej sytuacji, po wypowiedzi Strzyżewskiego, że strajk będzie kontynuowany, a odpowiedzialność za to spada na władze wojewódzkie, rozmowy bezterminowo zawieszono<sup>77</sup>.

Przyczyną kryzysu była taktyka negocjacyjna przyjęta przez władze województwa. Zgadzały się one na utworzenie niezależnych związków zawodowych, ale tylko w zakładach, które strajkowały. Strajkujący zaś domagali się, aby prawo to dotyczyło wszystkich<sup>78</sup>.

Następnego dnia była niedziela. Jeszcze 24 sierpnia delegacja robotników z „Towimoru” udała się do parafii pw. św. Michała Archanioła (prowadzonej przez oo. michalitów)<sup>79</sup>. Uzgodniono, że 31 sierpnia w „Towimorze” zostanie odprawiona msza. W jej organizację włączyła się aktywnie działaczka toruńskiego Klubu Inteligencji Katolickiej (a wówczas bibliotekarka w „Towimorze”) – Katarzyna Łopuska. Po całym mieście kolportowano odręcznie sporządzone ulotki zawiadamiające o mszy. Zastępca naczelnika Wydziału IV toruńskiej Służby Bezpieczeństwa, major Włodzimierz Bajeński, pisał:

„Komunikat o odprawieniu powyższego nabożeństwa podany został z ambony w tutejszym kościele pod wezwaniem Św. Ducha podczas nabożeństwa o godzinie 9.00. Natomiast w kościele pod wezwaniem Najświętszej Marii Panny w Toruniu umieszczono odpowiednie ogłoszenie w tej sprawie na drzwiach wejściowych. Niezależnie od tego ujawniono pewną ilość odręcznie wykonanych ulotek o następującej treści:

«Dnia 13 sierpnia 1980 roku, t. j. niedziela, o godzinie 12.00 odbędzie się msza św. przed bramą wejściową ‘Towimoru’. Serdecznie zapraszamy do uczestnictwa». Powyższe ulotki o rozmiarach 10 × 15 cm, sporządzone na papierze w kratkę zostały w godzinach porannych przez nieznaną osobę rozmieszczone w kilku punktach miasta Torunia, szczególnie na przystankach komunikacji miejskiej<sup>80</sup>.

<sup>77</sup> *Kalendarz Współczesny...*, s. 24–25.

<sup>78</sup> Informacje dra Jerzego Matyjka.

<sup>79</sup> APT, 37, Teleks z 24 VIII 1980.

<sup>80</sup> AIPN BY, 464/54, Akta Operacji „Lato-80”, Wojewódzkie Stanowisko Kierowania, Zastępca naczelnika Wydziału IV toruńskiej Służby Bezpieczeństwa major Włodzimierz Bajeński do naczelnika Wojewódzkiego Stanowiska Kierowania Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu majora Jerzego Broncharda, 31 VIII 1980.



Ołtarz przystrojono flagami papieskimi i narodowymi. Pracownik „Towimoru” Tomasz Kluczyk przyniósł obraz do przyozdobienia ołtarza. Na mszę, odprawioną przez proboszcza parafii, ks. Stanisława Klocka, przybyli liczni mieszkańcy Torunia (w liczbie ok. trzech tysięcy), częściowo dowiezieni przez zakładowe autobusy „Towimoru”. Uczestniczyli oni w liturgii stojąc za płotem zakładu (tak jak było na mszach w Stoczni Gdańskiej, odprawianych przez ks. Henryka Jankowskiego). Był też obecny dyrektor „Towimoru” Stefan Biały. Major Włodzimierz Bajeński pisał:

„W nabożeństwie, oprócz załogi «Towimoru» uczestniczyło około 1500 osób, zgromadzonych na placu przed zakładem. Chętnych [do] uczestniczenia w omawianej mszy dowoziły autobusy zakładowe «Towimoru» z kilku punktów miasta. Należy wyjaśnić, że podczas nabożeństwa wikariusz tutejszej parafii pod wezwaniem «św. Michała Archanioła» – ks. Mieczysław Gładysz słuchał spowiedzi, miejsce uroczystości było zradiofonizowane, nie ujawniono żadnych dekoracji religijnych. Na zakończenie nabożeństwa ksiądz Klocek podziękował załodze «Towimoru» za zaproszenie, nie wspominając nic odnośnie zakończenia lub kontynuowania strajku»<sup>81</sup>.

Msza w „Towimorze” była wydarzeniem, które na długo zapadło w pamięć uczestników tamtych wydarzeń. Adolf Liebersbach wspominał:

„Akurat tak się złożyło, że to ja pojechałem po księdza na Rybaki<sup>82</sup>. Ta msza to było po prostu zwycięstwo. Czuliśmy, że wszystko się zmienia. Nadzieje były ogromne. Przecież tego samego dnia podpisano porozumienia sierpniowe i to już się czuło w powietrzu. Za płotem stały rodziny, znajomi. Wszyscy się do siebie uśmiechali, pozdrawiali. Życzliwość i ciepło, co tu gadać... Warto było to przeżyć. I nigdy tamtego dnia nie zapomnę”<sup>83</sup>.

Warto dodać, że 31 sierpnia 1980 r. o godzinie 10.00 msza św. była odprawiana w strajkującej „Warmie” w Grudziądzu. Celebrowali ją dwaj księża wikariusze z parafii Wniebowzięcia Najświętszej Marii Panny. Także tutaj odczytano komunikat z posiedzenia Rady Głównej Episkopatu Polski. We mszy wzięło udział ok. 600 osób<sup>84</sup>. Mszę św. 31 sierpnia 1980 r.

---

<sup>81</sup> Tamże.

<sup>82</sup> Dzielnica Torunia, w której znajduje się kościół św. Michała Archanioła (oo. michalitów).

<sup>83</sup> J. Kiełpiński, dz. cyt.

<sup>84</sup> AIPN BY, 00133/68, Raport dzienny z 31 VIII 1980, s. 204; AIPN BY, 00103/780, Teczka tajnego współpracownika SB o pseudonimie „Teresa”, Wniosek dotyczący izolacji ob. Kluczyk Tomasz, 11 XII 1981; AIPN BY, 464/54, Akta

odprawiono też na strajkującym wydziale Z-11 Pomorskiej Odlewni i Emalierni. Celebrował ją ks. Witold Weinberger z parafii Świętego Ducha w Grudziądzu<sup>85</sup>.

Także 31 sierpnia ogłoszona została informacja o podpisaniu porozumień w Gdańsku. Wydawało się, że podpisanie porozumienia w Toruniu nastąpi wręcz automatycznie. Strajkujący w zakładach Torunia i Grudziądza postanowili nawet, że od 1 lub 2 września powrócą do pracy. Uzgodniono też, że rozpocznie się następna tura rokowań. I rzeczywiście, 31 sierpnia o godzinie 23.00 obie strony zasiadły znowu do stołu obrad<sup>86</sup>. Strajkujących reprezentowali przedstawiciele Komitetów Strajkowych „Towimoru”, „Warmy” i „Apatora”. Rozmowy nie były łatwe. Oto opis wydarzeń zaczerpnięty z *Kalendarza Współczesnego 1987*:

„Wszyscy widzieli już w telewizji podpisanie porozumienia gdańskiego i wydawało się, że podpisanie porozumienia w Toruniu to już tylko formalność. Było jednak inaczej. Przedstawiciele władz wojewódzkich nie chcieli zgodzić się na utworzenie niezależnych związków zawodowych. Zdawali sobie sprawę, że pełny tekst porozumienia gdańskiego nie jest jeszcze znany i chyba ten moment chcieli wykorzystać”<sup>87</sup>.

W końcu jednak 1 września 1980 r. o godzinie 4.45 parafowano wstępny projekt porozumienia. Oto jego najważniejsze postanowienia:

„§ 1

Międzyzakładowy Komitet Strajkowy województwa toruńskiego powołuje z dniem 1 września 1980 r. Niezależne Samorządne Związki Zawodowe województwa toruńskiego.

§ 2

Niezależne Samorządne Związki Zawodowe województwa toruńskiego przyjmą statut Niezależnych Samorządnych Związków Zawodowych w Gdańsku

---

Operacji „Lato-80”, Wojewódzkie Stanowisko Kierowania, Zastępca naczelnika Wydziału IV toruńskiej Służby Bezpieczeństwa major Włodzimierz Bajeński do naczelnika Wojewódzkiego Stanowiska Kierowania Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu majora Jerzego Broncharda, 31 VIII 1980.

<sup>85</sup> AIPN BY, 464/54, Akta Operacji „Lato-80”, Wojewódzkie Stanowisko Kierowania, Notatka służbowa podpisana przez naczelnika Wydziału IIIA Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu kapitana Mariana Kolbowicza, 31 VIII 1980.

<sup>86</sup> APT, 209, Teleks z 1 IX 1980.

<sup>87</sup> *Kalendarz Współczesny...*, s. 25.

### § 3

Terenem działalności Niezależnych Samorządnych Związków Zawodowych województwa toruńskiego jest obszar województwa toruńskiego.

### § 4

Siedzibą organów wojewódzkich Niezależnych Samorządnych Związków Zawodowych jest miasto Toruń<sup>88</sup>.

Dalej projekt szczegółowo określał zasady przydzielenia nowym związkom lokali, delegowania pracowników do pracy związkowej i precyzował sposób zakończenia strajku. W rokowaniach Komitet Strajkowy wspomagali działacze Klubu Inteligencji Katolickiej dr Jerzy Matyjek (któremu esebcy wypuścili powietrze z opon samochodu stojącego przed „Towimorem”) i dr Andrzej Tyc. Zaslugą tego ostatniego było m.in. sprecyzowanie, że wojewoda przyzna związkowcom lokale w ciągu pięciu dni<sup>89</sup>. Termin ten przedłużono ostatecznie do dziesięciu dni.

Rokowania zakończono 1 września 1980 r. o 5.00 nad ranem. Ustalono, że kolejna ich tura rozpocznie się w południe. Powstaje pytanie: dlaczego przedstawiciele administracji i PZPR nie chcieli dokonać od razu ostatecznych ustaleń? Prawdopodobnie zamierzali oni skonsultować się z Komitetem Centralnym i władzami rządowymi i uzyskać ich zgodę na zawarcie porozumienia. Zgodę taką zapewne uzyskali, bowiem 1 września 1980 r. o godzinie 12.00 rozpoczęła się ostatnia runda negocjacji. Dodajmy, że rano 1 września 1980 r. strajk w „Towimorze” został zakończony, a większość pracowników udała się do domów.

Wznowione rozmowy przebiegały bardzo opornie, ponieważ wojewoda toruński Jan Przytarski uznał, że nie jest kompetentny do podjęcia decyzji w sprawie pierwszego punktu postulatów toruńskiego MKS-u, dotyczącego utworzenia wolnych związków zawodowych. Podkreślił, że nie może podjąć żadnej decyzji, gdyż nie opublikowano jeszcze treści porozumienia w Gdańsku. Zdenerwowani członkowie MKS-u sformułowali więc oświadczenie (podpisane przez Edwarda Strzyżewskiego), w którym domagali się przybycia do Torunia przedstawiciela władz

<sup>88</sup> APT, 209, Teleks z 1 IX 1980.

<sup>89</sup> Informacje prof. Andrzeja Tycy.

centralnych, w celu kontynuowania rokowań. W przeciwnym razie grozili wznowieniem od 3 września akcji strajkowej<sup>90</sup>.

W tym czasie Wiesław Jankowski wracał już z Gdańska do Torunia. Oto fragment jego relacji:

„W poniedziałek 1 września, około 9.00 rano udałem się do biura nowych związków, obłożonego głównie przez zagranicznych dziennikarzy – krótko po tym przybył Lech Wałęsa, Anna Walentynowicz i inne osoby z Komitetu Strajkowego. Rozpoczęto urzędowanie na stojąco, bo nie było żadnych mebli. Pojechałem więc do rogatek Gdańska i ciężarówką dojechałem do Placu Rapackiego w Toruniu, około godziny 16.00.

Chciałem jechać dalej do domu w Otłoczynie – będąc przekonany, że porozumienie w «Towimorze» zostało oczywiście podpisane. Jednak na wszelki wypadek zadzwoniłem do «Towimoru» na numer Józefa Ciemielewskiego. Odebrał, przypadkowo będący w pokoju Zbigniew Iwanow, który zawołał: «Gdzie jesteś? – przyjeżdżaj natychmiast!».

Po piętnastu minutach wszedłem do towimorowskiej sali obrad i poczułem dziwną atmosferę – bezradności, strachu, niepewności i jakiegoś oportunisty.

W pomieszczeniu był Komitet Strajkowy, przedstawiciele władz, chyba z Janem Przytarskim i sekretarzem partii Bolesławem Kapitanem na czele, byli doradcy Jerzy Matyjek i Andrzej Tyc. Powiedziałem wtedy, że porozumienie w Gdańsku naprawdę zostało podpisane.

Pokazałem kopię, opowiedziałem krótko, jak sprawy wyglądają – atmosfera się natychmiast zmieniła i po chwili także u nas porozumienie było podpisane. Następnego dnia «Towimor» rozpoczął pracę<sup>91</sup>.

Tak więc wojewoda ostatecznie uwierzył, że komisja rządowa zgodziła się utworzenie wolnych związków zawodowych, gdy zobaczył treść Porozumienia Gdańskiego opublikowaną, w przywiezionym przez Wiesława Jankowskiego, „Głosie Wybrzeża”<sup>92</sup>.

Ostateczne porozumienie podpisano 1 września 1980 r. późnym popołudniem. Było ono znacznie skrócone w porównaniu do projektu parafowanego nad ranem. Jego treść była następująca:

---

<sup>90</sup> J. Pietrusa, dz. cyt. Treść oświadczenia; tamże; Protokół z rokowań Prezydium Komitetu Strajkowego „Towimoru” z wojewodą toruńskim w dniu 1 września 1980 r., [w:] Księga protokołów z posiedzeń Prezydium Komitetu Strajkowego „Towimoru”, rękopis w kolekcji dokumentów Jadwigi Pietrusy.

<sup>91</sup> List Wiesława Jankowskiego do Wojciecha Polaka z 18 lutego 2010 r., wysłany z Oslo, w posiadaniu autora.

<sup>92</sup> J. Pietrusa, dz. cyt.

„Ustalenia zawarte w dniu 1 września 1980 roku pomiędzy wojewodą toruńskim dr Janem Przytarskim przy uczestnictwie Sekretarza Komitetu Wojewódzkiego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej w Toruniu ob. Stanisława Paczkowskiego oraz Prezydenta Miasta Torunia ob. Gracjana Leczyka jako reprezentantami władz administracyjnych i politycznych województwa toruńskiego z jednej strony a Międzyzakładowym Komitetem Strajkowym w Toruniu reprezentowanym przez przewodniczącego tegoż Komitetu ob. Edwarda Strzyżewskiego upoważnionego przez Międzyzakładowy Komitet Strajkowy w Toruniu z drugiej strony.

#### § 1

Wojewoda toruński przyjmuje do wiadomości, że Międzyzakładowy Komitet Strajkowy w Toruniu z dniem 1 września 1980 r. przekształca się w Międzyzakładowy Komitet Założycielski Niezależnych Samorządnych Związków Zawodowych.

#### § 2

Prezydent Miasta Torunia przydzieli dla Międzyzakładowego Komitetu Założycielskiego Niezależnych Samorządnych Związków Zawodowych uzgodniony z nimi lokal w ilości czterech pomieszczeń biurowych z telefonem w terminie 10 dni od daty podpisania niniejszego ustalenia.

#### § 3

Wojewoda toruński powoła zespół, który od dnia 10 września 1980 roku podejmie rozmowy z Międzyzakładowym Komitetem Założycielskim Niezależnych Samorządnych Związków Zawodowych w sprawie postulatów zgłoszonych przez załogi wchodzące w skład Międzyzakładowego Komitetu Założycielskiego<sup>93</sup>.

Po podpisaniu porozumienia odbył się wiec, na którym przemawiali: przewodniczący Komitetu Strajkowego Edward Strzyżewski i dyrektor zakładu Stefan Biały. Pracownicy „Towimoru” wznowili pracę od drugiej zmiany 1 września 1980 r. Podobnie było w innych strajkujących zakładach.

1–2 września, niekiedy po przeprowadzeniu rozmów z dyrekcją i rozwiązaniu problemów płacowych oraz socjalnych, powróciły do pracy prawie wszystkie zakłady regionu. W następnych dniach i tygodniach lokalnie dochodziło jednak do pojedynczych strajków w różnych przedsiębiorstwach, w których pracownicy próbowali załatwiać rozmaite trudne

<sup>93</sup> „Nowości”, 2.09.1980.

problemy narosły przez ostatnie lata. Jeszcze we wrześniu 1980 r. nowy związek otrzymał lokal w budynku na Bydgoskim Przedmieściu, zaś 15 października 1980 r. w sali widowiskowej „Towimoru” odbyło się zebranie przewodniczących i delegatów Komitetów Założycielskich. Wybrano na nim Prezydium Międzyzakładowego Komitetu Założycielskiego NSZZ „Solidarność”. Na jego czele stanął Edward Strzyżewski. Rozpoczęła się wspaniała, ale i dramatyczna historia toruńskiej Solidarności. Związku, który zmienił nie tylko oblicze Polski, lecz także Europy i świata.

## Bibliografia

### Źródła archiwalne

- Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej w Bydgoszczy [dalej: AIPN BY]  
AIPN BY, 00103/780, Teczka tajnego współpracownika SB o pseudonimie „Teresa”, Wniosek dotyczący izolacji ob. Kluczyk Tomasz, 11 XII 1981.  
AIPN BY, 00133/68, Raporty dzienne z 25, 31 VIII 1980.  
AIPN BY, 081/379, Sprawa Operacyjnego Rozpracowania „Stocznia”: Odpis informacji z dnia 21 VIII 1980, źródło: t.w. ps. „Rzewuski”, przyjął szeregowy J. Mazur; Notatka służbowa inspektora Sekcji VI Wydziału IIIA szeregowego Mariana Wierzchowskiego; Notatka służbowa porucznika Sobieskiego, 28 VIII 1980; Notatka służbowa porucznika Wierchosławskiego, 30 VIII 1980; Notatka służbowa dotycząca sytuacji w „Towimorze” sporządzona przez porucznika Władysława Stodolaka, 30 VIII 1980; Wyciąg z informacji ustnej nr 10/80, źródło: t.w. ps. „Jacek”, przyjął szeregowy M. Wierzchowski, 23 VIII 1980; Plan czynności operacyjnych, nr rej. TO 006100, podpisany przez naczelnika Wydziału IIIA Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu kapitana Mariana Kolbowicza, 23 VIII 1980; Wyciąg z informacji od t.w. ps. „Rzewuski”, 25 VIII 1980.  
AIPN BY, 464/52, Akta Operacji „Lato-80”, Wojewódzkie Stanowisko Kierowania: Notatka służbowa sporządzona przez podporucznika Jana Dudę, [b.d.]; Notatki służbowe podpisane przez naczelnika Wydziału IIIA Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu kapitana Mariana Kolbowicza, 21–23 VIII 1980.  
AIPN BY, 464/53, Akta Operacji „Lato-80”, Wojewódzkie Stanowisko Kierowania: Informacja sytuacyjna sporządzona przez naczelnika Wydziału II Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu majora Zenona Linkę dla naczelnika Wojewódzkiego Stanowiska Kierowania Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu majora Jerzego Bronchara, 25 VIII 1980; Notatka służbowa podpisana przez naczelnika Wydziału IIIA Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu kapitana Mariana Kolbowicza, 26 VIII 1980; Notatka służbowa podpisana przez zastępcę naczelnika Wydziału IIIA Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu kapitana Mariana Kolbowicza, 28 VIII 1980; Raport komendanta miejskiego MO w Toruniu majora Edwar-da Pietkiewicza dla naczelnika Wojewódzkiego Stanowiska Kierowania

Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu majora Jerzego Broncharda, 26 VIII 1980; Raporty naczelnika Wydziału do Walki z Przestępstwami Gospodarczymi Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu majora Edwarda Zedlera do naczelnika Wojewódzkiego Stanowiska Kierowania Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu majora Jerzego Broncharda, 26, 28 VIII 1980. AIPN BY, 464/54, Akta Operacji „Lato-80”, Wojewódzkie Stanowisko Kierowania: Notatka służbowa dotycząca sytuacji w „Towimorze” sporządzona przez porucznika Władysława Stodolaka, 30 VIII 1980; Notatka służbowa podpisana przez naczelnika Wydziału IIIA Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu kapitana Mariana Kolbowicza, 31 VIII 1980; Zastępca naczelnika Wydziału IV toruńskiej Służby Bezpieczeństwa major Włodzimierz Bajęński do naczelnika Wojewódzkiego Stanowiska Kierowania Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu majora Jerzego Broncharda, 31 VIII 1980. AIPN BY, 464/59, Akta Operacji „Lato-80”, Wojewódzkie Stanowisko Kierowania, Naczelnik Wydziału IV Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu podpułkownik Edmund Molenda do naczelnika Wojewódzkiego Stanowiska Kierowania Komendy Wojewódzkiej MO w Toruniu, 2 IX 1980. AIPN BY, 464/68, Raporty dzienne z 21, 23, 24 VIII 1980.

Archiwum Państwowe w Toruniu [dalej: APT]

APT, 37, Teleksy z 22–24 VIII 1980.

APT, 209: Komitet Wojewódzki PZPR, Kancelaria I sekretarza Komitetu Wojewódzkiego PZPR, Teleks z 1 IX 1980.

### **Dokumenty niepublikowane**

Kolekcja dokumentów Jadwigi Pietrusy.

Jankowski W., *Strajk*, relacja pisemna w posiadaniu autora.

Nagrania magnetofonowe z relacjami Bogdana Borusewicza, Piotra Kapczyńskiego, Zbigniewa Nowaka, Macieja Kapczyńskiego i Marka Wachnika w posiadaniu autora.

### **Literatura**

„*Solidarność*”. *XX lat historii*, red. M. Łątkowska, Warszawa 2000.

Drzycimski A., Skutnik T., *Gdańsk, Sierpień '80. Rozmowy*, Gdańsk 1990.



Gwiazdozbiór w „Solidarności”. Joanna i Andrzej Gwiazdowie w rozmowie z Remigiuszem Okraską, Łódź 2009.

Holzer J., *Solidarność. Geneza i historia 1980–1981*, Warszawa 1984.

*Kalendarz Współczesny 1987*, Wydawnictwo Kwadrat, [Toruń 1986].

*Karnawał z wyrokiem*, oprac. A. Dębska, Warszawa 2005.

Kiełpiński J., *Wierzyli, ufali, byli razem*, „Nowości”, 31.08.2007.

Madoń-Mitzner K., *Dni Solidarności*, „Karta” 2000, nr 30.

*NiepoKORni. Rozmowy o Komitecie Obrony Robotników. Relacje członków i współpracowników Komitetu Obrony Robotników zebrane w 1981 r. przez Andrzeja Friszke i Andrzeja Paczkowskiego*, red. M. Okoński, Kraków 2008.

Polak W., *Wydawnictwo „Alternatywy”*. *Z dziejów gdańskiej poligrafii podziemnej*, Gdańsk–Toruń–Bydgoszcz 2009.

Sielezin J. R., *Płaszczyzna konfrontacji politycznej między „Solidarnością” a władzą w latach 1980–1981*, Wrocław 2005.

Spigarski H., *Towimor S.A. 100 lat tradycji*, Gdańsk–Toruń 2005.

Szczesiak E., *Borusewicz. Jak runął mur*, Warszawa 2005.

Świątek S., *Notatki z „Towimoru”*, „Nowości”, 1.09.1980.

Walentyłowicz A., Baszanowska A., *Cień przyszłości*, Kraków 2005.

Wałęsa L., *Droga nadziei*, Kraków 1990.

Zaremba P., *Młodopolacy*, Gdańsk 2000.

Zyzak P., *Lech Wałęsa, idea i historia. Biografia polityczna legendarnego przywódcy „Solidarności” do 1988 roku*, Kraków 2009.

### **Strony internetowe**

<http://zsah.blox.pl/2008/08/z-kart-historii-polskiego-designu-znak.html>

[http://www.wszechnica.solidarnosc.org.pl/?page\\_id=2906](http://www.wszechnica.solidarnosc.org.pl/?page_id=2906)

<http://dzieje.pl/aktualnosci/porozumienie-katowickie>



Andrzej W. Kaczorowski

## Rolnicy i ich postulaty podczas strajku sierpniowego w 1980 roku

U źródeł robotniczego protestu latem 1980 r. tkwiło m.in. katastrofalne pogorszenie zaopatrzenia w artykuły żywnościowe spowodowane błędami polityki rolnej PRL-u lat siedemdziesiątych, co znalazło wyraz w trzech spośród 21 postulatów Międzyzakładowego Komitetu Strajkowego w Gdańsku: w punkcie dziesiątym („Realizować pełne zaopatrzenie rynku wewnętrznego w artykuły żywnościowe, a eksportować tylko i wyłącznie nadwyżki”), jedenastym („Znieść ceny komercyjne oraz sprzedaż za dewizy w tzw. eksporcie wewnętrznym”) i trzynastym („Wprowadzić na mięso i przetwory kartki – bony żywnościowe, do czasu opanowania sytuacji na rynku”)<sup>1</sup>. Dotyczyły one wprawdzie jedynie dystrybucji żywności, ale stanowiły zarazem dobrą okazję do nagłośnienia problemów jej producentów oraz wsi polskiej i rolnictwa. Zwrócili na nie uwagę rolnicy – bezpośrednio zainteresowani poprawą swojej sytuacji – którzy dotarli w sierpniu 1980 r. do Stoczni Gdańskiej, przede wszystkim zaś nawiązywały do tego powstałe na wsi ośrodki opozycji antysocjalistycznej<sup>2</sup>; tym

<sup>1</sup> *Protokoły porozumień Gdańsk, Szczecin, Jastrzębie. Statut NSZZ „Solidarność”. Założenia Ustawy o Związkach Zawodowych*, Warszawa 1981, s. 5.

<sup>2</sup> Więcej na ten temat m.in.: *Początki niezależnego ruchu chłopskiego 1978–1980. Komitet Samoobrony Chłopskiej Ziemi Lubelskiej, Komitet Samoobrony Chłopskiej Ziemi Grójeckiej*, oprac. M. Choma-Jusińska, M. Krzysztofik, Lublin 2008; M. Gliwa, „*Ziemi naszej i naszych ojców nie oddamy*” – Komitet Samoobrony Chłopskiej Ziemi Rzeszowskiej, [w:] *Od Ostatnich Leśnych do „Solidarności”. Z dziejów opozycji politycznej i oporu społecznego w Polsce*

bardziej, że wśród więźniów politycznych, których uwolnienia w postulecie czwartym imiennie zażądali strajkujący stoczniowcy, znalazło się nazwisko Jana Kozłowskiego, działacza niezależnego ruchu chłopskiego.

W jego obronę od dawna angażował się Komitet Samoobrony Społecznej „KOR”, który latem 1980 r. wskazywał również na konieczność zmiany polityki władz wobec rolnictwa; „ponieważ bezpośrednim powodem obecnego napięcia jest sytuacja na rynku żywnościowym, a w szczególności mięsnym, należy natychmiast przerwać prowadzenie polityki rujnującej rodzinne gospodarstwa rolne – głównych producentów żywności”<sup>3</sup>. Podkreślano, że „należy zagwarantować prywatną własną ziemi wraz ze swobodą jej sprzedaży i nabywania”, zaś „wszystkie formy gospodarki rolnej – rodzinna, spółdzielcza i państwowa – muszą być traktowane jako równoprawne w dziedzinie zaopatrzenia, zbytu, cen, kredytów, opodatkowania i ochrony prawnej”<sup>4</sup>. Te zasadnicze postulaty zostały powtórzone podczas strajku sierpniowego, kiedy ponownie stwierdzono, że brak mięsa i innych podstawowych artykułów spożywczych to przede wszystkim rezultat polityki, której celem jest upaństwowienie rolnictwa. Władze muszą więc – żądano – zagwarantować nienaruszalność własności chłopskiej, należy też skończyć z przywilejami dla gospodarki spółdzielczej i państwowej, a rolnikom indywidualnym umożliwić wreszcie zakup niezbędnych środków produkcji (maszyn, pasz, węgla itd.) kierowanych dotychczas głównie do nieefektywnych i kosztownych gospodarstw państwowych i spółdzielczych<sup>5</sup>. Na konieczność zasadniczych zmian i reform w dziedzinie stosunków ze wsią wskazali także uczestnicy Konwersatorium „Doświadczenie i Przyszłość”; „musi [to] dotyczyć przede wszystkim pełnego równouprawnienia rolnictwa rodzinnego w strukturze gospodarczej

---

*południowo-wschodniej (1956–1989)*, red. ..., M. Krzysztofiński, Rzeszów 2014; A. Friszke, *Opozycja polityczna w PRL 1945–1980*, Londyn 1994; A. W. Kaczorowski, *Geneza niezależnego chłopskiego ruchu społeczno-zawodowego w Polsce (1976–1980)*, [w:] *Z badań nad dziejami wsi w Polsce*, red. Z. Hemmerling, M. Nadolski, Warszawa 1990; tenże, *Niezależny ruch chłopski 1976–1980*, [w:] tenże, T. Kozłowski, J. Olszok, „Solidarność” Rolników 1980–1989, red. ..., Warszawa 2010; tenże, *Niezależna prasa chłopska (1977–1989)*, [w:] *Wbrew partii i cenzurze. Media podziemne w PRL. Studia i artykuły*, red. P. Kardela, P. P. Warot i T. Wolsza, Warszawa 2012.

<sup>3</sup> Oświadczenie KSS „KOR” z 11 VII 1980, [w:] *Dokumenty Komitetu Obrony Robotników i Komitetu Samoobrony Społecznej „KOR”*, wstęp i oprac. A. Jastrzębski, Warszawa–Londyn 1994, s. 550.

<sup>4</sup> Tamże.

<sup>5</sup> Apel KSS „KOR” i redakcji „Robotnika” z 18 VIII 1980, [w:] tamże, s. 561; apelowano „do załóg robotniczych w Polsce”.

oraz zapewnienia rozwoju samorządności wsi”<sup>6</sup>. Poważnym wsparciem dla głosów opozycji – także dotyczących rolnictwa – był wydany podczas strajku w Stoczni Gdańskiej komunikat z nadzwyczajnego posiedzenia Rady Głównej Episkopatu Polski, w którym wśród „niezbywalnych praw narodu” wymieniono m.in. prawo do indywidualnego posiadania ziemi i władania nią w gospodarstwach rolnych<sup>7</sup>.

### Lipcowa „Odezwa do strajkujących robotników”

Jeszcze w trakcie pierwszej fali protestów społecznych 20 lipca 1980 r. wspólną „Odezwę do strajkujących robotników” skierowali przedstawiciele opozycyjnych środowisk wiejskich: Komitetów Samoobrony Chłopskiej Ziemi Grójeckiej, Ziemi Lubelskiej i Ziemi Rzeszowskiej, Komitetu Niezależnego Związku Zawodowego Rolników oraz redakcji niezależnych pism chłopskich („Biuletyn Informacyjny Zbroszy Dużej”, „Placówka”, „Rolnik Niezależny” i „Wieś Rzeszowska”)<sup>8</sup>. O przygotowaniu tekstu „wspólnego oświadczenia” poinformował tego samego dnia, tj. 20 lipca 1980 r., podczas zebrania w podziemiach kościoła w Zbroszy Wiesław Piotr Kęcik, członek KSS „KOR”, który zajmował się niezależnym ruchem chłopskim; on też najprawdopodobniej był autorem odezwy<sup>9</sup>. Jak stwierdził, oświadczenie miało zostać powielone „w tysiącach egzemplarzy” i rozkolportowane na terenie całego kraju<sup>10</sup>.

„Jako chłopcy wyrażamy pełną solidarność z Wami – robotnikami i popieramy Wasze żądania”<sup>11</sup> – deklarowali sygnatariusze apelu, przedstawiając

<sup>6</sup> *Od czego zacząć. Konwersatorium „Doświadczenie i Przyszłość”, Warszawa, 22 VIII 1980*, „Strajkowy Biuletyn Informacyjny «Solidarność»”, 25.08.1980, nr 4, s. 2.

<sup>7</sup> Rada Główna obradowała 26 sierpnia 1980 r. na Jasnej Górze, komunikat Sekretariatu Episkopatu Polski w tej sprawie, ogłoszony następnego dnia, przywiózł z Warszawy do Gdańska wysłannik MKS-u, 29 sierpnia odczytał go w Sali BHP Andrzeja Gwiazda, a tekst ukazał się w numerze 9 „Strajkowego Biuletynu Informacyjnego «Solidarność»” (w „Słowie Powszechnym” dopiero 4 września 1980).

<sup>8</sup> Środowiska te związane były ściśle z KSS „KOR” (z wyjątkiem Komitetu NZZR, który wydawał „Rolnika Niezależnego”); wśród sygnatariuszy odezwy zwraca uwagę brak przedstawicieli Ośrodka Myśli Ludowej oraz pisma „Gospodarz” wydawanego przez działaczy ROPCiO. Tak zwany Biuletyn Zbroszański używał tytułu „Biuletyn Informacyjny Komitetu Samoobrony Chłopskiej Ziemi Grójeckiej”.

<sup>9</sup> Nie podano nazwisk przedstawicieli ośrodków sygnujących odezwę; według informatorów SB w nabożeństwie, które tego dnia odprawił ks. Stanisław Małkowski, wzięło udział około 200 parafian, a w zebraniu około 50 osób („większość kobiet”), w tym 5 członków KSCh ZG oraz 2 kolporterów wydawnictw bezdebitowych. AIPN BU, 0713/275, Zbrosza Duża 1977–1980, s. 289.

<sup>10</sup> Tamże, s. 290.

<sup>11</sup> Brak pełnego tekstu odezwy; jej omówienie ukazało się w „Strajkowym Biuletynie Informacyjnym «Solidarność»” w Stoczni Gdańskiej (27.08.1980, nr 7) i stąd pochodzą zamieszczone w artykule cytaty.

robotnikom katastrofalne położenie wsi polskiej. Pisali „o faworyzowaniu przez władzę PGR i Spółdzielni Produkcyjnych kosztem gospodarstw indywidualnych, o trudnościach z otrzymaniem pasz i wszystkich innych środków produkcji, o coraz wyższych kosztach produkcji”; opisywali bezprawie i biurokrację panujące na wsi („co najmniej jedną trzecią czasu produkcyjnego musimy tracić na formalności i oczekiwania w kolejkach”), niesprawiedliwy system emerytur i prześladowania spotykające autentycznych działaczy chłopskich.

Odezwa stwierdzała, że władze państwowe i partyjne od 35 lat uczą resztę społeczeństwa nienawiści do chłopów; „władze nas celowo dzielą i kłócą, my musimy celowo zacząć się jednoczyć”. Postulowano na dalszym etapie, po ustabilizowaniu gospodarki państwowej, reformę rolną polegającą na wprowadzeniu nowego systemu praw, nowych samorządnych instytucji i prawdziwej spółdzielczości; „musi dojść do współgospodarzenia przez chłopów swoim terenem we wszystkich dziedzinach, z wyjątkiem obronności”. „Wy w mieście i w fabryce nie macie prawdziwych związków zawodowych, nie są szanowane wasze prawa, ale my na wsi traktowani jesteśmy jak niewolnicy. Naczelnik gminy i gminny sekretarz partii mają w stosunku do nas nieograniczone prawa”, na przykład – mówiono – w każdej chwili mogą rolnikom zabrać ziemię i wywłaszczyć ich z gospodarstwa. Ostrzegano, że „za niedługo” władze osiągną swój cel strategiczny i zniszczą gospodarkę rodzinną. „Na zakończenie przypomnijmy. Nie będzie mięsa w garnku i innej żywności na stołach Polaków, jeśli dalej będzie niszczone polskie rolnictwo. Przetrawanie gospodarki rodzinnej to sprawa całego narodu”.

### **Pierwsze oświadczenie sierpniowe ze Zbroszy Dużej**

Już wkrótce po rozpoczęciu akcji strajkowej przez stoczniowców Komitet Samoobrony Chłopskiej Ziemi Grójeckiej na swym posiedzeniu w Zbroszy Dużej 16 sierpnia 1980 r. „w związku z ciągle wzrastającą falą strajków” postanowił wyrazić pełne poparcie dla robotniczych żądań ekonomicznych i politycznych, „sformułowanych przez strajkujących robotników wszystkich miast a zwłaszcza przez załogę Stoczni Gdańskiej

i całej ludności strajkującego Trójmiasta”<sup>12</sup>. Oświadczenie nawiązywało do lipcowej odezwy niezależnego ruchu chłopskiego, w której przedstawiono „chłopskie stanowisko wobec obecnej sytuacji kraju” oraz program wyjścia i związane z tym odpowiednie żądania; ponownie przypomniano teraz, że ze względu na ceny i obciążenia gospodarki chłopskiej dochody wszystkich innych grup robotniczych są wyższe o około 100%, jedynie rodzina chłopska nie otrzymuje żadnych dodatków rodzinnych, a wszystkie władze terenowe i władze organizacji „rzekomo chłopskich” są wyznaczane odgórnie; „na wsi nie ma najmniejszych form samorządności”.

Komitet krytycznie ocenił wygłoszone dzień wcześniej przemówienie radiowo-telewizyjne premiera Edwarda Babiucha („nie wysunął żadnego programu wyjścia z kryzysu społeczno-gospodarczego upadku rolnictwa ani też nie wskazał przyczyn zła”), zapowiedziano jednak, że przez trzy kolejne niedziele o godz. 13.00 w Zbroszy Dużej w ramach Uniwersytetu Ludowego zostaną przedyskutowane „w ujęciu problemu rolnego sprawy, które premier uzna za najważniejsze”. Zamierzano też omówić udział w wytwarzaniu i podziale dochodu narodowego gospodarki chłopskiej i rolniczego sektora socjalistycznego, skutki importu pasz za kredyty oraz ustawę emerytalną i wszechwładzę naczelników „jako główne czynniki wyniszczenia rolniczej gospodarki rodzinnej i główne źródło obecnego kryzysu rolnictwa”; do udziału w dyskusji zapraszano przedstawicieli władz („łącznie z premierem”) oraz ludzi nauki, deklarując publikację wyników obrad.

„Informujemy społeczeństwo, że mimo braków niezbędnych środków do pracy dołożymy dalej wszelkich starań, by nic się nie zmarnowało na polu” – głosiło oświadczenie. Jednocześnie na znak solidarności ze strajkującymi robotnikami, „żądającymi zasadniczych zmian w polityce”, w poniedziałek 18 sierpnia zamierzano urządzić jednodniowy strajk rolny polegający na nieodstawianiu mleka i innych produktów rolnych do państwowych punktów skupu („zebraną w ten sposób żywność dostarczymy bezpośrednio i nieodpłatnie strajkującym robotnikom”). Przeprowadzenie strajku zaproponował zebranym w Zbroszy Dużej ks. proboszcz Czesław

---

<sup>12</sup> Kopia przebitkowa w zbiorach autora; stąd pochodzą zamieszczone w artykule cytaty. Z informacji SB wynika, że dwa zebrania w podziemiach kościoła z udziałem ogółem około 90 osób, w tym 6 członków KSCh ZG, odbyły się 17 sierpnia 1980 r.; prowadził je Tadeusz Nawrocki, podobnie jak trzecie zebranie tego dnia w Wierzychowinach, obecny był także W. Kęcik. AIPN BU, 0713/275, Zbrosza Duża 1977–1980, s. 301, 303.

Sadłowski; następnego dnia rano (tj. 18 sierpnia) przy wejściu do kościoła w Lewiczynie oraz na budynku zlewni mleka umieszczono pisane ręcznie ulotki zawiadamiające, że Komitet Samoobrony Chłopskiej Ziemi Grójeckiej ogłasza jednodniowy strajk „na znak solidarności z robotnikami” i „jednocześnie organizuje zbiórkę na pomoc strajkującym”<sup>13</sup>. „Aby umożliwić wiernym parafii zaznajomienie się z wiarygodnymi informacjami ze strajków”, ks. Sadłowski zaproponował również korzystanie z Radia Wolna Europa na swojej plebanii i zachęcał do licznego udziału w następnych zebraniach<sup>14</sup>.

Oświadczenie Komitetu Samoobrony Chłopskiej Ziemi Grójeckiej w poniedziałek 18 sierpnia 1980 r. o godz. 15.15 odczytał w Stoczni Gdańskiej z samochodu-„mównicy” Krzysztof Wyszowski<sup>15</sup>. Odezwę oraz kwotę 13 tysięcy złotych, zebranych przez członków Komitetu jako pomoc finansową dla strajkujących, miała osobiście dostarczyć na Wybrzeże „dr socjologii o imieniu Maria (wiek około 45–50 lat)”, która działała z polecenia Kęcika<sup>16</sup>.

### Posłanie Jakuba Antoniuka z Białostoczczyzny

Charakter komplementarny do oświadczenia ze Zbrozsy Dużej miało posłanie działacza ludowego Jakuba Antoniuka, skierowane 21 sierpnia 1980 r. z Dobrzyniewa Dużego k. Białegostoku do „Braci Robotników Polskiego Wybrzeża”<sup>17</sup>. Solidaryzując się w imieniu „chłopów z dalekiej Białostoczczyzny” z walką strajkujących „o sprawę wspólną nam wszystkim Polakom”, Antoniuk powołał się na kazanie kard. Stefana Wyszyńskiego, który 17 sierpnia 1980 r. w Wambierzycach mówił,

---

<sup>13</sup> Tamże, s. 302.

<sup>14</sup> Tamże, s. 303.

<sup>15</sup> Odrębna adnotacja tej treści – z datą 2 grudnia 1981 r. i podpisem osoby archiwizującej dokument (prawdopodobnie z kręgu niezależnych działaczy ludowych) – znajduje się na posiadanej przeze mnie kopii oświadczenia.

<sup>16</sup> AIPN BU, 0713/275, Zbrozsa Duża 1977–1980, s. 311, 313. Prawdopodobnie wysłanniczką była dr Lili Maria Szwegrub; informację tę przekazała członkom Komitetu na zebraniu w Zbrozsy Dużej 14 grudnia 1980 r. z udziałem „około 60–80 osób”, w tym Marzeny i Wiesława Kęcików oraz 5 członków KSCh ZG.

<sup>17</sup> T. Nawrocki, *Udział chłopów w przełomie 1980/81 i 1988/89 (przyczynek w dokumencie)*, Warszawa 1994, s. 170; Antoniuk był członkiem niezależnego Ośrodka Myśli Ludowej, ale podpisał się jako komendant Białostockiego Okręgu BCh, prezes Zarządu Wojewódzkiego ZMW „Wici”, członek władz naczelnych ZMP, poseł do KRN, „Wojewódzki Prezes” SL w Białymstoku i wiceprezes Rady Naczelnej SL. Nie wiadomo, czy jego korespondencja dotarła do stoczniovców.



że „świat robotniczy podejmuje starania o należne Narodowi prawa społeczne, moralne, ekonomiczne i kulturalne”.

Wskazując na słowa Księdza Prymasa, by „nie trwonić, nie marnować, ale oszczędzać [...] mniej pożyczać, ale i mniej wywozić”, autor pisał, że jako działacz chłopski z bólem serca codziennie obserwuje „mnogie fakty trwonienia i marnowania środków wyprodukowanych przez robotników, jak: maszyn, narzędzi, nawozów mineralnych, a niejednokrotnie i plonów rolnych w tzw. gospodarce państwowej rolnej, zwanej lepiej pod nazwą PGR-ów”. Tymczasem „środki te w rękach chłopów wydałyby plony takie, że nie brakłoby nikomu w Polsce chleba”, gdyby zaś mniej wywożono z kraju, nie byłoby potrzeby zapowiadania konieczności sprowadzania żywności, a zwłaszcza mięsa, z zagranicy.

Poparcie zyskał postulat strajkujących, którzy dopominali się takich samych zasiłków rodzinnych, jakie mają funkcjonariusze milicji, wojsko i służba bezpieczeństwa. „Ale przy tej okazji pragnę poinformować Was – pisał Antoniuk – że my chłopi, jesteśmy tych zasiłków pozbawieni całkowicie, chociaż zasiłki te mają prywatni kupcy, rzemieślnicy i inni”. Zrozumienie znalazły także żądania robotników dotyczące niezależnych związków zawodowych, „gdyż i my chłopi pozbawieni jesteśmy swojej niezależnej organizacji chłopskiej”; „narzuca się nam wszystkie władze z instruktorami rolnymi włącznie, dobierając na to stanowisko ludzi nieodpowiednich”. Ludowiec twierdził, że słuszne żądania dotyczące niezależnych związków zawodowych i zrównania zasiłków rodzinnych nie mogą być uważane za sprzeczne z ideałami socjalizmu, a „władze pragnące uchodzić za rzeczywistych reprezentantów ludzi pracy winny tego rodzaju postulaty urzeczywistnić nawet z własnej inicjatywy”. Tymczasem „ze zgrozą przyjmujemy do wiadomości fakt, że na żądanie zwolnienia więźniów politycznych, liczba tych więźniów jedynie powiększyła się”.

W zakończeniu swego posłania do „Braci Robotników” Antoniuk odwołał się do chłopskiej moralności: „Będąc faktycznymi i odpowiedzialnymi żywicielami Narodu, gdyż sektor socjalistyczny w rzeczywistości dużo marnuje a niewiele daje, nie możemy w czasie żniw iść Waszą – jakżeż słuszną drogą strajku, gdyż nic na chłopskim polu nie może zmarnować się i nie zmarnuje, co jest przeznaczone na wyżywienie Narodu. Sercem i chlebem, jak dotychczas, zawsze dzielić się będziemy z Wami!”

## Misja ks. Stanisława Małkowskiego w Gdańsku

W niedzielę 24 sierpnia 1980 r. w Zbroszy Dużej po mszy św. odprawionej przez ks. Stanisława Małkowskiego z Warszawy, który winą za kryzys obarczył władze partyjne i państwowe, na kolejnym zebraniu Komitetu Samoobrony Chłopskiej Ziemi Grójeckiej w podziemiach kościoła uchwalono odezwę popierającą strajkujących i ich żądania, dołączając postulaty chłopskie; zebranych z opracowaną w imieniu Komitetu odezwą zapoznał Antoni Zambrowski, według którego jej tekst miał być powielony „w tysiącach egzemplarzy” na terenie Warszawy i rozkolportowany w całym kraju<sup>18</sup>. Na rzecz strajkujących na Wybrzeżu robotników „w trakcie zebrania zebrano 6012 zł, ponadto 2500 zł przekazał Zdzisław Ostatek z terenu Lewiczyna i okolic” oraz 3500 zł Stefan Górecki ze wsi Karolin<sup>19</sup>. Zapowiedziano, że na kolejne zebranie mają być zaproszeni przedstawiciele Wybrzeża, aby „jak najlepiej i uczciwie przedstawić sytuację w strajkujących zakładach”. Prowadzący wyjaśnili, że rolnicy nie włączają się w akcje strajkowe, „gdyż muszą zebrać zboże na chleb” i mogą udzielić pomocy tylko poprzez przekazanie pieniędzy strajkującym robotnikom<sup>20</sup>.

Obowiązki w parafii uniemożliwiały proboszczowi ks. Czesławowi Sadłowskiemu wyjazd do Gdańska z petycją i pieniędzmi, na jego prośbę zadania tego podjął się więc ks. Małkowski, któremu zgody i błogosławieństwa na drogę udzielił bp Zbigniew Kraszewski<sup>21</sup>. Wysłannik przybył do Trójmiasta pociągiem 27 sierpnia 1980 r. i swe pierwsze kroki skierował do ks. Henryka Jankowskiego, informując go o petycji od chłopów i pieniądzech. Jak wspomina, ks. Jankowski powiedział mu: „proszę z tym pójść do Lecha Wałęsy”. „Poszedłem do Lecha Wałęsy i zapytałem go, czy mogę petycję odczytać i zaoferowałem mu pieniądze, które przyjął. Co do odczytania to powiedział – «tak, proszę bardzo». Wyznaczył mi jakąś godzinę w tej słynnej, historycznej obecnie sali BHP koło pomnika

<sup>18</sup> Tamże, s. 305, 306.

<sup>19</sup> Tamże, s. 305. Ostatek prowadził zebranie, w którym uczestniczyło ok. 200 osób, w tym prawie wszyscy członkowie KSCh ZG.

<sup>20</sup> Tamże, s. 306.

<sup>21</sup> T. Sommer, R. Pazio, X. Małkowski. *Krzyż. In hoc signo vinces!*, Warszawa 2012, s. 71.

Włodzimierza Lenina. Podszedłem tam do mikrofonu i odczytałem to chłopskie pismo ze Zbroszy”<sup>22</sup>.

List chłopów z kilkunastu wsi województwa radomskiego<sup>23</sup>, w którym wyrażali solidarność ze strajkującymi robotnikami z polskiego Wybrzeża, ks. Małkowski odczytał 28 sierpnia 1980 r. rano, wkrótce po rozpoczęciu obrad MKS-u tego dnia. Zgromadzeni w Sali BHP kilkanaście razy przerywali jego wystąpienie oklaskami<sup>24</sup>. „Wasza słuszna walka o własne, niezależne od aparatu partyjnego i państwowego związku zawodowe, wspiera nasze usiłowania o stworzenie takich samych związków, niezależnych organizacji zawodowych pracowników rolnictwa” – stwierdzali na wstępie rolnicy, wzbudzając aplauz robotników. Upomnieli się również o uwolnienie więźniów politycznych, wśród których byli też chłopi, „jak Jan Kozłowski z ziemi tarnobrzesckiej, uwięziony za to, że swoją działalnością wyrażał troskę o dobro kraju i narodu”<sup>25</sup>. Ksiądz Małkowski dodał od siebie informację o aresztowaniach działaczy opozycji, wśród których był m.in. Wiesław Piotr Kęcik – członek KSS „KOR”, organizator Komitetów Samoobrony Chłopskiej i redaktor „Placówki”<sup>26</sup>. Przekazał także zasłyszaną w stoczni wiadomość o głodówce prowadzonej w Lublinie i Stalowej Woli w sprawie uwolnienia Jana Kozłowskiego; w więzieniu przebywał ponadto Tadeusz Kolano, skazany razem z Kozłowskim na podstawie fałszywych zarzutów kryminalnych.

W swoim liście rolnicy wyrażali niepokój, że przedstawiciele władz nie zapowiadają żadnych zmian w dotychczasowej zgubnej polityce rolnej, która doprowadziła do „tak lichego zaopatrzenia kraju w żywność”. „Musicie wiedzieć – zwracali się do robotników – że w ostatnich latach ustawą rządową przemieniono pełnoprawnych właścicieli gospodarstw rolnych w ich czasowych użytkowników. Na przekazanie własnego gospodarstwa rodzinnego synowi czy córce musi wyrazić zgodę naczelnik

---

<sup>22</sup> Tamże.

<sup>23</sup> Tym razem nie użyto żadnej nazwy, nie wymieniono również nazwisk, choć w tekście autorzy przyznają się do stworzenia „już w kilku dzielnicach kraju” Komitetów Samoobrony Chłopskiej i Związku Zawodowego Rolników.

<sup>24</sup> A. Drzycimski, T. Skutnik, *Gdańsk Sierpień '80. Rozmowy*, Gdańsk 1990, s. 313–320.

<sup>25</sup> Tamże, s. 315.

<sup>26</sup> W mieszkaniu Kęcików SB przeprowadziła 20 sierpnia 1980 r. rewizję, podczas której zasłabła Marzena Górszczyk-Kęcik; Wiesław został zatrzymany 21 sierpnia na ulicy i tydzień później, podobnie jak inni członkowie i współpracownicy KSS „KOR”, otrzymał sankcję prokuratorską pod zarzutem „przynależności do związku, mającego na celu przestępstwo” (Represje w Warszawie, [w:] *Dokumenty Komitetu Obrony Robotników...*, s. 571–572).

gminy. Tak szeroko reklamowana ustawa o tak zwanym dobrodziejstwie emerytur chłopskich winna się nazywać ustawą o likwidacji rodzinnej gospodarki chłopskiej<sup>27</sup>.

Zwrócono uwagę na olbrzymie koszty pegeeryzacji rolnictwa. „W państwowych farmach hodowlanych stanowisko dla krowy kosztuje więcej niż mieszkanie pracownicze, bo [...] około 300 tys. zł. Cały przemysł maszyn i narzędzi rolniczych nastawiony jest na obsługę PGR-ów, a my, chłopcy indywidualni nie możemy zdobyć często nawet najprostszych narzędzi – pługa, kosi czy motyki<sup>28</sup>. Podkreślano wszechwładztwo naczelnika gminy, który na mocy własnej decyzji mógł nawet pozbawić rolnika jego własnego gospodarstwa rodzinnego pod pretekstem złego gospodarowania. „Ziemie tę przekazuje się wtedy tzw. sektorowi uspołecznionemu, zwanemu tak, bo do jego gospodarki dokłada potem całe społeczeństwo. Są takie PGR-y, SKR-y lub spółdzielnie, których wpływy pieniężne ze sprzedaży ich produktów są niższe nawet od kosztów materiałowych, nie mówiąc już o płacach i podatkach. Gospodarce narodowej opłaciliby się więc, gdyby przestały one po prostu uprawiać ziemię. I dzieje się tak, mimo że państwo daje im wszelkie przywileje naszym kosztem. My chłopcy za litr mleka dostajemy 3 zł, a PGR-y, w postaci dotacji, dostają 36 zł. Podobnie jest z mięsem, warzywami i innymi towarami rolniczymi. [...] Cały program chłopski zamyka się w tym krótkim zdaniu: chcemy równych praw z PGR-ami, SKR-ami i spółdzielniami produkcyjnymi, chcemy znowu być gospodarzami swej ziemi i pełnoprawnymi obywatelami Polski, która zwana jest Ludową, choć ludową nie jest<sup>29</sup>.”

Solidaryzując się w całej pełni „z braćmi robotnikami”, rolnicy stwierdzali zarazem, że nie mogą ich wesprzeć własnym strajkiem ze względu na porę bardzo uciążliwych żniw. „Nic nie może zostać niezebrane w polu, co tak często widzimy w PGR-ach. Byłoby to marnotrawstwo naszego chleba powszedniego. Do rzetelnej pracy przy żniwach wzywał nas ksiądz prymas w swym kazaniu na Jasnej Górze oraz w sanktuarium maryjnym w Wambierzycach. [...] W myśl wezwania księdza prymasa popieramy wasz strajk naszą rzetelną pracą. Przekazujemy wam nasze ofiary pieniężne w łącznej wysokości 12 762 zł”. Ksiądz Małkowski dodał

---

<sup>27</sup> A. Drzycimski, T. Skutnik, dz. cyt., s. 316.

<sup>28</sup> Tamże.

<sup>29</sup> Tamże, s. 317.

od siebie, że „ofiary te zebrane były w czasie zebrania chłopskiego po sumie, pod kościołem w Zbroszy”<sup>30</sup>; na koniec przemowy dostał kwiaty. „Zauważyłem tam doradców, którzy siedzieli sobie na trawie i jedli kanapki popijając herbatą. Z ich strony nie było próby nawiązania ze mną jakiegóż kontaktu”<sup>31</sup> – wspomina.

### Inicjatywa Tadeusza Nawrockiego z Warszawy

Jeszcze tego samego dnia (28 sierpnia 1980 r.) podczas południowej tury rozmów MKS-u z delegacją rządową – choć chyba już bez jej obecności – Alina Pienkowska odczytała list z Warszawy skierowany przez Tadeusza Nawrockiego „z upoważnienia grona seniorów ruchu ludowego” do „braci robotników polskiego Wybrzeża” na ręce Anny Walentynowicz z prezydium MKS-u<sup>32</sup>. Autor przypominał, że „każdy kawałek ziemi w rękach chłopskich daje społeczeństwu zawsze chleba nieporównanie więcej niż taki sam kawałek w sektorze państwowym; często ponad o połowę więcej, a zawsze po cenach wielokrotnie niższych”. „A mimo to cała gospodarka państwa wymierzona jest na niszczenie tej dającej chleba więcej, zdrowszego i tańszego, gospodarki chłopskiej, a na rozwijanie w rolnictwie sektora państwowego [...] Domagając się lepszego zaopatrzenia, bronicie tym samym gospodarki chłopskiej, gdyż tylko ona [...] może kraj wydobyć z niedoboru żywności”<sup>33</sup>. Nawrocki zwrócił uwagę, że Jan Kozłowski, który walczył o to samo, „został skazany na podstawie sfinansowanych zarzutów i jest więziony, by inni chłopci nie poszli jego śladem”<sup>34</sup>.

<sup>30</sup> Tamże. Suma zebranych pieniędzy była wyższa od kwoty podawanej przez SB, trochę inne miały też być okoliczności zbiórki. Z odczytanego listu może wynikać, że pieniądze zostały przekazane stoczniovcom dopiero w Sali BHP, jednak zapewne zapis w tekście stanowił tylko ogólną informację i nie odnosił się do momentu i formy przekazu, którą ks. Małkowski zapamiętał inaczej (tj. pieniądze wcześniej już odebrał Wałęsa).

<sup>31</sup> T. Sommer, R. Pazio, dz. cyt., s. 72. Po przyjeździe pociągiem z Gdańska do Warszawy ks. Małkowski zastał list z kurii z żądaniem władzy archidiecezjalnej do natychmiastowego powrotu, prawdopodobnie z powodu wypowiedzi udzielanych w Gdańsku zachodnim korespondentom; prymas Stefan Wyszyński miał potem wyrazić niezadowolenie z zaangażowania politycznego księdza (tamże, s. 73).

<sup>32</sup> List nosił datę 27 sierpnia 1980 r., prawdopodobnie został nadany z telefonu domowego autora. Nawrocki jeździł do Zbroszy Dużej jako wykładowca Uniwersytetu Ludowego, był też uczestnikiem zebrań Komitetu Samoobrony Chłopskiej Ziemi Grojeckiej (m.in. 17 i 24 sierpnia 1980 r.), stąd też treść depeszy nie odbiegała od postulatów rolników.

<sup>33</sup> A. Drzycimski, T. Skutnik, dz. cyt., s. 349.

<sup>34</sup> Tamże. Przed rozprawą rewizyjną Jana Kozłowskiego w Sądzie Wojewódzkim w Sandomierzu 26 maja 1980 r. Nawrocki wraz z grupą znanych osób poręczał jego niewinność. Po rozprawie został zatrzymany na 48 godz. i ukarany wysoką grzywną przez kolegium ds. wykroczeń, podobnie jak kilkudziesięciu działaczy opozycji, którzy przyjechali na proces.

Aż trzykrotnie senior ruchu ludowego odwoływał się do słów Jana Pawła II. Podkreślił, że jedynie rodziny chłopskie nie mają zasiłków rodzinnych w ogóle. Popierając żądanie wolnych związków zawodowych, stwierdził, że „i chłopi już tworzą takie związki i tworzyć je będą dalej, tym łatwiej, im pełniejszym sukcesem wy, bracia robotnicy, swoje to żądanie uwieńczycie”. W zakończeniu Nawrocki stwierdzał, że chłopi w różnych częściach kraju popierają strajkujących we wszystkich ich żądaniach. „Dzięki waszemu czynowi ożywczą nadzieją na lepsze jutro zabiły nasze niemłode już serca” – pisał. „Nie możemy was wesprzeć strajkiem, ale łączymy się z wami całą duszą, abyście [...] uzyskali wszystko, czego żądacie. Tego potrzeba przede wszystkim całej naszej ojczyźnie. Wszystko, czego żądacie, jest w swej istocie prawdziwie socjalistyczne. Wyrazy czci wielkiej wam składamy”<sup>35</sup>.

### Komitet Henryka Bąka

Jedynym działaczem opozycji antysocjalistycznej na wsi, który pośpieszył do strajkujących w Stoczni Gdańskiej im. Lenina, był Henryk Bąk – organizator Tymczasowego Komitetu Niezależnego Związku Zawodowego Rolników, wydawca i redaktor niezależnych pism „Postęp” i „Rolnik Niezależny”, jednak jego pobyt jest słabo udokumentowany. Relacje na ten temat są mało precyzyjne; nie wiadomo, czy „zgłosił się do pomocy i do dyspozycji Komitetu Strajkowego i przez kilka dni uczestniczył w strajku”<sup>36</sup>, czy może tylko dwukrotnie dojeżdżał<sup>37</sup>. Celem pierwszej wizyty w Stoczni Gdańskiej – „na teren której udało mu się wejść, mimo iż nie był uczestnikiem strajku – było nawiązanie kontaktu ze strajkującymi i wyrażenie poparcia dla ich akcji”<sup>38</sup>. Za drugim razem miał dostarczyć strajkującym żywność (owoce i warzywa) oraz pieniądze zebrane przez działaczy TK NZZR w Lisowie i okolicy; „udał się do Gdańska najpierw sam, a za drugim razem z kierownicą z Komitetu”<sup>39</sup>.

<sup>35</sup> Tamże, s. 350.

<sup>36</sup> W. Ferens, *O koncepcjach związku zawodowego rolników*, Warszawa 1981, s. 5.

<sup>37</sup> G. Leszczyński, *Zwyczajny bohater. Życie i działalność Henryka Bąka (1930–1998)*, Warszawa 2013, s. 216.

<sup>38</sup> Tamże. W drodze powrotnej przemyślał taśmy ze strajku, które w pociągu w obawie przed kontrolą SB dał na przechowanie przypadkowemu pasażerowi.

<sup>39</sup> Tamże. Córka Bąka w relacji z 2010 r. twierdziła, że podczas swych wizyt na Wybrzeżu ojciec zniknął z domu „na mniej więcej trzy tygodnie” i dopiero 30 sierpnia 1980 r. pojawił się w Lisowie.

Niewątpliwie śladem podróży Bąka do stoczniowców były ujęte w dziewięciu punktach żądania TK NZZR, umiejscowione w Gdańsku i datowane na 29 sierpnia 1980 r.<sup>40</sup> Na pierwszym miejscu żądano przestrzegania przez władzę państwową prawa rolników do zrzeszania się w Niezależnym Związku Zawodowym Rolników, dalej domagano się udziału przy ustalaniu cen za produkty rolne oraz zrównania uprawnień gospodarstw indywidualnych rodzinnych z uprawnieniami PGR-ów i spółdzielni produkcyjnych „w zakresie zaopatrzenia w środki produkcji oraz udostępniania kredytów państwowych na takich samych warunkach”. Kilka postulatów miało charakter socjalno-płacowy, żądano m.in.: płatnych urlopów wypoczynkowych dla rolników indywidualnych, płatnych urlopów macierzyńskich i dodatków rodzinnych dla dzieci, podwyżki płac dla robotników państwowych gospodarstw rolnych oraz podwyżki dodatków rodzinnych do poziomu dodatków płaconych funkcjonariuszom SB i MO, przyznawania rent i emerytur dla rolników bez obowiązku płacenia składek emerytalnych (powinny być finansowe z wpłat przedsiębiorstw państwowych skupujących płody rolne) oraz podwyższenia najniższych rent o 100% i zwiększenia zakresu ubezpieczeń społecznych dla rolników indywidualnych. Postulowano prawo zarządzania przez robotników państwowymi gospodarstwami rolnymi i wybierania przez nich dyrektorów PGR-ów oraz uchylenie przepisów dotyczących przekazywania rodzinnych gospodarstw rolnych następcom za pośrednictwem naczelników gmin.

### **Solidarność rolników i 24 postulaty z gminy Stegna**

Podczas pobytu w Stoczni Gdańskiej Bąk nawiązał kontakt z rolnikami, którzy wspomagali stoczniowców od pierwszych dni strajku. Najszybciej dotarli do strajkujących rolnicy z najbliższych okolic Trójmiasta – z Kaszub i Żuław, solidaryzując się z protestem robotników i świadcząc im pomoc żywnościową. Na odczytanej przez Floriana Wiśniewskiego liście 350 zakładów, których przedstawiciele rano 21 sierpnia 1980 r. byli obecni w Sali BHP, na 344. miejscu zostali wymienieni „rolnicy

<sup>40</sup> „Rolnik Niezależny” sierpień 1980, nr 21, s. 2. Zapewne Bąk wypowiadał się za cały Komitet, a Gdańsk wymieniony był w tym dokumencie jako miejsce bardziej symboliczne niż realne.

indywidualni woj. gdańskiego<sup>41</sup>. Czołowym ich reprezentantem był Jan Groth ze Strzebielina.

Żywność strajkującym przywozili chłopci z różnych stron kraju. Jan Beszta-Borowski z białostockich Łap dowiedział się, że coś dzieje się w Gdańsku „z wrażeń fał” RWE. Jak wspomina, „w ściślejszej tajemnicy” (wiedziała tylko żona) wyjechał wieczorem w sobotę 23 sierpnia 1980 r., by na miejsce dotrzeć już rano w niedzielę; „biorę ze sobą dary: kurczaki, jaja, wędlinę, ciasto oraz napisane wcześniej pozdrowienie, przewożąc je schowane w butach”. W Gdańsku był pierwszy raz w życiu, w stoczni wpuścili go do środka. „Przekazuję żywność, dar pieniężny oraz pismo z pozdrowieniem życząc im wytrwania”; jak przyznał, ze strachu nie podpisał się czytelnie, będąc „prawie pewny, że ich wcześniej czy później rozbiją”, znajdą pismo i przyjadą po niego. Widział, jak „grupa rolników przy aplauzie zebranych i stoczniowców wjeżdża furą przez bramę przywożąc żywność<sup>42</sup>”.

„Chłopi z całej Polski, w tym także z województwa wałbrzyskiego, oferują żywność strajkującym na Wybrzeżu. Zapewnienie Wałęsy, że strajkujący mają dość jedzenia, powoduje powstrzymanie wysyłki żywności. Z kolei robotnicy starają się podkreślić swój braterski stosunek do chłopów, wysyłając do pobliskich wsi ekipy do pomocy w żniwach<sup>43</sup>. O skierowaniu do kółek rolniczych autobusu zakładowego z ludźmi do prac żniwnych mówił 21 sierpnia 1980 r. w Sali BHP Stefan Kalinowski z Budopolu<sup>44</sup>”.

Rolnicy zajmowali się nie tylko dostarczaniem żywności do stoczni. „Jeszcze w sierpniu 1980 chłopci z gminy Stegna w Elbląskiem sformułowali 24 postulaty dotyczące rolnictwa i gospodarki chłopskiej, zebrali

<sup>41</sup> A. Drzycimski, T. Skutnik, dz. cyt., s. 174. Warto zauważyć, że liczną grupę na liście stanowiły zakłady przetwórstwa rolno-spożywczego i instytucje obsługi rolnictwa, nie brakowało też gospodarstw państwowych (Kombinat PGR Rusocin) i spółdzielczych (RSP „Zorza” w Straszynie, RSP „Żuławy”, SKR Trąbki Wielkie); przedstawiciel RSP w Redłowie przywiózł strajkującym świniaka „ze składek pracowników” (tamże, s. 308).

<sup>42</sup> J. Beszta-Borowski, *Pół wieku zarazy 1944–2000. Moje zapiski faktów i refleksji*, Komorów 2000, s. 36–37. Autor przebywał w Stoczni Gdańskiej przez całą niedzielę 24 sierpnia 1980 r., brał m.in. udział w mszy strajkowej. Z Gdańska przywiózł materiały informacyjne (ulotki, postulaty) i zrobione przez siebie zdjęcia fotograficzne, przekazując je poprzez znajomych kolegów i przyjaciół do różnych zakładów i instytucji w Łapach, „aby zorganizowali grupy związkowe”.

<sup>43</sup> H. Kurek-Dudowa, *Strajk głodowy Świdnica 1981*, mps, s. 2.

<sup>44</sup> A. Drzycimski, T. Skutnik, dz. cyt., s. 160–161; akcję poparł Wałęsa. Kurek-Dudowa podaje, że „wysłano strajkujących do wsi Sobieszewo, aby pomogli tamtym gospodarzom w żniwach”, nie wydaje się jednak, by informacja ta była ścisła (Sobieszewo miało charakter letniskowy, a nie rolniczy), podobnie jak stwierdzenie, że do akcji pomocy w żniwach „zgłosiło się tysiące ochotników ze stoczni”.



ok. tysiąca podpisów chłopskich i złożyli je w komitecie strajkowym Stoczni Gdańskiej<sup>45</sup>. Liderem rolników elbląskich był Marek Milejski ze wsi Przemysław, towarzyszyli mu podczas strajku m.in. Czesław Bujno i Zofia Watta-Skrzydłewska z tej samej miejscowości oraz Jadwiga Pawłowska z Drewnicy<sup>46</sup>.

Wśród 24 postulatów zgłoszonych do MKS-u<sup>47</sup> „utworzenie wolnych związków zawodowych rolników broniących praw” umieszczono dopiero na ósmym miejscu. Domagano się upełnorolnienia gospodarstw indywidualnych poprzez umożliwienie zakupu ziemi „będącej w posiadaniu PGR a przylegającej do gruntu rolnika”. Zdecydowana większość punktów dotyczyła poprawy warunków produkcji rolnej i infrastruktury socjalno-bytowej wsi. Żądano m.in. zwiększenia dostaw węgla, zniesienia reglamentacji w zakupie ciągników i maszyn rolniczych oraz materiałów budowlanych, zapewnienia „dostosowanej do potrzeb rolników ilości pasz treściwych gwarantowanej jakości”, przywrócenia dotacji państwowej na paliwo, obniżenia cen nawozów mineralnych i środków ochrony roślin, podniesienia cen skupu zboża, mleka i żywca, obniżenia cen usług kombajnowych SKR-u, zwiększenia zaopatrzenia wsi w artykuły spożywcze. Postulowano zmniejszenie składek emerytalnych o połowę oraz obniżenie wieku emerytalnego (dla kobiet do 50 lat, dla mężczyzn – do 55), a także zmianę przepisów PZU, w tym wprowadzenie regulacji uwzględniających „specyficzne warunki powodziowe na terenie Żuław”, gdzie rolnicy ponoszą większe straty; w jednym z punktów zapisano doprowadzenie

<sup>45</sup> M. Jagła, *Posłowie (do strajku głodowego w Świdnicy)*, mps, [1981], s. 5. Egzemplarz w zbiorach autora. W literaturze powtarza się błędny zapis „chłopi ze wsi Stegna koło Elbląga”, który wprowadził S. Dąbrowski, „Solidarność” *Rolników Indywidualnych 1976–1981. Geneza, nurty, zarys działalności (opracowanie analityczne i wybór źródeł)*, Wrocław 1993, s. 25. Przesadą jest też ocena, że to właśnie „ich głosy sprawiły, że w Porozumieniu Gdańskim znalazły się zobowiązania dotyczące «rodzinnej gospodarki chłopskiej»” (M. Jagła, dz. cyt.).

<sup>46</sup> Na aktywność tutejszych rolników wpłynął fakt, że w gminie Stegna mieszkali dojeżdżający stąd do Gdańska pracownicy stoczni, poza tym niektórzy mieszkańcy byli dwuzawodowcami, np. Czesław Bujno (ur. 1933), członek PZPR, były radny GRN, który prowadził własne gospodarstwo rolne (10,33 ha), pracował także jako dozorca w gdańskiej Petrochemii; Marek Milejski (ur. 1948) – z wykształcenia technik weterynarii, prowadził z Zofią Skrzydłowską należące do niej gospodarstwo (9,62 ha), zajmując się hodowlą owiec; Jadwiga Pawłowska (ur. 1946), członek ZSL, prowadziła z mężem gospodarstwo (11,7 ha) specjalizujące się w produkcji warchlaków. AIPN Gd, 0001/16, Sprawa obiektowa kryptonim „Solidarność Wiejska”, k. 5, 29, 76–78. Elbląska SB nie miała żadnych informacji na temat zaangażowania rolników z gminy Stegna w strajk stoczniowców oraz składanych przez nich postulatów.

<sup>47</sup> Według Dąbrowskiego Jan Groth i Marek Milejski, do których dołączył Henryk Bąk, „uczestniczyli w Międzyzakładowym Komitecie Strajkowym w Stoczni Gdańskiej” (S. Dąbrowski, dz. cyt.), jednak twierdzenie to oparte jest na błędnej interpretacji informacji podanych przez W. Ferens (*vide* przyp. 30).

bieżącej wody do każdej zagrody („szczególnie na Żuławach”). „Żądamy kategorycznie wyeliminowania kumoterstwa i łapownictwa w urzędach państwowych i spółdzielczych” – brzmiał punkt nr 13. Jedyne postulaty wykraczające poza sprawy wsi i rolnictwa dotyczyły „udostępnienia możliwości nauczania religii w szkole”<sup>48</sup>.

Kontakty nawiązane przez Bąka w Stoczni Gdańskiej z rolnikami z Kaszub i Żuław spowodowały, że do Tymczasowego Komitetu Niezależnego Związku Zawodowego Rolników przystąpili Jan Groth, Marek Milejski i Zofia Watta-Skrzydłowska<sup>49</sup>. Do strajkujących w Gdańsku docierali również rolnicy z innych regionów Polski, którzy zazwyczaj przywozili żywność i pieniądze, a wywozili przedsmak wolnej Polski. Stanowili oni potem forpocztę ruchu solidarnościowego na wsi. Wśród nich byli późniejsi czołowi organizatorzy Solidarności rolniczej, m.in. Jan Beszta-Borowski z Białostockiego, Jerzy Gneciak z Opolszczyzny, Ryszard Majewski z Wielkopolski i Jarosław Nanowski z Zielonogórskiego<sup>50</sup>.

### Stoczniowa ulotka do rolników

Postulaty zgłaszane przez przedstawicieli środowisk wiejskich – zamieszczane w „Strajkowym Biuletynie Informacyjnym «Solidarność»” i odczytywane w Sali BHP – nie pozostały bez echa. Wolna Drukarnia Stoczni Gdańskiej wydała specjalną odezwę skierowaną do rolników<sup>51</sup>. „W kryzysowej sytuacji, w jakiej znalazło się społeczeństwo, kiedy robotnicy podjęli walkę o prawo tego społeczeństwa do lepszego życia, my rolnicy nie możemy pozostać obojętni” – stwierdzano we wstępie. Kryzys został spowodowany w dużym stopniu błędami w polityce rolnej, nawarstwiającymi się od wielu lat, prowadząc w rezultacie do nieopłacalności produkcji rolnej i jej spadku.

W polityce rolnej ścierały się dotąd dwie sprzeczne tendencje: z jednej strony dążono do uspołecznienia gospodarki rolnej, a z drugiej – istniała

<sup>48</sup> *Postulaty rolników woj. gdańskiego zgłoszone do MKS Gdańsk*, „Rolnik Niezależny”, sierpień 1980, nr 21, s. 1–2.

<sup>49</sup> Tamże, s. 1; nie podano daty, można jednak przypuszczać, że nastąpiło to jeszcze podczas strajku w Stoczni Gdańskiej.

<sup>50</sup> Podobną drogę przeszedł Piotr Baumgart, uczestnik strajku w Szczecinie.

<sup>51</sup> Być może ten jednostronicowy druk ulotny stanowił wkładkę do jednego z numerów „Solidarności”; prawdopodobnie został wydany 26 sierpnia 1980 r., na co wskazuje układ chronologiczny dokumentów strajkowych zamieszczonych w publikacji *Polski sierpień*, „Przegląd” 1980 nr 5, s. 30. Jednym z redaktorów tego pisma był Stanisław Kusiński, który wcześniej współpracował z „Placówką”.

konieczność podtrzymania gospodarki indywidualnej jako podstawy wyżywienia narodu. „Jedynym wyjściem z sytuacji jest więc proklamowanie jednoznacznej i trwałej polityki rolnej rezygnującej z polityki forsowania rolnictwa uspołecznionego, za którą to społeczeństwo płaci bardzo drogo i która niweczy zaufanie rolników do państwa”; konieczne jest – postulowano – stworzenie dla rolnictwa indywidualnego i uspołecznionego takich samych warunków kredytowania i zaopatrzenia oraz takich samych możliwości nabycia ziemi.

Wskazywano, że dla osiągnięcia rentowności w gospodarce indywidualnej należałoby wprowadzić regulację cen rynkowych na produkty rolne, m.in. podniesienie cen skupu zboża o 100% i żywca o 50% z jednoczesnym obniżeniem cen nawozów o 40% i usług SKR-u o 50%.

Zwracano uwagę, że rolnicy nie mogą być traktowani wyłącznie jako producenci żywności; poprawy wymagają ich warunki egzystencji i sytuacja socjalna, na ponowne rozpatrzenie czeka ustawa emerytalna, a szczególną opieką trzeba objąć młodych rolników nabywających ziemię z Państwowego Funduszu Ziemi. „Zabezpieczenie interesów i praw rolników zagwarantować mogą jedynie niezależne i samorządne związki rolników, których załączki istnieją już w niektórych regionach kraju”. Odezwę kończyło wezwanie: „Rolnicy – dyskutujcie, zgłaszajcie swoje żądania, postulaty, wybierajcie komitety, które mogłyby reprezentować Wasze interesy wobec władz. Wspólna walka wszystkich ludzi pracy gwarantuje nam realizację naszych żądań”<sup>52</sup>.

## Jan Kozłowski i inni

Sierpniowe postulaty rolników nie stały się przedmiotem stoczniowych negocjacji MKS-u z komisją rządową, której przewodniczący, wicepremier Mieczysław Jagielski, był „rolnikiem z praktyki”<sup>53</sup>. Jedynie podczas roz-

---

<sup>52</sup> *Rolnicy!* (ulotka w zbiorach autora). Druk z odezwą trafił do Monachium i był czytany w audycjach rolniczych Radia Wolna Europa (archiwum Aleksandra Świeżykowskiego). Nie udało się ustalić autora tekstu do rolników; niewykluczone, że był nim ktoś z ekspertów MKS-u.

<sup>53</sup> A. Drzycimski, T. Skutnik, dz. cyt., s. 391. Jagielski zaczynał karierę zawodową w Zarządzie Głównym Związku Samopomocy Chłopskiej (1946–1949) i Centralnym Zarządzie PGR (1949–1950), z rolnictwem związana była także jego kariera partyjna (zastępca kierownika 1952–1953 i kierownik Wydziału Rolnego KC PZPR 1953–1956) oraz państwowa (podsekretarz stanu 1957–1959 i minister rolnictwa 1959–1970); w 1962 r. uzyskał tytuł doktora nauk ekonomiczno-rolniczych w Instytucie Kształcenia Kadr Naukowych przy KC PZPR.

mów prowadzonych 28 sierpnia 1980 r. w Sali BHP w sprawie uwolnienia wszystkich więźniów politycznych Andrzej Gwiazda omówił przypadek Jana Kozłowskiego<sup>54</sup>, działacza chłopskiego skonfliktowanego z władzami lokalnymi, skazanego na dwa lata więzienia „za rzekome pobicie miejscowego chuligana i również w tym procesie materiał dowodowy budzi poważne wątpliwości”<sup>55</sup>; Gwiazda upomniał się też o Tadeusza Kolanę, wspólnie z Kozłowskim skazanego na półtora roku więzienia. Przechodząc natomiast do podpunktu dotyczącego studentów wydalonych z uczelni za przekonania, posłużył się przykładem Jolanty Kozłowskiej, córki Jana, relegowanej z Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Kielcach<sup>56</sup>.

### Zapis w punkcie szóstym

Postulaty zgłaszane w sprawie wsi i rolnictwa nie były wprawdzie tematem otwartych dyskusji w Sali BHP przed zawarciem porozumienia, jednak nie zniknęły z pola widzenia gdańskiego MKS-u. Ostatecznie umieszczono je w punkcie szóstym postulatów stoczniowych, w którym domagano się od władz podjęcia realnych działań w celu wyprowadzenia kraju z kryzysu, m.in. poprzez umożliwienie wszystkim środowiskom i warstwom społecznym uczestniczenia w dyskusji nad programem reform. Dla opracowania zagadnień socjalno-ekonomicznych w sobotę rano 30 sierpnia 1980 r. powołano w stoczni specjalną grupę roboczą; w jej składzie znaleźli się m.in. Florian Wiśniewski i Alina Pienkowska, a spośród doradców MKS-u najbardziej czynni w niej byli Waldemar Kuczyński i Andrzej Wielowieyski, którzy zresztą już wcześniej opracowywali pierwsze projekty porozumienia w sprawach gospodarczych<sup>57</sup>. Głównym autorem tekstu w sprawie wyjścia z kryzysu i reformy gospodarczej był Kuczyński, ekonomista znany z wydanej w drugim obiegu głośnej pracy *Po wielkim skoku poświęconej polityce gospodarczej władz PRL-u, współpracownik KSS „KOR”*<sup>58</sup>. Opracowane

<sup>54</sup> Sprawę Jana Kozłowskiego opisano w „Strajkowym Biuletynie Informacyjnym «Solidarność»”, 28.08.1980, nr 8.

<sup>55</sup> A. Drzycimski, T. Skutnik, dz. cyt., s. 334.

<sup>56</sup> „Mam tutaj bardziej drobiazgowo wyjaśnienie. Nie będę go czytał, mogę go [sic!] wręczyć. Czy to nie budzi pewnych skojarzeń?”; tamże, s. 335.

<sup>57</sup> T. Kowalik, *Wspomnienia ze Stoczni Gdańskiej*, „Wolność i Solidarność” 2010, nr 1, s. 108–109.

<sup>58</sup> Miał on bardzo dobrą orientację w sprawach wsi i rolnictwa m.in. dzięki żonie Halinie Flis-Kuczyńskiej, która była dziennikarką „Gromady – Rolnika Polskiego”.

przez Kuczyńskiego sformułowania dotyczące postulowanej przez MKS reformy nie budziły sporów i „przyjęto je jako podsumowanie często wypowiedzianych opinii”<sup>59</sup>.

Własny wkład w negocjowanie tej części porozumienia gdańskiego miał Wielowieyski, który znał dwóch ekspertów rządowych, profesorów Józefa Pajestkę i Antoniego Rajkiewicza, co było pewnym ułatwieniem w rozmowach<sup>60</sup>. „Z Pajestką uzgodniliśmy dość szybko sprawę pkt. 6 postulatów gdańskich dotyczącego kryzysu gospodarczego i reform [...]. Rozumieliśmy się dobrze” – wspomina. „Doszliśmy jednak z Kuczyńskim do wniosku, że musimy coś zrobić dla wsi. Pajestka nie miał w tej kwestii upoważnień i wobec tego po długich sporach stanęło na tym, że włączymy do porozumienia dodatkowy dezyderat MKS-u. [...] Pajestka pochodził z podbeskidzkiej wsi i chociaż nie mógł podpisać punktu, który zmieniał istotnie ideologię PZPR-u w sprawach wiejskich, to jednak sądzę, że zgodził się raczej chętnie, aby ten postulat umieścić w tekście porozumienia”<sup>61</sup>.

Po odczytaniu 31 sierpnia 1980 r. w Sali BHP przez Bogdana Lisa zapisu treści uzgodnień dokonanych przez MKS z komisją rządową punkt szósty podpisano bez żadnej dyskusji<sup>62</sup>. W porozumieniu gdańskim otrzymał on brzmienie: „MKS postuluje ponadto: – stworzenie trwałych perspektyw dla rozwoju chłopskiego gospodarstwa rodzinnego – podstawy polskiego rolnictwa, – zrównanie sektorów rolnictwa w dostępie do wszystkich środków produkcji, włącznie z ziemią, – stworzenie warunków dla odrodzenia samorządu wiejskiego”<sup>63</sup>.

<sup>59</sup> T. Kowalik, dz. cyt., s. 109. Co ciekawe, autor całego zapisu w ogóle nie pamięta tego epizodu (W. Kuczyński, *Burza nad Wisłą. Dziennik 1980–1981*, Warszawa 2002).

<sup>60</sup> Doradca MKS-u współpracował z Pajestką w Ministerstwie Skarbu przed 1952 r. („pozostawaliśmy wtedy w przyjaznych stosunkach, ale w Gdańsku był w rozmowach raczej sztywny”), a z Rajkiewiczem, z którym znalazł się ze spotkań w Klubie Krzywego Koła, „rozmawiało się lepiej i rzeczywiście szukaliśmy razem lepszych rozwiązań”. A. Wielowieyski, *Losowi na przekór*, Warszawa 2015, s. 93, 134, 309.

<sup>61</sup> Tamże, s. 309–310. Wielowieyski był członkiem zespołu usługowego Konwersatorium „Doświadczenie i Przyszłość” oraz współautorem raportów DiP-u, w których sporo miejsca poświęcono polityce rolnej i sytuacji wsi w PRL-u; należał do zespołu redakcyjnego Konwersatorium, który w czasie strajków sygnował tekst *Od czego zacząć* (vide przyp. 6).

<sup>62</sup> A. Drzycimski, T. Skutnik, dz. cyt., s. 418.

<sup>63</sup> *Protokoły porozumień...*, s. 5. „Był to też mój jedyny oryginalny wkład do owego tekstu, przy czym jeszcze w dwóch innych punktach znalazła się ta sama formuła: «MKS postuluje...»” (A. Wielowieyski, dz. cyt., s. 310).

## Kwestia związkowa na wsi – otwarta

Porozumienie gdańskie przyniosło rezultaty dla przedsierpniowej opozycji chłopskiej z pewnością zaskakujące. Udało się nie tylko doprowadzić do uwolnienia Jana Kozłowskiego, który opuścił zakład karny w Łęczycy 2 września 1980 r. (wcześniej zwolniono z warszawskiego aresztu Kęcika), lecz także uzyskać ważny zapis głównych postulowanych zmian dotyczących rolnictwa i wsi. Zważywszy, że kwestia ta znajdowała się właściwie poza obszarem wytyczonym przez 21 postulatów strajkowych i – mimo że znaczna część robotników Wybrzeża z przewodniczącym MKS na czele wywodziła się ze wsi i miała tam korzenie rodzinne – pierwotnie nie leżała w kręgu zainteresowań stoczniovców, było to osiągnięcie przełomowe. Stawiając bowiem sprawy rolne na forum publicznym, uchylono drzwi do dalszej szerokiej dyskusji na ten temat.

Wprawdzie działacze opozycji chłopskiej usiłowali za pośrednictwem strajkujących robotników wywalczyć jeszcze więcej, tj. analogiczne prawa związkowe, jednak nie wydaje się, by postulat swobodnego tworzenia związków zawodowych rolników był wówczas w ogóle realny. I chociaż zamierzenia te nie zostały zrealizowane, porozumienie gdańskie stanowiło dobry punkt wyjścia do podejmowania dalszych działań, a kwestia związkowa na wsi została w ten sposób otwarta. Obie strony miały tego świadomość: Jagielski, negocjując główny postulat MKS-u – akceptację wolnych związków zawodowych – zdawał sobie sprawę, że przyjęte stanowisko „będzie miało charakter zasadniczy, a treść przyjętych rozwiązań wpłynie niewątpliwie na stopień aktywności klasy robotniczej i innych warstw społecznych, na bliższą i dalszą przyszłość”<sup>64</sup>. Także Wałęsa liczył się z tym, że zakładanie związków dotrze z czasem na wieś; gdy „tam jakiś sołtys nie da rady wybrać, to mu pomożemy, wybierzemy”<sup>65</sup>.

Strajk sierpniowy i porozumienie gdańskie wywołały potężne echo społeczne, poruszając również środowiska wiejskie i dając impuls dla ruchu solidarnościowego na wsi, który w dużej mierze miał charakter spontaniczny, co z kolei powodowało różne trudności organizacyjne,

<sup>64</sup> A. Drzycimski, T. Skutnik, dz. cyt., s. 385.

<sup>65</sup> Tamże, s. 396.

a nawet rodziło konflikty między nowymi liderami powstających lokalnie struktur a starymi działaczami opozycji antysocjalistycznej. Nieoczekiwanie rozwój wydarzeń w ciągu pierwszego miesiąca doprowadził do szybkiej zmiany sytuacji związkowej rolników.

Już 7 września 1980 r. doszło do przekształcenia Tymczasowego Komitetu Niezależnego Związku Zawodowego Rolników w Komitet Niezależnego Samorządnego Związku Zawodowego Rolników; jego skład osobowy rozszerzono o członków Komitetów Samoobrony Chłopskiej i Ośrodka Myśli Ludowej. Dwa tygodnie później nastąpiła kolejna reorganizacja i utworzono czterdziestoduosobowy Komitet Założycielski NSZZ Rolników, w którym znaleźli się nie tylko działacze opozycyjni sprzed sierpnia 1980 r., ale także przedstawiciele nowych ośrodków powstających już po podpisaniu porozumień sierpniowych; była to pierwsza taka inicjatywa o zasięgu krajowym, a Komitet skupiał rolników z 13 województw. Jego członkami zostali m.in. uczestnicy strajku w Stoczni Gdańskiej: Jan Groth z województwa gdańskiego oraz Czesław Bujno, Marek Milejski i Janina Pawłowska z województwa elbląskiego, sygnatariusz jednego z listów do stoczniowców Jakub Antoniuk z województwa białostockiego oraz uwolniony z więzienia na żądanie gdańskiego MKS-u Jan Kozłowski z województwa tarnobrzemeskiego, który został wiceprzewodniczącym Komitetu. W jego składzie znalazło się aż sześciu członków Komitetu Samoobrony Chłopskiej Ziemi Grójeckiej (województwo radomskie) – najaktywniejszego ośrodka opozycyjnego na wsi, który wspierał strajkujących w Gdańsku. Doradcami organizacyjnymi Komitetu Założycielskiego byli Wiesław Piotr Kęcik i Henryk Bąk, autor statutu NSZZ Rolników, a przewodniczącym został Zdzisław Ostatek z Grójca<sup>66</sup>.

### **Nowy „sojusz robotniczo-chłopski”**

Wcześniej zorganizowali się rolnicy z województwa wrocławskiego, którzy pierwsze zebranie odbyli już 1 września 1980 r. Chłopski Związek Zawodowy Ziemi Dobrzyńskiej i Kujaw próbował zgłosić do rejestracji swój statut 19 września, spotkał się jednak z odmową Sądu Wojewódzkiego w Warszawie. Organizatorzy NSZZ Rolników postąpili inaczej, kierując

<sup>66</sup> Posiadał gospodarstwo sadownicze w Lewiczynie; w latach 1979–1990 zarejestrowany przez SB jako TW „Karol”.

się najpierw do Gdańska. Delegacja Komitetu Założycielskiego 22 września spotkała się z Wałęsą i wzięła udział w posiedzeniu Krajowej Komisji Porozumiewawczej NSZZ „Solidarność”. Na wniosek Władysława Siły-Nowickiego jednogłośnie przyjęto wówczas rezolucję, której autorem był zapewne Kęcik. Założyciele NSZZ „Solidarność” stwierdzali w niej, że porozumienie gdańskie w punkcie pierwszym odnoszącym się do utworzenia Niezależnych Samorządnych Związków Zawodowych „winno dotyczyć również wszystkich zatrudnionych w rolnictwie, tym samym także rolników indywidualnych pracujących w swoich gospodarstwach”.

„Założyciele NSZZ «Solidarność» z siedzibą Komisji Krajowej w Gdańsku w pełni popierają utworzenie NSZZ wszystkich zatrudnionych w rolnictwie, w takich formach, w jakich pracownicy rolnictwa sobie obiorą i przewidują możliwość współpracy i ewentualnej federacji swego związku z NSZZ chłopów indywidualnych i innych pracowników rolnictwa”<sup>67</sup>. Z entuzjazmem zebranych spotkały się słowa Wałęsy: „Niech zorganizują się, a my musimy im pomóc. [...] co oni wymyślą, to jest ich sprawa, ale solidaryzować się z nimi musimy”. Kęcik zapewniał, że przepisy prawne podpisane przez Polskę dają wszystkim pracownikom zatrudnionym w rolnictwie takie same prawa do zrzeszania się jak innym<sup>68</sup>.

Statut NSZZ Rolników został złożony do rejestracji 24 września 1980 r. w Sądzie Wojewódzkim w Warszawie razem ze statutem NSZZ „Solidarność” i można przypuszczać, że tylko dlatego nie był od razu odrzucony. Przyjęta przez KKP interpretacja rozszerzająca punkt pierwszy porozumienia gdańskiego na rzecz tworzenia związków zawodowych rolników bynajmniej nie przełamała oporu władz PRL-u przed powstaniem na wsi „nowego PSL”. Walka o rejestrację Solidarności rolniczej wspomagana przede wszystkim przez Solidarność pracowniczą (oraz Kościół katolicki z prymasem Wyszyńskim na czele) trwała prawie

<sup>67</sup> T. Kozłowski, *Powstanie NSZZ Rolników Indywidualnych „Solidarność” 1980–1981*, [w:] A. W. Kaczorowski, T. Kozłowski, J. Olaszek, dz. cyt., s. 37; autor powołuje się na tekst rezolucji według stenogramu z posiedzenia KKP NSZZ „Solidarność”. Zapis ten różni się redakcją od wersji w moich zbiorach, w której pojawia się nazwa Ogólnopolska Komisja Porozumiewawcza zamiast KKP, mowa jest też o „NSZZ wszystkich pracowników zatrudnionych w rolnictwie” i „formach organizacyjnych”. Rezolucja (o treści prawie identycznej jak posiadana przeze mnie), podpisana przez Wałęsę i Bogdana Lisa, występuje także jako uchwała KKP NSZZ „Solidarność” z 29 września 1980 r., jednak nie jest to dokument oryginalny, lecz przedruk z numeru 3 „Solidarności Dolnośląskiej” (*Dokumenty Krajowej Komisji Porozumiewawczej i Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność” (1980–1981)*, wybór M. Owsiański, oprac. T. Kozłowski, Warszawa 2012, s. 56).

<sup>68</sup> T. Kozłowski, dz. cyt., s. 40.



dziewięć miesięcy, stanowiąc wielkie pole konfliktu i ciągle zarzewie konfrontacji. Po skompromitowaniu podczas strajku w Stoczni Gdańskiej komunistycznego hasła o przodującej roli klasy robotniczej, która faktycznie wystąpiła w roli hegemonu narodu, nastąpiła dewaluacja kolejnego propagandowego sloganu o sojuszu robotniczo-chłopskim, który w okresie zrywu solidarnościowego otrzymał zupełnie nowe, bardziej autentyczne znaczenie, zapoczątkowane udziałem rolników w proteście stoczniowców.

Trzeba jednak zauważyć, że wsparcie opozycyjnych środowisk wiejskich dla zakładów strajkujących na Wybrzeżu w sierpniu 1980 r., świadczona im pomoc i nadzieje związane potem z zawarciem porozumienia gdańskiego nie były wcale postawą powszechną wśród rolników. Zapewne nie bez wpływu propagandy sążonej w PRL-owskich mediach obawiali się oni ekonomicznych konsekwencji strajków robotniczych, którym nie będą mogły sprostać nawet powstające związki zawodowe rolników. Podczas jednego z zebrań w podziemiach kościoła w Zbroszy Dużej doszło do ostrej wymiany zdań na ten temat. „Nn osobnik z Lewiczyna lat około 35” stwierdził, że kosztami realizacji postulatów robotników władze obarczą rolników: „robotnicy dostaną podwyżkę, wolną sobotę, gdy za to trzeba będzie płacić drogą podwyżek [cen] narzędzi rolniczych, nawozów, usług dla rolnictwa w przyszłych latach”<sup>69</sup>.

„Komitet wolnych związków zawodowych rolników” nie będzie miał możliwości obrony ich interesów – kontynuował – „bo przecież rolnik nie może strajkować, by wywalczyć swoje”, trudno zaś nazwać strajkiem dotychczas organizowane akcje, „jeżeli rolnik np. oddaje dziennie 20 litrów mleka, w czasie strajku jednego dnia go nie odda, by następnego oddać 40 litrów”. „Co to jest za strajk, jaka to forma walki?” – pytał dyskutant, według którego władze popełniły błąd, „idąc na ugodę z robotnikami” i realizując w pełni stawiane przez nich postulaty, „a powinni ich wziąć [sic!] głodem”. Wypowiedź ta wzbudziła zarówno sprzeciw, jak i akceptację wśród zebranych, ujawniając dużą polaryzację stanowisk nawet w znanym z opozycyjności środowisku wiejskim. „Sympatyk KSCh ZG” Ciesielski stwierdził, że robotnicy nie powinni dostać nawet wolnych sobót, a wypowiedź tę poparł również Jerzy Skrzeczyński, członek Komitetu.

<sup>69</sup> AIPN BU, 0713/275, Zbrosza Duża 1977–1980, s. 312.

„W celu załagodzenia powstałej sytuacji konfliktowej głos zabrała Kęcikowa Marzena”, a „definitywnie zebranie zakończył Ostatek Zdzisław słowami, iż dyskusja zesła na zbyt szerokie wody i należy ją dzisiaj zakończyć”<sup>70</sup>. Nowy w treści, solidarnościowy „sojusz robotniczo-chłopski” już na początku okazywał się zatem jeszcze jednym malowanym hasłem, pod wspólnotą walki z władzami PRL-u kryjąc w istocie poważny konflikt interesów producentów i konsumentów żywności.

---

<sup>70</sup> Tamże.

## Bibliografia

### Źródła archiwalne

Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej [dalej: AIPN]

AIPN BU, 0713/275, Zbrosza Duża 1977–1980.

AIPN Gd, 0001/16, Sprawa obiektowa kryptonim „Solidarność Wiejska”.

### Źródła publikowane

Dąbrowski S., *„Solidarność” Rolników Indywidualnych 1976–1981. Geneza, nurty, zarys działalności (opracowanie analityczne i wybór źródeł)*, Wrocław 1993.

*Dokumenty Komitetu Obrony Robotników i Komitetu Samoobrony Społecznej „KOR”, wstęp i oprac.* A. Jastrzębski, Warszawa–Londyn 1994.

*Dokumenty Krajowej Komisji Porozumiewawczej i Komisji Krajowej NSZZ „Solidarność” (1980–1981)*, wybór M. Owskiński, oprac. T. Kozłowski, Warszawa 2012.

*Protokoły porozumień Gdańsk, Szczecin, Jastrzębie. Statut NSZZ „Solidarność”. Założenia Ustawy o Związkach Zawodowych*, Warszawa 1981.

### Źródła niepublikowane

Jagła M., *Posłowie (do strajku głodowego w Świdnicy)*, maszynopis, [b.m.] 1981.

Kolekcja dokumentów w zbiorach autora.

Kurek-Dudowa H., *Strajk głodowy Świdnica 1981*, maszynopis. [b.m.r.].

### Literatura

Ferens W., *O koncepcjach związku zawodowego rolników*, Warszawa 1981.

Friszke A., *Opozycja polityczna w PRL 1945–1980*, Londyn 1994.

Kaczorowski A. W., Kozłowski T., Olaszek J., *„Solidarność” Rolników 1980–1989*, red. A. W. Kaczorowski, Warszawa 2010.

Łeszczyński G., *Zwyczajny bohater. Życie i działalność Henryka Bąka (1930–1998)*, Warszawa 2013.

Nawrocki T., *Udział chłopów w przełomie 1980/81 i 1988/89 (przyczynek w dokumencie)*, Warszawa 1994.

*Od Ostatnich Leśnych do „Solidarności”. Z dziejów opozycji politycznej i oporu społecznego w Polsce południowo-wschodniej (1956–1989)*, red. M. Gliwa, M. Krzysztofiński, Rzeszów 2014.

*Początki niezależnego ruchu chłopskiego 1978–1980. Komitet Samoobrony Chłopskiej Ziemi Lubelskiej, Komitet Samoobrony Chłopskiej Ziemi Grójeckiej*, oprac. M. Choma-Jusińska, M. Krzysztofik, Lublin 2008.

Sommer T., Pazio R., X. Małkowski. *Krzyż. In hoc signo vinces!*, Warszawa 2012.

*Wbrew partii i cenzurze. Media podziemne w PRL. Studia i artykuły*, red. P. Kardela, P. P. Warot i T. Wolsza, Warszawa 2012.

*Z badań nad dziejami wsi w Polsce*, red. Z. Hemmerling, M. Nadolski, Warszawa 1990.

### **Wspomnienia, relacje**

Beszta-Borowski J., *Pół wieku zarazy 1944–2000. Moje zapiski faktów i refleksji*, Komorów 2000.

Drzycimski A., Skutnik T., *Gdańsk Sierpień '80. Rozmowy*, Gdańsk 1990.

Kowalik T., *Wspomnienia ze Stoczni Gdańskiej*, „Wolność i Solidarność” 2010, nr 1, s. 108–109.

Kuczyński W., *Burza nad Wisłą. Dziennik 1980–1981*, Warszawa 2002

Wielowieyski A., *Losowi na przekór*, Warszawa 2015.

Jakub Kufel

## Strajk sierpniowy w Stoczni Gdańskiej w świetle prasy oficjalnej

Strajk w Stoczni Gdańskiej był wydarzeniem wyjątkowym. Protest został zorganizowany w kluczowym, zarówno z politycznego, jak i ekonomicznego punktu widzenia, zakładzie pracy Trójmiasta. Mimo że początkowo nie różnił się wiele od strajków, które latem 1980 r. wybuchły w Polsce, to warto zwrócić uwagę na kilka kwestii szczególnych. Po pierwsze – protest zorganizowany był przez członków Wolnych Związków Zawodowych w obronie Anny Walentynowicz, a jej zwolnienie z pracy miało charakter polityczny i uderzało w trójmiejskie środowisko opozycyjne<sup>1</sup>. Po drugie – Stocznia Gdańska była zakładem szczególnie „chronionym” przez władze. Służba Bezpieczeństwa po Grudniu 1970 podjęła szeroko zakrojone działania w sprawie operacyjnej ochrony Stoczni Gdańskiej, więc wszelka forma organizacji strajku, która wymknęła się kontroli władzy, świadczyła o jej słabości. Po trzecie – w Gdańsku żywe było wspomnienie rewolty grudniowej, a temat upamiętnienia ofiar stale powracał w trakcie rocznicowych wydarzeń, co kształtowało „kulturę oporu” wobec władzy wśród mieszkańców Gdańska i miało duży wpływ na poparcie społeczeństwa dla strajkujących robotników.

---

<sup>1</sup> Zob. S. Cenckiewicz, *Anna Solidaność. Życie i działalność Anny Walentynowicz na tle epoki (1929–2010)*, Poznań 2010.

Prasa oficjalna dość późno zareagowała na rozwój sytuacji w Stoczni Gdańskiej. Artykuły dotyczące strajku, które pojawiały się na jej łamach, miały charakter propagandowy i były formą dotarcia do mas ze sformalizowanym komunikatem władz. Gazety ogólnokrajowe skupiały się więc na ogólnym opisie „przerw w pracy” oraz prezentowaniu stanowiska władz centralnych. Prasa lokalna z kolei zwracała uwagę na konsekwencje, jakie mieli ponieść mieszkańcy miast w związku z tzw. przestojami w pracy oraz przedstawiała stanowisko władz regionalnych.

Pierwsze informacje na temat strajku sierpniowego w Stoczni Gdańskiej pojawiły się 15 sierpnia<sup>2</sup>. Informowano wówczas o „zakłóceniach w rytmie pracy”. Sformułowanie to było charakterystyczne dla władz PRL-u i opisywało sytuację strajkową, odwracając uwagę od postulatów strajkujących załóg na rzecz konsekwencji, jakie płynęły z tego faktu dla gospodarki narodowej. W „Dzienniku Bałtyckim” zwracano uwagę na fakt, że postulaty dotyczą płac oraz organizacji pracy i utrudniają normalny tok produkcji. Komunikat Polskiej Agencji Prasowej został wzbogacony o komentarz: „Przerwy w pracy napawają troską, utrudniają bowiem i tak już niełatwą sytuację gospodarczą, zmniejszając rozmiary produkcji towarów i usług, które są nam wszystkim potrzebne”<sup>3</sup>. Identyfikacyjny artykuł i komentarz znalazł się także w „Głosie Wybrzeża”<sup>4</sup> i „Wieczorze Wybrzeża”<sup>5</sup>. Oznacza to, że teksty były standaryzowane nie tylko poprzez przedruk informacji zaczerpniętych z PAP-u, ale także w formie ujednolicenia komentarzy na ważne politycznie tematy.

15 sierpnia w telewizji wystąpił premier Edward Babiuch. Jego tekst został przytoczony w weekendowych wydaniach dzienników ogólnokrajowych, takich jak „Trybuna Ludu” czy „Kurier Polski”, które stanowiły „tubę partii” i „pas transmisyjny dotarcia do mas”. Najważniejszym przesłaniem płynącym z wystąpienia Babiucha był postulat „powrotu do pracy”: „Nasz naród tylko w warunkach jedności i tylko poprzez pracę osiągał swoje

---

<sup>2</sup> Toczyły się wówczas rozmowy między załogą stoczni pod przewodnictwem Lecha Wałęsy a Klemensem Gniechem, dyrektorem Stoczni Gdańskiej. Pierwsze postulaty strajkujących załóg dotyczyły przywrócenia do pracy Anny Walentynowicz, podwyżek oraz dodatku drożyznianego. Zapis rozmów: *Gdańsk. Sierpień '80. Rozmowy*, oprac. A. Drzycimski, T. Skutnik, Gdańsk 1990; Zob. też: *Zapis wydarzeń. Gdańsk – Sierpień 1980. Dokumenty*, oprac. A. Drzycimski, T. Skutnik, Warszawa 1999, s. 30.

<sup>3</sup> *Zakłócenia w rytmie pracy*, „Dziennik Bałtycki”, 15–17.08.1980, nr 176, s. 1.

<sup>4</sup> *Zakłócenia w rytmie pracy*, „Głos Wybrzeża”, 15–17.08.1980, nr 176, s. 1.

<sup>5</sup> *Zakłócenia w rytmie pracy*, „Wieczór Wybrzeża”, 15–17.08.1980, nr 175, s. 1.

cele. Ta prawda i dziś niech dotrze do każdego Polaka. O taką jedność i taką pracę zwracam się do was, obywatele. Kieruję ten apel do klasy robotniczej, do wszystkich ludzi pracy, do całego społeczeństwa. Nie szczędźmy wysiłków dla dobra Polski”<sup>6</sup>. Narracja o zakończeniu strajku była kluczowa dla „procesu normalizacji” życia w Trójmieście.

Z punktu widzenia podtrzymania protestu decydującym momentem były sobota i niedziela 16–17 sierpnia. Wówczas to strajk w Stoczni Gdańskiej stał się strajkiem solidarnościowym, sformułowano 21 postulatów, które przybrały charakter ogólnospołeczny, a do Międzyzakładowego Komitetu Strajkowego zaczęły przyłączać się kolejne zakłady pracy<sup>7</sup>. Dla przetrwania protestu kluczowe znaczenie miało to, aby grupa stoczniowców, która pozostała na terenie zakładu, wytrwała w nim do poniedziałku 18 sierpnia, kiedy nowe osoby przyjdą do pracy. W niedzielę 17 sierpnia zorganizowano na terenie Stoczni Gdańskiej mszę świętą przy Bramie nr 2, w której uczestniczyli zarówno stoczniowcy, jak i mieszkańcy Gdańska zgromadzeni za murami zakładu. Władze robiły jednak wszystko, aby stworzyć wrażenie, że protest się zakończył i uzmysłowić robotnikom potrzebę powrotu do pracy<sup>8</sup>.

Gazety lokalne w poniedziałkowym wydaniu na pierwszej stronie zamieściły tekst przemówienia Tadeusza Fiszbacha, I sekretarza KW PZPR w Gdańsku, do mieszkańców Trójmiasta. Zwrócił on uwagę na to, że kontynuacja protestu jest niezgodna z intencją załogi i grozi potencjalną katastrofą: „Mieszkańcy Gdańska i Gdyni mają wciąż w pamięci bolesne wydarzenia z grudnia 1970 roku. Pomni tamtego czasu zachowajmy rozwagę i odpowiedzialność za każdą decyzję [...]. W interesie ogółu i każdego z osobna leży przywrócenie normalnego rytmu pracy, atmosfery ładu i poczucia spokoju”<sup>9</sup>. W prasie lokalnej przyjęto też dwa tory argumentacji. Po pierwsze, informowano, że strajk w Stoczni Gdańskiej

<sup>6</sup> Wystąpienie telewizyjne premiera Edwarda Babiucha, „Trybuna Ludu”, 16–17.08.1980, nr 194, s. 1; „Kurier Polski”, 19.08.1980, nr 175.

<sup>7</sup> ECS/T/AS/1036/7, Lista członków prezydium MKS; *Zapis wydarzeń. Gdańsk – Sierpień 1980. Dokumenty*, dz. cyt., s. 30.

<sup>8</sup> Zob. L. Biernacki, A. Kazański, NSZZ „Solidarność” Region Gdański, [w:] NSZZ „Solidarność” 1980–1989, t. 3, red. Ł. Kamiński, G. Waligóra, Warszawa 2010, s. 16; J. Durlik, *Poszliśmy pod dyktando*, [w:] *Sierpień '80 we wspomnieniach. Relacje z Wybrzeża*, red. M. Latoszek, Gdańsk 1991, s. 42.

<sup>9</sup> Przemówienie Tadeusza Fiszbacha do mieszkańców Trójmiasta, „Dziennik Bałtycki”, 18.08.1980, nr 177, s. 1; „Wieczór Wybrzeża”, 18.08.1980, nr 176, s. 1; „Głos Wybrzeża”, 18.08.1980, nr 178, s. 1.

dobiegł końca, a robotnicy zostali oficjalnie zapewnieni o zakończeniu protestu w wyniku spełnienia postulatów strajkujących. Po drugie, pisano, strajki mocno utrudniły życie mieszkańców Trójmiasta (np. strajk w komunikacji miejskiej)<sup>10</sup>. Płynął z tego jasny przekaz: należy wrócić do pracy od poniedziałku, a wszelkie formy kontynuowania protestu będą niezgodne z intencją strajkujących i będą utrudniały życie mieszkańcom Gdańska. Okazało się, że propaganda związana z powrotem do pracy była nieskuteczna. Strajkujący przekonali stoczniowców, którzy 18 sierpnia przyszli do pracy, o potrzebie dołączenia się do protestu solidarnościowego. Postulaty MKS-u zawisły nad Bramą nr 2 i były mocnym sygnałem, że protest trwa nadal<sup>11</sup>.

Zarówno prasa lokalna, jak i ogólnopolska nie odnosiły się do najistotniejszych wydarzeń, które miały miejsce w Stoczni Gdańskiej. Pominięto milczeniem powstanie MKS-u czy sformułowanie 21 postulatów. Rozwój sytuacji strajkowej na terenie tego zakładu pracy był natomiast pilnie śledzony. W ramach operacji o kryptonimie „Brama” prowadzono obserwację ul. Jana z Kolna i Bramy nr 2 i systematycznie informowano o rozwoju sytuacji na terenie stoczni<sup>12</sup>.

Wydarzenia na Wybrzeżu zmusiły pierwszego sekretarza KC PZPR Edwarda Gierka, przebywającego na urlopie na Krymie, do powrotu do kraju. 18 sierpnia wygłosił on przemówienie przed kamerami, które zostało przedrukowane zarówno w gazetach ogólnopolskich, jak i lokalnych we wtorek 19 sierpnia. Odwoływał się w nim do „poczucia odpowiedzialności Polaków za los Ojczyzny” i ostrzegł przed stratami dla gospodarki związanymi z „przestojami w pracy”<sup>13</sup>. Kolejny raz odwołał się do kwestii

<sup>10</sup> Co ciekawe, nie tyle treść, ile tytuły artykułów różniły się od siebie: *W zakładach pracy Gdańska i Gdyni*, „Dziennik Bałtycki”, 18.08.1980, nr 177, s. 1; *Trwają zakłócenia w pracy zakładów Gdańska i Gdyni*, „Głos Wybrzeża”, 18.08.1980, nr 178, s. 1; *Sytuacja w zakładach pracy Gdańska i Gdyni. Mieszkańcy wzięczni tym, którzy dbają o ich potrzeby*, „Wieczór Wybrzeża”, 18.08.1980, nr 176, s. 1. Wydzwięk tych tytułów różnił się od siebie zapewne wbrew intencji autorów. Zwłaszcza tytuł artykułu zamieszczonego w „Głosie Wybrzeża” wskazuje na to, że strajki wcale nie dobiegły końca, co mogło osłabić siłę argumentu o potrzebie powrotu do pracy w związku z zakończeniem protestu.

<sup>11</sup> Szerzej o historii i powstaniu tablic: P. Adamowicz, *Solidarność na sklejce. Gdzie są dokumenty z Sierpnia 80?*, „Rzeczpospolita”, 30.08.2003, dodatek „Plus-Minus”.

<sup>12</sup> *Komunikaty SB z obserwacji Bramy nr 2 Stoczni Gdańskiej*, oprac. J. Kufel, P. Ruchlewski, „Wolność i Solidarność” 2015, nr 8, s. 189; *Operacja „Lato – 80”. Preludium stanu wojennego*, oprac. P. Raina, M. Zbrożek, Pelplin 2003; J. Kufel, *Służba Bezpieczeństwa i Milicja Obywatelska wobec strajku sierpniowego w Stoczni Gdańskiej*, [w:] *Szkice z dziejów NSZZ „Solidarność” na Pomorzu Nadwiślańskim i Kujawach (1980–1990)*, red. I. Hałagida, Bydgoszcz–Gdańsk 2012.

<sup>13</sup> *Przemówienie Edwarda Gierka. Poczucie odpowiedzialności za los ojczyzny obowiązkiem wszystkich Polaków*, „Trybuna Ludu”, 19.08.1980; *Przemówienie radiowo-telewizyjne I sekretarza KC PZPR Edwarda Gierka*, „Głos Wybrzeża”, 19.08.1980, s. 1.



integracji narodu wobec kluczowych kwestii, jednak szukanie poparcia dla prowadzonej polityki nie mogło już mieć wystarczającej mocy oddziaływania wobec widocznie pogarszającej się sytuacji materialnej społeczeństwa o rozbudzonych potrzebach konsumpcyjnych.

Gazety lokalne, informując o sytuacji w Trójmieście, zwróciły uwagę na „dyskusję strajkujących załóg wobec listy postulatów” oraz na utrudnienia w transporcie, które dotyczyły bezpośrednio mieszkańców. Jednocześnie jednak informowano o pożądanym postawach pracujących: „Ofiarnie pracują załogi sklepów spożywczych Trójmiasta”, przy czym wyrażano pozytywne zaskoczenie, że kolejki w sklepach (gorączka zakupów) uległy zmniejszeniu<sup>14</sup>. „Wieczór Wybrzeża” z kolei donosił: „Utrzymujące się przerwy w pracy powodują straty gospodarcze i utrudniają życie mieszkańcom”. Jednocześnie informowano o postulatach natury ekonomicznej oraz społeczno-politycznej. Także tych związanych z powołaniem niezależnej organizacji związkowej<sup>15</sup>. Podobny, nieznacznie różniący się treścią, ale napisany według tego samego schematu artykuł przeczytamy w „Dzienniku Bałtyckim”: najpierw pisano, że w Stoczni Gdańskiej sformułowano postulaty ekonomiczne i społeczno-polityczne, wśród których znalazło się żądanie powołania reprezentacji związkowej, dalej pojawiały się informacje o strajku w gdańskim „Elmorze”, w Gdańskich Zakładach Rafineryjnych oraz o „normalnym trybie” pracy handlu, zaopatrzenia i usług<sup>16</sup>. Linia artykułów o charakterze politycznym była konsultowana przed ich wydrukowaniem. Zdarzało się, że teksty informacyjne były dosłownie kopiowane, niekiedy zmieniano nagłówki oraz szyk zdań, pozostawiając treść niezmienną. Unikano więc „wychodzenia przed szereg” – szczegółowego informowania o rozwoju sytuacji. Wiadomości czerpano przede wszystkim z PAP-u.

Podobne przedruki możemy przeczytać w „Trybunie Ludu”: „Trudna sytuacja w szeregu zakładów pracy województwa gdańskiego, szczecińskiego i elbląskiego [...]. Przystoje te trwały, mimo bardzo poważnych starań podjętych przez kierownictwa zakładów, zmierzających do

<sup>14</sup> W zakładach pracy Gdańska i Gdyni, „Głos Wybrzeża”, 19.08.1980, s. 2.

<sup>15</sup> Utrzymujące się przerwy w pracy powodują straty gospodarcze i utrudniają życie mieszkańcom, „Wieczór Wybrzeża”, 19.08.1980, nr 177, s. 1–2.

<sup>16</sup> Trwające przerwy w pracy zakładów dezorganizują gospodarkę w Trójmieście i utrudniają życie jego mieszkańcom, „Dziennik Bałtycki”, 19.08.1980, nr 178.

wyjścia naprzeciw zgłoszonym postulatom [...]. Postulaty te rozpatruje komisja rządowa pracująca w Gdańsku pod kierunkiem wicepremiera Tadeusza Pyki [...]. Straty produkcyjne wynikłe z przestojów z każdym dniem pomniejszają dochód przeznaczony do narodowego podziału”<sup>17</sup>. Zarówno artykuł zamieszczony w „Trybunie Ludu”, jak i ten w „Głosie Wybrzeża” miały taki sam podtytuł: *Praca nakazem chwili*. W gazetach lokalnych opis sytuacji na Wybrzeżu był natomiast bardziej pogłębiony. „Głos Wybrzeża” informował szczegółowo o przestojach w pracy stoczni związanych ze strajkiem, a także o sytuacji w służbie zdrowia, problemach z taksówkami etc. Przekładało się to na funkcjonowanie mieszkańców Trójmiasta, dlatego nie mogło pozostać bez echa<sup>18</sup>. Obok krytycznych tekstów, które koncentrowały się na opisanu utrudnień związanych ze strajkami, warto zwrócić uwagę na teksty, które miały powiększać niezadowolenie związane z przedłużającym się protestem. Nie omieszkało oczywiście przytoczyć homilii prymasa Polski, niepotrzebnie zresztą ocenzonej, w której nawoływał on do „rzetelnej pracy w poczuciu odpowiedzialności i rozwagi”<sup>19</sup>.

Gazety informowały społeczeństwo o rozwoju sytuacji w Stoczni Gdańskiej tylko w takiej mierze, w jakiej obywatele sami mogli się tego dowiedzieć z innych źródeł. Gazety ogólnopolskie zamieszczały oficjalne przemówienia oraz ogólne informacje o „przestojach w pracy”. Prasa lokalna natomiast skupiała się na problemach w transporcie, funkcjonowaniu handlu – a więc sprawach, które dotyczyły „szarego obywatela”. Potencjalne niezadowolenie społeczne starano się przerzucić na strajkujące załogi, wskazując na potrzebę porozumienia, deklarując zrozumienie dla postulatów ekonomicznych, ale też odwołując się do odpowiedzialności za dobro wspólne. W „Dzienniku Bałtyckim” czytamy: „Jesteśmy wszyscy zmęczeni przedłużającym się strajkiem – fizycznie i psychicznie. Uciążliwości życia w tej anormalnej sytuacji odczuwają najbardziej nasze żony, matki i dzieci. Ale wszyscy zadajemy sobie pytanie: jak długo jeszcze przyjdzie nam czekać na powrót do normalnego życia i spokojnej pracy...”<sup>20</sup>.

<sup>17</sup> *Sytuacja na Wybrzeżu. Praca nakazem chwili*, „Trybuna Ludu”, 20.08.1980, nr 197, s. 1.

<sup>18</sup> *Praca nakazem chwili. Trudna sytuacja na Wybrzeżu gdańskim*, „Głos Wybrzeża”, 20.08.1980, nr 180, s. 1; *Sytuacja na Wybrzeżu. Przystoje w pracy utrudniają życie mieszkańcom*, „Głos Wybrzeża”, 21.08.1980, nr 181, s. 1.

<sup>19</sup> *Z homilii prymasa Polski*, „Głos Wybrzeża”, 21.08.1980, nr 181, s. 1.

<sup>20</sup> *Strajki trwają. Straty rosną*, „Dziennik Bałtycki”, 21.08.1980, nr 180, s. 1.

Mimo prób zniechęcenia do kontynuowania strajku, sytuacja w Trójmieście wciąż się rozwijała. Stocznia Gdańska stała się centrum akcji strajkowej, ponieważ to tu został zawiązany MKS, do którego przyłączały się kolejne zakłady pracy nie tylko Trójmiasta, ale i innych części kraju. To tu uruchomiono niezależną poligrafię, to w Stoczni Gdańskiej prowadzono także negocjacje, które po 23 sierpnia odbywały się z udziałem komisji ekspertów, w skład której wchodził m.in. Tadeusz Mazowiecki czy Bronisław Geremek<sup>21</sup>. To przed Bramą nr 2 zgromadził się tłum mieszkańców, podtrzymując na duchu protestujących – organizowano m.in. modlitwy (prowadzone choćby przez Małgorzatę Rybicką i Lecha Wałęsę). Do Stoczni Gdańskiej przybywali zagraniczni dziennikarze, którzy relacjonowali sytuację „na strajku”. Okazję ku temu stworzył Festiwal Interwizji w Sopocie, który rozpoczął się 20 sierpnia. Okazało się, że sytuacja strajkowa jest daleko bardziej interesująca niż występy gwiazd muzyki. Relacjonowano więc na bieżąco wydarzenia ze Stoczni Gdańskiej, co przełamało monopol władz na informację. Ponadto drukowano ulotki, pisma drugiego obiegu – od 23 sierpnia ukazywał się „Strajkowy Biuletyn Informacyjny «Solidarność»” – dzięki którym mieszkańcy Trójmiasta, ale także obywatele w Polsce, dowiadywali się o tym, co dzieje się w Stoczni Gdańskiej<sup>22</sup>.

Nie mogło to oczywiście pozostać bez echa w ogólnopolskich i lokalnych mediach. Pisano o tym w artykułach, które powtarzały treści pojawiające się w mediach zagranicznych: „W ostatnich tygodniach, a szczególnie w ostatnich dniach w całym świecie poważnie wzrosło zainteresowanie sytuacją wewnętrzną Polski. Prasa krajów socjalistycznych informuje o napięciach społecznych w naszym kraju [...]. Środki masowego przekazu Zachodu oprócz licznych informacji zamieszczają wiele komentarzy, których ton – poza nielicznymi wyjątkami – można sprowadzić do wspólnego mianownika. W poważnych dziennikach burżuazyjnych coraz częściej wyraża się pogląd, że zachód śledzi wydarzenia w Polsce z troską i niepokojem, ponieważ z różnych względów jest zainteresowany tym by Polska była krajem stabilnym, silnym, wolnym od wstrząsów. Gwoli

<sup>21</sup> Zob. Pierwsze rady ekspertów. Stocznia Gdańska, 22 sierpnia 1980 r., „Wolność i Solidarność” 2010, nr 1, s. 72–73.

<sup>22</sup> K. Knoch, *Strajkowy Biuletyn Informacyjny Solidarność*, [w:] *Media, biznes, kultura*, t. 2: *Spoleczna i polityczna rola mediów*, red. M. Łosiewicz, A. Rylko-Kurpiewska, Galway–Gdynia 2015, s. 163–182. M. Sandecki, *Pierwsze gazety wolności*, [w:] *Kroniki sierpniowe*, red. A. Drzewiecki, M. Ręczmin, Gdańsk 2010, s. 191.

ściśłości trzeba również stwierdzić, że pojawiają się również artykuły pisane w duchu nienawiści do Polski Ludowej oraz karmiące czytelników plotkami w imię zaspokajania wymogów sensacyjności<sup>23</sup>. Nie pozostawia wątpliwości cel publikacji tego typu tekstów. Stanowiły one ostrzeżenie przed „dezinformacją” ze strony mediów zachodnich, przed próbą wykorzystania napięć w kraju dla realizacji burżuazyjnych celów propagandowych<sup>24</sup>.

Analiza dyskursu oficjalnych dzienników pokazuje, że w związku ze strajkiem w Stoczni Gdańskiej interesujące jest nie tyle to, o czym pisano, ile raczej to, jakie informacje były zupełnie pomijane. W tekstach informacyjnych próżno szukać wiadomości o zwolnieniu z pracy Anny Walentynowicz i postulacie jej przywrócenia. Nie mówiono o powstaniu MKS-u i jego negocjacjach z władzami. Nie ma też wzmianki o Lechu Wałęsie, który przecież już od pierwszego dnia stał na czele strajku w Stoczni Gdańskiej. Wśród materiałów propagandowych kolportowanych m.in. na terenie Stoczni Gdańskiej były natomiast wezwania do pracy i informacje o „wichrzycielach” (opozycjonistach), chcących wykorzystać robotników dla własnych celów<sup>25</sup>. W prasie unikano jednak szczegółowych informacji na temat tego, o kogo konkretnie chodzi.

Media jako narzędzie propagandy były więc ekspozyturą postaw rządzących, w tym Edwarda Gierka, którzy robili dobrą minę do złej gry, choć sytuacja w kraju wymknęła się im spod kontroli. Szczególnie pryncypialna w swoich tekstach była „Trybuna Ludu”. Na jej łamach nie tylko zamieszczano przemówienia liderów partii, ale także odwoływano się do nich w komentarzach. W weekendowym wydaniu z 23–24 sierpnia zamieszczono artykuł *Potrzeba spokoju i rozwagi*. Jest on o tyle ciekawy, że pierwszy raz pojawiły się w nim informacje o bliżej niedookreślonej grupie ludzi podsycających protest (opozycjonistach?). W Stoczni Gdańskiej

<sup>23</sup> *Świat śledzi wydarzenia w Polsce*, „Głos Wybrzeża”, 21.08.1980, nr 181, s. 1.

<sup>24</sup> Dziennikarze podczas strajku byli traktowani przez Służbę Bezpieczeństwa jak przedstawiciele wywiadów państw kapitalistycznych. Zob. AIPN Gd, 0046/364, t. 1, plk Władysław Jaworski, Plan działania Służby Bezpieczeństwa Komendy Wojewódzkiej Milicji Obywatelskiej w Gdańsku w związku z zagrożeniem bezpieczeństwa i porządku publicznego w Trójmieście, Gdańsk 19 VIII 1980, k. 4; Zob. też: P. Ruchlewski, *Dziennikarze państw zachodnich w sierpniu 1980 r. w Stoczni Gdańskiej w optyce SB*, [w:] *O Polskę wolną! O Polskę Solidarną! NSZZ Solidarność w latach 1980–1989*, red. W. Polak, S. Galij-Skarbińska, V. Kmieciak, M. Białkowski, J. Kufel, P. Ruchlewski, Gdańsk 2011, s. 367.

<sup>25</sup> S. Cenckiewicz, *Stocznia Gdańska im. Lenina w sierpniu 1980 roku w optyce i działaniach służby bezpieczeństwa*, [w:] tegoż, *Śladami bezpieki i partii. Studia, źródła, publicystyka*, Łomianki 2009, s. 98.

– czytamy – „miało miejsce tworzenie klimatu zastraszania pod osłoną hasła o robotniczej solidarności. Grupa skrajnie nieodpowiedzialnych ludzi, którzy ze stoczniovcami, a i robotnikami nie mają nic wspólnego, nie wahała się używać do tworzenia takiego klimatu ani drogich nam symboli narodowych, ani fałszywych informacji, ani braku doświadczenia ludzi młodych”. Autor artykułu argumentuje dalej, że to te siły dążą do powołania „wolnych” związków zawodowych, które mają stanowić „przyczółek polityczny o antysocjalistycznym obliczu”. „Formułowane jest jeszcze jedno żądanie – zwolnienia więźniów politycznych. Takich więźniów nie ma. Żądanie dotyczy paru osób znanych z działalności tzw. opozycyjnej ukaranych – nie z tytułu tej działalności, lecz za popełnione przez nie przestępstwa pospolite (przygotowanie aktu terrorystycznego [sic!], kradzieże, udział w bójce). Działalność polityczna nie może dawać immunitetu na takie przestępstwa i przewinienia”<sup>26</sup>. Jednocześnie zwracano uwagę na słuszność postulatów o charakterze społeczno-ekonomicznym: „Na listach wniosków znajdują się i inne postulaty społeczno-ekonomiczne. I nawet jeśli są wśród nich takie, które nie zostały skrojone na miarę naszych obecnych możliwości, to przecież wszystkie nadają się do dyskusji, do wspólnego poszukiwania dróg ich spełnienia – bądź jednorazowego, bądź stopniowego”<sup>27</sup>.

Stanowisko prezentowane w prasie oficjalnej było tożsame z linią partii: „Uznajemy za słuszną część postulatów ekonomicznych i chcemy je rozwiązać poprzez wytężoną pracę całego narodu, ale nie akceptujemy prób manipulacji w celu powołania struktur o obliczu antysocjalistycznym przez osoby, które manipulują strajkującymi. Nie godzimy się więc na wypuszczenie więźniów skazanych za pospolite przestępstwa, których nazywano niesłusznie politycznymi”<sup>28</sup>.

Kluczowe znaczenie dla podtrzymania legitymacji stanowiska partyjnego miała interpretacja negocjacji toczonych pomiędzy komisją rządową, na czele której stanął Mieczysław Jagielski, a strajkującymi załogami<sup>29</sup>. „Dziennik Bałtycki” w wydaniu z 22 sierpnia zamieścił komunikat:

<sup>26</sup> *Potrzeba spokoju i rozważli*, „Trybuna Ludu”, 23–24.08.1980, nr 200, s. 1.

<sup>27</sup> *W interesie ludzi pracy*, „Trybuna Ludu”, 25.08.1980, nr 201, s. 1.

<sup>28</sup> Tamże.

<sup>29</sup> Zob. *Gdańsk. Sierpień '80. Rozmowy*, dz. cyt.

„W związku z powierzeniem dotychczasowemu przewodniczącemu komisji wicepremierowi Tadeuszowi Pyce innych aktualnych zadań, przewodnictwo Komisji Rządowej w wyniku decyzji Biura Politycznego KC PZPR i Prezydium Rządu w dniu dzisiejszym, członek Biura Politycznego KC PZPR, wiceprezes Rady Ministrów – Mieczysław Jagielski, który przybył wczoraj do Gdańska”. Na pierwszej stronie znalazło się też oświadczenie Jagielskiego świadczące o zadaniu, jakie mu powierzono, a mianowicie – możliwie najszybszego wygaszenia sytuacji strajkowej, która podważała legitymację partii. Czytamy: „Pozostaję na terenie Trójmiasta, by razem z wami rozwiązać słuszne sprawy i bolączki pracowników Wybrzeża w ramach możliwości kraju. Im szybciej załogi podejmą pracę, tym możliwości te będą większe. Zwracam się do przedstawicieli załóg o zrozumienie i wsparcie moich najlepszych intencji w wypełnianiu zadań, które Biuro Polityczne Komitetu Centralnego naszej partii i rząd mnie powierzyły”<sup>30</sup>.

W tym komunikacie oraz w samym jego tytule bardzo ważne jest to, że zasygnalizowano kwestię kontynuowania dotychczasowych rozmów, a także chęci szybkiego zakończenia negocjacji. Świadczył o tym też artykuł zamieszczony na pierwszej stronie „Głosu Wybrzeża” pt. *Sens porozumienia*: „Kiedy we współżyciu społecznym z różnych przyczyn pojawiają się rozbieżności i powstają sytuacje konfliktowe, najbardziej racjonalnym i zarazem najmniej kosztownym sposobem zmiany niekorzystnego stanu rzeczy i pomyślnego rozwiązywania problemów wywołujących niezadowolenie jest znalezienie płaszczyzny porozumienia i określenie wspólnych działań dla przywrócenia harmonii, która jest niezbędna każdemu społeczeństwu w procesie jego rozwoju”<sup>31</sup>. Podobny charakter miały apele i teksty przemówień wzywające do zakończenia protestu oraz głosy poparcia dla tych zakładów, które kontynuowały swoją pracę<sup>32</sup>. Szczególnie było to zauważalne na łamach „Dziennika Bałtyckiego”.

<sup>30</sup> Komisja Rządowa pod przewodnictwem M. Jagielskiego kontynuuje prace, „Dziennik Bałtycki”, 22.08.1980, nr 181, s. 1; Komisja Rządowa kontynuuje prace, „Głos Wybrzeża”, 23–24.08.1980, nr 183, s. 1.

<sup>31</sup> Sens porozumienia, „Głos Wybrzeża”, 23–24.08.1980, nr 183, s. 1.

<sup>32</sup> Zob. np. *Apel do ludzi pracy Wybrzeża gdańskiego podpisany przez Przewodniczącego Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku Tadeusza Fiszbacha i Wojewodę gdańskiego Jerzego Kolodziejskiego*, „Dziennik Bałtycki”, 26.08.1980, nr 184, s. 1; *Wystąpienie radiowo – telewizyjne wicepremiera M. Jagielskiego*, „Dziennik Bałtycki”, 28.08.1980, nr 186, s. 1; *Wystąpienie telewizyjne przewodniczącego CRZZ Romualda Jankowskiego*, „Dziennik Bałtycki”, 29.08.1980, nr 187, s. 1; *Wystąpienie radiowo – telewizyjne wicepremiera K. Barcikowskiego*, „Dziennik Bałtycki”, 30.08.1980, nr 188, s. 1.

Gazety lokalne w kolejnym tygodniu obok informacji na temat zakłóceń w Trójmieście związanych z zaopatrzeniem, transportem handlem etc. informowały o kolejnych turach rozmów Komisji Rządowej ze strajkującymi. W następnych numerach „Głosu Wybrzeża” mogliśmy przeczytać o dalszym przebiegu rozmów. Nie unikano już określenia „Międzyzakładowy Komitet Strajkowy” oraz bezpośredniego odwoływania się do poszczególnych postulatów. Może to świadczyć o kontynuowaniu strategii informowania społeczeństwa o tych faktach, które są już większości i tak dobrze znane. Przebieg rozmów był transmitowany, dlatego władzom pozostała tylko interpretacja negocjacji w sposób odzwierciedlający jej interesy. Liczono też na to, że „załatwienie sprawy” postulatów MKS-u w Gdańsku zakończy protesty w całej Polsce i będzie można wrócić do poprzedniego modelu funkcjonowania, „rozmydlając” ustalenia, które zawarto w Stoczni Gdańskiej<sup>33</sup>.

Mimo że twarzą strajku był Lech Wałęsa (to on toczył negocjacje i kierował akcją strajkową jako niekwestionowany lider), jego nazwisko nie pojawiało się na łamach gazet. Na temat jego roli pisano w sposób zawoalowany. „Na fali ostatnich wydarzeń, wypłynęli ludzie, którzy posiadają autentyczny autorytet oraz talent i temperament działacza z prawdziwego zdarzenia. Czemu właśnie ci ludzie nie mieliby wejść w skład rady zakładowej, czy innych instancji związkowych?”<sup>34</sup> – czytamy w relacji stanowiska wicepremiera Jagielskiego w „Głosie Wybrzeża”.

Pismem skierowanym bezpośrednio do stoczniowców był ukazujący się co tydzień „Głos Stoczniowca”<sup>35</sup>. Redakcja gazety głębiej wnikała w problemy strajkującej załogi. Zwracano tu uwagę przede wszystkim na słuszność postulatów stoczniowców, także tych związanych z procesami demokratycznymi i sposobem podejmowania decyzji. Apelowano jednocześnie o wzajemne zrozumienie, rozwałę oraz włączenie się społeczeństwa w opracowanie zmian strukturalnych. Za hasłami dialogu słyły postulaty ukonkretnienia deklaracji ze strony władz i zmian zaakceptowanych przez stoczniowców<sup>36</sup>. To właśnie w „Głosie Stoczniowca” przedrukowano

<sup>33</sup> Gdańsk. Sierpień '80. Rozmowy, dz. cyt., s. 395.

<sup>34</sup> Z przebiegu rozmów Komisji Rządowej i Międzyzakładowego Komitetu Strajkowego, „Głos Wybrzeża”, 26.08.1980, nr 185, s. 1.

<sup>35</sup> Zob. [http://www.gedanopedia.pl/?title=G%C5%81OS\\_STOCZNIOWCA](http://www.gedanopedia.pl/?title=G%C5%81OS_STOCZNIOWCA) (data dostępu: 10.10.2017).

<sup>36</sup> Potrzeba zmian, „Głos Stoczniowca”, 22.08.1980, nr 34, s. 1.

postulaty MKS-u i zamieszczono artykuł, w którym domagano się powołania wolnych związków zawodowych: „Uważam, że nowe związki zawodowe byłyby i dla nich i dla całego społeczeństwa jedną z gwarancji, że ich ofiarność i praca będą z korzyścią dla kraju angażowane. To byłaby droga pewna i skutecznie prowadząca do odnowy” – pisał Mirosław Stecewicz w artykule *Co myślę i czuję. Wokół postulatu pierwszego*<sup>37</sup>.

Podobnie jak w prasie codziennej, również tu początkowo nie pisano o Lechu Wałęsie jako o liderze strajku (choć w „Głosie Stoczniońca” to nazwisko się pojawiło). Władze zdawały sobie sprawę, że wzmocnienie jego rozpoznawalności może osłabiać poparcie dla liderów partyjnych. Unikano informowania o tworzeniu się kontrelity decyzyjnej, zwłaszcza że wywodziła się ona spośród robotników. Podobnych informacji próżno szukać też na temat liderów pozostałych strajków lub innych kluczowych osób wchodzących w skład MKS-u. Milczano o wsparciu strajkujących przez intelektualistów, a jeśli pisano o „siłach robotniczych”, to tylko w kontekście próby manipulacji strajkującymi załogami.

Rozbudzenie nieufności do opozycji było jedną z metod pomniejszania jej wpływu i bazowało na zaszczepionym w społeczeństwie poczuciu klasowości. Przebieg strajku i negocjacji w Stoczni Gdańskiej świadczy jednak o tym, że ów cel nie został zrealizowany, a koronnym tego przykładem był postulat uwolnienia więźniów politycznych, który stanął jako ostatnia kość niezgody przed podpisaniem porozumienia. Chociaż władze nie przyznawały się do tego, jakoby w Polsce byli więźniowie polityczni, w ostatecznym tekście porozumienia znalazł się ten zapis – dzięki interwencji Andrzeja Gwiazdy, ale przy poparciu strajkujących załóg<sup>38</sup>.

Propaganda ma największą siłę oddziaływania tam, gdzie nie istnieje możliwość dotarcia do alternatywnych źródeł wiedzy. Infrastruktura informacyjna w postaci pism drugiego obiegu, wsparcie intelektualistów dla robotników po czerwcu 1976 r., a dalej ich włączenie się, od samego początku strajku, w pomoc robotnikom na terenie okupowanych zakładów pracy – wszystko to przelożyło się na osłabienie oficjalnego przekazu prasowego. Rzeczywistość opisywana w gazetach codziennych rozmiągała się z realną oceną sytuacji przez przeciętnego mieszkańca Trójmiasta.

<sup>37</sup> M. Stecewicz, *Co myślę i czuję. Wokół postulatu pierwszego*, „Głos Stoczniońca”, 29.08.1980, nr 35, s. 2.

<sup>38</sup> Zob. *Kto tu wpuścił dziennikarzy*, oprac. M. Miller, J. Beck i in., Warszawa 1985.



Podpisanie porozumień sierpniowych pociągnęło za sobą publikację tego dokumentu w prasie oficjalnej. Co więcej, do wiadomości podano informację o Lechu Wałęsie jako przewodniczącym MKS-u. W „Głosie Wybrzeża” pojawiło się też nazwisko Andrzeja Gwiazdy, silnie zasygnalizowano tam również zgodę na powołanie nowych związków zawodowych, co wynikało z porozumienia<sup>39</sup>. Gazety skupiały się oczywiście na informacji o zakończeniu strajku, a w kolejnych dniach także o powrocie do normalnego rytmu pracy. W wydaniach wrześniowych informowano o unormowaniu sytuacji, np. w „Głosie Stoczniewca” zamieszczono na pierwszej stronie artykuł *Nastał czas pracy*<sup>40</sup>.

Wobec strajków w sierpniu 1980 r. klasyczne mechanizmy działania kryzysowego nie zdawały rezultatu. Władze nie wiedziały, jak zachować się w nowych warunkach. Po sierpniowym strajku niemożliwy był powrót do sytuacji „przed sierpnia”. Prasa przyłączyła się zatem do entuzjazmu mieszkańców, chcąc nadal pełnić rolę reprezentanta społeczeństwa i podmiotu kształtującego opinię publiczną. Mimo próby bagatelizowania roli lidera przez media oficjalne, to Lech Wałęsa wyrósł na przywódcę ruchu domagającego się zmian i stanął na czele nowej elity robotniczej, która zastąpiła skompromitowaną elitę partyjną. Odejście Edwarda Gierka skwitowane zostało tylko kilkoma wzmiankami o chorobie uniemożliwiającej mu dalszą pracę. Dekada jego rządów, rozpoczęta próbą integracji społeczeństwa wobec wspólnego projektu, zakończyła się więc katastrofą. Obok PZPR wyrósł ruch społeczny, który dążył nie tylko do instytucjonalizacji w postaci niezależnej organizacji związkowej, ale także walczył o dostęp do środków masowego przekazu, co umożliwiło mu dotarcie do szerokiego grona społecznego. W porównaniu z latami siedemdziesiątymi oddziaływanie niezależnej informacji, która płynęła z agend solidarnościowych w latach 1980–1981, było jak zestawienie mrówki ze słoniem. Oficjalne środki masowego przekazu, w tym prasa, straciły wiarygodność. Podobnie jak w sierpniu 1980 r. pozostawały dwa kroki za wiedzą swoich czytelników, przez co utraciły swój główny atrybut – realną siłę oddziaływania na społeczeństwo.

<sup>39</sup> *Zakończenie strajku na Wybrzeżu*, „Głos Wybrzeża”, 1.09.1980, nr 190, s. 1.

<sup>40</sup> Szerzej na temat reakcji prasy po 1 września 1980 r.: K. Knoch, *Reakcje prasy gdańskiej na powstanie Solidarności* (rękopis w posiadaniu autora).

## Bibliografia

### Źródła archiwalne

Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej w Gdańsku, 0046/364, t. 1, plk Władysław Jaworski, Plan działania Służby Bezpieczeństwa Komendy Wojewódzkiej Milicji Obywatelskiej w Gdańsku w związku z zagrożeniem bezpieczeństwa i porządku publicznego w Trójmieście, Gdańsk 19 VIII 1980.

Archiwum Europejskiego Centrum Solidarności, ECS/T/AS/1036/7, Lista członków prezydium MKS.

### Źródła publikowane

*Gdańsk. Sierpień '80. Rozmowy*, oprac. A. Drzycimski, T. Skutnik, Gdańsk 1990.

*Komunikaty SB z obserwacji Bramy nr 2 Stoczni Gdańskiej*, oprac. J. Kufel, P. Ruchlewski, „Wolność i Solidarność” 2015, nr 8.

*Pierwsze rady ekspertów. Stocznia Gdańska, 22 sierpnia 1980 r.*, „Wolność i Solidarność” 2010, nr 1.

*Sierpień '80 we wspomnieniach. Relacje z Wybrzeża*, red. M. Latoszek, Gdańsk 1991.

*Zapis wydarzeń. Gdańsk – Sierpień 1980. Dokumenty*, oprac. A. Drzycimski, T. Skutnik, Warszawa 1999.

### Literatura

Cenckiewicz S., *Anna Solidaność. Życie i działalność Anny Walentynowicz na tle epoki (1929–2010)*, Poznań 2010.

Cenckiewicz S., *Śladami bezpieki i partii. Studia, źródła, publicystyka*, Łomianki 2009.

*Kroniki sierpniowe*, red. A. Drzewiecki, M. Ręczmin, Gdańsk 2010.

*Kto tu wpuścił dziennikarzy*, oprac. M. Miller, J. Beck i in., Warszawa 1985.

*Media, biznes, kultura*, t. 2: *Społeczna i polityczna rola mediów*, red. M. Łosiewicz, A. Ryłko-Kurpiewska, Gdynia 2015.

*NSZZ „Solidarność” 1980–1989*, t. 3, red. Ł. Kamiński, G. Waligóra, Warszawa 2010.

*O Polskę wolną! O Polskę Solidarną! NSZZ Solidarność w latach 1980–1989*, red. W. Polak, S. Galij-Skarbińska, V. Kmiecik, M. Białkowski, J. Kufel, P. Ruchlewski, Gdańsk 2011.

*Operacja „Lato – 80”. Preludium stanu wojennego*, oprac. P. Raina, M. Zbrożek, Pelplin 2003.

*Szkice z dziejów NSZZ „Solidarność” na Pomorzu Nadwiślańskim i Kujawach (1980–1990)*, red. I. Hałagida, Bydgoszcz–Gdańsk 2012.

### **Prasa archiwalna**

„Dziennik Bałtycki”: nr 176 z 15–17.08.1980, nr 177 z 18.08.1980, nr 178 z 19.08.1980, nr 180 z 21.08.1980, nr 181 z 22.08.1980, nr 184 z 26.08.1980, nr 186 z 28.08.1980, nr 187 z 29.08.1980, nr 188 z 30.08.1980.

„Głos Stoczniewca”: nr 34 z 22.08.1980, nr 35 z 29.08.1980.

„Głos Wybrzeża”: nr 176 z 15–17.08.1980, nr 178 z 18.08.1980, nr 179 z 19.08.1980, nr 180 z 20.08.1980, nr 181 z 21.08.1980, nr 183 z 23–24.08.1980, nr 185 z 26.08.1980, nr 190 z 1.09.1980.

„Kurier Polski”, nr 175 z 19.08.1980.

„Trybuna Ludu”: nr 194 z 16–17.08.1980, nr 196 z 19.08.1980, nr 197 z 20.08.1980, nr 200 z 23–24.08.1980, nr 201 z 25.08.1980.

„Wieczór Wybrzeża”: nr 175 z 15–17.08.1980, nr 176 z 18.08.1980, nr 177 z 19.08.1980.

### **Strony internetowe**

[http://www.gedanopedia.pl/?title=G%C5%81OS\\_STOCZNIOWCA](http://www.gedanopedia.pl/?title=G%C5%81OS_STOCZNIOWCA)



Barbara Rogowska

## **Symboliczne formy oporu i walki stoczniowców gdańskich z władzą komunistyczną w latach osiemdziesiątych XX wieku**

Celem artykułu jest zwrócenie uwagi na rolę i znaczenie symboliki, rytuałów i form obrzędowych wykorzystywanych przez stoczniowców gdańskich w latach osiemdziesiątych XX w. do walki z władzą komunistyczną, jej organami i instytucjami. Zadaniem badawczym jest także prezentacja typologii form obrzędowych i symbolicznych stanowiących swoiste narzędzie oddziaływania politycznego i edukacyjnego, pełniące liczne funkcje polityczne, społeczne, religijne czy kulturowe.

Poziom obrzędowej, rytualnej i symbolicznej walki stoczniowców z władzą komunistyczną zależał w znacznym stopniu od utrwalonych w świadomości pracowników Stoczni Gdańskiej kodów kultury. Władze PRL-u odwoływały się do tzw. wartości ogólnoludzkich, związanych z postępem, rozwojem cywilizacyjnym – adekwatnych do poziomu rozwoju cywilizacyjnego przynajmniej części polskiego społeczeństwa. Wraz ze zmieniającymi się pragnieniami poszczególnych środowisk społecznych i branżowych pojawiło się jednak zapotrzebowanie na autentyczne przywództwo polityczne. Zmienił się także kontekst polityczny, ekonomiczny,

gospodarczy i aksjologiczny życia społecznego, zwłaszcza stoczniowców. Jak żadna inna grupa społeczna i zawodowa (nawet górnicy), stoczniowcy wykazywali się dużą świadomością ekonomiczną i społeczną. Byli jednocześnie grupą niezwykle zdeterminowaną. Decydowały o tym różne czynniki wewnętrzne (m.in. stoczniowcy należeli do tzw. wielkoprzemysłowej klasy społecznej) i zewnętrzne (m.in. liczne kontakty stoczniowców ze „światem zachodnim”).

Centrum kierownictwa politycznego PZPR nie zawsze dostrzegało pojawianie się nowych potrzeb ekonomicznych, społecznych czy politycznych społeczeństwa. Prowadziło propagandę sukcesu, która cechowała się, wbrew zachodzącym zmianom społecznym, statycznością i schematyzmem. Tymczasem rzeczywistość kulturalna, polityczna i gospodarcza podlegała naturalnym procesom dynamiki. Utrwalone w oficjalnych kalendarzach obrzędowych formy rytualne, adekwatne do określonej rzeczywistości drugiej połowy lat czterdziestych i pięćdziesiątych XX w., już niekoniecznie przystawały do potrzeb społecznych, które ujawniały się w kolejnych dekadach PRL-u. Przemiany gospodarcze i edukacyjne wraz z postępującą profesjonalizacją zawodów i ogólnym wzrostem poziomu edukacji i oświaty wpływały na zmianę społecznych oczekiwań, zwłaszcza wśród młodych generacji. Minął okres tworzenia Polski Ludowej. Każda tradycja, również socjalistyczna, by nie stać się pustym rytuałem, wymagała uwspółcześnienia, aktywizacji, czynnej obecności obywateli. Lansowanie jednej i biernej wersji tradycji „pomnikowej” doprowadziło do wykształcenia się powtarzalnego schematu świętowania, schematycznych form rytuałów. Próby „świeckiej sakralizacji”, promocji świeckich, ateistycznych uroczystości (quasi-świąt), którym towarzyszyło odwoływanie się do aksjologii, postępu i rozwoju przy jednoczesnym braku sakralizacji oficjalnego kalendarza obrzędowego, spowodowało, że socjalistyczne uroczystości zaczęły przybierać postać formalnych, pustych „galówek”. Kalendarz obrzędowy PRL-u służył fałszowaniu wiedzy historycznej (np. powstanie PKWN i ogłoszenie Manifestu PWKN) i kształtowaniu mitycznych, symbolicznych wyobrażeń rzeczywistości historycznej, które odpowiadałyby określonej wersji propagandowej. Ówczesne centrum polityczne desakralizowało symbole, upolityczniało je i traktowało instrumentalnie.

Nie ulega wątpliwości, że wielokrotne i różnorodne odwołania symboliczne stoczniovców do liturgii i praktyk religijnych wynikały z utrwalonej w świadomości społecznej symboliki narodowej i religijnej.

Obrzędowe formy oporu i walki stoczniovców z władzą komunistyczną mogą być analizowane przez pryzmat paradygmatów semiologicznych, makro- i mikrokodów kultury polskiej. Zawierają one znaczenia (podmiotów, przedmiotów, zjawisk) czytelne dla grup i środowisk. Przybierają postać znaków, symboli, gestów o charakterze emergentnym, dominującym i rezydualnym. Można je przedstawić w formie dychotomii. Cechą charakterystyczną kodów kultury obecnych w polskim społeczeństwie lat osiemdziesiątych XX w. był ich bipolarny wymiar.

Z jednej strony, odwoływały się do znanych, utrwalonych w pamięci zbiorowej form obrzędowych, na przykład religijnych – jak nabożeństwa, msze święte, modlitwy, liturgia czy tradycyjne wartości religijne, a także do religii jako nośnika zbiorowej tożsamości narodowej i historycznej. Przykładem tego mogą być wyposażone w charakterystyczną symbolikę „groby Boże” (konstruowane z okazji świąt Wielkiejnocy), „żłóbki”, „stajenki” (konstruowane z okazji świąt Bożego Narodzenia), ogłaszane podczas ważnych społecznie wydarzeń apele poległych, warty honorowe, tzw. minuty ciszy.

Z drugiej strony, formy obrzędowe przekształcały się w nowe, ekspresyjne, otwarte i swobodne praktyki rytualne. Odpowiadały na potrzeby zbiorowości. Często okazywały się formami eksperymentalnymi, które włączały w swój obręb inne, nowe kody semantyczne, niekiedy wywodzące się z obcych kultur. Cechowała je swobodna autoekspresja.

Stoczniovcy gdańscy, demonstrując opór wobec komunistycznych praktyk politycznych, ekonomicznych, prawnych i policyjnych, a zarazem wypowiadając posłuszeństwo władzy PZPR, która sprzeniewierzyła się własnym ideałom, wykształcili w różnorodny sposób odmienne akcesoria czy instrumenty oporu i walki. Można wśród nich wyróżnić formy: spontaniczne (które pojawiały się *ad hoc*), inicjowane, krótkookresowe (w historii Polski do takich należały m.in. zaślubiny z Bałtykiem, których dokonał gen. Józef Haller, czy symbol ślimaka nawiązujący do czasu zaborów) oraz długookresowe, utrwalone w historycznej świadomości społecznej, ale też efemerydy. Ogromną rolę integrującą czy identyfikacyjną

odgrywały symbole wyrażające idee, wartości, wzory i style życia społecznego. Symbole dotyczące wartości przeżycia, rozwoju, bezpieczeństwa, ekonomii i symbole ekspresji były efektem wspólnych działań. Były narzędziem, rodzajem oprzyrządowania, za pomocą którego prowadzono walkę polityczną i propagandową.

Symbolika wykorzystywana przez stoczniovców gdańskich w latach osiemdziesiątych XX w. jako narzędzie walki politycznej była bogata i różnorodna. Na płaszczyźnie politycznej symbole legitymizowały pozycję polityczną ruchu społecznego oraz jego reprezentantów.

Wyróżnić można następujące rodzaje symboli: symbole przeżycia (odnoszące się do idei i poczucia bezpieczeństwa militarnego, politycznego, ekonomicznego) i symbole ekspresji (wzbudzające emocje). Wśród nich można wyróżnić symbole o charakterze:

**O s o b o w y m, p o d m i o t o w y m** – odnoszące się do historycznych i aktualnych wzorów osobowościowych do naśladowania, jak i antywzorów; np. wzory patriotyczne reprezentowała postać Józefa Piłsudskiego, Jana Pawła II, Lecha Wałęsy, Anny Walentynowicz, Bogdana Borusewicz, jednego z organizatorów strajku w stoczni, a wzory negatywne – z postaci historycznych Stalin, a z ówczesnych przedstawicieli PZPR Jerzy Urban, Wojciech Jaruzelski lub Czesław Kiszczak. Na przykład Wałęsa był rodzajem autentycznego trybuna ludowego.

**M i e j s c a** – będące swoistymi toposami przestrzennymi, do których w Gdańsku lat osiemdziesiątych zaliczano Stocznnię Gdańską – symboliczną kolebkę Solidarności<sup>1</sup>, stoczniową Bramę nr 2, Salę BHP, „żurawie stoczniowe”, kościół św. Brygidy w Gdańsku, hałę „Olivia”, pl. Solidarności z pomnikiem Poległych Stoczniovców 1970. Wymienione miejsca były znakami ekspresji, niosły ładunek emocjonalny.

**G r a f i c z n e** – zawierające logo, znaki, rysunki, malunki, dowcipy rysowane na murach. Wśród najbardziej znanych symboli graficznych

<sup>1</sup> O tym, że Stocznia Gdańska im. Lenina była autentycznym symbolem solidarności, wolności i jako taka była ważna dla opozycjonistów z innych regionów kraju, świadczą znaczki podziemne wydawane przez np. NSZZ „Solidarność” Poczty Regionu Środkowo-Wschodniego – zatytułowane „Poświęcone Polskie lato 1980 – Gdańsk Wybrzeże 1985”. Zob. Archiwum Opozycji Ośrodka Karta [dalej: AO], Wydawnictwa drugiego obiegu (nagrania fonograficzne, plakaty, ulotki, pocztówki, banknoty i znaczki): AOZ/7, Stoczniova Parafia Św. Brygidy; AOZ/8, Lech Wałęsa – Pokojowa Nagroda Nobla; AOZ/67, Gdańsk, Stocznia Lenina; AOZ/137, Stocznia Gdańska; AOZ/138, Pomnik Stoczniovców; AOZ/166, W hołdzie uwięzionym; AOZ/175, Lech Wałęsa; AOZ/250, Wybory 85; AOZ/251, 67. rocznica odzyskania niepodległości; AOZ/647, Grudzień 1981. Katalog dostępny na stronie internetowej: <http://karta.org.pl/pdf/original/12633413267816.pdf> (data dostępu: 30.10.2017).



wykorzystywanych przez stoczniowców można wymienić takie jak logotyp Solidarności, literę „S”, znak zwycięstwa „V”, Znak Polski Walczącej. Na murach stoczni pracownicy wypisywali hasła typu: „My z ludem – Lud z nami – my stoczniowcy się nie damy”. Napis „Solidarność” był znakiem powszechnie rozpoznawalnym, symbolem społecznego sprzeciwu. Logo było proste, czytelne. Litery symbolizowały ludzi, którzy się wzajemnie wspierają, solidarnie maszerują. Z litery „N”, oznaczającej naród, wyrastała z kolei biało-czerwona flaga. Lekko pochylone litery miały wzbudzać emocje<sup>2</sup>.

P i s e m n e – plakaty, ulotki.

S ł o w n e – kazania, dowcipy (np. kazania ks. Jankowskiego z kościoła św. Brygidy w Gdańsku).

M u z y c z n e – pieśni, piosenki, ballady, nagrania fonograficzne, m.in. wypowiedzi Janusza Łapińskiego „Sierpień 1980 – Gdańsk” i „Solidarność – Gdańsk”, reportaż Jana Galla *Lech Wałęsa czy Ballada o wolnych związkach* Macieja Pietrzyka, *Ballada grudniowa* Tadka Firmy Solo lub *Ballada o Janku Wiśniewskim* Kazika<sup>3</sup>.

T e m a t y c z n e – idee, naród, państwo polskie, solidarność.

P r z e d m i o t o w e – takie jak krzyże, godła, obrazy, figury, zdjęcia, lampki, świeczki, znaczki pocztowe, znaczki okolicznościowe, kartki świąteczne. Przykładowo stoczniową Bramę nr 2 na czas strajków ozdabiano m.in. krzyżami, obrazami Matki Boskiej, zdjęciami Jana Pawła II, biało-czerwonymi flagami i kwiatami. Brama nr 2 była symbolem, pomostem łączącym znajdujących się w potrzebie ludzi. Pod stopami uwagę zwracała mała płytką z napisem: „Z tego miejsca ujęto ziemię pod pomnik Poległych Stoczniowców”. Pokazuje ona miejsce śmierci jednego ze stoczniowców. Sala BHP przeszła do historii jako miejsce, w którym 31 sierpnia 1980 r. osiągnięto ważne porozumienie.

Stoczniowcy nosili na przedramionach opaski z napisem: „Solidarność – Lech Wałęsa jako sternik”. Symbolikę uzupełniały styropianowe karykatury (m.in. Jerzego Urbana). Symbolami były także długopisy

<sup>2</sup> Zob. <http://gdansktur.pl/wp-content/uploads/2013/04/SzlakSolidarno%C5%9Bci.pdf> (data dostępu: 30.10.2017).

<sup>3</sup> AO, Wydawnictwa drugiego obiegu (nagrania fonograficzne, plakaty, ulotki, pocztówki, banknoty i znaczki): AO, 0023, Program Radia „Solidarność”. List 1-szy. Piosenki oporu, dowcipy i wspomnienia internowanych. Wydarzenia grudniowe na Wybrzeżu – dźwięki; AO, I/286, Sierpień 1980. Zob. też W. Polak, *Humor i satyra niezależna w Polsce w latach 1981–1989*, „Czasy Nowozytnie” 2002, nr 13, s. 151–175.

(ogromnych rozmiarów), którym Lech Wałęsa podpisał porozumienie sierpniowe, oraz drewniane tablice zawierające 21 postulatów strajkowych – UNESCO wpisała je na listę „Pamięć Świata”.

Wśród różnorodnych, wykształconych w latach osiemdziesiątych form symbolicznego i rytualnego oddziaływania na grupy społeczne można wyróżnić także:

P a t r i o t y c z n e, poważne formy kultury (odwołujące się do wielkich dzieł polskich pisarzy i poetów, filozofów i myślicieli), ale też l u d y c z n e, często rubaszne formy (np. w okresie Wielkanocy stoczniowczy gdańscy wysyłali swoim znajomym kartki z życzeniami zawierające potoczny dowcip miejski, niekiedy odwołujący się nawet do symboliki szaleckiej lub seksualnej).

Na uwagę zasługuje obecność kodów k u l t u r y w y s o k i e j, której konsumentami były elity społeczne, ale też k u l t u r y l u d o w e j (miejskiej i wiejskiej). Występowanie wzorów kultury ludowej wynikało z szerszych procesów, takich jak zachodzące po II wojnie światowej masowe migracje ludności wiejskiej do miast – wraz z ludowymi zwyczajami i tradycją. Co interesujące, wśród stoczniovców gdańskich ujawniały się oba typy kultury. Niezwykle bogate semantycznie były symbole religijne, zwłaszcza katolickie (msze święte i nabożeństwa). Nie brakowało także symboliki świeckiej (do której należały liczne happeningi organizowane zwłaszcza przez młodych ludzi). Obecność wątków religijnych i świeckich ułatwiała oddzielenie sfery *sacrum* od sfery *profanum*. Symboliczny wymiar miała też kategoria czasu i przestrzeni oraz sfera państwa, odseparowana od sfery niepaństwowej (obywatelskiej).

Wykorzystywane, wykształcone, zainicjowane i spontaniczne obrzędy, rytuały i symbole pełniły liczne funkcje. Zawierały ekspresję, niosły określony ładunek emocjonalny. Pozwalały prowadzić specyficzną, rozgrywającą się na płaszczyźnie kultury walkę z ateistycznym, totalitarnym komunizmem, której celem było odrodzenie polskiej przestrzeni i świadomości historycznej, a także wzmocnienie poczucia więzi narodowej, wspólnoty politycznej, zawodowej i lokalnej. Wykorzystywano je do walki z otępieniem i biernością polityczną czy społeczną.

Wspomniany dualizm form obrzędowych służył destabilizacji komunistycznego ładu politycznego i społecznego. Umacniał w świadomości

stoczniovców dychotomię „my” – „oni”, pełniącą funkcję separacji społecznej, ale też marginalizacji znaczenia PZPR. Przy czym „my” oznaczało stoczniovców, w szerszym, krajowym kontekście – opozycjonistów, członków i sympatyków NSZZ „Solidarność”, a „oni” uosabiało kierownictwo PZPR, aparat partyjny, pracowników i funkcjonariuszy organów władzy i administracji państwowej, a w ogólnym aspekcie – wszystkich członków i zwolenników władzy komunistycznej.

Do najważniejszych funkcji symbolicznych form oporu należała integracja opozycjonistów, wzmocnienie poczucia solidarności i bezpieczeństwa transgresji (utrwalanie w świadomości społecznej polskiej tożsamości, nowego, demokratycznego porządku społeczno-politycznego).

Rytuały, obrzędy, symbole odgrywały także ważną rolę komunikacyjną i edukacyjną. Istotną funkcją obrzędów, zwłaszcza religijnych, było odwołanie się do wartości egzystencjalnych, poddanie się opiece *sacrum*. Symbole odbite na powielaczach dawały nadzieję, szczególnie w okresie po zniesieniu stanu wojennego.

Symbolikę wykorzystywano do tworzenia spójnej tożsamości Polaków. Mimo wieloznaczności (poznawczej i emocjonalnej) stosowanych symboli ich zrozumienie przez pracowników stoczni – i całych rzesz opozycjonistów skupionych wokół Solidarności – nie nastręczało trudności ze względu na ścisły związek symboli z kulturowym procesem socjalizacji i interpretacji, jakiemu podlegali praktycznie wszyscy Polacy. Posługiwano się figuratywnością, to znaczy odwoływano się do znaczeń, jakie wyrażały poszczególne symbole.

Zastosowana symbolika obrzędowości pozwalała stoczniovcóm komunikować się ze sobą, ale też z otoczeniem poza stocznia w Gdańsku i w całym kraju. Do tego celu wykorzystywano kody tożsame z tradycją religijną i historyczną – reguły myślenia mitycznego. Podwójne znaczenie symboli poprzez swoją specyfikę w postaci ukrytych sensów przebijało się do dyskursu publicznego i umożliwiało stoczniovcóm odwoływanie się do wspólnych tradycji, co przyspieszało proces integracji pracowników stoczni i pozostałych opozycjonistów.

Symbole wykorzystywano również w walce politycznej – ze względu na wyzwalone przez nie emocje i wartościowanie (wspomniane wcześniej symbole przeżycia nawiązujące do rozwoju, bezpieczeństwa i ekonomii

oraz symbole ekspresji, w skład których wchodzić mogły ważne, ze względów społecznych, ideologicznych czy politycznych, dla danej zbiorowości osoby oraz idee). W okresie lat osiemdziesiątych trudno mówić o nadmiarze stosowanych symboli. Przede wszystkim stoczniovcy nie dysponowali swobodnym dostępem do środków technicznych, finansowych i poligraficznych. Wśród wykorzystywanych symboli i obrzędów wielokrotnie odwoływano się do przeszłości, historii<sup>4</sup>, ale i do aktualnych wydarzeń i potrzeb. Solidarność stoczniowa wykorzystywała na swój użytek, podobnie jak komuniści, tradycje i święta w celu odrodzenia przestrzeni historycznej, a także przywrócenia znaczenia symboli – co wynikało z rozumienia indywidualnej i zbiorowej świadomości historycznej jako elementu podtrzymującego poczucie więzi narodowej.

Część obrzędowości i rytuałów odnosiła się do praktyk, liturgii i symboliki religijnej. Zachowania religijne z pewnością były ważne dla stoczniovców, zwłaszcza w trakcie trwania strajków, gdy pracownicy brali udział w odprawianych mszach, chodzili na wspólne wieczorne modlitwy i uczestniczyli w spowiedzi. Masowo powtarzano elementy rytuału religijnego, a związana z nimi ornamentyka i modlitwy odwoływały się do kwestii egzystencjalnych, miały podtrzymywać na duchu. Pod koniec lat osiemdziesiątych niezależnie od manifestowanych związków z religią coraz większą rolę zaczynały odgrywać symbole, które wyraźnie odnosiły się do postulatów politycznych.

W przestrzeni stoczni, zwłaszcza strajkowej, obecna była także bardziej swobodna symbolika – satyra pisana, mówiona, śpiewana i artystyczna („rzeźbiarska”), która realizowała się w styropianowych karykaturach imitujących postaci, instytucje i przedmioty kojarzone z władzą komunistyczną. Można powiedzieć, że rozwinęła się swoista kontrkultura strajkowa. Obejmowała ona piosenki (np. *Ballada o stoczniovcu*), satyrę, happeningi. Początkowo śpiewano stare piosenki, m.in. *O Janku z Gdyni z roku 1970*, *Mury* Jacka Kaczmarskiego i piosenki oazowe. W drugiej połowie lat osiemdziesiątych wyraźnie uwidaczniała się w tekstach piosenek

---

<sup>4</sup> Nadmierne przywiązanie do symboliki i obrzędowości historycznej mogłoby wywołać bierność obywateli, generować postawy konserwatywne. Stoczniovcom z lat osiemdziesiątych udało się zachować równowagę między symbolami odwołującymi się do przeszłości a symbolami aktualnymi, podobnie jak między obrzędowością religijną a świecką. Trudno było także wtedy o postawy jednoznacznie bezkrytyczne wobec uznanych polityków. Odwrotnie. Przynajmniej część opozycjonistów cechowała nie tylko aktywność, ale i niekończące się dyskusje.

martyrologia, dominowały figury stylistyczne odwołujące się do krwi, bólu, a także dychotomia: dobry robotnik – zły milicjant, a nawet pojawiała się wizja grobu młodego stoczniowca. Nutę martyrologii czy elegijności uzupełniała idea walki. Autorem wielu piosenek śpiewanych w stoczni był Zbigniew Stefański: *Gdy przyszedł maj, Nie wyjdziemy ze stoczni, Było morze*<sup>5</sup>. W 1980 r. kultura strajkowa obejmowała koncerty wolnościowe bardów i deklamacje poezji. Sami stoczniowcy tworzyli wiersze i piosenki strajkowe. Do historii przeszedł happening stoczniowców zorganizowany pod hasłem militaryzacji stoczni na wpadek szturm. Pracownicy stoczni wykonali ze styropianu m.in. armatę, czołg i milicyjne polewaczki oraz działka i pałki milicyjne. Bramy stoczni pracownicy „udekorowali” karykaturami Jaruzelskiego, Urbana i smerfami. Na murach otaczających stocznnię umieszczono hasła: „Urban za to, że kłamie, wisi na bramie”, „Smerfy nie bójcie się Gargusia”, „Jaruzelski smok wawelski”.

Uzupełnieniem aktywności symbolicznej były gdańskie młodzieżowe happeningi polityczne organizowane w latach 1988–1990<sup>6</sup>. Przykładem może być happening ekologiczny odbywający się pod hasłami: „Niech żyje węgorz”, „Precz z centralną rybą”, „Ryby tak – wypaczenia nie”.

W Archiwum Opozycji Ośrodka Karta znajduje się zespół „Wydawnictwa drugiego obiegu”, który zawiera nagrania fonograficzne, plakaty, ulotki pocztówki, banknoty i znaczki. Na szczególną uwagę zasługują podziemne znaczki wydawane m.in. przez pracowników Stoczni Gdańskiej w latach 1982–1989. Ich produkcja, posiadanie i kolportaż mogły w PRL-u skutkować karą więzienia. Podziemne znaczki „pocztowe” były jeszcze jednym symbolicznym aktem walki z PRL-em, symbolem braku uległości wobec komunistycznej władzy państwowej. Pełniły nie tylko funkcje propagandowe, ale i finansowe (przynosiły dochód z ich sprzedaży). Wiele podziemnych znaczków wydawała Niezależna Poczta Pomorza. Tematyka znaczków odzwierciedlała najważniejsze dla stoczniowców symbole, tradycje, osoby, wartości i wydarzenia. Wśród niej można

<sup>5</sup> A. Blaszkiewicz, *Twórczość strajkowa maj–sierpień 1988*, „Napis. Pismo poświęcone literaturze okolicznościowej i użytkowej” 1995, nr 2, s. 139–156, [http://www.napis.edu.pl/pdf/Napis002\\_artykuly/NAPIS-1995\\_SERIA-II\\_s139-156\\_Anna-Blaszkiewicz.pdf](http://www.napis.edu.pl/pdf/Napis002_artykuly/NAPIS-1995_SERIA-II_s139-156_Anna-Blaszkiewicz.pdf) (data dostępu: 30.10.2017).

<sup>6</sup> J. Wąsowicz SDB, *Gdańskie młodzieżowe happeningi polityczne w latach 1988–1990*, „Seminarium. Poszukiwania naukowe” 2007, nr 24, s. 525–539, [http://bazhum.muzhp.pl/media//files/Seminare\\_Poszukiwania\\_naukowe/Seminare\\_Poszukiwania\\_naukowe-r2007-t24/Seminare\\_Poszukiwania\\_naukowe-r2007-t24-s525-539/Seminare\\_Poszukiwania\\_naukowe-r2007-t24-s525-539.pdf](http://bazhum.muzhp.pl/media//files/Seminare_Poszukiwania_naukowe/Seminare_Poszukiwania_naukowe-r2007-t24/Seminare_Poszukiwania_naukowe-r2007-t24-s525-539/Seminare_Poszukiwania_naukowe-r2007-t24-s525-539.pdf) (data dostępu: 30.10.2017).

wyróżnić następujące motywy: Znak Polski Walczącej, stoczniowa parafia św. Brygidy, wizerunek Lecha Wałęsy – laureata Pokojowej Nagrody Nobla – symboliczny znak graficzny zatytułowany „Przekażcie sobie znak pokoju”, hasło „Prawda was wyzwoli”, napis „Bóg i Ojczyzna”, Madonny Polskie, druga rocznica wprowadzenia stanu wojennego, więźniowie polityczni, Czesław Miłosz, Jan Paweł II, żądanie wolności dla więźniów politycznych, Andrzej Gwiazda, zabójstwo ks. Jerzego Popiełuszki, Solidarność w trzeźwości, pierwsza rocznica śmierci ks. Popiełuszki, Tydzień Więźnia Politycznego, wybory 1985, sześćdziesiąta siódma rocznica odzyskania niepodległości<sup>7</sup>.

Podziemne plakaty sporządzane przez pracowników Stoczni Gdańskiej pełniły różnorodne funkcje – zarówno propagandowe, jak i informacyjne. Przekazywane w plastycznej, najczęściej prostej formie treści były czytelne dla odbiorców. Różniły się od „państwowych”, oficjalnych plakatów niewyszukaną formą, ale też małym rozmiarem. Zwykle też były tworzone przez amatorów. Dysponowały za to podstawową dla odbiorcy zaletą – mianowicie były postrzegane jako autentyczne. Ich techniczna i graficzna nieporadność, prymitywizm wykonania nie tylko nie zniechęcały, ale były swoistą gwarancją ich prawdziwości. Pełniły też funkcję edukacyjną. Za ich pośrednictwem przypomniano o pomijanych przez władze PRL-u rocznicach historycznych, o tzw. białych plamach historii Polski. Informowano o podejmowanych przez stoczniowców inicjatywach strajkowych i formach walki. Tematycznie plakaty odwoływały się do treści o charakterze społecznym, politycznym i religijnym. Informowały m.in. o mszy świętej w intencji uwolnienia więźniów politycznych, mszy świętej w sto osiemnastą rocznicę wybuchu powstania styczniewego (22 stycznia 1981 r.), o I Krajowym Zjeździe Delegatów NSZZ „Solidarność” w 1981 r., o gotowości strajkowej od 19 października 1981 r., o wystawie fotografii „Od Grudnia do Sierpnia”, zorganizowanej w 1981 r., o pierwszej rocznicy Sierpnia 1980, o ogólnopolskich strajkach ostrzegawczych 27 marca 1981 i 28 października 1981 r. czy o milicjancie przebranym za Lecha Wałęsę. Zawierały hasła typu: „Uwolnić zakładników – Andrzej

<sup>7</sup> AO, Wydawnictwa drugiego obiegu (nagrania fonograficzne, plakaty, ulotki, pocztówki, banknoty i znaczki): AOZ/10, Prawda Was Wyzwoli; AOZ/11, Bóg i Ojczyzna; AOZ/12, Madonny Polskie; AOZ/21, 2. rocznica stanu wojennego; AOZ/28, Czesław Miłosz; AOZ/32, 2. wizyta Jana Pawła II w Polsce.

Gwiazda”; „Będziemy strajkować – będziemy głodować”, „Ksiądz Jerzy Popiełuszko – dlaczego?”, „Choć nie ma mięsa ni kęsa wystarczy nam Lech Wałęsa”, „Znów jadą na jednym wózku Grudzień 70 i Sierpień 80”, „Praca – dziś, Jedzenie – jutro (albo jeszcze później)”<sup>8</sup>.

Podziemna solidarnościowa poczta wydawała i kolportowała oprócz wspomnianych znaczków i plakatów także pocztówki, kartki pocztowe i koperty okolicznościowe<sup>9</sup>. Pierwsze z nich powstały w okresie internowania. Początkowo odbijano własnoręcznie robione stemple. Odnosiły się one do tematyki politycznej, wzywały do utrzymania solidarności z uwięzionymi, do oporu przeciwko władzy komunistycznej. Część miała charakter kartek świątecznych, wydawanych z okazji świąt Wielkiejnocy i Bożego Narodzenia oraz ważnych rocznic historycznych. Niektóre były satyryczne. W sposób rubaszny i niewybredny wyśmiewano władzę. Tym samym oswajano przeciwnika, zmniejszano jego siłę.

Święta, obrzędy, rytuały, ceremonie i rocznice, również historyczne, dawały stoczniovcóm okazje, by uczcić ważne z ich perspektywy wydarzenia religijne, polityczne czy społeczne. Jako przynależące do kultury i obrzędowości, wymagały one zastosowania utrwalonych tradycją, religią oraz obyczajem określonych czynności, gestów i słów<sup>10</sup>. Inicjowane oddolnie, pozbawione zinstytucjonalizowanych zewnętrznych formuł, obchody różnych uroczystości i wydarzeń przybierały postać obrzędów i rytuałów. Bogactwo i wzajemne przenikanie się form kulturowych obecnych w czasie podziemnej aktywności stoczniovców sprawia, że wyczerpująca ich klasyfikacja jest praktycznie niemożliwa. Odwoływały się one do świąt, obrzędów, rocznic i symboli oraz obyczajów utrwalonych w świadomości społecznej. Obchody świąt, rocznic (np. powstań narodowych), wydarzeń miały charakter informacyjny, edukacyjny, ale także wykorzystywano je do deprecjonowania przedstawicieli władzy komunistycznej. Stwarzały możliwość reinterpretacji najnowszych dziejów Polski. Przede wszystkim odwoływano się do polskiej tradycji, treści patriotycznych i narodowych,

<sup>8</sup> W. Polak, dz. cyt.; AO, Wydawnictwa drugiego obiegu (nagrania fonograficzne, plakaty, ulotki, pocztówki, banknoty i znaczki): AOPL/10, '44, '56, '68, '70, '80 i Solidarność; AOPL/200, Choć nie ma mięsa ni kęsa wystarczy nam Wałęsa!; AOPL/257, Ofiarom Grudnia 1970.

<sup>9</sup> Tamże: POCZ/4, POCZ/73, POCZ/137, POCZ/236, POCZ/321 (kartki wielkanocne); POCZ/406, POCZ/413 (kartki bożonarodzeniowe).

<sup>10</sup> L. J. Pełka, *Polski rok obrzędowy*, Warszawa 1980, s. 18–19.

ale i do wątków „rewolucyjnej tradycji”. Niekiedy obrzędy, a także zastosowana w ich obrębie symbolika, przybierały postać spontanicznych, epizodycznych, jednorazowych akcji. Poszczególne obchody rocznic i wydarzeń, ale też liczna symbolika im towarzysząca, pełniły funkcję kreowania wizerunku obywateli w opozycji do przedstawicieli władzy, służąc integracji społeczeństwa wokół nowych wartości. Dawne, przedwojenne struktury społeczne i więzi grupowe, rozbite przez rządy PZPR i przemiany systemowe, próbowano scalić w nową jakość.

Potencjał propagandowy używanych symboli, obrzędów i rytuałów służył odbudowie i umacnianiu więzi społecznych. Można powiedzieć, że przynajmniej na początku lat osiemdziesiątych symbole stoczniowej Solidarności przede wszystkim integrowały, edukowały, wzmacniały i budziły nadzieję, dodawały odwagi. Z czasem coraz bardziej aktywizowały emocje, stając się narzędziem walki politycznej<sup>11</sup>.

---

<sup>11</sup> Zob. *Podstawy psychologii politycznej*, red. K. Skarżyńska, Poznań 2002.



# Bibliografia

## Źródła archiwalne

Archiwum Opozycji Ośrodka Karta

Wydawnictwa drugiego obiegu (nagrania fonograficzne, plakaty, ulotki, pocztówki, banknoty i znaczki):

AO 0023, Program Radia „Solidarność”. List 1-szy. Piosenki oporu, dowcipy i wspomnienia internowanych. Wydarzenia grudniowe na Wybrzeżu – dźwięk.

AO I/286, Sierpień 1980.

AOZ/10, Prawda Was Wyzwoli.

AOZ/11, Bóg i Ojczyzna.

AOZ/12, Madonny Polskie.

AOZ/137, Stocznia Gdańska.

AOZ/138, Pomnik Stoczniovców.

AOZ/166, W hołdzie uwięzionym.

AOZ/175, Lech Wałęsa.

AOZ/21, 2. rocznica stanu wojennego.

AOZ/250, Wybory 85.

AOZ/251, 67. rocznica odzyskania niepodległości.

AOZ/28, Czesław Miłosz.

AOZ/32, 2. wizyta Jana Pawła II w Polsce.

AOZ/647, Grudzień 1981.

AOZ/67, Gdańsk, Stocznia Lenina.

AOZ/7, Stoczniowa Parafia Św. Brygidy.

AOZ/8, Lech Wałęsa – Pokojowa Nagroda Nobla.

POCZ/137, Kartka Wielkanocna.

POCZ/236, Kartka Wielkanocna.

POCZ/321, Kartka Wielkanocna.

POCZ/4, Kartka Wielkanocna.

POCZ/406, Kartka Bożonarodzeniowa.

POCZ/413, Kartka Bożonarodzeniowa.

POCZ/73, Kartka Wielkanocna.

## Literatura

Andrzejewski B., *Symbol a rzeczywistość*, Poznań 1996.

Baczo B., *Wyobrażenia społeczne. Szkice o nadziei i pamięci zbiorowej*, Warszawa 1994.

Błaszkiwicz A., *Twórczość strajkowa maj–sierpień 1988*, „Napis. Pismo poświęcone literaturze okolicznościowej i użytkowej” 1995, nr 2.

Churska-Nowak K., *Rytuały polityczne w demokracji masowej*, Warszawa 2009.

Kurski J., *Wódz*, Warszawa 1991.

Lech Wałęsa, Gdańsk 1990

Marczuk S. D., *Społeczeństwo polskie lat 80.*, Rzeszów 1993.

*Mity, symbole i rytuały we współczesnej polityce. Szkice z antropologii polityki*, red. B. Szklarski, Warszawa 2008.

*NSZZ Solidarność 1980–1989. Ruch społeczny*, red. Ł. Kamiński, G. Wałigóra, Warszawa 2010.

*Podstawy psychologii politycznej*, red. K. Skarżyńska, Poznań 2002.

Polak W., *Humor i satyra niezależna w Polsce w latach 1981–1989*, „Czasy Nowożytne” 2002, nr 13

Polak W., *Opór społeczny w pierwszych dniach stanu wojennego*, „Wolność i Solidarność” 2011, nr 2.

Michał Przeperski

## Mieczysław Rakowski w Stoczni Gdańskiej – 25 sierpnia 1983 roku

Wprowadzenie stanu wojennego o północy 13 grudnia 1981 r. stało się jedną z najważniejszych cezur w najnowszej politycznej historii Polski. Zamach stanu, bardzo sprawnie przeprowadzony przez siły wojskowe i milicyjne, położył kres legalnej działalności NSZZ „Solidarność”, cieszącej się sympatią i poparciem milionów Polaków. Jej czołowi działacze zostali internowani, a struktury rozbite. Masowa, blisko dziesięciomilionowa organizacja faktycznie przestała istnieć, a ci, którzy nie znaleźli się w rękach władz, przeszli do działalności podziemnej.

Propaganda komunistyczna argumentowała, że celem stanu wojennego było położenie kresu anarchii i zatrzymanie procesów rozkładowych państwa. Sztandarowym przykładem tego rodzaju argumentacji było przemówienie Wojciecha Jaruzelskiego do Polaków, wyemitowane raniem 13 grudnia. „Ojczyzna nasza znalazła się nad przepaścią, dorobek wielu pokoleń, wzniesiony z popiołów polski dom ulega ruinie, struktury państwa przestają działać, gasnącej gospodarce zadawane są codziennie nowe ciosy”<sup>1</sup> – mówił wówczas Jaruzelski. Można jednak uznać, że przynajmniej w pewnej mierze chaos w państwie oraz rosnące napięcie w kraju

---

<sup>1</sup> Przemówienie Wojciecha Jaruzelskiego z 13 grudnia 1981 r. jest dostępne na portalu YouTube: <https://www.youtube.com/watch?v=7MHPrdAbse0> (data dostępu: 29.03.2018).

jesienią 1981 r. były wywołane świadomym i rozmyślnym działaniem władz komunistycznych. Podjęcie brutalnej akcji pacyfikującej żywołowy ruch społeczny wymagało z jednej strony wywołania w Polakach uczucia znużenia nieustannymi konfliktami, a z drugiej – obarczenia Solidarności winą za brak porozumienia i stabilizacji. Temu właśnie służył szereg kroków podjętych w końcu 1981 r., m.in. eskalacja konfliktów na uczelniach, uwieńczona brutalną pacyfikacją strajku w Wyższej Oficerskiej Szkole Pożarniczej w Warszawie, do czego doszło 2 grudnia.

„Jeśli chcemy spowodować rzeczywisty szok, to w żadnym wypadku nie wolno iść na rozwiązania połowiczne. [...] W dużej części oszalałe społeczeństwo może być przywrócone do stanu normalnego tylko przez «grom o błyskawicę»”<sup>2</sup> – pisał Mieczysław Rakowski do Wojciecha Jaruzelskiego 7 grudnia 1981 r. Skuteczne przeprowadzenie stanu wojennego było jednak dopiero pierwszym krokiem na politycznej drodze do wyjścia z głębokiego kryzysu. Charakterystyczne jest, że PZPR już od swojego IV Plenum (16–18 października 1981 r.) mocno eksponowała tezę o potrzebie porozumienia narodowego<sup>3</sup>. Jesienią 1981 r., w warunkach coraz gorętszego sporu politycznego, pozostawało jednak niejasne, na czym to porozumienie miałoby polegać. Tymczasem w stanie wojennym stało się to jeszcze bardziej problematyczne, a wręcz absurdalne. Trudno bowiem mówić o jakimkolwiek realnym porozumieniu pomiędzy władzą i Solidarnością w sytuacji, gdy – obrazowo to ujmując – po 13 grudnia 1981 r. władze *de facto* trzymały Solidarność na muszce.

Już pierwsze dni stanu wojennego potwierdziły, że poziom społecznej legitymacji do sprawowania władzy przez ekipę Jaruzelskiego jest bliski zera. Wspomniany Rakowski stwierdzał w liście do I sekretarza z 7 stycznia 1982 r.: „Przysięgam, że nikt nie wierzy moim zapewnieniom o naszej chęci kontynuowania Odnowy. Mnie osobiście, uważa się za durnia, który dał się nabrać na słowa [...]. Ci, którzy chcą z nami pracować wychodzą z założenia, że wbrew wewnętrznym oporom trzeba jednak ratować co się da”<sup>4</sup>. Przedsta-

<sup>2</sup> Hoover Institution Archives [dalej: HIA], Mieczysław F. Rakowski papers, Box 60, List Mieczysława F. Rakowskiego do Wojciecha Jaruzelskiego, 7 XII 1981, b.p.

<sup>3</sup> M. Zaremba, *Komunizm, legitymizacja, nacjonalizm. Nacjonalistyczna legitymizacja władzy komunistycznej w Polsce*, Warszawa 2001, s. 386.

<sup>4</sup> HIA, Mieczysław F. Rakowski papers, Box 60, List Mieczysława F. Rakowskiego do Wojciecha Jaruzelskiego, 7 I 1982, b.p.

wione tu przekonanie Rakowskiego, że możliwe jest racjonalne i skuteczne uargumentowanie zastosowania siły wobec Solidarności, wypada uznać za przejaw jego politycznej naiwności. Z drugiej strony, świadczy to jednak o jego zdolności dostrzegania poważnych problemów. Niemożność zdobycia społecznego poparcia, a przynajmniej pewnego stopnia społecznej akceptacji, dla działań ekipy Jaruzelskiego była kluczowym problemem wewnętrznej polityki PRL-u – nie tylko w stanie wojennym, ale na dobrą sprawę aż do końca lat osiemdziesiątych.

Bardzo niedoskonałą próbą zbudowania politycznego zaplecza dla działalności politycznej Jaruzelskiego stało się powołanie do życia Patriotycznego Ruchu Odrodzenia Narodowego. Instytucja ta miała być następcą Frontu Jedności Narodu, jednego z użytecznych pasów transmisyjnych, od połowy lat pięćdziesiątych pomagającego w zarządzaniu życiem społecznym w Polsce<sup>5</sup>. Fasadowy FJN załamał się jednak doszczętnie w latach 1980–1981, co prowadziło do wniosku, że teraz PRON, jako jego swoisty „prawomyślny” surogat, będzie służył sprawowaniu kontroli nad życiem społecznym. Proces instytucjonalizacji tej organizacji w latach 1982–1983 dowiódł, że była ona pomyślana jako faktyczny element zmian w modelu ustrojowym PRL-u<sup>6</sup>. Niewiele jednak z tego wynikało, ponieważ zmiany te były daleko niewystarczające. Jesienią 1982 r. władze oficjalnie porzuciły pomysł reaktywowania Solidarności i przystąpiły do budowy nowego, w pełni koncesjonowanego ruchu związkowego. Był to jeden z licznych dowodów na to, jak w rzeczywistości ekipa Jaruzelskiego wyobraża sobie „porozumienie narodowe”. Oczekiwania społeczne były znacznie większe i boleśniej rozmijały się z propozycjami przedstawianymi przez rządzących.

W latach 1982–1983 władzom nie udało się uzyskać społecznego poparcia: ideologia komunistyczna już od dawna pozostawała martwa, a sytuacja gospodarcza – choć w pewnej mierze ustabilizowana – wciąż była zła. W kryzysie znajdowała się również opozycja. Co prawda jej podziemne komórki bujnie rozwinęły się w wielu miejscach kraju, ale – jak się wydawało – nie miała ona żadnych perspektyw na odniesienie sukcesu, zwłaszcza w obliczu dużej skali działań represyjnych ze strony władz.

<sup>5</sup> Zob. A. Redelbach, *Front Jedności Narodu*, Warszawa 1978.

<sup>6</sup> M. Przeperski, *PRON – nowy pas transmisyjny. Przyczynek do nacjonalistycznej próby legitymizacji ustroju w początkach lat 80.*, „Studia Migracyjne – Przegląd Polonijny” 2010, nr 1, s. 51–80.

Tworzyło to sytuację, w której Polacy odczuwali znużenie i zmęczenie sytuacją polityczną. Koncesjonowane pola aktywności nie były atrakcyjne, ale też brakowało paliwa do szerszych protestów. Polacy pogrążyli się w apatii. Sytuacji tej nie zmieniło nawet zniesienie stanu wojennego, do którego oficjalnie doszło 22 lipca 1983 r.

## Nowe otwarcie?

W lipcu 1983 r. dało się zaobserwować dość paradoksalną sytuację. Z jednej strony, komunistom udało się osiągnąć stabilizację, umocnić własną pozycję i do pewnego stopnia osłabić opozycję. Jednocześnie jednak deficyty uznania – tak ze strony zagranicy, jak i własnego społeczeństwa – były zbyt dojmujące, aby władze mogły zadowolić się osiągniętym stanem rzeczy. Istniała świadomość tego, że potrzebny jest rodzaj nowego otwarcia, symbolicznego nowego początku. Miał to jednak być nowy początek na warunkach zwycięzców. A zwycięzcami czuli się członkowie ekipy Jaruzelskiego.

W wypowiedzi dla francuskiego dziennika „Le Figaro” z końca lipca 1983 r., Mieczysław Rakowski w swoim stylu dezawuował polityczne znaczenie opozycji. „Środowiska opozycyjne są nadal przekonane, że władza jest tak słaba, iż można jej narzucić własną politykę. To nie wchodzi w rachubę”<sup>7</sup> – podkreślał wicepremier. Wszystko wskazuje na to, że faktycznie był on przekonany o rosnącej popularności rządu i prowadzonej przezeń polityki. W liście do Wojciecha Jaruzelskiego charakteryzował sytuację w taki sposób: „Widać wyraźnie, że w opinii publicznej następuje dość istotny przełom w postawach i poglądach. Jeden z moich rozmówców, taksówkarz z Pisu powiedział: «ludzie coraz bardziej skłaniają się na stronę rządu». Tak chyba jest, ale jednocześnie widać wyraźnie jak wielkie spustoszenie czyni propaganda «Wolnej Europy»”<sup>8</sup>.

Tworzyło to sytuację, w której głównym przeciwnikiem warszawskiego rządu była nie krajowa opozycja, znajdująca sobie poparcie niemałej części społeczeństwa, ale siły zewnętrzne, działające z zagranicy. Warto

<sup>7</sup> *Les leaders de ce pays n'auront plus jamais «la paix»*, „Le Figaro”, 25 VII 1983, [cyt. za:] B. Margueritte, *Bliżej Polski. Historia przeżywana dzień po dniu przez świadka wydarzeń*, tłum. G. Waluga, Warszawa 2015, s. 628.

<sup>8</sup> HIA, Mieczysław F. Rakowski papers, Box 62, List Mieczysława F. Rakowskiego do Wojciecha Jaruzelskiego, 29 VII 1983, b.p.

tu podkreślić, że z teoretycznego punktu widzenia opinia Rakowskiego, wyrażona w poufnym liście do premiera i I sekretarza, idealnie mieści się w propagandowym schemacie świata, konsekwentnie kreowanym przez propagandę stanu wojennego. Takie ujęcie polskiego krajobrazu politycznego pozwalało bowiem na przełamanie osi konfliktu, który w latach 1980–1981 zogniskował się w przeciwstawieniu „naród” – „antynaród”<sup>9</sup>. O ile „antynarodem” była w ciągu szesnastu miesięcy legalnej działalności „Solidarności” partia komunistyczna, o tyle w nowym ujęciu „antynarodem” stawały się Radio Wolna Europa czy Głos Ameryki oraz Polacy współpracujący z tymi mediami lub przyjmujący jakąkolwiek pomoc z Zachodu. PZPR i rząd akcentowały bardzo wyraźnie swoją wyłączność jako reprezentanta interesu narodowego. W takim obrazie świata nie mogło być miejsca na inne ośrodki, formułujące własne interpretacje racji stanu. Przywódcy Solidarności mieli być nic nie znaczącymi postaciami, pozbawionymi wpływów politycznych. Sam Rakowski w liście do Jaruzelskiego pisał, że „trzeba umiejętnie odłączać większość narodu od grupy opozycyjnych polityków”<sup>10</sup>. W efekcie żadni przedstawiciele opozycji nie mogli okazać się dla władz równorzędnymi partnerami do rozmów.

Nie było mowy o dialogu z opozycją, ale niezbędna była praca nad budową szerszego poparcia dla polityki prowadzonej przez ekipę Jaruzelskiego. Z tego powodu w drugiej połowie lipca 1983 r. Mieczysław Rakowski wyszedł z inicjatywą zorganizowania spotkań przedstawicieli kierownictwa partyjno-państwowego z robotnikami, które odbyłyby się w Gdańsku, Szczecinie i Jastrzębiu z okazji trzeciej rocznicy podpisania porozumień sierpniowych<sup>11</sup>. Warto podkreślić, że przedstawiciele najwyższych władz PRL-u niechętnie spotykali się z robotnikami, a jeżeli już – czynili to przymuszeni sytuacją. Najważniejszymi przykładami tego rodzaju były spotkania Edwarda Gierka ze stoczniovcami, do których doszło w styczniu 1971 r. z intencją uspokojenia nastrojów strajkowych. Jak wskazywał Michał Paziewski, przebieg tych spotkań został natychmiast gruntownie zafałszowany<sup>12</sup>.

<sup>9</sup> M. Kula, *Narodowe i rewolucyjne*, Londyn–Warszawa 1991, s. 142.

<sup>10</sup> HIA, Mieczysław F. Rakowski papers, Box 62, List Mieczysława F. Rakowskiego do Wojciecha Jaruzelskiego, 29 VII 1983, b.p.

<sup>11</sup> HIA, Mieczysław F. Rakowski papers, Box 4, Dziennik 1983, k. 242.

<sup>12</sup> M. Paziewski, *Wprowadzenie*, [w:] tegoż, *Debata robotników z Gierkiem. Szczecin 1971*, Warszawa 2010, s. 6.

Lato 1983 r. było już jednak zupełnie inną epoką. Początkowo nie było jasne, jaki będzie charakter planowanego spotkania, ale jak wskazuje dyrektor gabinetu politycznego Rakowskiego, Lesław Zapałowski, wicepremierowi szczególnie zależało na spotkaniu z załogą całej stoczni, a nie na uładowym spotkaniu z aktywem<sup>13</sup>. Z perspektywy kilku tygodni sam Rakowski deklarował, że należało „publicznie zademonstrować naszą wierność dla programu reform społeczno-gospodarczych, dla słynnego wówczas hasła «socjalizm tak – wypaczenia nie»”<sup>14</sup>. Warto jednak dodać, że z punktu widzenia opozycji w inicjatywie Rakowskiego można było dopatrywać się pewnego rodzaju odpowiedzi na apel Tajnej Komisji Zakładowej Solidarności w Stoczni Gdańskiej. W imieniu robotników całego kraju wydała ona oświadczenie, w którym domagała się podjęcia „negocjacji z wiarygodnym autorytetem społecznym Lechem Wałęsą i jego doradcami” oraz przedstawicielami Episkopatu Polski<sup>15</sup>.

Choć pomysł zorganizowania spotkania wyszedł od wicepremiera, to ostateczna decyzja o jego odbyciu zapadła dopiero 22 sierpnia. Następnego dnia do Gdańska udał się Jerzy Urban, aby „skontrolować jak miejscowe władze przygotowują spotkanie”<sup>16</sup>. Wokół całego spotkania utrzymywała się zresztą atmosfera pewnej dezorientacji – nawet robotnicy Stoczni Gdańskiej podkreślali, że informacje o nim docierały do nich w „ostatniej chwili”<sup>17</sup>. Nic dziwnego więc, że pojawiały się plotki, jakoby spotkanie zostało zorganizowane *ad hoc*, w obliczu gęstniejących nastrojów wśród robotników Trójmiasta. Niejasności w informowaniu z pewnością osłabiały propagandowe znaczenie tego spotkania.

Istniały też jednak okoliczności, które zdawały się wzmacniać pozycję władz wobec podziemia. Na przykład 22 sierpnia 1983 r. w „Dzienniku Telewizyjnym” oświadczenie o ujawnieniu, wzywające zarazem do zakończenia działalności konspiracyjnej, odczytał Władysław Hardek, jeden z liderów podziemnych struktur Solidarności. W informacjach

<sup>13</sup> Relacja Lesława Zapałowskiego, 31.01.2017, nagranie w zbiorach autora.

<sup>14</sup> M. F. Rakowski, *Przedmowa*, [w:] *Stocznia Gdańska sierpień '83. Listy do wicepremiera M. F. Rakowskiego*, Warszawa 1983, s. VI.

<sup>15</sup> L. Biernacki, A. Kazański, NSZZ „Solidarność” Region Gdański, [w:] NSZZ „Solidarność” 1980–1989, t. 3: *Polska Północna*, red. L. Kamiński, G. Waligóra, Warszawa 2010, s. 136.

<sup>16</sup> HIA, Mieczysław F. Rakowski papers, Box 4, Dziennik 1983, k. 241–242.

<sup>17</sup> AIPN BU, 1585/15083, Komentarze pracowników Stoczni im. Lenina w Gdańsku nt. spotkania wicepremiera M. Rakowskiego. Załącznik do informacji dziennej, 28 VIII 1983, k. 35.



dziennych MSW przedstawiano to jako „wielką porażkę podziemia”<sup>18</sup>. Właściwie tylko mimochodem w informacjach partyjnych pojawiały się wiadomości, że „komentowane są [...] pokazywane w telewizji wypowiedzi ujawniających się członków podziemia «Solidarności», zauważalna jest często niewiara w autentyczność tych wypowiedzi, m.in. Hardka”<sup>19</sup>.

Innymi słowy, spotkanie Mieczysława Rakowskiego z robotnikami Stoczni Gdańskiej było pewną próbą nowego otwarcia, choć – co wypada raz jeszcze podkreślić – na warunkach podyktowanych przez władze.

## Przygotowania

Spotkanie było prawdziwym wydarzeniem i to przynajmniej z kilku powodów. Po pierwsze, miało do niego dojść w stoczniowej Sali BHP, gdzie trzy lata wcześniej toczyły się negocjacje pomiędzy gdańskim MKS-em a delegacją rządową, uwieńczone podpisaniem brzemiennego w skutki porozumienia. Po drugie, z robotnikami miał się spotkać Rakowski, a więc człowiek, który od lutego 1981 r. był głównym negocjatorem w kolejnych konfliktach pomiędzy rządem a Solidarnością. Po trzecie zaś, Rakowski liczył, że na spotkaniu pojawi się sam Lech Wałęsa – niekwestionowany lider Solidarności, od opuszczenia miejsca internowania konsekwentnie traktowany jak osoba prywatna<sup>20</sup>.

Rankiem 25 sierpnia 1983 r. Mieczysław Rakowski wyleciał do Gdańska z szefem swojego gabinetu politycznego Lesławem Zapałowskim i ochroniarzem; na lotnisku czekał już na niego rzecznik rządu Jerzy Urban oraz I sekretarz KW w Gdańsku Stanisław Bejger<sup>21</sup>. Po przyjeździe do Gdańska zostali oni przyjęci przez kierownictwo stoczni w budynku dyrekcji. Obecni byli m.in. dyrektor Stoczni Gdańskiej Stanisław Żaczek, a także robotnik i niedawny (w latach 1981–1982) członek Biura Politycznego

<sup>18</sup> AIPN BU, 1585/15083, Informacja dzienna nr 234/736, 25 VIII 1983, k. 1.

<sup>19</sup> AAN, KC PZPR, XII-5582, Dalekopis KW PZPR w Gdańsku, 25 VIII 1983., b.p.

<sup>20</sup> Według relacji Czesława Kiszczaka, przedstawionej na posiedzeniu Biura Politycznego, miał on powiedzieć Wałęsę na krótko przed opuszczeniem przez niego internowania, że „nie ma «Solidarności» i przewodniczącego L. Wałęsę, a jest [tylko] obywatel Wałęsa” (AAN, KC PZPR, V/186, Protokół nr 56 posiedzenia Biura Politycznego KC PZPR 18 XI 1982, k. 230). Jak ważne było konsekwentne utrzymywanie „prywatnego statusu” Lecha Wałęsę, niech świadczy fakt, że do Polski miał w 1983 r., po zniesieniu stanu wojennego, przyjechać Jacques Chirac, ale zrezygnował z uwagi na to, że polskie władze odmówiły zorganizowania spotkania z Wałęsą (B. Margueritte, dz. cyt., s. 542–543).

<sup>21</sup> HIA, Mieczysław F. Rakowski papers, Box 4, Dziennik 1983, k. 242.

Jan Łabęcki. Głównym pytaniem było: czy Lech Wałęsa przyjdzie na spotkanie? Informacje na ten temat były sprzeczne. Wszystko to wytworzyło bardzo nerwową atmosferę. I to do tego stopnia, że na krótko przed rozpoczęciem spotkania szef gabinetu politycznego odciągnął Rakowskiego na bok i obaj panowie pociągnęli łyk z piersiówki<sup>22</sup>. „Towarzyszu, nie martwcie się, jest pluton ochrony [...] aktyw jest przygotowany, wszystko będzie dobrze”<sup>23</sup> – mówił Rakowskiemu jeden z organizatorów spotkania bezpośrednio przed jego rozpoczęciem.

Środki przedsięwzięte dla zapewnienia bezpieczeństwa premierowi były prawdziwie imponujące. Według jego własnych zapisków „na sali znajdowało się 100 osób aktywu partyjnego oraz 50 komandosów wojskowych (w cywilu) i 50 pracowników SB”<sup>24</sup>. Nie było to mało, jeśli wziąć pod uwagę informację organizatorów, że „na sali znajdowało się ok. 800–900 osób, [z czego] duża część zajmowała miejsca stojące [...]. Killkaset (ok. 300–500) osób znajdowało się także na terenie wokół sali”<sup>25</sup>.

Uspokajające zapewnienia organizatorów na niewiele się jednak zdały. Na sali znalazła się bowiem także licząca kilkadziesiąt osób grupa stoczniowców, skupiona wokół Lecha Wałęsy, który „wszedł na salę wznosząc ręce z palcami w kształcie «V». Na zewnątrz jak i w sali witało go okrzykami ok. 300 osób, a ok. 30–50 podobnie jak Wałęsa wznosiło ręce ze znakiem «V»”<sup>26</sup>. Z kolei przybywającego do Sali BHP wicepremiera przywitały okrzyki „niech żyje «Solidarność»”<sup>27</sup>, a zgłuszone oklaski zostały szybko zagłuszone przez gwizdy<sup>28</sup>.

Jak wspominał obecny na spotkaniu Jerzy Urban, sala była „nabita i gorąca od emocji”<sup>29</sup>. Spotkanie rozpoczęło się o 15.00 i miało potrwać blisko cztery godziny. „W spotkaniu uczestniczą przedstawiciele wszystkich wydziałów produkcyjnych i wydziałów obsługi produkcji oraz

<sup>22</sup> Relacja Lesława Zapalowskiego, dz. cyt.

<sup>23</sup> Tamże.

<sup>24</sup> HIA, Mieczysław F. Rakowski papers, Box 4, Dziennik 1983, k. 243; informacji tej nie ma w opublikowanej wersji dzienników (Zob. M. F. Rakowski, *Dzienniki polityczne 1981–1983*, Warszawa 2004, s. 588).

<sup>25</sup> AAN, KC PZPR, XII-5583, Informacja na temat przebiegu spotkania wicepremiera tow. M. F. Rakowskiego z przedstawicielami załogi Stoczni Gdańskiej im. Lenina w dn. 25.08 br, 26 VIII 1983, b.p.

<sup>26</sup> Tamże.

<sup>27</sup> HIA, Mieczysław F. Rakowski papers, Box 4, Dziennik 1983, k. 241–242.

<sup>28</sup> AAN, KC PZPR, XII-5583, Informacja na temat przebiegu spotkania wicepremiera tow. M. F. Rakowskiego z przedstawicielami załogi Stoczni Gdańskiej im. Lenina w dn. 25.08 br, 26 VIII 1983, b.p.

<sup>29</sup> J. Urban, *Alfabeta Urbana*, Warszawa 1990, s. 158

wyspecjalizowanych służb zabezpieczenia ruchu stoczni. Większość obecnych stanowią robotnicy o długoletnim stażu, jak i również młodzi stoczniowcy, bezpartyjni, których większość, jak i również członkowie partii. Jednym słowem: pełna reprezentacja wszystkich zawodów i komórek organizacyjnych naszej stoczni<sup>30</sup> – zagał prowadzący spotkanie dyrektor Stanisław Żaczek. Naturalnie nie wspomniano ani o żołnierzach, ani o funkcjonariuszach SB obecnych na sali. W myśl ustaleń organizacyjnych najpierw obszerną informację miał przedstawić Rakowski, a następnie miały padać pytania, na które wicepremier od razu miał udzielać odpowiedzi.

Zanim jeszcze Rakowski zaczął przemawiać, doszło jednak do incydentu, który przyczynił się do podwyższenia, i bez tego bardzo wysokiej, temperatury emocji w Sali BHP. „Rakowski bierze tekst swojego przemówienia i wchodzi na mównicę” – relacjonował po latach Jerzy Urban. „Ja jak i cała świta siedzimy przy stole w pobliżu i widzę, co się dzieje: on nie ma okularów, nie widzi tekstu. Posyłam oficera ochrony, żeby biegł do budynku dyrekcji [...]. Mówca stara się zyskać na czasie. Pyta, czy może zdjąć marynarkę i krawat. Zdejmuje marynarkę, krawat. Zaczyna awanturę, bo któryś z ludzi Wałęsy krzyknął a propos krawatu, że przyda się do wieszania. Premier ostro reaguje. Dla zyskania na czasie, potrzebnego do przyniesienia okularów, Rakowski prowokował iskrzenie polityczne, które już nie zgasło<sup>31</sup>. Ten barwny opis wymaga komentarza. Polityczne iskrzenie prowokowane przez Rakowskiego – niewykluczone zresztą, że dla dodania sobie animuszu – miało znacznie głębsze przyczyny. Agresywne i cokolwiek aroganckie wypowiedzi wicepremiera na początku spotkania nie były tu kluczowe. Dla robotników Rakowski pozostawał bowiem jedną z twarzy stanu wojennego, postacią odpowiedzialną za brutalne stosowanie siły. Tymczasem spotkanie z nim w Sali BHP stanowiło dla części robotników rzadką okazję do tego, by w relatywnie nieskrępowany sposób wyrazić swoją opinię na temat rzeczywistości społeczno-politycznej. Ta zaś była na tyle zła, że iskrzenie było wprost nieuniknione.

---

<sup>30</sup> Biblioteka Główna Politechniki Gdańskiej [dalej: BPG], Archiwum Studenckiej Agencji Radiowej, Nagrania dokumentalne, Premier Rakowski w Stoczni Gdańskiej: transmisja TVP [dokument dźwiękowy], <http://pbc.gda.pl/dlibra/doccontent?id=21099> (data dostępu: 29.03.2018).

<sup>31</sup> J. Urban, dz. cyt., s. 158.

## Wystąpienia

W swoim wystąpieniu – trwającym grubo ponad godzinę – Rakowski przedstawił wizję rozwoju stosunków pomiędzy Solidarnością a władzami partyjno-państwowymi na przestrzeni lat 1980–1981<sup>32</sup>. Uzasadniał różnicowane powody, dla których spotkanie jest potrzebne: choćby po to, by obalić zarzut zachodnich mediów, iż polskie władze nie chcą rozmawiać z robotnikami. „Zdecydowałem się na przyjazd do stoczni, ponieważ [...] ze stoczni nie od dziś wychodzą apele, wezwania do trwania w opozycji, w oporze – słowem do tworzenia faktów, które świadczyć mają o tym, że jutro Polski jest niepewne” – mówił Rakowski. Następnie odwołał się do szeregu swoich wypowiedzi jeszcze z roku 1980, które miały świadczyć o tym, że był on „zdecydowanym zwolennikiem socjalistycznej odnowy zapoczątkowanej przez protest klasy robotniczej” – czyli przez wydarzenia z sierpnia 1980 r.

Główna oś argumentacyjna wystąpienia Rakowskiego opierała się na tezie, iż linia współpracy pomiędzy władzami a społeczeństwem trwa nieprzerwanie od sierpnia 1980 r. i była konsekwentnie podtrzymywana również w stanie wojennym. Wskazywał on, że kluczowe postulaty sierpniowe zostały zrealizowane: „istnieje teza, że nie są one realizowane. To niepoważna teza i niepoważni ludzie ją głoszą”. W rozumowaniu tym było wiele luk, a przede wszystkim jedna zasadnicza: jeżeli rząd i PZPR kontynuują linię porozumienia, to dlaczego zdelegalizowano Solidarność? Rakowski próbował odpowiadać na ten zarzut: „Ludzie pracy za najważniejsze osiągnięcie uważali powołanie, w wyniku podpisania porozumień, niezależnych samorządnych związków zawodowych. Takie związki obecnie powstają...” – mówił, jednak przerwał mu śmiech

<sup>32</sup> Częściowy tekst wystąpienia Rakowskiego znajduje się w jego spuściźnie w Hoover Institution Archives (HIA, Mieczysław F. Rakowski papers, Box 68, Omówienie wystąpienia w Stoczni Gdańskiej, 25 VIII 1983), był także publikowany w prasie (*Wrogowie socjalizmu podeptali idee Sierpnia*, „Trybuna Ludu”, 27–28.08.1983, nr 203). Wychodzę jednak z założenia, że istotniejsze znaczenie miały słowa i sformułowania, które rzeczywiście padły w czasie spotkania, dlatego też wypowiedzi ze spotkania przywołuję za nagraniami ze zbiorów Biblioteki Politechniki Gdańskiej (BPG, Archiwum Studenckiej Agencji Radiowej, Nagrania dokumentalne, Premier Rakowski w Stoczni Gdańskiej: transmisja TVP [dokument dźwiękowy], <http://pbc.gda.pl/dlibra/doccontent?id=21099>; tamże, Premier Rakowski w Stoczni Gdańskiej: transmisja TVP cd. [dokument dźwiękowy], <http://pbc.gda.pl/dlibra/docmetadata?id=21100> [data dostępu: 29.03.2018]).

oraz chór głosów oburzenia. Dowodziło to, że koncesjonowane związki zawodowe, tworzone od jesieni 1982 r. i mające w pewien sposób stać się *ersatzem* Solidarności, nie były przez robotników uznawane za swoje. Było to tym bardziej niewygodne dla władz, które usilnie przekonywały w mediach, że „odrodzenie się polskiego ruchu zawodowego jest dziś niekwestionowanym faktem, mającym szczególnie znaczenie w procesie odnowy i normalizacji życia publicznego”<sup>33</sup>.

Wicepremier konsekwentnie bronił swojego stanowiska. Dlaczego Solidarność już nie istnieje? Według niego dlatego, że przestała być tym, czy miała być w myśl porozumień gdańskich, czyli związkiem zawodowym. Zamiast tego stała się „organizacją czysto polityczną”, ruchem faktycznie antypezetpeerowskim. „Ja również – podobnie jak miliony Polaków – liczyłem na Solidarność. Na odegranie przez nią pozytywnej roli” – łał krokodyle łzy wicepremier. „Dość tej demagogii!” – odpowiedział mu pełen złości i bezradności głos anonimowego robotnika. Niezrażony Rakowski, pomimo coraz częstszych okrzyków dezaprobaty, przedstawiał krok po kroku kolejne wydarzenia z okresu legalnego działania Solidarności, poczynsz od 24 września 1980 r. aż po wprowadzenie stanu wojennego. Zaprezentowana przez niego narracja podkreślała dobrą wolę władz i agresywne oraz wrogie porozumieniu działania związku. Według wicepremiera miał on niszczyć zdobycze wypracowane przez cały dotychczasowy okres istnienia PRL-u.

Rakowski z pasją odnosił się zwłaszcza do obrad Prezydium Komisji Krajowej Solidarności w Radomiu z początku grudnia 1981 r. W zmanipulowanym nagraniu zamkniętych obrad znalazł się wtedy szereg sformułowań świadczących o tym, że Solidarność nie pragnęła dialogu, lecz konfrontacji<sup>34</sup>. „Teraz pan Wałęsa chce rozmawiać! [...] Za późno, zbyt wiele było wiarołomstwa” – mówił Rakowski z nieukrywaną satysfakcją, komentując fakt rzekomego odrzucenia przez Solidarność idei porozumienia narodowego. „Na razie ja nie widzę w was w ogóle partnerów do rozmowy, wśród tych krzykaczy” – puentował wicepremier, stwierdzając jednocześnie, że „stan wojenny został wprowadzony po to, aby Polska była

<sup>33</sup> J. A. Salecki, *Niezbędne ludziom pracy*, „Trybuna Ludu”, 26.08.1983, nr 202.

<sup>34</sup> G. Majchrzak, *Taśmy radomskie*, „Wolność i Solidarność” 2013, nr 6, s. 176–184; *Bój to będzie ich ostatni*, „Wolność i Solidarność” 2013, nr 6, s. 95–160.

Polską”. Zwłaszcza to ostatnie stwierdzenie, nawiązujące niedwuznacznie do piosenki spopularyzowanej przez Kabaret Pod Egidą, wydawało się szczególnie przewrotne.

Według Rakowskiego zarówno Solidarność, jak i opozycja w ogóle, poniosła zasadniczą porażkę polityczną. Dowodem na to miała być nie tylko niemożność doprowadzenia do kompromisu w 1981 r., ale też konsekwentne nawoływanie do protestów w trzecią rocznicę podpisania porozumień sierpniowych. Wyjątkowo charakterystycznie brzmiało zwłaszcza to ostatnie stwierdzenie. Było ono formą zaklinania rzeczywistości. W gruncie rzeczy bowiem władze ogromnie obawiały się kolejnej rocznicy Sierpnia, mając w pamięci krew przelaną w czasie demonstracji rok wcześniej. I tak choćby KW PZPR w Gdańsku informował centralę, że „w propagandzie szeptanej funkcjonują trzy elementy: bojkot środków komunikacji miejskiej 31 sierpnia; manifestacja pod pomnikiem stoczniovców 31 sierpnia o godz. 14.30; nawoływanie do tzw. «żółwiej pracy»”<sup>35</sup>. Podobne hasła występowały jednak w całym kraju, toteż pewność siebie demonstrowana przez Rakowskiego, przekraczająca miejscami granice nonszalancji, w istocie ukrywała ogromny lęk władz przed rozwojem sytuacji.

Po długim wystąpieniu Rakowskiego przyszedł czas na głosy z sali. Najważniejszym i najbardziej oczekiwanym z nich był ten wyrażony przez Lecha Wałęsę. W znacznej mierze posiłkował się on przygotowanym wcześniej tekstem oświadczenia. *En bloc* odrzucił on argumentację przedstawioną przez Rakowskiego, zbijając niektóre ze szczegółowych argumentów. „Trzy lata temu po raz pierwszy, i na razie ostatni, rozmawialiśmy jak Polak z Polakiem” – mówił Wałęsa. „Uważam, że ze strony Solidarności były błędy, ale ze strony rządowej były jeszcze większe błędy. Nie dano nam możliwości obrony i wytłumaczenia się publicznego – może tym razem tak się stanie?” – pytał retorycznie. „Wystąpienie Wałęsy bardzo często przerywane były owacjami, oklaskami i okrzykami. Były one bardzo hałaśliwe i sprawiały wrażenie, że duża część sali popiera go”<sup>36</sup> – przeczytamy w informacji ze spotkania sporządzonej przez KW PZPR w Gdańsku.

<sup>35</sup> AAN, KC PZPR, XII-5581, Dalekopis KW PZPR w Gdańsku, 24 VIII 1983.

<sup>36</sup> AAN, KC PZPR, XII-5583, Informacja na temat przebiegu spotkania wicepremiera tow. M. F. Rakowskiego z przedstawicielami załogi Stoczni Gdańskiej im. Lenina w dn. 25.08 br, 26 VIII 1983, b.p.

Choć przewodniczący Solidarności przemawiał mniej rezolutnie i mniej barwnym językiem niż wicepremier, to jednak udało mu się obnażyć kilka fałszy kryjących się za argumentacją Rakowskiego. „Cel i skład naszego dzisiejszego spotkania jest do końca niejasny. Jesteśmy przypadkowo zebrani, a nie delegowani” – wskazywał Wałęsa. Tym samym podkreślał, że spotkanie w Sali BHP jest wielkim spektaklem, który nie zmienia niczego w układzie sił w Polsce. Jednocześnie odsłaniało to znacznie szerszy problem, a mianowicie specyficzną metodę budowy fasadowej demokracji przez ekipę Jaruzelskiego. Przedstawiciele różnych grup społecznych dobierani *ad hoc* byli częstokroć uznawani za prawomocnych reprezentantów społeczeństwa, podczas gdy faktycznie nie mieli legitymacji, aby reprezentować kogokolwiek. Ich legitymacja mogłaby jednak wynikać jedynie z faktu delegowania, a zatem wyboru przez ludzi, których miałiby reprezentować. Jednak ekipa Jaruzelskiego sama chciała wybierać partnerów do dyskusji.

„Jesteśmy zawiedzeni dziś, kiedy weszliście po naszych grzbietach i zamiast nas rozumieć, obrażacie nas, wszystko rozwiązujecie, a na nas nasyłacie czołgi i pałki” – atakował Wałęsa. Nie podejmował on rozmowy na temat realizmu politycznego lub jego braku, a zamiast tego wskazywał słabe punkty argumentacji Rakowskiego. Za tym ostatnim stała wszak cała machina państwowa, która jeszcze nie tak dawno operowała w szczególnie, wyjątkowo brutalnych warunkach stanu wojennego. „Nie chcemy burzyć socjalizmu, nie chcemy przejąć władzy, nie podważamy sojuszy. Chcemy byście usiedli z nami do stołu” – mówił Wałęsa. Jednocześnie jednak jasno domagał się wypuszczenia więźniów politycznych i przywrócenia do pracy wszystkich osób zwolnionych z powodów politycznych.

Pytania skierowane pod adresem Rakowskiego były postawione jeszcze przez dwie inne osoby. Ale wbrew pierwotnemu założeniu wicepremier nie odpowiedział na nie zaraz po ich zadaniu, lecz dopiero na koniec, zbiorczo. Siłą rzeczy stworzyło to wrażenie zasadniczej polemiki prowadzonej przez Rakowskiego i Wałęsę.

W odpowiedzi na wezwanie Wałęsy, aby ponownie porozmawiać jak Polak z Polakiem, Rakowski stwierdził: „Jak doktor z doktorem mogą porozmawiać”. Nawiązywał tym samym do doktoratu *honoris causa*

przyznanego Wałęsie w 1983 r. przez Uniwersytet Harvarda (sam Rakowski był doktorem historii). To sformułowanie – podsunęte zresztą Rakowskiemu przez Lesława Zapałowskiego<sup>37</sup> – pojawiało się w tamtych dniach w prasie, gdzie drwiono z „doktora Wałęsy”<sup>38</sup>. Wbrew intencjom Rakowskiego, pragnącego ośmieszyć lidera Solidarności, jego słowa przeszły do historii jako przykład niezwyklej arogancji władzy i osobście samego wicepremiera. Lista osób, które uznały je za żenujące i obraźliwe, jest bardzo długa – znajdują się na niej osoby niegdyś blisko związane z Rakowskim, jak choćby Hanna Krall<sup>39</sup>, ale też szereg osób anonimowych<sup>40</sup>.

Osobistych wycieczek pod adresem lidera Solidarności było więcej. „Ja rozumiem, że rola Pana Wałęsy dzisiaj jest bardzo trudna. Bo tak, z jednej strony Zachód codziennie go podrzuca i pieści, mówi: «Wałęsa się uśmiechnął, Wałęsa wszedł, Wałęsa pokazał palce, Wałęsa to, Wałęsa tamto...» [...] Otóż myślę, że trudno jest mu przystosować się do tej sytuacji, w której obecnie się znajduje” – mówił Rakowski zatroskanym tonem. Próby dezawuowania robotnika przez przedstawiciela warszawskich elit robiły jak najgorsze wrażenie. Wicepremier, zamiast trzymać się faktów i punktować wypowiedzi samego Wałęsy czy jego współpracowników, dał się ponieść emocjom, co przyniosło fatalny efekt. Próbując ośmieszyć swojego interlokutora, sam naraził się na śmieszność.

Replika Rakowskiego na słowa Wałęsy wyraźnie różniła się od informacji, którą przedstawił on na początku spotkania. Coraz bardziej rozgrzany retorycznym zapałem Rakowski próbował łączyć emocje z racjonalnym argumentowaniem: „Nie ma powrotu do Solidarności, a ci, którzy trwają w uporze, to po prostu po pewnym czasie się zmęczą. Tak! Wy już teraz jesteście bardziej zmęczeni niż kiedyś. Wam już teraz trudniej poderwać robotników. Trudniej i nie poderwiecie ich, bo

<sup>37</sup> Relacja Lesława Zapałowskiego, dz. cyt.

<sup>38</sup> „Doktor h.c. Uniwersytetu w Harvard Lech Wałęsa, jak na człowieka wykształconego przystało, nie powinien być niekonsekwentny w swym postępowaniu. Z jednej strony jest «głośny», stale mówi w błysku fleszy i zagranicznych jupiterów, chce być wszędzie słyszany, dramatycznie stara się podtrzymać swój wygasający mit, z drugiej zaś gniewa się na nasze polskie środki masowego przekazu, że zajmują się jego osobą i że cytują jego wypowiedzi [...]. Sierpień 1980 wykazał, jak wielu ludzi z tytułami profesorów, magistrów i inżynierów górników skutecznie rozłożyło naszą gospodarkę. Chroń nas zatem panie Boże przed kolejnym «doktorem»” (D. B., *Kto kłamie*, „Dziennik Bałtycki”, 24.08.1983, nr 166).

<sup>39</sup> Relacja Hanny Krall, 9.01.2017, nagranie w zbiorach autora.

<sup>40</sup> AAN, KC PZPR, XII-5583, Odgłosy na wystąpienie Rakowskiego, 26 VIII 1983, b.p.



przeciętny robotnik w Polsce ma swój rozum i wie od czego zależy taka wartość jak państwo polskie, państwo ludowe”. W odpowiedzi na te wywody podnosiły się coraz gwałtowniejsze okrzyki protestu. „Nie liczcie na jakąś taką politykę, która się przestraszy tych krzyków [...]. Krzyczcie sobie!” – odgryzał się Rakowski.

Próbował też jednak i innych chwytów retorycznych. „Ja jestem takim samym człowiekiem jak wy, wyszedłem z tej samej klasy co wy. Jeżeli jesteście tutaj synowie chłopów i robotników, to ja należę do tej samej klasy” – mówił Rakowski, próbując w ten sposób zatrzeć granicę pomiędzy rządzącymi a rządzonymi. To właśnie w tej sekwencji argumentów padło słynne sformułowanie, że gdyby nie socjalizm, to „niejeden by krówki pasał... Ja też!”. Próbując dowartościować socjalizm i jego osiągnięcia, Rakowski poszedł jednak znacznie dalej. Dobrze zapamiętano jego – wygłoszoną wręcz histerycznym tonem – tyradę na temat znaczenia relacji polsko-radzieckich: „Za największy sukces narodu polskiego uważam ustanowienie po 1945 roku przyjaznych stosunków z wielkim narodem rosyjskim, narodami Białorusi, Ukrainy i Związku Radzieckiego. I tylko skończony kretyn polityczny może kwestionować to!”.

Entuzjazm robotników wobec perswazji wicepremiera był bardzo ograniczony, co wydawało się pogłębiać jego frustrację i irytację: „Tak jest, nie śmiecie się, jesteście niedojrzałymi, niewiele czytacie, tylko gazetki i ulotki czytacie... Czytajcie je sobie do rana!”. Warto zauważyć, że w tym miejscu Rakowski po raz kolejny próbował zaklinać społeczną rzeczywistość. Teraz starał się ośmieszyć ważny społeczny fenomen, jakim był drugi obieg wydawniczy, w ramach którego ukazywały się nie tylko wspomniane przez niego – i nieudolnie deprecjonowane – gazetki i ulotki, ale również bardzo poważne ilości literatury, której komunistyczna cenzura nie dopuszczała do legalnego obiegu<sup>41</sup>.

Warto wreszcie wspomnieć, że wystąpienie Rakowskiego, a zwłaszcza jego replika, naszpikowane było sformułowaniami niezwykle charakterystycznymi dla nowomowy politycznej lat osiemdziesiątych, którą Michał Głowiński określił mianem „mowy w stanie obłączenia”<sup>42</sup>. Rakowskiego po spotkaniu w Sali BHP można uznać za jednego z klasyków takiego

<sup>41</sup> Por. J. Olszsek, *Rewolucja powielaczy. Niezależny ruch wydawniczy w Polsce 1976–1989*, Warszawa 2015.

<sup>42</sup> M. Głowiński, *Mowa w stanie obłączenia 1982–1985*, Warszawa 1996.

języka. „Znajdziemy dość sił, bez was nawet! [...] Znajdziemy dość Polaków, którzy poprą ten kierunek!” – mówił Rakowski na samym końcu spotkania, sam zresztą – paradoksalnie – wyraźnie zmęczony. Nie na tyle jednak, aby nie podjąć jeszcze próby „odłączenia większości narodu od grupy opozycyjnych polityków”, o czym sam pisał w cytowanym przeze mnie wcześniej lipcowym liście do Jaruzelskiego. Oto przykład takiej próby: „W szeregach Solidarności zagnieździły się skrajnie prawicowe nurty – starzy wyżeracze zaczęli tam działać i oddziaływać na waszą wyobraźnię, na wyobraźnię wielu z was. A trzeba było się zapytać tych doradców, jaki jest ich związek z klasą robotniczą! Tych różnych docentów, którzy was otoczyli – o co oni grali: o szczęście dla was? Tak? Wybijcie sobie to z głowy! Grali na siebie, siebie widzieli w następnej ekipie!”. Odpowiedziała mu wroga cisza.

„Bałem się, że nie będzie może jakiejś żywej atmosfery, że będzie spokój, taki martwy” – kończył swoje wystąpienie Rakowski. „Nie, okazało się, że [atmosfera] była bardzo żywa. I myślę, że była to lekcja dla mnie i będzie to lekcja dla wielu Polaków – jak się nie powinno rozmawiać, jak nie powinien Polak z Polakiem dyskutować”. Te ostatnie słowa wprost kierowane były do tych robotników, którzy wielokrotnie przerywali spotkanie, wznosząc nieprzyjazne okrzyki pod adresem wicepremiera.

Pozostawało pytanie, jak zinterpretowany zostanie przebieg spotkania. Znamienna wydaje się reakcja dwóch głównych bohaterów tego popołudnia. Zdjęcie wykonane krótko po spotkaniu przedstawia Rakowskiego palącego papierosa przed Salą BHP w otoczeniu współpracowników: spoconego, wyraźnie zmęczonego, zgaszonego. W tym samym momencie rozpromienionego Lecha Wałęsę głośno fetowali jego zwolennicy, którzy na rękach przenieśli go pod pomnik Poległych Stoczniovców 1970<sup>43</sup>.

Wieczorem tego samego dnia Rakowski powrócił do Warszawy. Gdy ok. godziny 22.00 spotkał się w gmachu URM z Jaruzelskim, ten „był szczerze zadowolony” i gratulował wicepremierowi<sup>44</sup>.

---

<sup>43</sup> L. Biernacki, *Rakowski w stoczni*, 25 VIII 1983 r., [http://www.wszechnica.solidarnosc.org.pl/?page\\_id=2249](http://www.wszechnica.solidarnosc.org.pl/?page_id=2249) (data dostępu: 29.03.2018).

<sup>44</sup> HIA, Mieczysław F. Rakowski papers, Box 4, Dziennik 1983, k. 243.

## Recepcja

Jak już wcześniej stwierdziłem, spotkanie Rakowskiego z robotnikami Stoczni Gdańskiej było elementem szerszych działań propagandowych. Innym ich elementem było spotkanie, do którego doszło 26 sierpnia 1983 r. w Hucie „Baildon”, gdzie z przedstawicielami nowo tworzonych związków zawodowych spotkał się Wojciech Jaruzelski (Rakowski był jednym z towarzyszących mu polityków)<sup>45</sup>. To drugie spotkanie wywołało znacznie mniejsze emocje. Głównym powodem była sama osobowość Jaruzelskiego: kostycznego i unikającego jak ognia wszelkich spontanicznych konfrontacji. Drugim był fakt, iż podczas spotkania w Katowicach pojawili się reprezentanci aktywu, wśród których nie było nikogo porównywalnego charyzmą i wpływami do Lecha Wałęsy. Kontrast pomiędzy oboma spotkaniami można zresztą uznać za element propagandowej kreacji. O ile spotkanie w Stoczni Gdańskiej pełne było krzyków i niekontrolowanych emocji, o tyle spotkanie katowickie przedstawiano jako konstruktywne i ważne w procesie tworzenia nowych związków zawodowych<sup>46</sup>.

Komunikat PAP-u, opublikowany m.in. przez „Trybunę Ludu” w piątek 26 sierpnia 1983 r., głosił: „W Stoczni Gdańskiej im. Lenina odbyło się w czwartek spotkanie wicepremiera Mieczysława F. Rakowskiego z kilkusetosobową grupą pracowników reprezentujących wszystkie grupy zawodowe tego przedsiębiorstwa. Większość uczestników spotkania stanowili bezpartyjni. Wielu było młodych pracowników. Wśród uczestników spotkania znajdował się Lech Wałęsa z grupą swoich – krzykliwie zachowujących się zwolenników. Było to jedno z wielu spotkań przedstawicieli rządu z załogami robotniczymi, które odbywają się systematycznie w całym kraju [...]. Wicepremier Mieczysław Rakowski, nawiązując do porozumień sierpniowych zawartych w tej samej Sali, w której odbywało się spotkanie, podkreślił, że polityka społeczno-gospodarcza państwa po sierpniu 1980 r. kształtuje się w duchu tych porozumień”<sup>47</sup>. Lapidarny język komunikatu dobrze uwypuklał te aspekty spotkania, które propaganda

<sup>45</sup> Tamże, k. 244.

<sup>46</sup> Zob. T. Grabczyńska, S. Zieliński, *Wojciech Jaruzelski w Hucie „Baildon”*, „Trybuna Ludu”, 27–28.08.1983, nr 203.

<sup>47</sup> *Spotkanie ze stoczniowcami w Gdańsku*, „Trybuna Ludu”, 26.08.1983, nr 202.

komunistyczna chciała wyeksponować w największym stopniu. Z jednej strony szło o wzmocnienie przekonania, że linia porozumienia narodowego – kontynuowana jakoby od Sierpnia 1980 – jest w najlepszą realizowana. Z drugiej strony, wicepremier spotkał się z bezpartyjnymi, co miało wskazywać na to, że prowadzona jest jakaś forma dialogu pomiędzy władzą a społeczeństwem. W parę dni później, „Trybuna Ludu” zaklinając rzeczywistość pisała, że „te częste, bezpośrednie, niereżyszerowane kontakty, rozmowy, dyskusje stały się czymś zwyczajnym. Rzecz można, są sposobem sprawowania władzy”<sup>48</sup>.

Władze bardzo uważnie odnotowywały społeczne reakcje na spotkanie w Sali BHP. Dwoma głównymi kanałami zbierania informacji o nastrojach społecznych były informacje dzienne MSW oraz informacje Wydziału Organizacyjnego KC PZPR. Kreowany w nich świat przedstawiony był jednak na ogół mocno uładzony i, jak się wydaje, w znacznym stopniu odzwierciedlał myślenie życzeniowe decydentów. Oto np. KW PZPR w Bydgoszczy odnotowywał, że spotkanie w stoczni przywitano „z dużym zainteresowaniem wśród załóg zakładów pracy [...]. Wszystkie fragmenty wystąpienia, które w dniu wczorajszym [tj. 25 sierpnia] były transmitowane w radiu i TV oraz w dniu dzisiejszym w prasie, oceniane są bardzo wysoko”<sup>49</sup>. Jednocześnie jednak w pierwszych dniach po spotkaniu możliwości propagandowego spożytkowania spotkania były ograniczone. Radio i telewizja przedstawiły zaledwie urywki ze spotkania, a informacje zawarte w prasie nie miały odpowiedniej siły rażenia, nie mogły one pokazać skali emocji towarzyszących spotkaniu. „Powszechnie wyrażane jest przekonanie, że relacja telewizyjna ze spotkania w Stoczni im. Lenina była zbyt krótka i oczekuje się nadania pełnego jej przebiegu” – donosił 27 sierpnia Wydział Organizacyjny KC PZPR<sup>50</sup>.

W podobnym duchu sformułowane były doniesienia MSW. „W dyskusjach i komentarzach odnotowanych na ten temat, generalnie pozytywnie oceniano kolejny przejaw utrzymywania bezpośrednich kontaktów przedstawicieli władzy z klasą robotniczą” – głosiła informacja

<sup>48</sup> *Dialog ze społeczeństwem*, „Trybuna Ludu”, 29.08.1983, nr 204.

<sup>49</sup> AAN, KC PZPR, XII-5583, Dalekopis KW PZPR w Bydgoszczy, 26 VIII 1983, b.p.

<sup>50</sup> HIA, Mieczysław F. Rakowski papers, Box 51, Informacja Wydziału Organizacyjnego KC PZPR nr III/240/83, b.p.

dzienna z 27 sierpnia 1983 r. „Krytykowano zbyt skromne i «wycinkowe» ujęcie tego tematu przez środki masowego przekazu. Oczekiwano, iż relacje z gdańskiego spotkania będą znacznie obszerniejsze i przez to – jak stwierdzano – bardziej wiarygodne”<sup>51</sup>. Z kolei dziennikarze zachodni mieli według MSW twierdzić, że „uzyskane efekty spotkania są zdecydowanie pozytywne dla władz”, a „społeczeństwo polskie nie jest obecnie skłonne do udzielania poparcia antypaństwowym inicjatywom”<sup>52</sup>. Powyższe stwierdzenia są reprezentatywne dla sposobu propagandowej prezentacji przez władze spotkania Rakowskiego ze stoczniovcami. Przedstawiały one spotkanie w Sali BHP jako jednoznaczny sukces.

Na tym tle wyraźny dysonans tworzyły informacje płynące za pośrednictwem MSW na temat atmosfery panującej w samej Stoczni Gdańskiej. „Większość stoczniovców, w tym szczególnie ludzie młodzi b. członkowie «Solidarności», zdecydowanie popiera Wałęsę, akceptując jego wystąpienie oraz zachowanie się grupy jego popleczników [...]. Ta część załogi jest zadowolona z przebiegu spotkania, podkreślając, że «wreszcie Rakowski dostał za swoje» [...]. Próby reagowania i przeciwstawiania się takim wypowiedziom i ocenom stopowane były m.in. wulgarnymi określeniami pod adresem podejmujących je osób”<sup>53</sup> – przeczytamy w załączniku do informacji dziennej z 28 sierpnia 1983 r. Według bezpieki „mniej-sza, jakkolwiek również liczna część załogi krytykuje zarówno postawę Wałęsy i zachowanie się jego zwolenników, jak i postawę oraz niektóre wypowiedzi wicepremiera Rakowskiego”<sup>54</sup>, a „najmniej liczną grupę pracowników Stoczni stanowią osoby, które uważają, że wicepremier Rakowski mimo wszystko jest górą, ponieważ powiedział wszystko to co chciał, a poza tym doprowadził do ujawnienia prawdziwego oblicza przez członków i sympatyków podziemnych struktur i osoby Wałęsy”<sup>55</sup>. Potwierdzeniem tego, jak bardzo niewygodne były to informacje, jest fakt, że na rozdzielniku tej informacji znalazły się tylko dwie osoby: Rakowski

---

<sup>51</sup> AIPN BU, 1585/15083, Informacja dzienna nr 236/738, 27 VIII 1983, k. 34.

<sup>52</sup> Tamże.

<sup>53</sup> AIPN BU, 1585/15083, Komentarze pracowników Stoczni im. Lenina w Gdańsku nt. spotkania wicepremiera M. Rakowskiego, 28 VIII 1983, k. 69.

<sup>54</sup> Tamże.

<sup>55</sup> Tamże, k. 70.

oraz Jaruzelski. Warto zresztą dodać, że szczegółowe informacje zbierane w stoczni kanałami partyjnymi potwierdzały ten obraz<sup>56</sup>.

Szerszej publiczności umożliwiono obszerniejsze zapoznanie się ze spotkaniem Rakowskiego ze stoczniowcami dopiero po kilku dniach. Zostało ono wyemitowane w telewizji 29 sierpnia, a następnie jeszcze powtórzone 3 września<sup>57</sup>. Wybrano dla niego najlepszy czas antenowy, zaraz po „Dzienniku Telewizyjnym”. Nagranie było opatrzone niezwykle tendencyjnym komentarzem spikera, które warto w tym miejscu przywołać: „Upредить trzeba, że zobaczą państwo sprawozdanie z imprezy zawierające szokujące epizody [...]. Prezydent Ronald Reagan dopiero co oznajmił Ameryce i światu, że w Polsce prowadzi się rozmowy tylko szeptem, tak bardzo wszyscy są zastraszeni. Oglądając spotkanie w stoczni, proszę ocenić, czy zwolennicy Wałęsy mówią szeptem i proszę wybaczyć, że ukarzymy dzicz polityczną [...]. Przemówi Lech Wałęsa: będzie się dziwił, że rząd nie zasiada do stołu z nim i jego zwolennikami, aby porozumieć się i dogadać. Występy jego ludzi na spotkaniu z wicepremierem Rakowskim lepiej niż wszystkie polityczne argumenty ukazują, że nie ma ani z kim siadać, ani o czym rozmawiać”<sup>58</sup>.

Jakby tego było mało, spiker stwierdził, że spotkanie z Rakowskim było dla Wałęsy możliwością rozmowy „jak równy z równym i jak Polak z Polakiem”, co brzmi szczególnie szyderczo, jeżeli weźmiemy pod uwagę obecność na sali licznej grupy żołnierzy i funkcjonariuszy SB po cywilnemu. Zabiegi te służyły przede wszystkim wykazaniu politycznej nieudolności i niedojrzałości Wałęsy, delegitymizowaniu go jako potencjalnego przywódcy. Nie dość jednak na tym, że według spikera lider Solidarności był niedojrzały i niekonsekwentny w swych wypowiedziach. Przypomniane zostały też wypowiedzi Wałęsy mające świadczyć o jego poparciu dla amerykańskich restrykcji gospodarczych wobec PRL-u, przez co próbowano przedstawiać go jako nieledwie zdrającą interesu narodowego. Na tym tle przedstawiciel władz prezentowany był jako człowiek rozsądku i powagi. „Niejednego widza zdziwi wyrozumiały

<sup>56</sup> AAN KC PZPR, XII-5585, Aktualna sytuacja społeczno-polityczna w województwie gdańskim, 29 VIII 1983, b.p.

<sup>57</sup> HIA, Mieczysław F. Rakowski papers, Box 70, Komunikat z badań. Spotkanie wicepremiera Rakowskiego w Stoczni Gdańskiej w opinii mieszkańców Trójmiasta, wrzesień 1983, b.p.

<sup>58</sup> BPG, Archiwum Studenckiej Agencji Radiowej, Nagrania dokumentalne, Premier Rakowski w Stoczni Gdańskiej: transmisja TVP [dokument dźwiękowy], <http://pbc.gda.pl/dlibra/doccontent?id=21099> (data dostępu: 29.03.2018).

chwilami ton Rakowskiego zwracającego się bezpośrednio do Wałęsy [...]. Wicepremier Rakowski jako polityk jest surowym sędzią Wałęsy i jego popleczników i ich zgubnych dla Polski poczynań. Obserwując to spotkanie, przekonają się jednak państwo, że Rakowski jako człowiek jest pełen współczucia dla Wałęsy – przeciwnika, który przegrał, który już nie będzie partnerem rządu<sup>59</sup>. Pozostaje sprawą otwartą, na ile sam komentarz spikera „ustawił” odbiór transmisji przez widzów. Faktem jest jednak, że brutalna perswazja, posługująca się insynuacjami i półprawdami, mogła zarówno zrazić odbiorców, jak i niektórych przekonać do przyjęcia pożądanej wizji rzeczywistości.

„Wobec spotkania w stoczni w wypowiedziach zaznacza się, że duży ładunek propagandowy będzie miał reportaż telewizyjny, «szkoda tylko, że z takim opóźnieniem»” – donosił Komitet Warszawski PZPR 29 sierpnia, jeszcze przed emisją spotkania. „Niektórzy sceptycznie powątpiewają w autentyczność przekazu telewizyjnego: «niestety nie na żywo więc na pewno będzie powycinany i wygładzony»<sup>60</sup>. Częstość pojawiania się takich opinii świadczy o tym, że z jednej strony spotkanie z Rakowskim wywoływało autentyczne zainteresowanie Polaków, choć z drugiej strony odbiorcy liczyli się z tym, że przekaz zostanie w znacznym stopniu zmanipulowany przez telewizję. Po emisji spotkania w Sali BHP „Trybuna Ludu” triumfalnie ogłosiła, że „nie zamilkł dialog polityczny”<sup>61</sup>.

Do KC w najlepsze spływały pozytywne oceny wystąpienia wicepremiera. „Podkreśla się, że pokazał dużą mądrość i dojrzałość polityczną, dał polityczną szkołę nie tylko stoczniowcom, ale wszystkim Polakom. Podziwia się wicepremiera za jego odwagę, siłę przebicia i dar przekonywania”<sup>62</sup> – donosił KW PZPR w Jeleniej Górze. „Z szerokim oddźwiękiem spotkała się wczorajsza transmisja telewizyjna spotkania tow. Rakowskiego w Stoczni Gdańskiej. Zdecydowana większość wypowiadających się stwierdza, że dobrze się stało, iż telewizja w taki właśnie sposób to spotkanie przedstawiła. Stwierdzano, że był to niewątpliwie najlepszy

---

<sup>59</sup> Tamże.

<sup>60</sup> AAN, KC PZPR, XII-5585, Informacja Komitetu Warszawskiego PZPR o aktualnej sytuacji społeczno-politycznej w Warszawie i województwie stołecznym, 29 VIII 1983, k. 2.

<sup>61</sup> *Nie zamilkł dialog polityczny*, „Trybuna Ludu”, 30.08.1983, nr 205.

<sup>62</sup> AAN, KC PZPR, XII-5586, Dalekopis KW PZPR w Jeleniej Górze, 30 VIII 1983, b.p.

program telewizyjny w ostatnim czasie<sup>63</sup> – przekazywał z kolei KW PZPR w Bielsku-Białej. Charakterystyczne jest, że według niego „zupełnie inny odbiór spotkania był w środowiskach prosolidarnościowych. Mówi się tam o wulgaryzmie w wypowiedziach tow. Rakowskiego, o tym, że nie dał Wałęsie możliwości obrony i mało kulturalnym sposobie atakowania Wałęsy<sup>64</sup>. KW PZPR we Wrocławiu stwierdzał już wprost z pewną konsternacją, że „wystąpienie pana Wałęsy nie jest odbierane jednoznacznie negatywnie<sup>65</sup>. Ilekroć jednak pojawiały się tego rodzaju opinie, prezentowano je mimochodem i oceniano jako „opinie garstki ludzi, nie wzbudzające szerszego zainteresowania<sup>66</sup>.

Innym przykładem zrytualizowanego przedstawiania społecznej recepcji spotkania w stoczni jest dokument Głównego Zarządu Politycznego Wojska Polskiego. Przeczytamy w nim, że „wystąpienie wicepremiera M. Rakowskiego spotkało się z najwyższym uznaniem w środowisku wojskowym. Powszechnie ocenia się je jako «bardzo odważne, oskarżycielskie, jednoznaczne w swej wymowie politycznej» [...] zwrócono uwagę na zaakcentowanie znaczenia sojuszu polsko-radzieckiego i pomocy jakiej udzielił nam Związek Radziecki w najtrudniejszym okresie<sup>67</sup>. Jednym słowem, wizja recepcji spotkania Rakowskiego w Sali BHP przedstawiona przez GZP była od A do Z zgodna z oczekiwaniami władz.

Obraz wyłaniający się z dokumentów MSW, KC PZPR oraz GZP WP budzi zasadnicze wątpliwości. Niejasna jest metoda według której selekcjonowane były przedstawiane opinie, nieznane są również informacje na temat wielkości próby czy w ogóle sposobu ich pozyskiwania. Weryfikacja prezentowanych informacji jest niemożliwa, co w znacznej mierze podważa wiarygodność tych doniesień. Inaczej jest w przypadku badań przeprowadzonych przez wyspecjalizowane instytucje: Ośrodek Badania Opinii Publicznej oraz Centrum Badania Opinii Społecznej.

I tak 30 sierpnia 1983 r., a więc dzień po pierwszej emisji spotkania w Sali BHP, OBOP przeprowadził sondaż wśród mieszkańców Warszawy.

<sup>63</sup> AAN, KC PZPR, XII-5586, Dalekopis KW PZPR w Bielsku-Białej, 30 VIII 1983, b.p.

<sup>64</sup> Tamże.

<sup>65</sup> AAN, KC PZPR, XII-5586, Dalekopis KW PZPR we Wrocławiu, 30 VIII 1983, b.p.

<sup>66</sup> AAN, KC PZPR, XII-5586, Dalekopis KW PZPR w Zielonej Górze, 30 VIII 1983, b.p.

<sup>67</sup> HIA, Mieczysław F. Rakowski papers, Box 51, Informacja GZP o nastrojach w siłach zbrojnych na tle problematyki spotkania wicepremiera M. F. Rakowskiego w Stoczni Lenina, 30 VIII 1983, b.p.



Dwa tygodnie później podobne badanie przeprowadzono wśród stu pięćdziesięcioosobowej, reprezentatywnej grupy mieszkańców Trójmiasta. „W Trójmieście, tak jak i w Warszawie program ten spotkał się z bardzo dużym zainteresowaniem – oglądało go 84% ogółu mieszkańców Trójmiasta, w tym ponad połowa (59%) obejrzało sprawozdanie telewizyjne w całości. Jednakże oceny i opinie o tym spotkaniu w obu badaniach znacznie się różnią”<sup>68</sup>. Wśród mieszkańców Trójmiasta pozytywne oceny na temat wystąpienia Rakowskiego wyraziło 42% pytanym, a negatywne 49%, podczas gdy w Warszawie liczby te wyniosły odpowiednio: 62% i 33%. Jednocześnie w Trójmieście 65% widzów zgłosiło spontanicznie uwagi pozytywne, a 90% – krytyczne. Na pytanie: „Czy ogólnie rzecz biorąc wypowiedzi wicepremiera trafiły Panu(i) do przekonania?” 41% udzieliło odpowiedzi twierdzącej, a 50% – negatywnej. Analogicznie w Trójmieście znacznie wyżej niż w Warszawie oceniono wystąpienie Lecha Wałęsy – 55% pytanym uznało je za dobre, a 29% było przeciwnego zdania. Spontaniczne opinie pozytywne o wystąpieniu Wałęsy zgłosiło 72% widzów, negatywne zaś – 52%. Co ciekawe, respondentom zadano również pytanie: „Czy Pana(i) zdaniem wypowiedź L. Wałęsy oddaje opinie i nastroje większości robotników, czy też jest on wyrazicielem niewielkiej grupy ludzi?”. W odpowiedzi 64% stwierdziło że Wałęsa wyraża opinie większości robotników, 22% oceniło, że są to opinie niewielkiej grupy, a 14% nie miało na ten temat zdania. W jednej z konkluzji badania stwierdzano, że „poszczególne tezy zawarte w przemówieniu wicepremiera Rakowskiego zostały w Trójmieście zaakceptowane przez znacznie niższe odsetki widzów niż w Warszawie”<sup>69</sup>.

Mniej jednoznaczne wnioski można wysnuć z próby przeprowadzenia badania w ZM „Ursus” w Warszawie 31 sierpnia 1983 r. Ankieterzy CBOS postanowili wówczas sprawdzić, jakie reakcje wywołała transmisja spotkania Rakowskiego ze stoczniovcami. Okazało się jednak, że w dwóch wybranych wydziałach produkcyjnych nie udało się zebrać żadnych odpowiedzi, bowiem robotnicy zdecydowanie negatywnie reagowali na wszelkie pytania ze strony ankieterów. Zgoda inaczej było natomiast

<sup>68</sup> HIA, Mieczysław F. Rakowski papers, Box 70, Komunikat z badań. Spotkanie wicepremiera Rakowskiego w Stoczni Gdańskiej w opinii mieszkańców Trójmiasta, wrzesień 1983, b.d.

<sup>69</sup> Tamże.

w rozmowie z pracownikami fabrycznej administracji, którzy odpowiedzi udzielali chętnie<sup>70</sup>. Chociaż wnioski, jakie można wyciągnąć z tak przeprowadzonego badania, należy traktować niezwykle ostrożnie, to wydają się one charakterystyczne. „Telewizyjna relacja ze spotkania wicepremiera M. Rakowskiego ze stoczniovcami była szeroko komentowana poprzedniego dnia [tj. 30 sierpnia] [...]. Dominowały negatywne reakcje na przyjęty przez wicepremiera styl prowadzenia rozmowy. L. Wałęsa oceniany był jako nieprzygotowany, z góry przegrany («gdyby Wałęsa wypadł lepiej, to przecież i tak telewizja by tego nie puściła»). Przeważały, według rozmówców, uczucia żalu, niepowodzenia, rozgoryczenia z powodu «kłęski propagandowej Solidarności», przeradzające się w inwektywy pod adresem M. Rakowskiego. Zdaniem ludzi, z którymi rozmawialiśmy, uczucia te traktowane są przez robotników jako sprawa niemalże osobista<sup>71</sup>. Oceny zachowania Rakowskiego były w tym badaniu niezwykle krytyczne, a jego retoryczne zwycięstwo nad Wałęsą oceniano jako pyrrusowe.

## Konsekwencje

Podziemie przyjęło wystąpienie Rakowskiego z jednoznaczną wrogością, czego dowód stanowią jego oceny zamieszczane w prasie drugoobiegowej. „Występ w Stoczni zapewnił Rakowskiemu pierwszeństwo w konkurencji z upodobaniem uprawianej przez władzę – prowokowaniu niechęci i nienawiści. Udało mu się zdystansować nawet takie sławy jak Jaruzelski i Urban<sup>72</sup> – pisał „Tygodnik Mazowsze”. Z kolei „Tygodnik Wojenny” wskazywał na wyjątkowo tendencyjną faktografię, zaprezentowaną w pierwszej wypowiedzi Rakowskiego: „W innych okolicznościach podobne bzdury powinny być przez ludzi zignorowane, gdyby nie to, że szczytem bezczelności było wygłaszać je w wiadomym miejscu przed znaną rocznicą<sup>73</sup>. Stefan Bratkowski w swojej gazetce dźwiękowej sytuował wystąpienie Rakowskiego w kontekście czerwcowej podróży

---

<sup>70</sup> OI CBOS, Informacja z próby przeprowadzenia 31 sierpnia sondażu w ZM „Ursus”, wrzesień 1983 r., k. 2–3.

<sup>71</sup> Tamże, k. 4.

<sup>72</sup> „Tygodnik Mazowsze” 1983, nr 61, s. 2.

<sup>73</sup> Rakowski Szoł, „Tygodnik Wojenny” 1983, nr 66, s. 4.

apostolskiej do kraju Jana Pawła II. Wskazywał, że według wicepremiera „wpływ charyzmatycznego przywódcy duchowego, czołowego męża stanu współczesnego świata, da się zniwelować pyskówką i kłamliwą nachalnie kontrpropagandą”<sup>74</sup>. Jednoznacznie krytycznie oceniał on też postawę członków aparatu władzy: „Występ Rakowskiego im się podobał, więc go mają za sukces, podczas gdy obrażając robotników Rakowski stracił nawet [poparcie] neutralnych”<sup>75</sup>.

Spośród wszystkich krytyk wystąpienia Rakowskiego, przedstawionych przez podziemie, największą popularność uzyskał tekst Leszka Nowaka *Anty-Rakowski, czyli o tym, co wygwizdali wicepremierowi robotnicy*. W drugim obiegu ukazało się aż dwanaście wydań tej blisko trzydziestostronicowej broszury<sup>76</sup>. Wychodząc od słów Rakowskiego, w których stwierdzał on, że należy do tej samej klasy co stoczniowcy – synowie chłopów, Nowak obnażył niekonsekwencje, przemilczenia, a także kłamstwa Rakowskiego<sup>77</sup>. Wydaje się jednak, że to nie filozoficzny kunszt autora, ani jego sugestywna teoria trój-panowania, lecz powszechny wśród sympatyków podziemia resentyment wobec wicepremiera, przyczyniły się do tak wielkiej popularności *Anty-Rakowskiego*. Tekst ten był zresztą nie tylko symbolem. „Władze oceniły, że ta publikacja stanowi program podziemia politycznego, w związku z tym jest [...] niebezpieczna, bo były w niej zawarte pewne kwestie programowe”<sup>78</sup> – mówił Przemysław Zwiernik w czasie sesji poświęconej Leszkowi Nowakowi.

Powyższe uwagi wskazują, że Rakowskiemu nie udało się przekonać przeciwników systemu. Robiono jednak wiele, by stworzyć wrażenie, że wystąpieniem w Sali BHP udało się pozyskać liczną grupę niezdecydowanych. Temu służyła publikacja pt. *Stocznia Gdańska Sierpień '83. Listy do wicepremiera M. F. Rakowskiego*, która ukazała się w ponad dwudziestotyśięcznym nakładzie w końcu 1983 r.<sup>79</sup> Pomieszczono w niej rozmaite listy,

---

<sup>74</sup> Archiwum Komisji Krajowej „Solidarności”, Zbiór nagrań J. Langer, sygn. 31, Gazetka dźwiękowa Stefana Bratkowskiego.

<sup>75</sup> Tamże.

<sup>76</sup> L. Nowak, *Anty-Rakowski, czyli o tym, co wygwizdali wicepremierowi robotnicy*, [w:] tegoż, *Polska droga do socjalizmu. Pisma polityczne 1980–1989*, wybór i oprac. K. Brzechczyn, posłowie B. Marciniak, Poznań 2011, s. 428.

<sup>77</sup> Tamże, s. 428–452.

<sup>78</sup> Wystąpienie Przemysława Zwiernika, [w:] *Realny socjalizm – „Solidarność” – kapitalizm. Wokół myśli politycznej Leszka Nowaka*, red. K. Brzechczyn, Poznań 2013, s. 51.

<sup>79</sup> *Stocznia Gdańska Sierpień '83. Listy do wicepremiera M. F. Rakowskiego*, wstęp M. F. Rakowski, Warszawa 1983. Była

które otrzymał Rakowski po spotkaniu w stoczni, ale ich ogólna wymowa była wyraźnie pozytywna i miała przede wszystkim potwierdzać tezę o tym, że nowe otwarcie w stosunkach władza–społeczeństwo stało się faktem. W gruncie rzeczy było to jednak w znacznej mierze myślenie życzeniowe.

Wskazywałem już wcześniej, że raporty wojewódzkich organizacji partyjnych kierowanych do Wydziału Organizacyjnego w mniejszym stopniu odzwierciedlały rzeczywistość społeczną, a w większym – stanowiły barometr nastrojów wewnątrz aparatu władzy. I tak np. w dalekopisie przesłanym z Torunia znajdziemy *passus*: „W POiE [Pomorska Odlewnia i Emaliernia – wielki zakład przemysłowy w Grudziądzu] bardzo pozytywnie odebrano zdecydowane podkreślenie przez wicepremiera sojuszu polsko-radzieckiego”<sup>80</sup>. Podobną argumentację stosowano również w dokumencie GZP z końca sierpnia<sup>81</sup>. Skłania to do wniosku, że wystąpienie Rakowskiego w Stoczni Gdańskiej – a zwłaszcza sławetny *passus* o „przyjaźni z wielkim narodem rosyjskim” – obliczone było na wzmocnienie pozycji wicepremiera tak w aparacie partyjnym, jak i w Moskwie. Taką sugestią *post factum* publikuje w swoich wspomnieniach m.in. francuski dziennikarz Bernard Margueritte<sup>82</sup>. Niewątpliwie Rakowski liczył się z koniecznością wzmocnienia swojej pozycji, ale tłumaczenie ostrości jego wystąpienia chęcią pozyskania „twardych” przedstawicieli aparatu jest mało wiarygodne. Sprawia raczej wrażenie dopisanej *ex post*.

Na posiedzeniu Biura Politycznego 2 września 1983 r. Wojciech Jaruzelski raz jeszcze uznał spotkanie w Sali BHP za sukces. Określił je mianem najważniejszego elementu działań propagandowych podjętych przez władze i w imieniu Biura Politycznego złożył Rakowskiemu podziękowanie<sup>83</sup>. Kilka dni później jednak, na plenum KW PZPR w Nowym Sączu, Albin Siwak – konserwatywny członek Biura Politycznego – komentował, że Rakowski w gruncie rzeczy gasił pożar, który wcześniej (czyli w 1981 r.) sam rozniecił. Wzburzony Rakowski zwrócił się do Biura Politycznego o zawieszenie siebie w pełnieniu obowiązków i zażądał wyjaśnienia tych

---

to kolejna tego rodzaju publikacja po *Od sierpnia do grudnia 1980. Listy do Mieczysława F. Rakowskiego*, Warszawa 1981 oraz *Listy do M. F. Rakowskiego: listopad–grudzień 1982*, wybór i przedmowa M. F. Rakowski, Warszawa 1983.

<sup>80</sup> AAN, KC PZPR, XII-5586, Dalekopis KW PZPR w Toruniu, 30 VIII 1983, b.p.

<sup>81</sup> HIA, Mieczysław F. Rakowski papers, Box 51, Informacja GZP o nastrojach w siłach zbrojnych na tle problematyki spotkania wicepremiera M. F. Rakowskiego w Stoczni Lenina, 30 VIII 1983, b.p.

<sup>82</sup> B. Margueritte, dz. cyt., s. 624.

<sup>83</sup> HIA, Mieczysław F. Rakowski papers, Box 4, Dziennik 1983, k. 250.

zarzutów<sup>84</sup>. Trzeba zresztą podkreślić, że Rakowski musiał mierzyć się też z innymi zarzutami ze strony dogmatycznych funkcjonariuszy aparatu partyjnego. Za błąd poczytywano mu sam fakt, że dopuścił do publicznego wystąpienia Lecha Wałęsy w środkach masowego przekazu<sup>85</sup>. Wśród takich osób był m.in. sekretarz KC Waldemar Świrgoń, który radził „wyciąć Wałęsę” z relacji telewizyjnej<sup>86</sup>. Pokazuje to, że wystąpieniem w Sali BHP Rakowskiemu nie udało się przekonać również bardziej konserwatywnych przedstawicieli aparatu partyjnego.

Konsekwencją wizyty wicepremiera w Stoczni Gdańskiej 25 sierpnia 1983 r. było ostateczne pogrzebanie otaczającego go nimbu „partyjnego liberała”. Wydaje się, że on sam przez bardzo długi czas nie zdawał sobie sprawy z tego, jak wielką klęską było to spotkanie dla jego osobistej popularności. Niezwykle charakterystyczne jest, że 3 września 1983 r. na antenie Głosu Ameryki Zbigniew Brzeziński przyrównał Rakowskiego do Józefa Cyrankiewicza, wskazując że obaj odegrali „bardzo negatywną rolę historyczną, jeżeli idzie o cele narodowe”<sup>87</sup>.

Gdy Rakowski zrozumiał, że spotkanie ze stoczniowcami było w istocie jego wielką porażką, starał się interpretować je jako starcie samotnego wojownika z grupą rozwrzeszczanych przeciwników. Pozwalało to docenić odwagę wicepremiera, pozwalało oddać mu sprawiedliwość, że podjął choć próbę dialogu. W obliczu przytoczonych przeze mnie faktów jednak – a zwłaszcza licznej obecności na spotkaniu żołnierzy i funkcjonariuszy SB w cywilu – interpretację taką należy zasadniczo zweryfikować. Z punktu widzenia władz spotkanie z 25 sierpnia 1983 r. trzeba uznać przede wszystkim za fatalnie przygotowane, ale w jego przebiegu nie pomogło również zdecydowanie zbyt emocjonalne zachowanie Rakowskiego. W efekcie wicepremier nie osiągnął żadnego z zakładanych celów. Pozytywne oceny spotkania ferowane na różnych szczeblach aparatu władzy wypadają zatem uznać za jeden z objawów jego oderwania od rzeczywistości.

---

<sup>84</sup> HIA, Mieczysław F. Rakowski papers, Box 49, List M. F. Rakowskiego do Biura Politycznego KC PZPR (na ręce W. Jaruzelskiego), [wrzesień 1983 r.], b.p.

<sup>85</sup> AAN, KC PZPR, XII-5585, Informacja Komitetu Warszawskiego PZPR o aktualnej sytuacji społeczno-politycznej w Warszawie i województwie stołecznym, 29 VIII 1983, k. 2.

<sup>86</sup> HIA, Mieczysław F. Rakowski papers, Box 4, Dziennik 1983, k. 246.

<sup>87</sup> HIA, Mieczysław F. Rakowski papers, Box 51, Wywiad z Z. Brzezińskim nt. trzeciej rocznicy porozumień gdańskich, Głos Ameryki 21.00, 2 IX 1983, b.p.

# Bibliografia

## Źródła archiwalne

Archiwum Akt Nowych

KC PZPR:

V/186, Protokół nr 56 posiedzenia Biura Politycznego KC PZPR 18 XI 1982.

XII-5581, Dalekopis KW PZPR w Gdańsku, 24 VIII 1983.

XII-5582, Dalekopis KW PZPR w Gdańsku, 25 VIII 1983.

XII-5583: Dalekopis KW PZPR w Bydgoszczy, 26 VIII 1983; Informacja na temat przebiegu spotkania wicepremiera tow. M. F. Rakowskiego z przedstawicielami załogi Stoczni Gdańskiej im. Lenina w dn. 25.08 br, 26 VIII 1983; Odgłosy na wystąpienie Rakowskiego, 26 VIII 1983.

XII-5585: Aktualna sytuacja społeczno-polityczna w województwie gdańskim, 29 VIII 1983; Informacja Komitetu Warszawskiego PZPR o aktualnej sytuacji społeczno-politycznej w Warszawie i województwie stołecznym, 29 VIII 1983.

XII-5586: Dalekopis KW PZPR w Bielsku-Białej, 30 VIII 1983; Dalekopis KW PZPR w Jeleniej Górze, 30 VIII 1983; Dalekopis KW PZPR w Toruniu, 30 VIII 1983; Dalekopis KW PZPR w Zielonej Górze, 30 VIII 1983; Dalekopis KW PZPR we Wrocławiu, 30 VIII 1983.

Archiwum Instytutu Pamięci Narodowej

AIPN BU, 1585/15083: Informacja dzienna nr 234/736, 25 VIII 1983;

Informacja dzienna nr 236/738, 27 VIII 1983; Komentarze pracowników Stoczni im. Lenina w Gdańsku nt. spotkania wicepremiera M. Rakowskiego. Załącznik do informacji dziennej, 28 VIII 1983.

Archiwum Komisji Krajowej „Solidarności”

31, Zbiór nagrań J. Langer, Gazetka dźwiękowa Stefana Bratkowskiego.

Biblioteka Główna Politechniki Gdańskiej

Archiwum Studenckiej Agencji Radiowej, Nagrania dokumentalne, Premier Rakowski w Stoczni Gdańskiej: transmisja TVP [dokument dźwiękowy].

Hoover Institution Archives

Mieczysław F. Rakowski papers:

Box 4, Dziennik 1983.

Box 49, List M. F. Rakowskiego do Biura Politycznego KC PZPR (na ręce W. Jaruzelskiego), [wrzesień 1983 r.].

Box 51: Informacja GZP o nastrojach w siłach zbrojnych na tle problematyki spotkania wicepremiera M. F. Rakowskiego w Stoczni Lenina, 30 VIII 1983; Informacja Wydziału Organizacyjnego KC PZPR nr III/240/83; Wywiad z Z. Brzezińskim nt. trzeciej rocznicy porozumień gdańskich, Głos Ameryki 21.00, 2 IX 1983.

Box 60: Listy Mieczysława F. Rakowskiego do Wojciecha Jaruzelskiego, 7 XII 1981 i 7 I 1982.

Box 62, List Mieczysława F. Rakowskiego do Wojciecha Jaruzelskiego, 29 VII 1983.

Box 68, Omówienie wystąpienia w Stoczni Gdańskiej, 25 VIII 1983.

Box 70, Komunikat z badań. Spotkanie wicepremiera Rakowskiego w Stoczni Gdańskiej w opinii mieszkańców Trójmiasta, wrzesień 1983.

### **Źródła publikowane**

*Listy do M. F. Rakowskiego: listopad–grudzień 1982*, wybór i przedmowa M. F. Rakowski, Warszawa 1983.

*Od sierpnia do grudnia 1980. Listy do Mieczysława F. Rakowskiego*, Warszawa 1981.

Rakowski M. F., *Dzienniki polityczne 1981–1983*, Warszawa 2004.

*Stocznia Gdańska Sierpień '83. Listy do wicepremiera M. F. Rakowskiego*, wstęp M. F. Rakowski, Warszawa 1983.

### **Relacje**

Relacja Hanny Krall, 9.01.2017, nagranie w zbiorach autora.

Relacja Lesława Zapałowskiego, 31.01.2017, nagranie w zbiorach autora.

### **Prasa**

„Tygodnik Mazowsze” 1983, nr 61.

D. B., *Kto kłamie*, „Dziennik Bałtycki”, 24.08.1983, nr 166.

*Dialog ze społeczeństwem*, „Trybuna Ludu”, 29.08.1983, nr 204.

Grabczyńska T., Zieliński S., *Wojciech Jaruzelski w Hucie „Baildon”*, „Trybuna Ludu”, 27–28.08.1983, nr 203.  
*Nie zamilkł dialog polityczny*, „Trybuna Ludu”, 30.08.1983, nr 205.  
*Rakowski Szol*, „Tygodnik Wojenny” 1983, nr 66, s. 4.  
Salecki J. A., *Niezbędne ludziom pracy*, „Trybuna Ludu”, 26.08.1983, nr 202.  
*Spotkanie ze stoczniovcami w Gdańsku*, „Trybuna Ludu”, 26.08.1983, nr 202.  
*Wrogowie socjalizmu podeptali idee Sierpnia*, „Trybuna Ludu”, 27–28.08.1983, nr 203.

## Literatura

*Bój to będzie ich ostatni*, „Wolność i Solidarność” 2013, nr 6.  
Głowiński M., *Mowa w stanie oblężenia 1982–1985*, Warszawa 1996.  
Kula M., *Narodowe i rewolucyjne*, Londyn–Warszawa 1991.  
Majchrzak G., *Taśmy radomskie*, „Wolność i Solidarność” 2013, nr 6.  
Margueritte B., *Bliżej Polski. Historia przeżywana dzień po dniu przez świadka wydarzeń*, tłum. G. Waluga, Warszawa 2015.  
Nowak L., *Polska droga do socjalizmu. Pisma polityczne 1980–1989*, wybór i oprac. K. Brzechczyn, posłowie B. Marciniak, Poznań 2011.  
*NSZZ „Solidarność” 1980–1989*, t. 3: *Polska Północna*, red. Ł. Kamiński, G. Waligóra, Warszawa 2010.  
Olaszek J., *Rewolucja powielaczy. Niezależny ruch wydawniczy w Polsce 1976–1989*, Warszawa 2015.  
Paziewski M., *Debata robotników z Gierkiem. Szczecin 1971*, Warszawa 2010.  
Przeperski M., *PRON – nowy pas transmisyjny. Przyczynek do nacjonalistycznej próby legitymizacji ustroju w początku lat 80.*, „Studia Migracyjne – Przegląd Polonijny” 2010, nr 1.  
*Realny socjalizm – „Solidarność” – kapitalizm. Wokół myśli politycznej Leszka Nowaka*, red. K. Brzechczyn, Poznań 2013.  
Redelbach A., *Front Jedności Narodu*, Warszawa 1978.  
Urban J., *Alfabet Urbana*, Warszawa 1990.  
Zaremba M., *Komunizm, legitymizacja, nacjonalizm. Nacjonalistyczna legitymizacja władzy komunistycznej w Polsce*, Warszawa 2001.

## Strony internetowe

[http://www.wszecznicna.solidarnosc.org.pl/?page\\_id=2249](http://www.wszecznicna.solidarnosc.org.pl/?page_id=2249)



Zbigniew Szczypiński

## Powstanie, rozwój i upadek Stoczni Gdańskiej

Stocznia Gdańska – największa polska stocznia – powstała jako przedsiębiorstwo państwowe, a upadła jako spółka prawa handlowego. Rok 1947, kiedy uruchomiono zakład, i rok 1996, kiedy Sąd Rejonowy w Gdańsku ogłosił jego upadłość, to ramy historyczne, które obejmują tworzenie się polskiej państwowości bezpośrednio po II wojnie światowej, a także zmiany w strukturze społeczno-gospodarczej i dramatyczne wydarzenia w życiu społeczno-politycznym, które w 1989 r. doprowadziły do zmiany ustroju politycznego Polski.

We wszystkich tych wydarzeniach Stocznia Gdańska – a szczególnie ludzie, którzy tworzyli jej załogę – odegrała znaczącą, niekiedy decydującą rolę.

Moim celem jest ukazanie historycznych uwarunkowań pochodnych od politycznych rozstrzygnięć II wojny światowej, złożonych procesów gospodarczych, które wynikały z geopolitycznego podziału świata, oraz społecznych procesów zmian zachodzących w polskim społeczeństwie, które dążyły do demokratyzacji i zwiększenia pola wolności i swobód obywatelskich. Stocznia Gdańska, od 1967 r. Stocznia Gdańska im. Lenina, była przedsiębiorstwem, w którym jak w soczewce zobaczyć można wspomniane zjawiska i procesy.

Stocznia Gdańska powstała jako przedsiębiorstwo państwowe 19 października 1947 r. w wyniku decyzji administracyjnej ówczesnych władz

państwowych z połączenia Stoczni nr 1 i Stoczni nr 2 w jeden zakład produkcyjny. Stocznie nr 1 i 2 to dawne stocznie niemieckie, odpowiednio Stocznia Cesarska i Stocznia Schichaua.

Opisując początki Stoczni Gdańskiej, trzeba cofnąć się do 1848 r., wtedy to na terenie „A” uruchomiono Królewskie Warsztaty Korwet, które były zakładem stoczni marynarki wojennej. W 1871 r. stocznia została przejęta przez państwo pruskie i uzyskała nazwę Stoczni Cesarskiej.

Tereny „B” należały do elbląskich zakładów Ferdynanda Schichaua, który zdecydował o przeniesieniu podstawowej produkcji okrętowej z Elbląga do Gdańska. W Stoczni Schichaua budowano statki pasażerskie i okręty wojenne dla Królestwa Prus, Cesarstwa Rosyjskiego, Cesarstwa Otomańskiego i Włoch.

Po I wojnie światowej Gdańsk, na mocy postanowień traktatu wersalskiego, stał się Wolnym Miastem i Stocznia Cesarska przeszła na własność zwycięskich mocarstw. Dzierżawiona przez spółkę akcyjną The Internantional Shipbuilding and Engineering Company Limited, pracowała głównie w oparciu na zamówieniach z Polski z zakresu remontu i przebudowy statków, budowy silników spalinowych i elektrycznych oraz konstrukcji mostowych.

Wielkość i skala zamówień z Polski znalazła swój wyraz w utworzeniu polskiej dyrekcji handlowej w stoczni, a także w obecności obywateli polskich w jej zarządzie.

Stocznia Schichaua jako własność prywatna nie była skonfiskowana i nadal budowała różne typy statków i pogłębiarki. W latach trzydziestych, ze względu na trudną sytuację finansową, stocznia została przejęta przez III Rzeszę.

W okresie II wojny światowej obie stocznie budowały dla hitlerowskiej marynarki wojennej przede wszystkim łodzie podwodne, ale też inne jednostki.

Co ważne dla naszej analizy, na terenach, na których powstała Stocznia Gdańska, jej urzędnicy i cała infrastruktura techniczna, funkcjonowało centrum produkcji okrętów dla hitlerowskiej marynarki wojennej. Jeżeli jakiś „duch czasu” (*Zeitgeist*) mógł kiedykolwiek i gdziekolwiek zaznaczyć swoją obecność, to właśnie tu, w Gdańsku, najbardziej nazistowskim mieście III Rzeszy, gdzie po największej jak dotąd wojnie powstała polska

stocznia – zakład, który po stosunkowo krótkim czasie zyskał status jednej z najlepszych stoczní świata.

Wyzwolony w wyniku działań wojennych Gdańsk traktowany był w pierwszych dniach po zdobyciu przez armię radziecką jako zdobycz wojenna, a majątek ponemieckich stoczní jako łup należny zdobywcom. Dopiero 10 maja 1945 r. nastąpiła zmiana w podejściu do żądań strony polskiej, domagającej się zabezpieczenia polskich interesów. Strona radziecka zgodziła się na wprowadzenie klucza podziału, który przyznawał Polsce połowę doków i dźwigów pływających oraz jedną trzecią udziału w maszynach i urządzeniach lądowych takich jak obrabiarki, prasy, dźwigi itp.

Tyle o formalnych ustaleniach władz radzieckich i tworzącej się polskiej administracji rządowej. Po nieformalnej stronie odnotować należy, znane ze wspomnień stocznioowych pionierów, działania polegające na domalowywaniu białego paska na skrzyniach z paskiem czerwonym, co oznaczało transport sprzętu stocznioowego do ZSRR. Skrzynie oznaczone biało-czerwonym paskiem natomiast zostawały w Polsce.

Takie to były trudne początki oficjalnej przyjaźni pomiędzy Polską a jej wschodnim sąsiadem.

Sowiecki komendant wojskowy przekazał oficjalnie obie stocznie administracji polskiej 13 czerwca 1945 r. Pierwsi polscy robotnicy rozpoczęli prace na terenie stoczní 26 lipca 1945 r. Polegały one na odgruzowaniu zakładu i uruchomieniu stocznioowych urządzeń i instalacji – we wrześniu zaczęła działać osiemsettonowa prasa, co zakończyło pierwszy etap odbudowy stoczní.

Początki funkcjonowania polskich stoczní to budowa mostów drogowych, remonty parowozów i montaż traktorów dostarczanych do Polski w ramach amerykańskiej pomocy dla zniszczonej wojną Europy.

Ważnym etapem stocznioowej historii było podjęcie przez stocznie prac remontowych na polskich statkach handlowych, a także odbudowanie zatopionych jednostek takich jak drobnicowiec motorowy „Warta” czy przebudowanie niemieckiego stawiacza min, wydobytego z dna zatoki, na wycieczkowy statek pasażerski „Panna Wodna”.

Pierwszą serią całkowicie nowych statków była seria stalowych kutrów rybackich, wobec których wykorzystano nowatorską technologię

spawania na obrótnicach, umożliwiającą szybką i bezpieczną budowę wielu jednostek. Łącznie powstało 80 takich kutrów.

W maju 1946 r. podpisano umowę o dostawie dla armatora Gdynia–Ameryka Linie Żeglugowe 10 pełnomorskich statków i 4 holowników parowych, rozpoczynając tym samym nowy etap działalności obu gdańskich stoczni.

Decyzją o fundamentalnym znaczeniu dla dalszego rozwoju polskiego przemysłu okrętowego było połączenie Stoczni nr 1 i Stoczni nr 2 w jedno przedsiębiorstwo państwowe o nazwie Stocznia Gdańska. Powstała stocznia, która stworzyła nowe możliwości, która przez blisko półwieku zbudowała 1000 nowoczesnych statków dla kraju i na eksport, która była miejscem pracy dla przeszło 140 tys. pracowników i w znaczący sposób określiła morski charakter Gdańska, stocznia, w której wydarzyły się tak wielkie sprawy jak tragedia grudnia 1970 r. i sierpniowy strajk w 1980 r. Te wydarzenia, a zwłaszcza Sierpień 1980, kiedy powstała Solidarność – ruch społeczny i związek zawodowy, który trwale wpisał się w proces politycznych zmian w Polsce i Europie – nierozzerwalnie wiążą się ze Stoczną Gdańską, noszącą w tamtych czasach imię Lenina.

Stocznia Gdańska w 1948 r. rozpoczęła budowę pierwszego pełnomorskiego statku. W kwietniu tr. położono stępkę, a w listopadzie zwodowano kadłub „Sołdka”. „Sołdek” rozpoczyna całą serię takich jednostek, kolejną wodowano w grudniu tego samego roku, a w następnych latach było ich jeszcze więcej.

Prototypowy s/s „Sołdek” został przekazany armatorowi w październiku 1949 r. i wtedy rozpoczęto budowę innych typów statków, w tym trawlerów rybackich, opracowanych w Centralnym Biurze Konstrukcji Okrętowych nr 1.

Poczynając od 1950 r., produkcja stoczni opierała się na zamówieniach radzieckich, pierwszym z długiej listy statków dla tego armatora był rudowęglowiec s/s „Pierwomajsk”.

W Stoczni Gdańskiej przeprowadzono znaczące prace modernizacyjne, które pozwalały na unowocześnienie i zwiększenie produkcji. Dokonano również zmian organizacyjnych, wyodrębniając wydział remontowy w osobną stocznnię, funkcjonującą do dziś, znaną i cenioną w świecie Gdańską Stocznnię Remontową im. Józefa Piłsudskiego.

Rozwijała się polska myśl techniczna, w 1955 r. zwodowano pierwszy drobnicowiec motorowy o nośności 10 000 t, zaprojektowany przez CBKO dla Polskiej Marynarki Handlowej. Statek ten, przekazany do eksploatacji w październiku 1956 r., zapoczątkował długą serię jednostek budowanych zarówno dla kraju, jak i na eksport. Warto dodać, że na jedenastym w kolejności statku zainstalowano pierwszy silnik główny wyprodukowany przez Zakłady Przemysłu Metalowego H. Cegielskiego w Poznaniu.

W końcówce lat pięćdziesiątych Stocznia Gdańska rozpoczęła budowę unikalnych statków, jakimi były statki-bazy, służące do odbioru i przetwórstwa ryb na łowiskach. Były to jednostki o bardzo złożonej konstrukcji i bogatym wyposażeniu.

Bazy rybackie to prawdziwe pływające fabryki, w których pracowało ponad 200 osób zatrudnionych przy obsłudze linii przetwórstwa ryb i produkcji konserw oraz w wytwórniach mączki rybnej i tranu. Dysponowały one ładowniami-chłodniami, które umożliwiały magazynowanie gotowych wyrobów.

Były to statki polskiej konstrukcji, bazujące na wyposażeniu pochodzącym z polskich fabryk. Zaplecze kooperacyjne dla całego przemysłu okrętowego składało się z ponad 1000 zakładów.

Inną znaczącą specjalizacją Stoczni Gdańskiej była budowa statków służących do przewozu drewna. Stanowiło to najdłuższą serię statków w historii Stoczni Gdańskiej. Drewnowców zwodowano ponad 100, były to jednostki przystosowane do pływania w Arktyce bez asysty lodołamacza.

W latach sześćdziesiątych Stocznia Gdańska weszła na rynek południowoamerykański: Brazylia, Kolumbia, Ekwador oraz europejski, budując specjalistyczne jednostki dla armatorów niemieckich, francuskich, holenderskich i brytyjskich. Były to statki do przewozu kontenerów i chłodniowce, a także statki typu ro-ro do przewozu ładunków na ciężarówkach z rozszerzonymi funkcjami pasażerskimi, produkowane dla tak wymagających odbiorców jak armatorzy fińscy.

Przypominając typy budowanych przez Stocznnię Gdańską statków, musimy przywołać statki specjalne, których charakter odbiegał od seryjnej produkcji czy od stocznioowego standardu. Wymienić tu trzeba statki naukowo-badawcze dla szkół morskich, kilka żaglowców, w tym

zachwycający do dziś „Dar Młodzieży”, czy promy samochodowo-pasażerskie dla najbardziej wymagających armatorów na świecie.

Wszystkie te statki były konstruowane przez polskich projektantów i inżynierów, procesy produkcyjne opracowane były przez stoczniowych technologów, a wykonane przez robotników w specjalistycznych wydziałach produkcyjnych pod kierunkiem stoczniowej kadry zarządzającej.

Statki ze Stoczni Gdańskiej tworzyły polską markę, były świadectwem technicznych i organizacyjnych możliwości polskiej gospodarki oraz talentów i zdolności ludzi, którzy definiowali polski przemysł okrętowy.

Stocznia budowała nie tylko statki, ale też kotły okrętowe i silniki napędu głównego, produkowane na licencji znanej firmy Burmeister & Wain, a także windy okrętowe i trałowe oraz wiele innych urządzeń wyposażenia okrętowego.

W całym okresie swojej działalności, a więc w latach 1947–1996, Stocznia Gdańska zwodowała ponad 1000 statków różnych typów i wielkości, dla wielu armatorów krajowych i zagranicznych, uzyskując markę jednej z najlepszych stocznii na świecie. W latach siedemdziesiątych zajmowała piąte miejsce w światowych rankingach najlepszych stocznii, będąc równocześnie niekwestionowanym liderem w budowie specjalistycznych statków do połowu i przetwórstwa ryb na łowiskach.

Wiele emocji w publicystyce budzi skala eksportu jednostek produkowanych w Stoczni Gdańskiej dla Związku Radzieckiego. Eksport do Związku Radzieckiego był podstawą rozwoju stoczni w pierwszym dziesięcioleciu jej istnienia, bez kontraktu na dużą serię statków do przewozu drewna stocznia pozostawałaby małym, niedoinwestowanym zakładem pracującym na potrzeby ubogiego krajowego rynku. Udział eksportu do ZSRR był różny w różnych latach, ale średnio dla całego okresu działalności Stoczni Gdańskiej stanowił około 60%.

A dokładnie wygląda to tak: na 966 statków zbudowanych w Stoczni Gdańskiej dla Związku Radzieckiego było 592, co stanowi 62%.

Rynek wschodni był dla stoczni podstawowym źródłem dochodu, a jego załamanie po transformacji ustroju w latach dziewięćdziesiątych stało się jednym z głównych czynników upadku Stoczni Gdańskiej.

Powyższe uwagi dotyczą technicznego aspektu stoczniowej produkcji, nie analizują zaś jej ekonomicznej efektywności i opłacalności. Próby

przenoszenia kapitalistycznych narzędzi oceny na czasy, w których polska gospodarka realizowała plany tworzone we wspólnocie gospodarczej, pochodnej od przynależności do politycznego bloku – przynależności, na którą skazały nas decyzje podjęte w Jałcie, bez naszego udziału – są bez sensu i stanowią jednocześnie dobry przykład niezrozumienia historycznych konieczności.

Powiedzmy to jasno – Stocznia Gdańska powstała na terenach poniemieckich stoczni w Gdańsku, które były zdobyte przez armię radziecką (wprawdzie ze znaczącym udziałem Polaków, wcielonych do niej po inwazji ZSRR na Polskę w 1939 r.), terenach traktowanych przez zdobywcę jak łup wojenny. Stocznia Gdańska powstała i rozwijała się w Gdańsku, mieście o trudnej historii, z którego wysiedliliśmy ludność niemiecką, dając tym samym przestrzeń Polakom wysiedlonym z ziem polskich, które przypadły po traktacie pokojowym Związkowi Radzieckiemu. To dobre miejsce i dobra chwila, by wsłuchać się w głos Zeitgestu, tu, w Gdańsku, jest on szczególnie wyrazisty, historia Stoczni Gdańskiej dobrze ilustruje jego obecność.

Potrąfimy zmierzyć wielkość i poziom technicznego wyposażenia, znamy wszystkie parametry opisujące jej funkcjonowanie. Ale stocznia to nie tylko nabrzeża, hale produkcyjne, pochylnie i dźwigi. Stocznia to bardzo złożony organizm, to zespoły ludzi o bardzo różnych postawach i motywacjach, które decydują o ich zachowaniach, to zespoły ludzi o bardzo zróżnicowanych kwalifikacjach zawodowych i doświadczeniach życiowych. Statek pełnomorski powstaje w wyniku skomplikowanych interakcji pomiędzy tymi wszystkimi elementami systemu, jakim jest stocznia.

Budowę statku należy uznać za nietypowy proces produkcji przemysłowej. W stoczni nie ma taśm produkcyjnych czy potokowej produkcji, przy której zatrudnieni są robotnicy. W stoczni nie ma nawet tradycyjnego, stałego stanowiska pracy. Pracownik stoczni zatrudniony bezpośrednio przy budowie statku każdorazowo tworzy sobie miejsce pracy. Organizuje swoje stanowisko, przynosząc ze sobą podstawowe narzędzia, które musi podłączyć do różnych źródeł zasilania. Wymaga to kreatywności i umiejętności, jakich nie musi posiadać robotnik w tradycyjnej fabryce.

Kierowanie zespołami stoczniowymi wymaga znacznie większych zdolności planowania i organizowania pracy, zarządzanie stoczniowym

wydziałem produkcyjnym, który liczy 1000 pracowników (średniej wielkości przedsiębiorstwo), wymaga najwyższych kwalifikacji menedżerskich. Kadra kierownicza Stoczni Gdańskiej posiadała takie kwalifikacje.

W strukturze zarządzania i kierowania Stoczną Gdańską najważniejszą postacią był dyrektor naczelny. Funkcję tę pełniło 17 osób, poczynając od inż. Wacława Czarnowskiego, a skończywszy na mgr. inż. Ryszardzie Goluchu. Analizując tę listę, zauważyć należy pewne prawidłowości; i tak pierwszym dyrektorem zostaje Wacław Czarnowski, inżynier wykształcony przed wojną, członek zespołu polskiej administracji rządowej, która przejmowała majątek stoczniowy bezpośrednio po wyzwoleniu Gdańska.

Wacław Czarnowski pełnił funkcję dyrektora stoczni od maja 1945 do kwietnia 1950 r. To długa kadencja. Po roku 1948 w Polsce następuje zdecydowana wymiana kadr we wszystkich dziedzinach życia społecznego i gospodarczego.

Kolejni dyrektorzy Stoczni Gdańskiej to raczej osoby z nadania rządzącej partii niż menedżerowie, ich motywacje są bardziej polityczne niż techniczne. Tak jest aż do początku lat sześćdziesiątych, gdy funkcję dyrektora naczelnego zaczynają pełnić osoby wykształcone już po wojnie, pracujące wcześniej na różnych stanowiskach kierowniczych w polskich stoczniach, również w Stoczni Gdańskiej.

Transformacja ustrojowa i zmiana zasad gospodarowania przynosi charakterystyczne dla tego okresu decyzje personalne. Dyrektorem stoczni po raz pierwszy zostaje ekonomista, a nawet działacz związkowy. Dyrektorem, któremu przypadło pełnić funkcję w czasie upadku Stoczni Gdańskiej, był inż. Ryszard Goluch, wychowanek zakładu będący wcześniej jego dyrektorem technicznym.

Funkcja dyrektora naczelnego Stoczni Gdańskiej była ważna w tym systemie władzy politycznej, o czym świadczy fakt, że to stanowisko znalazło się w nomenklaturze KC PZPR, podczas gdy wszystkie inne kierownicze stanowiska w gospodarce zamykały się w nomenklaturze wojewódzkiej instancji partii.

Wśród 17 dyrektorów Stoczni Gdańskiej jest kilka postaci, które odegrały znaczącą rolę w jej historii. Są to tacy ludzie jak: Wacław Czarnowski, Jerzy Doerffer czy Klemens Gniech.



Początki działalności stoczni datują się na lata bezpośrednio po zakończeniu II wojny światowej, najbardziej okrutnej i niszczycielskiej wojny w dziejach. Polska, podobnie jak praktycznie cała Europa, wyszła z tej wojny zrujnowana, z wielkimi stratami ludzi i majątku. Polska nie miała dużych tradycji budownictwa okrętowego, lecz uzyskanie szerokiego dostępu do morza pozwoliło na budowę gospodarki morskiej: portów, floty, rybołówstwa i stoczni produkcyjnych.

Odbudowa i późniejszy rozwój Stoczni Gdańskiej były częścią szerszego procesu industrializacji kraju, w wyniku którego nastąpiły zasadnicze zmiany struktury społeczno-gospodarczej. Polska przestała być krajem rolniczo-przemysłowym, stała się natomiast krajem przemysłowo-rolniczym. Zmiana struktury społeczno-gospodarczej kraju wymagała wielkich migracji ludzi ze wsi do miast. Wielkość tej migracji szacujemy na 3–4 miliony ludzi.

Tworzenie i wzrost ilościowy załogi Stoczni Gdańskiej jest doskonałą ilustracją tych procesów. Polacy przybywali do Gdańska jak do miasta odzyskanego, nie było w nim polskich tradycji i załóg robotniczych. Odbudowie stoczni nie towarzyszyły zjawiska charakterystyczne dla takich miast jak Łódź, gdzie w pierwszych latach po wojnie bardzo silnie uobecniały się związki zawodowe i organizacje robotniczego samorządu. Społeczeństwo Gdańska tworzyli ludzie napływowi, z różnych stron dawnej Rzeczypospolitej, a robotnicy podejmujący pracę z naboru przechodzili trudny okres adaptacji zarówno do warunków pracy w rygorach przemysłowej organizacji, jak i do życia w wielkim mieście. Procesy tworzenia stoczniowej załogi, a także uzyskiwania przez nią świadomości grupowej przynależności i wspólnego losu trwały długo i były skomplikowane, dlatego zasługują na inne opracowanie.

Przez lata swojej działalności, aż do 1996 r., kiedy Sąd Rejonowy w Gdańsku ogłosił upadłość stoczni z przyczyn ekonomicznych – zadłużenia i niewypłacalności – pracę w stoczni podjęło ponad 140 tys. ludzi. Byli to pracownicy wykwalifikowani, absolwenci szkół przyzakładowych takich jak Zasadnicza Szkoła Budowy Okrętów i Technikum Budowy Okrętów, a także ludzie bez kwalifikacji, do przyuczenia w zawodzie lub do nauki zawodu. Stocznia Gdańska była wielką kuźnią kadr dla całego przemysłu okrętowego i dla gospodarki w ogóle. Stoczniowy Wydział

Warsztatów Szkolnych był cenioną bazą kształcenia zawodowego i podwyższania kwalifikacji.

Praca w stoczni wymagała najwyższych kwalifikacji, powszechnie znana była opinia o umiejętnościach stoczniowych spawaczy czy monterów. Świadectwo pracy w stoczni otwierało drzwi do kariery zawodowej w każdym miejscu, również za granicą. Wysokie kwalifikacje stoczniowych pracowników były funkcją ich motywacji i wymogów polskich oraz zagranicznych towarzystw klasyfikacyjnych, które nadzorowały proces budowy statku.

W latach siedemdziesiątych w Stoczni Gdańskiej promowano wśród pracowników zdobywanie nowych specjalizacji, tak aby zapewnić im większe możliwości pracy na różnych stanowiskach. W Stoczni Gdańskiej powstał pionierski w skali kraju system kadry rezerwowej na stanowiska kierownicze wraz z rozbudowanym systemem jej szkolenia i treningu. Wprowadzono także powszechny system okresowych ocen pracowniczych i ulepszono system motywowania i nagradzania za dobrą pracę. Działał Klub Mistrza, w ramach którego majstrowie stoczniowi uczestniczyli w specjalistycznych szkoleniach i treningach kierowniczych.

Stocznia Gdańska była jednym z pierwszych dużych zakładów produkcyjnych w Polsce, gdzie opracowano kompleksowy program humanizacji pracy, obejmujący zarówno materialne, jak i społeczne warunki zatrudnienia, takie jak stosunki w zespołach, metody kierowania ludźmi, systemy kar i nagród.

Stocznia Gdańska posiadała także rozbudowane zaplecze socjalne, obejmujące hotele robotnicze i sieć stoczniowych kwater, w których mieszkali nowo zatrudnieni, jak również osiedla mieszkaniowe, ośrodki wypoczynkowe dla pracowników i ich rodzin, w tym ośrodki kolonijne dla dzieci.

Na terenie stoczni działały szpital i przychodnia, wszyscy pracownicy objęci byli specjalistyczną opieką lekarską. W stoczni funkcjonowały też ośrodek informacji naukowo-technicznej i biblioteka specjalistyczna, a przy Zakładowym Domu Kultury – biblioteka oferująca książki z zakresu literatury pięknej.

Stocznia prowadziła ponadto szeroką działalność sportową we własnych klubach i sekcjach sportowych, na przykład żeglarskiej czy bokserskiej,

a stoczniowy klub żeglarski dysponował własnym sprzętem i przystanią w Górkach Zachodnich na Wyspie Sobieszowskiej.

Zaplecze socjalne obejmowało rozbudowaną sieć stołówek i barów na terenie całej stoczni oferujących posiłki regeneracyjne, obiady i dania barowe wszystkim pracownikom stoczni. Działała Stoczniowa Kasa Zapomogowo-Pożyczkowa i Fundusz Wczasów Pracowniczych, który oferował wypoczynek urlopowy zarówno w kraju, jak i za granicą.

Załoga stoczni objęta była przywilejami, jakie dawała Karta Stoczniozca. Omawiając działalność socjalną stoczni, trzeba stwierdzić wprost – był to system świadczeń i opieki nawiązujący do znanej koncepcji paternalizmu zakładowego, wprowadzonego po raz pierwszy w fabrykach samochodowych Henry'ego Forda w Stanach Zjednoczonych.

W długiej historii Stoczni Gdańskiej nie można pominąć wielu ważnych, często tragicznych momentów, takich jak pożar na m/s „Konopnickiej”, w którym było wiele ofiar śmiertelnych, czy wybuch gazu na Wydziale Warsztatów Szkolnych. W raporcie stoczniowej Pracowni Socjologii i Psychologii Pracy znalazło się stwierdzenie, które najprościej ujmuje prawdę o warunkach zatrudnienia w zakładzie: „Praca w stoczni jest trudna, brudna i niebezpieczna”.

Historia Stoczni Gdańskiej to również tragiczny grudzień 1970 r. ze śmiertelnymi ofiarami – upamiętnia ich wzniesiony 10 lat później pomnik Poległych Stoczniovców na pl. Solidarności przed historyczną Bramą nr 2. Należy też wspomnieć o strajku w sierpniu 1980 r., to wtedy narodziła się Solidarność. Ówczesne protesty stoczniovców, ustalenia obrad okrągłego stołu i wybory czerwcowe, w wyniku których powstał pierwszy demokratyczny rząd Tadeusza Mazowieckiego, były początkiem zasadniczych zmian w sferze gospodarczej, ważnych szczególnie dla przemysłu okrętowego.

W listopadzie 1988 r. rząd Mieczysława Rakowskiego postawił stocznnię w stan likwidacji, motywując to złą kondycją ekonomiczną i wzrostem zadłużenia, mimo że Stocznia Gdańska uzyskiwała najlepsze wyniki spośród wszystkich polskich stocznii.

Jednak wielkość produkcji radykalnie spada – w 1990 r. zbudowano sześć statków, w 1991 – pięć, a w 1992 – osiem. Stocznnię Gdańską przekształcono 1 grudnia 1992 r. w spółkę akcyjną z większością udziałem Skarbu Państwa.

W latach dziewięćdziesiątych, w nowych realiach ekonomicznych, zasadniczemu pogorszeniu uległy warunki kredytowania budowy statków. Doprowadziło to do rzeczywistego wzrostu zadłużenia i utraty płynności finansowej, w wyniku czego 8 sierpnia 1996 r. Sąd Rejonowy w Gdańsku ogłosił upadłość zakładu.

Próbowaliśmy wykazać, że powstanie i rozwój Stoczni Gdańskiej były ściśle powiązane z sytuacją zmian historycznych, spowodowanych przebiegiem i zakończeniem II wojny światowej, w wyniku której Gdańsk, wraz z ponemieckimi stoczniami, przypadł Polsce. Rozwój stoczni był także pochodną geopolitycznych warunków, w jakich przyszło nam żyć po wojnie. Uzyskanie przez Stocznnię Gdańską światowej pozycji w latach sześćdziesiątych nie byłoby możliwe bez zamówień strony radzieckiej na statki handlowe. Takie statki mogły powstawać w polskich stoczniach, ponieważ w ZSRR budowano głównie flotę wojenną – takie były realia świata podzielonego na dwa wrogie obozy.

Stocznia Gdańska była jedną z największych i najbardziej renomowanych stoczni na świecie, w najlepszych latach siedemdziesiątych budowała ponad 30 statków w roku, oznacza to, że średnio co dwa tygodnie opuszczał ten zakład duży, skomplikowany, pełnomorski statek. W nowych warunkach, po transformacji ustrojowej, Stocznia Gdańska nie mogła się utrzymać w dotychczasowym modelu. Nowe warunki wymagały nowego myślenia i nowych ludzi. W Stoczni Gdańskiej zabrakło jednak obu tych elementów. Dowodem na to jest jej upadłość.

W historii prawdziwe są te procesy, które się dokonały. I taka jest prawda o Stoczni Gdańskiej, noszącej od 1967 r. imię Lenina.

# Bibliografia

## Literatura

Goodwyn L., *Jak to zrobiliście? Powstanie Solidarności w Polsce*, tłum. K. Rosner, Gdańsk 1992.

*Historia budownictwa okrętowego na Wybrzeżu Gdańskim*, red. E. Cieślak, Gdańsk 1972.

Kenney P., *Budowanie Polski Ludowej. Robotnicy a komuniści 1944–1950*, tłum. A. Dzierzgowska, posł. M. Zaremba, Warszawa 2015.

Leder A., *Prześlona rewolucja. Ćwiczenie z logiki historycznej*, Warszawa 2014.

Sowa A. L., *Historia polityczna Polski 1944–1991*, Kraków 2011.

Sowa J., *Inna Rzeczpospolita jest możliwa! Widma przeszłości, wizje przyszłości*, Warszawa 2015.

Śmiech R., *Pokolenia stoczniowe. Przebieg i bilans życia zawodowego grupy inżynierów zatrudnionych w Stoczni Gdańskiej w latach 1952–1997*, Gdańsk 2011.

## Dokumenty niepublikowane

Raporty z badań własnych Pracowni Socjologii i Psychologii Pracy Stoczni Gdańskiej, materiały w zbiorach autora.



## **II. Historia społeczna Stoczni Gdańskiej**





Anna Miler

## Życie kulturalne Stoczni Gdańskiej – wybrane aspekty

Równoległe do produkcji przemysłowej w Stoczni Gdańskiej rozwijało się życie kulturalne<sup>1</sup>. W lutym 1947 r. w ogrzewanej Sali Teatralnej Stoczni nr 1<sup>2</sup> Teatr Robotniczy wystawił spektakl *Sublokatorka*.

W zakładzie w różnych okresach działały: chór, zespół taneczny, orkiestra, grupy malarskie, tworzone transparenty na święta państwowe i lokalne. Aktywności te służyły nie tylko rozwojowi talentów, ale także – a może przede wszystkim – integracji stoczniowej wspólnoty oraz wpływały na postawy pracowników i ich rodzin. Do Stoczni Gdańskiej przyjeżdżały osoby z całej Polski, ludzie o różnym wykształceniu i kapitale kulturowym, oderwani od swoich zwyczajów. Wielu z nich po raz pierwszy miało jasno wydzielony czas pracy i czas wolny (dla ludzi mieszkających na wsi ta granica bywa niewyraźna). Spotykając się w godzinach pracy, tworzyli wspólnotę zawodową. Mogli ją jednak – i tak robili – umacniać także później. Widywali się w klubie stoczniowym, wyjeżdżali na organizowane przez zakład pracy urlopy i grzybobrania. W ten sposób każdy obszar ich

<sup>1</sup> Na potrzeby tekstu posługuję się szeroką definicją uczestnictwa w kulturze jako „oddziaływania pewnego elementu (jednostki, grupy, ale też przedmiotu, organizmu żywego, itp.) na sposób powiązania ze sobą części konstytuujących określoną zbiorowość”. Cyt. za: M. Krajewski, *Uczestnictwo w kulturze*, hasło w internetowym *Słowniku Centrum Praktyk Edukacyjnych*, <http://cpe.poznan.pl/dictionary/uczestnictwo-w-kulturze/> (data dostępu: 31.01.2017).

<sup>2</sup> Stocznia Gdańska powstała z połączenia Stoczni nr 1 (dawnej Danziger Werft) i Stoczni nr 2 (dawnej Stoczni Schichaua) w 1947 r.

życia mógł być kontrolowany poprzez ofertę określonych aktywności oraz przekazywanie określonych treści. Ale pracownice i pracownicy tworzyli kulturę również oddolnie: poprzez urządzenie przestrzeni pracy, amatorską twórczość artystyczną, która była przerwą w pracy, czy wspólne wyjścia na potańcówki.

Założeniami polityki kulturalnej PRL-u było szerokie udostępnianie dóbr kultury, dynamizowanie uczestnictwa kulturalnego ludzi pracy i młodzieży, pobudzanie kulturotwórczej aktywności robotników i chłopów, integracja społeczna<sup>3</sup>. Miało to doprowadzić do zmiany świadomości społecznej i podniesienia ogólnego poziomu kultury społecznej (wielu pracowników stoczniowych nie ukończyło przed zatrudnieniem szkoły podstawowej, ponadto istniała bardzo duża różnica w rozumieniu i znajomości kultury i historii między pokoleniami wychowanymi przed wojną i po wojnie). Nowe wzorce postępowania miały się kształtować zarówno w pracy, jak i po niej. Czas wolny powinien służyć nie jałowej rozrywce, ale edukacji, rozwojowi osobowości (można było uczestniczyć w kursach doszkalających, jednak kobiety, ponieważ musiały godzić pracę w zakładzie z pracą w domu, nie były w stanie w nich uczestniczyć lub szybko z nich rezygnowały). Czas pracy i czas wolny miał być spędzany w tych samych przestrzeniach, choć na różnych czynnościach. O tym, że w Stoczni Gdańskiej ta teoria tylko częściowo przekładała się na praktykę, opowiadają dawne pracownice zakładu i dzieci stoczniowców. W niniejszym tekście głos zabiorą zarówno te kobiety, które tworzyły kulturę w stoczni, jak i te, które w niej uczestniczyły<sup>4</sup>.

Kultura symboliczna była także jednym z narzędzi rewolucji politycznej – socrealistyczne powieści, wiersze czy postacie promowały idealny wizerunek robotnika i robotnicy. Okazją do kształtowania etosu stoczniowca były obchody Dnia Stoczniowca. Zdjęcia ze stoczniowej kroniki z 1953 r. ukazują centralną akademię przemysłu stoczniowego w największej hali,

<sup>3</sup> E. Wnuk-Lipiński, *Czas wolny: współczesność i perspektywy*, Warszawa 1975.

<sup>4</sup> Tekst opiera się na relacjach mówionych dawnych pracownic Stoczni Gdańskiej i kobiet, które związane są ze stocznią poprzez rodzinę. Wypowiedzi zostały nagrane w ramach projektu „Stocznia jest kobietą”, realizowanego przez Stowarzyszenie Arteria i Instytut Kultury Miejskiej. Projekt ma na celu odkrycie i pokazanie kobiecej opowieści o stoczni, a więc takiej, która w centrum zainteresowania stawia doświadczenia kobiet. Pozwoli to stworzyć bardziej kompleksowy obraz tego zakładu. Więcej informacji na stronie internetowej: <http://stocznia-jest-kobieta.org/> (data dostępu: 30.01.2017).

**TEATR ROBOTNICZY STOCZNI Nr 1  
W GDANSKU**

---

**Niedziela 2 lutego 1947 r. godz. 16**  
w Sali Teatralnej Stoczni Nr 1 ul. Lisia Grobla 1

**SUBLOKATORKA**

Krotochwila w 3-ch aktach

**ADAMA GRZYMAŁY-SIEDLECKIEGO**

Ceny biletów 20-30 zł **SALA OGRZANA** Ceny biletów 20-30 zł

Przedprzedaż biletów w Radzie Zakładowej Stoczni Nr 1 a w dniu przedstawienia od godziny 14<sup>00</sup> w kasie

Afisz zapowiadający stoczniową premierę spektaklu *Sublokatorka*, 1947 (Polona)

połączoną z wręczaniem odznaczeń przodującym pracownikom<sup>5</sup>. Na jednym z nich za stołem prezydialnym widać zdjęcie Bolesława Bieruta. Obecni są czołowi politycy i urzędnicy. Stoczniowcy już wiele miesięcy wcześniej podejmowali zobowiązania produkcyjne, a o samej uroczystości na pierwszej stronie napisał „Dziennik Bałtycki” z 28 i 29 czerwca 1953 r.

Jednak tym, co utkwiło w pamięci dawnych pracowników i dzieci, są festyny i pikniki organizowane z tej okazji. Te informacje pojawiają się przede wszystkim we wspomnieniach z lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych, ale także w 1953 r. uroczysta akademія była tylko jednym z elementów święta. Równoległe do Dnia Stoczniowca odbywały się w Trójmieście Dni Morza. W Gdańsku kulminacja obchodów miała miejsce na pl. Zebrań Ludowych, gdzie wystąpił zespół akordeonistów ze Stoczni Gdańskiej<sup>6</sup>. Już na zdjęciach z 1952 r. widać zgromadzonych na otwartej przestrzeni mężczyzn, kobiety i dzieci. „Dziennik Bałtycki” z 28 czerwca 1952 r. przedrukował program Dni Morza, w których przewidziane były m.in. zabawy dla dzieci w Teatrze Stoczni Gdańskiej i występy artystyczne dla stoczniowców na pl. Zebrań Ludowych<sup>7</sup>.

Z relacji „Dziennika Bałtyckiego” z 1 lipca 1952 r. dowiadujemy się z kolei, że uroczystości odbyły się w hali na wyspie Ostrów, dokąd stoczniowcy i ich rodziny szli drogą udekorowaną zielenią i flagami, a towarzyszyła im muzyka w wykonaniu stoczniowej orkiestry. Dzień Stoczniowca uświetniały także – w późniejszych latach – bale w Hali Stoczni Gdańskiej czy koncerty w Operze Leśnej w Sopocie. Wystąpili na nich m.in. orkiestra Zbigniewa Górnego z Poznania, Zenon Laskowik i Bohdan Smoleń czy Zbigniew Wodecki.

Na wyobraźnię stoczniowców, szczególnie w pierwszych powojennych latach, wpływ miały także filmy. Anna Walentynowicz wspominała film (prawdopodobnie *Grzesznicy bez winy*, reż. Vladimir Petrov, 1945), którego bohaterka – tak jak Walentynowicz – wychowywała dziecko pod panińskim nazwiskiem<sup>8</sup>. Dla młodej spawaczki filmowa historia była

<sup>5</sup> dig, *Przekazaniem do eksploatacji nowych jednostek rozpoczęli wczoraj polscy stoczniowcy swoje wielkie święto*, „Dziennik Bałtycki”, 28–29.06.1953, nr 153, s. 1–2.

<sup>6</sup> Ipż, *Program Dni Morza w trójmieście*, „Dziennik Bałtycki”, 28–29.06.1953, nr 153, s. 3.

<sup>7</sup> *Imprezy „Dni Morza” w trójmieście*, „Dziennik Bałtycki”, 28.06.1952, nr 154, s. 3.

<sup>8</sup> A. Miler, *Anna Walentynowicz – pracownica, przodownica, buntowniczką*, [w:] *Stocznia kobiet*, red. B. Borowiak, Gdańsk 2016, s. 128. Cała publikacja jest dostępna również online: <http://stocznia-jest-kobieta.org/publikacja/> (data dostępu: 30.01.2017).



Pamiętka obchodów Dnia Stoczniovec, 1953 (Archiwum Państwowe w Gdańsku)

dowodem na to, że nieślubne dziecko nie musi być powodem do wstydu. Było to wspomnienie z pierwszej połowy lat pięćdziesiątych, więc nie mogła tego filmu obejrzeć w stoczniowym kinie Panorama, które otwarte zostało dopiero w 1959 r.<sup>9</sup> Genowefa Lewandowska – wraz z ojcem, stoczniovcem – obejrzała tam propagandowy film *W okopach Stalingradu*<sup>10</sup>. Ze względu na niewielką ilość informacji na temat tego miejsca na zacytowanie zasługuje artykuł informujący o otwarciu nowego kina: „Zakładowy Dom Kultury Stoczni Gdańskiej na Lisiej Grobli, obiekt do tej pory raczej rzadko wykorzystywany, zmienił się w placówkę, która na pewno przyciągać będzie co wieczór rzesze kinomanów. W ub. sobotę otwarto tu nowe kino o nazwie «Panorama». W otwarciu uczestniczyły amatorskie zespoły artystyczne ZDK, prezentując godzinny program pieśni, tańca i muzyki.

Kino «Panorama» zaliczone zostało do I kategorii, a więc obowiązują w nim ceny: na filmy panoramiczne pierwsze miejsce – 12 zł, drugie miejsce – 9 zł, na filmy normalne pierwsze m. – 8 zł, drugie m. – 6 zł. Początek seansów codziennie o godz. 16, 18 i 20 z tym, że dziś 24 oraz 25 bm. i 31 bm. zamiast ostatniego seansu Teatr Muzyczny wystawi «Piękną Galateę». Od dziś do 26 bm. «Panorama» wyświetlać będzie film pt. «Kurier carski», a od 27 bm. do 1 IV. film pt. «Husarzy».

Kino «Panorama» powstało przy czynnej pomocy dyrekcji Stoczni Gdańskiej oraz Miejskiego i Wojewódzkiego Komitetu Odbudowy Stolicy. Jego otwarcie przyjęte zostało bardzo życzliwie przez dyrektora OZK mgr Michalewskiego, co powinno zapewnić «Panoramie» dobór atrakcyjnych filmów. Przyszłych bywalców zawiadamiamy, że w poczekalni kina znajduje się telewizor uprzyjemniający czekanie na seans, a w tych dniach otwarta zostanie kawiarnia<sup>11</sup>.

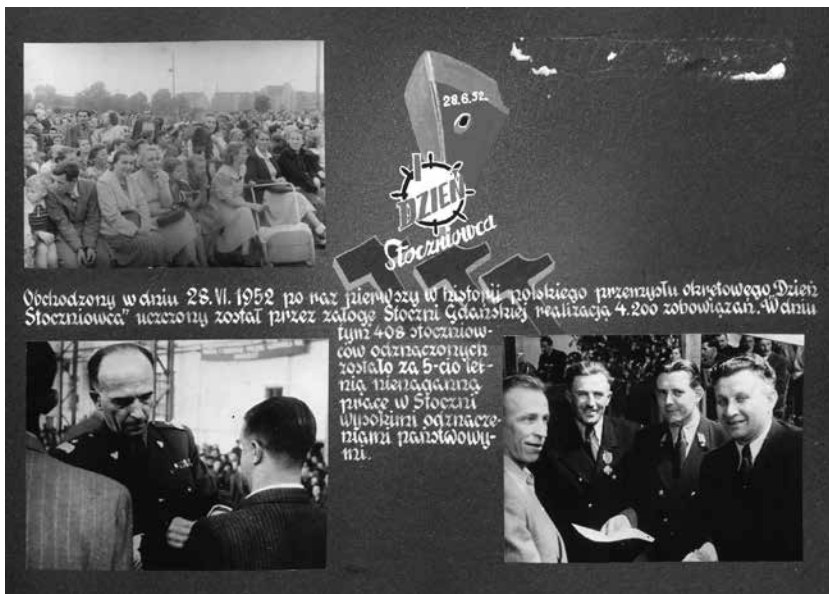
Po tym, jak kino Panorama zostało zamknięte, stoczniovcem ułatwiono kontakt z kinem w ramach humanizacji pracy<sup>12</sup>. W kinach Leningrad

<sup>9</sup> Kino Panorama mieściło się przy ul. Lisia Grobla i działało od 24 marca 1959 do 2 stycznia 1966 r. Było to jedno z 11 kin pozapaństwowych w Gdańsku. Zob. <http://www.gedanopedia.pl/gdansk/?title=KINA#> (data dostępu: 30.01.2017).

<sup>10</sup> Wspomnienia pani Genowefy Lewandowskiej nagrane w ramach projektu „Stocznia jest kobietą – projekt senierek i seniorów” w 2015 r., archiwum Stowarzyszenia Arteria.

<sup>11</sup> Z „Panorama”, *telewizor, kawiarnia. Nowe kino w Gdańsku*, „Dziennik Bałtycki”, 24.03.1959, nr 70, s. 6.

<sup>12</sup> Więcej o sposobach humanizacji pracy w Stoczni Gdańskiej przeczytać można w tekście S. Knitter, „To wszystko to tętniło”. *Fragmety opowieści animatorki kultury ze Stoczni Gdańskiej*, [w:] *Stocznia kobiet*, dz. cyt., s. 177–190.



Pamiętka obchodów Dnia Stoczniovec, 1952 (Archiwum Państwowe w Gdańsku)

i Helios odbywały się stoczniowe premiery filmowe. Pracownicy i pracownicy zakładu włączyli się w organizację Festiwalu Polskich Filmów Fabularnych w Gdańsku. Prezentacje filmów, spotkania z reżyserami i aktorami w klubie Ster i w Domu Stocznio-wca nr 1 i nr 2 spotkały się ze sporym zainteresowaniem gdańszczan. We współpracy z kinem Gedania realizowana była też akcja „Z filmem na ty”, w ramach której organizowano pokazy filmów polskich i zagranicznych połączone z dyskusją<sup>13</sup>.

### Zakładowy Dom Kultury

W PRL-u głównymi ośrodkami kultury były: biblioteki, kina, domy kultury, muzea, teatry, instytucje muzyczne i Biura Wystaw Artystycznych. W Stoczni Gdańskiej znajdziemy reprezentację każdego z nich – działało wspomniane kino Panorama, muzeum zakładowe<sup>14</sup>, w stołowce stoczniowej odbywały się wystawy sztuki współczesnej, funkcjonowała biblioteka. Infrastruktura socjalno-kulturalna była przedstawiana jako część udogodnień dla osób pracujących w zakładzie.

„W stoczni jest również świetlica centralna i mniejsze wydziałowe. Jest i biblioteka. Ambulatorium ukryte pośród drzew – to tak niewielki, ale doskonale wyposażony szpital. Wreszcie własny radiowęzeł, własna gazeta, własne zespoły świetlicowe, własna orkiestra. Czyż stocznia to nie małe miasto, w którym praca spleta się z uśmiechem. [...] Ale z Józefem Ziółkowskim możemy już swobodnie porozmawiać. Właśnie przed chwilą skończył pracę na swej zmianie. Umył ręce i teraz wybiera się do świetlicy. Co prawda jeszcze czas, bo dopiero za pół godziny rozpocznie się podwieczorek przy mikrofonie – «Przy sobocie po robocie»<sup>15</sup>.

Czołowym organizatorem życia kulturalnego w Stoczni Gdańskiej w latach pięćdziesiątych był Zakładowy Dom Kultury (ZDK)<sup>16</sup>, który

<sup>13</sup> Na podstawie wspomnień pragnącej zachować anonimowość pracownicy stoczniowej kultury, nagranych w ramach projektu „Stocznia jest kobietą – projekt senierek i seniorów” w 2015 r., archiwum Stowarzyszenia Arteria.

<sup>14</sup> Muzeum znajdowało się w budynku Sali BHP. Obecna wystawa nawiązuje do tych tradycji.

<sup>15</sup> it, *Radość mieszka w stoczniowym miasteczku*, „Dziennik Bałtycki”, 29–30.06.1952, nr 155, s. 3.

<sup>16</sup> Instytucje te traktowane były w PRL-u jako świadectwa kultury, a także środki jej demokratyzacji. Ich kształt był wypadkową radzieckich pałaców kultury, dziewiętnastowiecznych domów oświaty, domów ludowych, domów robotniczych oraz inspiracji z Niemiec, Anglii czy krajów skandynawskich. Zob. D. Jankowski, *Dom kultury. Studium socjologiczno-pedagogiczne*, Warszawa 1977, s. 7–9.



funkcjonował w hali przy Bramie nr 1. Właśnie to miejsce mogło być nazywane świetlicą. Znajdowały się w nim – poza salą kinowo-teatralną – sala do prób zespołu tanecznego i zespołów muzycznych oraz biblioteka. W stoczniowym zespole pieśni i tańca występowała młodzież stoczniowa, ale też osoby spoza zakładu. W jego repertuarze znajdowały się tańce z różnych regionów Polski, a także widowiska i obrzędy kaszubskie. Zatrudniono na jego potrzeby choreografa. ZDK gościł także inne zespoły. Tuż po wojnie w Stoczni Gdańskiej działały ponadto chór i grupa parateatralna, które jednak dość szybko się rozpadły.

Zaangażowanie w pracę grup artystycznych umożliwiała nie tylko integrację między osobami z różnych wydziałów i zakładów, ale i podróżowanie. Halina Lewna wspomina: „Zawsze lubiłam śpiewać. Od szkoły podstawowej zawsze się znalazłam w jakiejś grupie. Na W2 był zespół i śpiewaliśmy też sobie, inne panie też śpiewały [...] i jeździliśmy sobie. Wydział to był wyposażenia, no ale tam gdzie grają, mnie już nie obchodziło czy rurarze czy nie rurarze, jak grali to można było pośpiewać. Lubię śpiewać [...]”

– I to jakoś po godzinach się odbywało?

– Tak, tak, po pracy, po pracy. Jak się szło na taki wydział, to ci, co tam grali, co mieliśmy próby, to my już po pracy, a jeszcze tam gdzieś – gdzie ktoś robił nadgodziny, to słuchali. Spawali, czy tam coś, piłowali, ale słyszeć było na górze. Jeździliśmy po takich zakładach i w Gdańsku, i w Gdyni. Pośpiewało się, potańczyli sobie i wracało się do domu [...]. Były występy<sup>17</sup>.

Oprawa artystyczna odgrywała ważną rolę podczas uroczystości wodowania statków. Otwarte wodowania były okazjami do pokazania się na zewnątrz. Towarzyszyła im (stoczniowa) orkiestra dęta grająca hymn państwowy polski i hymn kraju, pod którego banderą miał pływać statek. Na wodowanie i chrzest statku „Kartuzy” zaproszony zespół pieśni i tańca o tej samej nazwie. Z kolei na wodowanie rudowęglowca „Pstrowski”, którego matką chrzestną została przodownica pracy z Kopalni Węgla Kamiennego Sosnowiec, pani Bielawska, przybyła delegacja górników w tradycyjnych strojach.

<sup>17</sup> Fragment wspomnień pani Haliny Lewny, nagranych w ramach projektu „Stocznia jest kobietą – projekt senierek i seniorów” w 2015 r., archiwum Stowarzyszenia Arteria.



Zakładowy Dom Kultury w Stoczni Gdańskiej (Archiwum Państwowe w Gdańsku)

Z planów rozbudowy Stoczni Gdańskiej wynika, że w 1958 r. posiadała ona: na terenie zakładu dwie świetlice pracownicze (jedną sportową, jedną kulturalno-oświatową) na 1200 osób oraz na osiedlu robotniczym na Pohulance ogródek jordanowski na 250 dzieci<sup>18</sup>. Siedziba ZDK – a wkrótce on sam – została zlikwidowana w wyniku rozwoju produkcji – w miejscu domu kultury rozbudowano halę wydziału K2. Bibliotekę przeniesiono do hotelu robotniczego przy ul. Tuwima. Zespół tworzący dotychczas ofertę kulturalną został włączony w struktury Działu Analiz Społecznych i Humanizacji Pracy. Powstała tam sekcja kulturalno-wychowawcza dysponująca dwoma pomieszczeniami i halą widowisko-sportową, która została otwarta w 1956 r. przy Bramie nr 3<sup>19</sup>. Odbywały się w niej głośne wydarzenia: pierwsze po zakończeniu II wojny światowej wybory Miss Polonia, Międzynarodowy Festiwal Piosenki<sup>20</sup> czy koncerty współczesnych gwiazd. O udziale w koncercie Marlene Dietrich opowiedziała pracownica stoczniowej księgowości: „O! Muszę się pochwalić. Mało kto wie, że w 65 lub 66 r. była w stoczni Marlena Dietrich i byłam na jej występie (śmiej). Dostałam od kierownika swojego bilet, a jakże! To się odbywało wszystko w tej hali, której nie ma, która spłonęła przy tym pożarze tragicznym. Byłam taka dumna, że nie wiem”<sup>21</sup>. Koncerty Dietrich w Polsce były wielkimi wydarzeniami. Spotykały się z entuzjastycznym przyjęciem, jak i sama artystka, która sprzeciwiała się polityce Hitlera i wspierała żołnierzy alianckich – śpiewała dla nich na frontach wojennych. Marlene Dietrich występowała przed kilkutysięcznym tłumem w Gdańsku przez trzy dni. Jej koncerty były widowiskami dopracowanymi w najmniejszych szczegółach. W swoich notatkach gwiazda wspomina, że hala stoczniowa nie zapewniała idealnych warunków koncertowych z racji hałasu przejeżdżających nieopodal pociągów<sup>22</sup>.

<sup>18</sup> APGd, 1291/9622, Rozszerzony projekt wstępny rozbudowy Stoczni Gdańskiej. Szkolnictwo i zagadnienia socjalno-bytowe, t. XXV.

<sup>19</sup> Zob. [http://www.gedanopedia.pl/?title=HALA\\_WIDOWISKOWO-SPORTOWA\\_STOCZNI\\_GDA%C5%83SKIEJ](http://www.gedanopedia.pl/?title=HALA_WIDOWISKOWO-SPORTOWA_STOCZNI_GDA%C5%83SKIEJ) (data dostępu: 30.01.2017).

<sup>20</sup> W późniejszych latach festiwal odbywał się w Sopocie. Do czasu zadaszenia Opery Leśnej hala stoczniowa była miejscem awaryjnym na wypadek deszczu. Na biletach drukowano alternatywne numery miejsc w hali.

<sup>21</sup> Fragment wspomnień pani Jadwigi Konieczkińskiej, nagranych w ramach projektu „Stocznia jest kobietą – projekt senierek i seniorów” w 2015 r., archiwum Stowarzyszenia Arteria.

<sup>22</sup> A. Kuźniak, *Marlene*, Wołowiec 2013, s. 71.

Choć każdy wydział miał do dyspozycji bilety tańsze o połowę od regularnej ceny<sup>23</sup>, dla niektórych ta cena i tak okazała się zbyt wysoka. Pani Ania Makilla-Puczka wspominała, że jej ojca nie było stać na zakup biletu. Na koncerty wpuszczał ją kolega taty, który dorabiał do stoczniowej pensji sprawdzając bilety. Pani Ania nigdy nie miała miejsca siedzącego, ale i tak była bardzo zadowolona. Jej pamiątką po tych wydarzeniach są autografy gwiazd na programach. Uczestniczyła m.in. w wieczorkach przy mikrofonie i koncertach Krzysztofa Cwynara, Sławy Przybylskiej, Haliny Kunickiej, Anny German i Piotra Szczepanika. Zarówno koncerty międzynarodowych gwiazd takich jak Marlene Dietrich i Josephine Baker, jak i polskich artystów musiały wnosić do rzeczywistości lat sześćdziesiątych niezwykle blask. Nie służyły one już jednak wychowywaniu socjalistycznego człowieka, a dostarczały rozrywki.

Przedłużeniem aktywności oferowanych w Stoczni Gdańskiej były wyjazdy na kolonie, wczasy, grzybobrania, a nawet wycieczki po innych zakładach pracy: „Były takie różne wyprawy organizowane: w Tardzie potańcówki [...]. Jeździłam na to jeszcze jako panna, jakieś bale [...]. Na grzybach to chyba nie byłam, ale byłam na kajakach. [...] Faktycznie przypomniało mi się, bo już zapomniałam o tych przyjemnościach”<sup>24</sup>.

Pracownicy i pracownice także samodzielnie organizowali sobie czas wolny, korzystając z pobliskiej infrastruktury i przyrody. Pani Zofia Ferenc opowiedziała też o tym, jak spędzano czas poza murami stoczni: „To był «Ster» tutaj na Kartuskiej i we Wrzeszczu tutaj przy Pedeciaku był klub. I do tych klubów chodziło się wieczorami. Można było chodzić, tam zawsze, zawsze było otwarte, a wieczorem jak było z soboty na niedzielę, to ubawy były. No i to wiadomo. Młodzi ludzie, jak to młodzi ludzie. Jak myśmy szli całą gromadą...

Myśmy bardzo często sobie wychodzili ze stoczni, szliśmy sobie tutaj na plac ludowy. [...] Jedna koc wzięła, druga wzięła te trzy szklanki, tam się rozkładało, tam się robiło piknik i się siedziało i piwsko się też wypilo [...] po kieliszku, posiedziało się trzy, cztery godziny i wiadomo. I każdy też uciekał do domu. No chyba że ktoś tam był panną i kawalerka się zebrała,

<sup>23</sup> Na podstawie wspomnień pani Zofii Ferenc, nagranych w ramach projektu „Stocznia jest kobietą – projekt senierek i seniorów” w 2015 r., archiwum Stowarzyszenia Arteria

<sup>24</sup> Fragment wspomnień pani Ewy Zygmunt, nagranych w ramach projektu „Stocznia jest kobietą – projekt senierek i seniorów” w 2015 r., archiwum Stowarzyszenia Arteria.

no to wtedy gdzieś tam dalej w tany ruszała. A my, aha, no to trzeba już do dzieciaków lecieć, [...] bo też nie wiadomo, czy czegoś tam nie nabroją [...] no bo to też już były takie starsze dzieciaki, też już zaczynało się oglądać [...].

Nieraz była sobota i niedziela. No to co, coś zorganizujemy, chociaż we dwie się spotkamy, a to się dokooptowała jeszcze jedna koleżanka, a no to jeszcze dwóch kolegów. Poszło się gdzieś tam do knajpki, się usiadło, aha, no to jeszcze trzech się znalazło. No to potem się zrobiła cała grupa. Często się tak samo szło. [...] dzieciaki już na wakacje gdzieś tam pojechały, ktoś tam pilnował – no to do Marysieńki. Marysieńka była co prawda tylko do dziesiątej [...], no to do dziesiątej człowiek się pobawił, o dziesiątej spacerkiem, każdego się odprowadzało. Jeden szedł na autobus, drugi szedł na tramwaj, trzeci szedł na pociąg, a reszta to chciała, no to szła dalej, szukała. [...] Nieraz nawet jak się pracowało i się znało, jak się było na jednym końcu, a druga na drugim końcu, to też musiała się po pracy gdzieś tam umówić, żeby się spotkać, bo tak to nie było czasu, żeby sobie usiąść i pogadać w tej stoczni. Nawet jak się coś tam załatwiało czy pisma się zносиło czy coś, no to «szybko, szybko», no bo tam już ktoś w kolejce znowu stał, żeby coś tam załatwić. Zawsze tam się jakoś umawiało, zawsze jakiś kąś się znalazło”.

Z kolei pani Halina Lewna, traserka, zachowała w swoim albumie zdjęcie, na którym widzimy pełną szablonów przestrzeń traserni, a na pierwszym planie boisko do siatkówki – z wyrysowanymi liniami oraz siatką. Po lewej stronie pola dwie kobiety, po prawej czterech mężczyzn, a nad siatką piłka, którą przed chwilą odbił lub odbić zamierza jeden z graczy. W tle troje obserwatorów. Meczom między zakładami towarzyszyły festyny na przystoczniovym stadionie. Pracownicy – w tym ojciec pani Anny Makilli-Puczki – tworzyli z blachy miedzianej talerze i obrazy: z Neptunem, z Żurawiem czy z panoramami Gdańska. Trafiały one m.in. do gości wodowań. Zdaniem pani Anny prawie każda stoczniowa rodzina miała w domu taką pamiątkę. W stoczni powstawały także krzyże na cmentarze.

## Rodziny w Stoczni Gdańskiej

Z tego, że członkowie i członkinie rodzin pracowali w stoczni, korzystali zarówno mężowie i żony, jak i dzieci. Co najmniej kilka razy w roku

pracownicy i pracownicy mogli zabrać na teren zakładu dzieci. Okazjami ku temu były na przykład zabawy choinkowe, 1 Maja czy wodowania statków. Pani Zofia Ferenc wspomina, że zabierała ze sobą dzieci i wnuki. Choć wejście było bezpłatne, należało okazać przy jednej z bram zaproszenie. Pani Krystyna Rożnowska przywołuje z kolei obchody 1 Maja, w których uczestniczyły reprezentacje wydziałów. Pochód ulicami Gdańska ruszał z samego rana. Był to dzień wolny od szkoły i kiedy nie było z kim zostawić dziecka, zabierało się je ze sobą, zwłaszcza że wydarzenie miało charakter piknikowy. Na zdjęciach z prywatnych albumów, które udostępniła pani Krystyna i pani Halina Lewna, widać uśmiechnięte dzieci i dorosłych niosących kwiaty z bibuły wykonane w stoczni.

Momenty, kiedy dzieci wraz z rodzicami przychodziły do Stoczni Gdańskiej, bywały wyjątkowe. Dzieci mogły się poczuć dumne, idąc u boku swoich rodziców na być może największą imprezę dziecięcą w mieście. Pani Anna wspomina: „Tam była sala olbrzymia [...]. Tam ileś tysięcy ludzi. To nie była choinka sądzę w jednym dniu, tylko różnego dnia. Podejrzewam, że ta choinka – na dzień dzisiejszy – to była robiona wydziałami [...]. Była lista i wyczytywali, i każde dziecko szło po tą paczkę i potem dumny dźwigał, szedł z tą siatką do domu [...]. No i później jeszcze zabawa była, Mikołaj, wielka choinka udekorowana. Także wypieki, rumieńce, zadowolenie [...].

To był wspaniały dzień dla dzieci. Jak tatuś przynosił zaproszenia, to wielkie święto w domu. Zawsze pamiętam jako dzieci: białe rajtuzki, buciki sznurowane czerwone, wystrojone dziewczynki, bo na Gwiazdkę z tatusem idziemy<sup>25</sup>.

Z zaproszeń na zakładowe imprezy zwykle korzystały żony/partnerki i mężowie/partnerzy, którzy nie pracowali w stoczni. Nie były one bowiem promowane w lokalnych gazetach, część z nich miała charakter zamknięty. Wiele osób z sentymentem wspomina zabawy karnawałowe w stołówce stoczniowej przy Bramie nr 2. „Jak człowiek był młody, to wszystko było piękne i przyjemne<sup>26</sup>”.

<sup>25</sup> Fragment wspomnień pani Anny Makilli-Puczki, nagranych w ramach projektu „Stocznia jest kobietą – projekt senierek i seniorów” w 2015 r., archiwum Stowarzyszenia Arteria.

<sup>26</sup> Fragment wspomnień pani Krystyny Rożnowskiej, nagranych w ramach projektu „Stocznia jest kobietą – projekt senierek i seniorów” w 2015 r., archiwum Stowarzyszenia Arteria.



Choinka noworoczna w Stoczni Gdańskiej, 1966/1967 (Archiwum Państwowe w Gdańsku)

## Zakończenie

To oczywiście tylko wybrane aspekty aktywności kulturalnej w Stoczni Gdańskiej. Na dalszą uwagę zasługuje amatorska twórczość z wykorzystaniem zasobów stoczniowych. Działania z obszaru kultury wyzwały wiele emocji, angażowały zarówno umysł, jak i ciało (ciepło – zimno, ruch, zapachy itd.). Warto zbadać, jak płeć i pozycja społeczno-ekonomiczna wpływały na motywacje podejmowania aktywności kulturalnej, wyboru jej rodzaju i sposobu przeżywania, a także to, jak życie kulturalne zmieniało się na przestrzeni lat i jakie funkcje propagandowe pełniło. Pracownicy kultury byli tymi, którzy (współ)tworzyli świat znaczeń, określali horyzont marzeń (np. udział w koncercie idola czy idolki) i umożliwiali ich realizację. Gdyby nie finansowa pomoc i podejmowane inicjatywy stoczniowe, wiele pracujących w zakładzie osób nie miałoby okazji, aby poznać instytucje kultury. Stocznia pozwalała nie tylko zdobywać środki na utrzymanie, ale dbała także o zaspokojenie potrzeb wyższego rzędu: przynależności, uznania, kompetencji czy samorealizacji. Nie można zapominać, że rozwijała się ona w systemie politycznym, w którym brakowało podstawowych wolności, a równoległe do poszerzania oferty kulturalnej w stoczni trwały represje wobec niepokornych pracowników i pracownic, np. Anny Walentynowicz. Te światy istniały obok siebie, a nakładanie jednych opowieści na drugie pozwala stworzyć zniuansowany obraz obu i problematyzować każdy z nich z osobna.

Dziedzictwo niematerialne było i jest równie istotne dla kształtowania się tożsamości osób związanych ze stoczną, co dziedzictwo materialne (przestrzeń, budynki itd.). Anna Makilla-Puczka – córka stoczniowca – po latach określiła, czym dla niej była i nadal jest Stocznia Gdańska:

„Niedawno dowiedziałam się, że miasto zakupiło trzy chyba [dźwigi] [...]. Symbol, sam symbol. Bo cokolwiek będzie tam, ale ten symbol tego dźwigu stoczniowego, no to jest już w środku we mnie zawsze: tata, stocznia, te choinki, wyjazdy, te kolonie [...]”<sup>27</sup>.

---

<sup>27</sup> Fragment wspomnień pani Anny Makilli-Puczki, nagranych w ramach projektu „Stocznia jest kobietą – projekt senierek i seniorów” w 2015 r., archiwum Stowarzyszenia Arteria.



# Bibliografia

## Źródła archiwalne

Archiwum Państwowe w Gdańsku, 1291/9622, Rozszerzony projekt wstępny rozbudowy Stoczni Gdańskiej. Szkolnictwo i zagadnienia społeczno-bytowe, t. XXV.

Archiwum Stowarzyszenia Arteria, Wspomnienia nagrane w ramach projektu „Stocznia jest kobietą” w 2015 roku.

## Prasa archiwalna

dig, *Przekazaniem do eksploatacji nowych jednostek rozpoczęli wczoraj polscy stoczniowcy swoje wielkie święto*, „Dziennik Bałtycki”, 28–29.06.1953, nr 153.

*Imprezy „Dni Morza” w trójmieście*, „Dziennik Bałtycki”, 28.06.1952, nr 154.  
*it, Radość mieszka w stoczniowym miasteczku*, „Dziennik Bałtycki”, 29–30.06.1952, nr 155.

lpż, *Program Dni Morza w trójmieście*, „Dziennik Bałtycki”, 28–29.06.1953, nr 153.

z, *„Panorama”, telewizor, kawiarnia. Nowe kino w Gdańsku*, „Dziennik Bałtycki”, 24.03.1959, nr 70.

## Literatura

Jankowski D., *Dom kultury. Studium socjologiczno-pedagogiczne*, Warszawa 1977.

Kuźniak A., *Marlene*, Wołowiec 2013.

*Stocznia kobiet*, red. B. Borowiak, Gdańsk 2016.

Wnuk-Lipiński E., *Czas wolny: współczesność i perspektywy*, Warszawa 1975.

## Strony internetowe

<http://cpe.poznan.pl/dictionary/uczestnictwo-w-kulturze/>

<http://stocznia-jest-kobieta.org/>

<http://www.gedanopedia.pl/>



Łukasz Kowalewski

## Życie sportowe w Stoczni Gdańskiej w latach 1945–1956

Stocznia Gdańska to nie tylko wielki zakład produkcyjny czy miejsce ważnych dla najnowszej historii Polski i świata wydarzeń politycznych, ale też swoisty mikrokosmos, gdzie toczyło się intensywne i wielowymiarowe życie społeczne, zwłaszcza w pierwszej powojennej dekadzie. Jednym z jego najbardziej niedocenianych przez badaczy aspektów, nawet jako element większej całości, było – i nadal jest – życie sportowe<sup>1</sup>. W związku z odbudową przemysłu stoczniowego po II wojnie światowej na Wybrzeże ściągnęły tysiące ludzi szukających nowego lepszego życia. Przybysze zastali tu ludność autochtoniczną, w tym dosyć duży odsetek ludności niemieckiej<sup>2</sup>. Ta etniczno-społeczna mozaika stanowiła istotny problem dla władz państwowych i partyjnych, należało bowiem zintegrować ze sobą grupy społeczne i etniczne o różnych postawach i poglądach politycznych, o różnym poziomie rozwoju cywilizacyjnego i kulturowego czy wreszcie zupełnie innych doświadczeniach wojennych.

<sup>1</sup> Zob. E. Jarecki, *Stocznia Gdańska im. Lenina. Życie społeczno-polityczne w latach 1945–1984*, Warszawa 1985.

<sup>2</sup> Więcej na ten temat zob.: S. Bykowska, *Rehabilitacja i weryfikacja narodowościowa ludności polskiej w województwie gdańskim po II wojnie światowej*, Gdańsk 2012; H. Galus, *Spółczesność Pomorza. Studia nad zbiorowością regionalną*, t. I, cz. II: *Polska ludność rodzima i napływowa* i cz. III: *Mniejszości narodowe i etniczne*, Gdańsk 2009, edycja internetowa, <http://henryk.galus.vot.pl/hgalus/index.htm> (data dostępu: 30.03.2018); B. Graba, *Położenie ludności rodzimej powiatu sztumskiego w świetle statystyk powstałych w wyniku uchwały Biura Politycznego KC PZPR z lipca 1950 roku dotyczącej polityki wobec ludności autochtonicznej*, „Pamięć i Sprawiedliwość” 2012, nr 1.

Takim elementem integrującym, trochę przypadkowo, stał się sport<sup>3</sup>. Ponadto powojenne traumatyczne doświadczenia i zaostrzająca się zła sytuacja bytowa ludności zmuszała władzę do zwrócenia uwagi na problem zdrowia (fizycznego i psychicznego) społeczeństwa, zwłaszcza młodzieży. Dlatego też nowe władze z czasem zaczęły pokładać tak duże nadzieje w wychowaniu fizycznym.

W historii powojennego sportu lata 1945–1956 można podzielić na dwa okresy: 1945–1947 oraz 1948–1956. Pierwszy okres oddolnej odbudowy struktur sportowych. W tym okresie czynniki partyjno-rządowe zajęte były głównie umacnianiem władzy ludowej i odbudową kraju, toteż sprawy sportu miały trzeciorzędne znaczenie. Wynikało to również z braku odpowiednich kadr. Tylko Polska Partia Socjalistyczna dysponowała jeszcze przedwojennym doświadczeniem w zakresie organizacji sportu, np. gdyńscy działacze PPS-u byli jednymi z głównych inicjatorów powstania w 1931 r. Robotniczego Klubu Sportowego „Bałtyk” Gdynia<sup>4</sup>. W wyniku wymienionych wyżej czynników ruch sportowy odradzał się w miarę swobodnie bez ingerencji, czynników partyjnych i rządowych, a prym wiodły osoby z przedwojennym doświadczeniem sportowym, najczęściej niezwiązane z nowymi władzami, chociaż należy wspomnieć, że duże zasługi na tym polu miało wtedy również wojsko. Okres ten nazwać można przejściowym, ponieważ odziedziczona jeszcze po II Rzeczypospolitej struktura organizacyjna kultury fizycznej i sportu sukcesywnie, wraz z umacnianiem się komunistycznej władzy, była dostosowywana do nowej rzeczywistości.

Drugi okres, czyli lata 1948–1956, nieprzypadkowo skorelowany z planem sześcioletnim, to czas bezwzględnej sowietyzacji polskiej kultury fizycznej i sportu, charakteryzującej się pełną centralizacją sportu, trwającą do „odwilży październikowej” 1956 r.<sup>5</sup> W myśl nowej koncepcji sportem

<sup>3</sup> Archiwum Państwowe w Gdańsku Oddział w Gdyni [dalej: APGd o. Gdynia], 3595/32, KZ PZPR w S.G. im. Lenina, Protokół z III Plenum Komitetu Zakładowego PZPR Stoczni Gdańskiej z dnia 5.12.1949 r., k. 43.

<sup>4</sup> K. Gałka, *Klub Sportowy Bałtyk Gdynia w latach 1930–1939*, [http://baaltykgdynia.pl/public/files/docs/KS\\_Baltyk\\_Gdynia\\_1930\\_39.pdf](http://baaltykgdynia.pl/public/files/docs/KS_Baltyk_Gdynia_1930_39.pdf), s. 4–6 (data dostępu: 10.09.2016).

<sup>5</sup> Więcej na temat sportu w PRL-u zob.: A. Pasko, *Wyścig Pokoju w dokumentach władz partyjnych i państwowych 1948–1989*, Kraków 2009; tenże, „Menadżerowie” sportu w Polsce w okresie stalinizmu (1949–1956), „Studia Podlaskie” 2009/2010, t. XVIII; tenże, *Sport wyczynowy w polityce państwa 1944–1989*, Kraków 2012; J. Ferenc, *Sport w służbie Polityki. Wyścig Pokoju 1948–1989*, Warszawa 2008; *W kręgu kultury PRL. Sport*, red. K. Bittner, D. Skotarczak, Poznań 2015; J. Gaj, K. Hądzelek, *Dzieje kultury fizycznej w Polsce*, Poznań 1997; P. Godlewski, *Sowietyzacja sportu w Polsce (1948–1956)*, [w:] *Studia z dziejów kultury fizycznej. Księga pamiątkowa dla Profesora*

i wychowaniem fizycznym miała zostać objęta cała młodzież i dzieci. Sport miał przyczynić się do zbudowania zdrowego społeczeństwa socjalistycznego, gotowego do obrony zdobyczy socjalizmu, a przede wszystkim do obrony ojczyzny. Dlatego w nowym wydaniu sport miał być umasowiony i nie mógł służyć typowym celom widowiskowo-sportowym. Wszystko to znalazło swoje odbicie również w stoczniowym życiu sportowym.

W pierwszych miesiącach po wyzwoleniu, wraz ze stopniową odbudową Gdańska po zniszczeniach wojennych, nastąpiła odbudowa życia sportowego<sup>6</sup>. Przykładem tego było wznowienie 16 maja 1945 r. działalności Klubu Sportowego „Gedania”<sup>7</sup>. Był to pierwszy klub sportowy, który rozpoczął działalność po wojnie na terenie Gdańska<sup>8</sup>. To właśnie takie oddolne inicjatywy stały się jednym z kluczowych czynników integrujących różne grupy społeczne. Do roku 1949 w Gdańsku działało ok. 20 klubów sportowych<sup>9</sup>. Podobne procesy miały miejsce również w Stoczni Gdańskiej. Wśród rzesz robotników przybyłych do pracy w przemyśle okrętowym było wielu wychowanków przedwojennych klubów sportowych, którzy chcieli dalej rozwijać swoje sportowe zainteresowania.

27 września 1945 r. z inicjatywy m.in. Mariana Konczera (późniejszy uznany sędzia międzynarodowy) po miesiącu przygotowani pracownicy Stoczni nr 1 postanowili powołać do życia klub piłkarski, którego nazwa – Koło Sportowe „Nit” – miała nawiązywać do przemysłu stoczniowego, a jego emblematem stał się nit łączący dwie płyty okrętowe. Klub pod nazwą KS „Nit” nr 1 zgłoszono do Gdańskiego Okręgowego Związku Piłki Nożnej. Wybrano też pierwszy zarząd klubu, w którego skład weszli: prezes Marian Bucki (według innych źródeł inż. Sadowski), Marian

---

Bernarda Woltmanna, red. T. Jurek, Gorzów Wielkopolski 2002; A. Nowakowski, *Zarządzanie sportem w Polsce w latach 1945–2001*, Rzeszów 2005.

<sup>6</sup> Nie licząc obiektów szkolnych, wiosną 1945 r. na terenie Gdańska znajdowało się 81 urządzeń sportowych, z czego 33 były całkowicie zniszczone, a 46 uległo mniejszemu lub większemu uszkodzeniu. Jedyne dwa obiekty sportowe nadawały się do użytku. Więcej na temat odbudowy gdańskiego życia sportowego: J. Gaj, *Odbudowa i rozwój sportu na Ziemi Gdańskiej w Polsce Ludowej (1945–1956)*, „Zeszyty Naukowe WSWF w Gdańsku” 1978, nr 2, s. 235 i nast.

<sup>7</sup> Klub Sportowy „Gedania”, najbardziej znany i najstarszy wielosekcyjny przedwojenny polski klub sportowy, został założony 15 sierpnia 1922 r. przez gdańską Polonię. Przejęty 1 września 1939 r. przez Niemców. Reaktywowany 16 maja 1945 r. najpierw jako Klub Sportowy „Gedania”, a potem jako Kolejowy Klub Sportowy „Gedania”. Więcej na temat „Gedanii”: W. Kurkowski, *Reaktywowanie i rozwój Klubu Sportowego „Gedania” w latach powojennych*, [w:] *50-lecie K. S. „Gedania”*, *Sesja naukowa*, red. J. Gaj, Gdańsk 1973.

<sup>8</sup> „Dziennik Bałtycki” 1945, nr 1, s. 3.

<sup>9</sup> Z. Szot, *Kultura fizyczna w aglomeracji gdańskiej w latach 1945–1980. Trendy rozwojowe. Materiały źródłowe do badań*, Gdańsk 2009, s. 52.

Konczer, Aleksander Danowski, Jan Stawowy i Jan Wiśniewski. Oprócz tego współzałożycielami i pierwszymi działaczami klubu byli jeszcze: Stanisław Konczer, Marian Niedzielski, Leon Jankowski oraz Józef Polikowski, który pełnił też funkcję pierwszego grającego trenera sekcji piłkarskiej. Dla wsparcia organizacji klubu za zgodą przewodniczącego Rady Zakładowej zebrano wśród załogi stoczniowej pieniądze na zakup piłek i butów. Ponadto na zebraniu pracowniczym ustalono, że każdy pracownik fizyczny przekaże 1 zł, a umysłowy 5 zł składki na rzecz klubu. Klub przystąpił do rozgrywek jeszcze jesienią 1946 r. Trzy pierwsze oficjalne mecze przegrał<sup>10</sup>.

Jako druga, na przełomie lat 1945/1946, z inicjatywy Stefana Biernasia i Mariana Niedzielskiego powstała sekcja bokserska, której pierwszym trenerem został Bazyli Bajtała. Pierwszy zaciąg tworzyło 30 stoczniowców. Boks był dyscypliną, która zaraz po piłce nożnej cieszyła się największą popularnością. Z powodu braku odpowiedniej bazy treningowej pierwsze treningi odbywały się w sali teatralnej. Z czasem, za zgodą dyrekcji stoczni i kosztem 80 tys. zł, zbudowano pierwszy ring. Niestety wiosną 1947 r., z powodu przegranych wysoko pierwszych walk, „Nit” wycofał się z ligi bokserskiej na rzecz lepszego przygotowania się do kolejnej części sezonu. W tym czasie nastąpił kryzys sekcji bokserskiej, zmieniono trenera, a z klubu odeszło wielu zawodników. Dopiero połączenie 19 października 1947 r. Stoczni nr 1 i Stoczni nr 2 w Stocznię Gdańską ożywiło działalność sekcji bokserskiej, która rozrosła się do 80 zawodników<sup>11</sup>.

Na przełomie lat 1946/1947 powołano do życia sekcję baletowo-gimnastyczną. Sekcja ta posiadała istotne znaczenie polityczne i propagandowe, bowiem nowe władze bardzo poważnie podchodziły do aktywizacji kobiet – a ona właśnie miała aktywizować kobiety i propagować wśród nich kulturę fizyczną i sport. W pierwszym naborze do sekcji trafiło 20 dziewcząt w wieku 9–13 lat. Zajęcia odbywały się w Domu Kultury Robotniczej przy ul. Pohulanka. Wkrótce ośrodek ten stał się jednym z głównych centrów stoczniowego życia sportowego, ponieważ zlokalizowane było tam również stoczniowe osiedle robotnicze. Następnie powołano sekcję

---

<sup>10</sup> Cz. Pietraszewski, *Życie sportowe w Stoczni Gdańskiej w latach 1945–1953*, Gdańsk 1954 (niepublikowana praca magisterska, WSWF w Poznaniu), s. 16–18.

<sup>11</sup> Tamże, s. 18–21.

gimnastyczną dla chłopców. Z powodu braków materiałowych sprzęt sportowy robiono i organizowano we własnym zakresie. W roku 1948 sekcja podupadła, ale szybko została zreorganizowana i przeniesiona do świetlicy na terenie stoczni. Profil działalności zmieniono na bardziej sportowy, angażując teraz dziewczęta pomiędzy 13 a 16 rokiem życia. Sekcja stała się wizytówką Stoczni Gdańskiej, bowiem oprócz propagowania sportu i kultury fizycznej miała za zadanie uświetniać pokazami wszelkie uroczystości, takie jak np. Dzień Kobiet czy Święto Pracy<sup>12</sup>.

W pierwszym okresie działalności KS „Nit” największym problemem był brak odpowiedniej bazy treningowej i sprzętu sportowego. Wszystko to zorganizować musieli sami sportowcy, trenerzy i działacze, często improwizując. I tak pierwsze treningi sekcji piłkarskiej miały miejsce na boisku żużlowym na wyspie Ostrów, na którą w pierwszych miesiącach funkcjonowania klubu trzeba było przeprować się łodzią. Zajęcia odbywały się również na terenie fabryki margaryny „Amada” w gdańskim Nowym Porcie i przy ul. Pohulanka. Z kolei w świetlicy stoczniowego domu kultury trenowały sekcje bokserska i tenisa stołowego. Kajakarze mieli swoje zaplecze treningowe w drewnianym baraku na terenie stoczni. W porze zimowej do treningów wykorzystywano też salę kinową w nieistniejącym dziś budynku przy Bramie nr 1<sup>13</sup>. Z czasem powołano kolejne kluby stoczniowe – Robotniczy Klub Sportowy „Zryw” oraz Klub Sportowy „103”, które jednak ustępowały pod względem popularności KS „Nit”.

Jak już wspomniano, w wyniku połączenia w 1947 r. Stoczni nr 1 i Stoczni nr 2 w Stocznę Gdańską fuzji uległy również stoczniowe kluby i sekcje sportowe. I tak na bazie KS „Nit”, KS „103” i RKS „Zryw” utworzono nowy klub o nazwie Zakładowy Klub Sportowy „Stoczniowiec”. Propozycję zmiany nazwy klubu wysunął I sekretarz PPR-u w Stoczni Gdańskiej Mirowicz. Od tej pory klub miał działać przy Związku Zawodowym Metalowców Stoczni Gdańskiej<sup>14</sup>. Połączenie tych dwóch stoczni w jeden zakład pozwoliło na zwiększenie bazy rekrutacyjnej dla klubów sportowych. Dzięki temu w latach 1947–1948 powstały jeszcze

---

<sup>12</sup> Tamże, s. 23–25.

<sup>13</sup> Tamże, s. 12; tenże, *Sport*, [w:] *Tu Stocznia*, red. A. Karcz, D. Kobzdej, A. Trzeciak, Gdańsk 2013, s. 100.

<sup>14</sup> Cz. Pietraszewski, *Życie sportowe...*, s. 21–22.

sekcje narciarska, tenisa stołowego oraz kajakowa<sup>15</sup>. Z braku potrzebnego zaplecza treningowego sekcje bokserska i tenisa stołowego korzystały z ogólnodostępnej świetlicy stoczniowego domu kultury. Kajakarze nadal mieli swoje zaplecze treningowe w drewnianym baraku na terenie stoczni. Pierwsza wzmianka o ZKS „Stoczniowiec” pochodzi z „Dziennika Bałtyckiego” z 16 lutego 1947 r. i dotyczy meczu bokserskiego Stoczniowca z klubem milicyjnym (późniejsze „Wybrzeże” Gdańsk).

Na podstawie przeanalizowanego materiału źródłowego i wzmianek prasowych można stwierdzić, że spontaniczny rozwój sportu w Stoczni Gdańskiej w latach 1945–1949 nie wzbudzał większego zainteresowania ani w kierownictwie stoczni ani w zakładowych komitetach partyjnych, co w oczywisty sposób przełożyło się na brak większych sukcesów sportowych na miarę takich, jakie osiągały Gedania, Lechia czy Gwardia (późniejsze „Wybrzeże”). Istotnym problemem dla rozwoju działalności sportowej były też niedostateczne środki finansowe i lokalowe. Permanentnie brakowało funduszy na opłacenie instruktorów i kosztów związanych z obsługą stoczniowych świetlic. Oprócz dotacji od dyrekcji stoczni czy rady zakładowej fundusze starano się zdobyć drogą mniej lub bardziej dobrowolnych składek zbieranych wśród załogi. Niezbędny sprzęt i przyrządy do treningów oraz stroje kompletowano prywatnie bądź pozyskiwano od innych organizacji i instytucji. Mimo to klub sukcesywnie się rozrastał i w lipcu 1949 r. w pięciu sekcjach skupiał 200 członków, czyli jedną trzecią stoczniowej młodzieży<sup>16</sup>. Pod koniec roku 1949 zapadła decyzja o rozpoczęciu budowy własnego wielofunkcyjnego stadionu przy ul. Marynarki Polskiej 177. Zgodnie z planami miały tam się znaleźć boiska do piłki nożnej, koszykówki oraz siatkówki, a także pływalnia i ośrodek żeglarski. Zakończenie prac planowano na 1954 r.<sup>17</sup>

Analizując wpływ sportu na zachodzące na terenie Stoczni Gdańskiej zjawiska społeczne w latach 1945–1949, można odnotować, że mimo pewnych problemów, które wynikały głównie z dużej rotacji pracowników

<sup>15</sup> M. Wasiewicz, *Minęło 60 lat – kartki z kroniki GKS „Stoczniowiec”*, „Nasz Gdańsk” 2005, nr 12, s. 12.

<sup>16</sup> APGd o. Gdynia, 3595/3, KZ PZPR w S.G. im. Lenina, Protokół z posiedzenia Plenum Komitetu Stoczniowego PZPR w dniu 14.07.1949, k. 14; APGd o. Gdynia, 3595/3, KZ PZPR w S.G. im. Lenina, Sprawozdanie Komitetu Zakładowego PZPR Stoczni Gdańskiej z dnia 14.07.1949, k. 57.

<sup>17</sup> APGd o. Gdynia, 3595/3, KZ PZPR w S.G. im. Lenina w Gdańsku, Protokół z zebrania rozszerzonego plenum Komitetu Stoczniowego POP PZPR w dniu 14.12.1949, k. 18.



i obecności licznej grupy ludności autochtonicznej, słabo znającej język polski, proces integracji załogi stoczniowej, zwłaszcza dzięki działalności klubów sportowych, przebiegał względnie swobodnie<sup>18</sup>. Trzeba też wyraźnie zaznaczyć, że działalność sportowa skupiała się na sporcie wyczynowym, rekreacji i turystyce. Sport zawodowy, jako kapitalistyczny, został całkowicie wykluczony ze względów ideologicznych. Dlatego też wszyscy sportowcy, również wyczynowi, nawet jeśli sport był ich głównym zajęciem, formalnie pozostawali etatowymi pracownikami stoczni.

Jeżeli sport w Polsce w latach 1945–1948 nie miał większego znaczenia, to sytuacja zmieniła się w roku 1949. Było to pokłosiem zmian w organizacji sportu wyczynowego w ZSRR, które wprowadzono pod koniec 1948 r., co z kolei było spowodowane chęcią włączenia się ZSRR do międzynarodowej rywalizacji sportowej. 28 września 1949 r., Biuro Polityczne KC PZPR, naśladując zmiany w ZSRR, wydało uchwałę w sprawie kultury fizycznej i sportu, w myśl której sport stał się czynnikiem polityczno-propagandowym. Na mocy tej uchwały sport oddano pod opiekę polityczną Wydziału Propagandy, Oświaty i Kultury KC PZPR. Od tej pory sport w planach politycznych władzy komunistycznej miał pełnić funkcję jednego z kluczowych elementów budowy państwa, ustroju i społeczeństwa socjalistycznego. Dokument ten można uznać za początek stalinizmu w polskim sporcie<sup>19</sup>. Uchwała BP KC PZPR w sprawie sportu i ustawa o organizacji kultury fizycznej i sportu z 30 grudnia 1949 r. znalazły swoje odbicie w rezolucji Konferencji Delegatów Komitetu Zakładowego PZPR w Stoczni Gdańskiej z 12 lutego 1950 r., gdzie postanowiono umasowić sport w myśl uchwał centrali w Warszawie<sup>20</sup>.

Jeszcze we wrześniu 1949 r. organ nadzorczy polskiego sportu, Główny Urząd Kultury Fizycznej, powołując się na powyższą uchwałę Biura Politycznego, nakazał wszystkim klubom sportowym przyłączyć się do tzw. zrzeszeń sportowych pod patronatem Centralnej Rady Związków Zawodowych, Centralnego Związku Spółdzielczości Pracy, Głównej Rady Sportu Wiejskiego, Gwardii, Centralnych Wojskowych Klubów

<sup>18</sup> E. Jarecki, dz. cyt., s. 43–44.

<sup>19</sup> Uchwała BP KC PZPR w sprawie kultury fizycznej i sportu, [w:] KC PZPR, *O budownictwie partyjnym: uchwały Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej 1949–1953*, Warszawa 1954, s. 269–274.

<sup>20</sup> APGd o. Gdynia, 3595/1, KZ PZPR w S.G. im. Lenina w Gdańsku, Protokół z Konferencji Delegatów Komitetu Zakładowego PZPR Stoczni Gdańskiej z dnia 12.02.1950, k. 26.

Sportowych i Ministerstwa Oświaty. W wyniku tych działań w grudniu 1949 r. przy Centralnej Radzie Związków Zawodowych powstała Związkowa Rada Kultury Fizycznej i Sportu, która obejmowała dziewięć zrzeszeń sportowych. W wyniku tych zmian kluby sportowe utraciły niezależność, zaczęły bezpośrednio podlegać państwowemu patronowi. Od tej zasady nie było wyjątków. Nie inaczej stało się z ZKS „Stoczniowiec”, który w roku 1949 trafił do zrzeszenia sportowego „Stal”, działającego przy Związku Zawodowym Pracowników Przemysłu Metalowego<sup>21</sup>.

Z tego powodu, w styczniu 1950 r., działalność „Stoczniowca” zakończono, a w jego miejsce powstało Koło Sportowe „Stal” przy Stoczni Gdańskiej. Na jego czele stała obieralna rada, której zadaniem była organizacja i regulacja działalności podległych im sekcji. Liczyła ona 15 członków, z czego 9 tworzyło prezydium. Sprawy koła były od tej pory rozpatrywane na zebraniach egzekutywy partyjnej. Nadzór nad KS „Stal” z ramienia PZPR miał sprawować II sekretarz komitetu zakładowego Antoni Mokrzycki<sup>22</sup>. Koło sportowe ściśle współpracowało też z Radą Zakładową, która zapewniała wsparcie finansowe i materiałowe oraz ze Związkiem Młodzieży Polskiej, który pod nadzorem PZPR odpowiadał za pracę ideologiczną oraz za tzw. normy sportowe. Zgodnie z wytycznymi BP KC PZPR umasowienie sportu stało się głównym zadaniem koła. W związku z tym KS „Stal” objęło swym zasięgiem nie tylko Stocznnię Gdańską, ale również Stocznnię Północną (na pewien czas) oraz gdańskie szkoły zawodowe i technika będące pod kuratelą przemysłu stoczniowego, jak np. Conradinum. Dzięki temu nastąpił skokowy wzrost liczby członków z 200 w lipcu 1949 r. do 2500 w 1952 r., by pod koniec 1953 r. spaść do ok. 1100. W roku 1953 tzw. umasowienie dotyczyło ok. 5% całej załogi. Spośród tych 1100 sportowców tylko 400 zawodników, tj. 38%, można było określić jako wyczynowców. Składką na działalność koła w wysokości 2 zł miesięcznie objęto jednak 100% załogi<sup>23</sup>.

Pozwoliło to na utworzenie kolejnych sekcji. W 1953 r. koło rozrosło się do 15 sekcji: bokserskiej, gimnastycznej, kajakowej, kolarskiej, koszykarskiej, lekkoatletycznej, motorowej, piłki nożnej, siatkarskiej, szachowej,

<sup>21</sup> M. Wasiewicz, dz. cyt., s. 12; Cz. Pietraszewski, *Życie sportowe...*, s. 26.

<sup>22</sup> Tamże, s. 38.

<sup>23</sup> Tamże, s. 38–43.

zapaśniczej, tenisa stołowego, żeglarskiej i piłki ręcznej. Mimo oficjalnej bezklasowości w sporcie zakładowym, istniał wyraźny podział na dyscypliny „robotnicze”, wśród których najpopularniejszymi były: piłka nożna, boks i kajakarstwo, oraz te, które były domeną kadry kierowniczej i inteligencji zakładowej jak np. żeglarstwo<sup>24</sup>.

Mimo skokowego wzrostu liczby członków KS „Stal” rozwój sportu zakładowego w Stoczni Gdańskiej w następnych latach uległ wyraźnemu spowolnieniu. Było to wynikiem ujęcia sportu w ramy planu sześcioletniego oraz podporządkowania go normom i statystykom<sup>25</sup>. Gwałtowny wzrost liczby członków był spowodowany rozszerzeniem działalności koła na szkoły zawodowe i technika oraz na całą młodzież zakładową, a czasem nawet na dzieci ze szkół podstawowych<sup>26</sup>. W celu spełnienia norm sportowych członkowie koła sportowego przy wsparciu dyrekcji stoczni, partii i innych tzw. organizacji społecznych, takich jak np. ZMP czy Rada Zakładowa, musieli organizować oraz brać udział w wielu masowych imprezach sportowych, z których największymi i najważniejszymi były spartakiady zakładowe, mające w założeniu umasowić kulturę fizyczną wśród ogółu załogi. Przykładem będzie tu I Stoczniowa Spartakiada Sportowa, która odbyła się w dniach 14–28 czerwca 1953 r., a zgromadziła 1929 stoczniowców, w tym tylko 77 kobiet, jako aktywnych uczestników<sup>27</sup>.

Po zmianach z 1949 r. podstawowym celem całego systemu kultury fizycznej, jak i nowym miernikiem aktywności sportowej, stało się zdobycie w zawodach sportowych ustanowionej na wzór radziecki w roku 1950 odznaki SPO – „Sprawny do Pracy i Obrony” lub jej dziecięcego odpowiednika BGPO – „Bądź Gotowy do Pracy i Obrony”<sup>28</sup>, a nie, jak wcześniej, medalu sportowego. Odpowiedzialnością za realizację programu SPO zostało obarczone ZMP. Dlatego na bazie aktywu ZMP i działaczy sportowych wyznaczono blisko 100 ludzi, którzy odpowiadali za realizację norm SPO na wszystkich wydziałach stoczni. Takie działanie jednak

---

<sup>24</sup> Tamże, s. 26, 37.

<sup>25</sup> APGd o. Gdynia, 3595/70, KZ PZPR w S.G. im. Lenina w Gdańsku, Protokół z posiedzenia egzekutywy Komitetu Zakładowego PZPR Stoczni Gdańskiej z dnia 13.10.1950, k. 177.

<sup>26</sup> Cz. Pietraszewski, *Życie sportowe...*, s. 27.

<sup>27</sup> W. Kita, *Uroczyste zakończenie I spartakiady stoczniowców gdańskich*, „Głos Stoczniowca” 1953, nr 27, s. 4.

<sup>28</sup> Uchwała Rady Ministrów z dnia 17 kwietnia 1950 r. w sprawie ustanowienia odznaki „Sprawny do Pracy i Obrony”, <http://isap.sejm.gov.pl/DetailsServlet?id=WMP19500610713> (data dostępu: 20.10.2016).

przyniosło skutek odwrotny od zamierzonego. Udział stoczniovców, a zwłaszcza kobiet i młodzieży w obowiązkowych masowych imprezach sportowych nie cieszył się popularnością, a czasem spotykał się z dużą niechęcią w postaci odmowy uczestnictwa i wypełniania norm przez sportowców. I nawet organizacja tak dużych imprez jak stoczniowa spartakiada z blisko 2 tys. uczestników nie wpłynęła znacząco na poprawę statystyk i norm SPO. Mimo zdobycia w latach 1950–1954 przez koło sportowe 7667 norm sportowych, 1055 odznak SPO I i II stopnia, tj. wykonania 110% planu dla odznak I stopnia i 100% dla II stopnia, komitet zakładowy partii nie był zadowolony. Władze partyjne narzekały, że wielu sportowców ograniczyło się tylko do jednego startu i nie czyniło wysiłku w kierunku dalszego zdobywania norm. Partia całą winę za słabe wyniki rzuciła na niedostateczną pracę polityczno-wychowawczą, za którą odpowiadał ZMP oraz tzw. starzy działacze sportowi, których praca poddana została wielokrotnie ostrej krytyce<sup>29</sup>. Powyższa zmiana struktury organizacyjnej wywarła niekorzystny wpływ na rozwój zakładowego sportu i – szerzej – kultury fizycznej, ponieważ zerwaniu uległo dopiero tworzące się przywiązanie działaczy, sportowców i kibiców do barw klubowych. Odgórnie i arbitralnie wprowadzone zmiany spowodowały odejście od sportu wielu aktywistów i sportowców, w związku z czym czynniki partyjne całkowicie zdominowały życie sportowe. W wyniku tego położono nacisk na efekty ilościowe, a wielkie cyfry sprawozdawcze niemal zupełnie przysłoniły ideę rozwoju życia sportowego, doprowadzając do wyraźnego obniżenia jego jakości<sup>30</sup>.

Na sport niekorzystnie też wpłynęła jego ideologizacja oraz bezpośrednia ingerencja czynników partyjnych w funkcjonowanie sekcji. Od sportowców, a zwłaszcza od kadry instruktorskiej, wymagano przede wszystkim odpowiedniej postawy ideologicznej, kwestie sportowe były tylko rzeczą wtórną. Ideologizacja i polityzacja rozszerzyła się nawet na poziom poszczególnych sekcji sportowych. Na zebraniach prowadzonych przez instruktorów z ZMP, zamiast zagadnieniami dotyczącymi działalności sekcji czy klubu, zajmowano się głównie pracą kulturalno-oświatową,

<sup>29</sup> APGd o. Gdynia, 3595/34, KZ PZPR w S.G. im. Lenina w Gdańsku, Analiza pracy organizacji ZMP-owskiej w Stoczni Gdańskiej (na plenum KZ PZPR), k. 47-48; Cz. Pietraszewski, *Życie sportowe...*, s. 44-45.

<sup>30</sup> J. Gebert, *Z gdańskich boisk i stadionów*, Gdańsk 1979, s. 58.

czyli poruszano kwestie polityczne i ideologiczne. Dla przykładu, na posiedzeniu egzekutywy KZ PZPR z 13 października 1950 r. poddano krytyce brak utworzenia w poszczególnych sekcjach sportowych tzw. referatów sportowych. Z niezadowoleniem też stwierdzono, że w zarządach sekcji nie ma żadnego robotnika, dlatego zarząd miał ulec reorganizacji. Ponadto, aby „usprawnić” pracę ideologiczną i uświadamiającą w kołach sportowych, postanowiono utworzyć kolektyw partyjno-sportowy<sup>31</sup>

Sport został również objęty współzawodnictwem pracy jako tzw. pole sportowe. Jako pierwsi rywalizację do sportu wprowadzili piłkarze, którzy na podstawie opracowanego regulaminu zobowiązali się do systematycznego przeprowadzania treningów, „odpowiedzialnego zachowania” itp., a sekcja gimnastyczna – do zorganizowania nauki pływania wśród pracowników. Dodatkowo w ramach współzawodnictwa wszyscy wycińczoncy zrzeszeni w kole zobowiązali się do systematycznego przeprowadzania treningów, a także do poprawy postawy ideologicznej. Z okazji otwarcia części stadionu stoczniowe ZMP zobowiązało się, że do końca 1953 r. zdobędzie 70 norm SPO i założy wśród sportowców z Wydziału Centralno-Mechanicznego dwa koła studiujące życie towarzysza Stalina<sup>32</sup>. Podobne zobowiązania podjęła również sekcja strzelecka, która w ramach miesiąca przyjaźni polsko-radzieckiej i 36 rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej zobowiązała się do zdobycia 50 klas sportowych, 50 odznak SPO, a także do przepracowania 600 roboczogodzin na strzelnicy<sup>33</sup>.

W związku z powyższym sport zakładowy stracił na znaczeniu i atrakcyjności, co oczywiście odbiło się na jego dalszym rozwoju i słabych wynikach sportowców. Ujemny wpływ na sport miały też bardzo trudne warunki pracy, złe warunki bytowe (brak mieszkań, niski standard hoteli robotniczych) i obciążenia fizyczne i psychiczne, spowodowane rywalizacją w przodownictwie pracy i wypełnianiem norm produkcyjnych, które wynikały z planu sześcioletniego, bowiem od sportowców wymagano, by poza treningami byli również przodownikami pracy. Problem ten zaczęła

<sup>31</sup> APGd o. Gdynia, 3595/70, KZ PZPR w S.G. im. Lenina w Gdańsku, Protokół z posiedzenia egzekutywy KZ PZPR w S.G. z dnia 13.10.1950, k. 174; Cz. Pietraszewski, *Życie sportowe...*, s. 26.

<sup>32</sup> *Czynem produkcyjnym i sportowym czci młodzież Stoczni Gdańskiej IV Festiwal Młodzieży w Bukareszcie*, „Głos Stoczniońca” 1953, nr 25, s. 4.

<sup>33</sup> J. Ruckel, *Zobowiązania sekcji strzeleckiej*, „Głos Stoczniońca” 1953, nr 46, s. 4.

zauważać również partia, co wyrażało się troską o wyróżniających się sportowców, którzy wywodzili się z działów produkcyjnych<sup>34</sup>. Wymęczony psychicznie i fizycznie narzuconymi normami człowiek, często po dwunastogodzinnej zmianie, nie miał ochoty brać udziału w odgórnym ukierunkowywaniu jego zainteresowań<sup>35</sup>. Czasem próbowano temu zaradzić, wypłacając z kasy stoczni nagrody dla wyróżniających się sportowców, choć nie było to mile widziane, bo kojarzyło się ze sportem zawodowym, kapitalistycznym. Dlatego też sport zakładowy utracił swoją atrakcyjność, stając się kolejnym politycznym rytuałem, co oczywiście odbiło się na jego dalszym rozwoju i wynikach sportowców<sup>36</sup>.

Kolejnym czynnikiem, który negatywnie wpływał na rozwój sportu, był permanentny brak zaplecza treningowego i administracyjnego. Prace nad polepszeniem bazy treningowej ciągle przebiegały wolno z powodu braków funduszy z budżetu Zrzeszenia Sportowego „Stal” oraz indolencji działaczy partyjnych i sportowych<sup>37</sup>. Mimo to pierwsza połowa lat pięćdziesiątych była okresem stopniowego nadrabiania braków w infrastrukturze sportowej, także w Stoczni Gdańskiej. W tym okresie na terenie stoczni wzdłuż torów kolejowych zbudowano duży, jak na tamte czasy, kompleks sportowy, w którym znalazły się: sala gimnastyczna, sale do gier zespołowych, sala z matami dla zapasników, sala bokserska z ringiem, podest dla ciężarowców, sala do tenisa stołowego oraz zaplecze biurowe, sanitarne i magazynowe. Tradycyjnie środki na funkcjonowanie klubu starano się zdobywać poprzez zbieranie składek od załogi. Były też dotacje od dyrekcji stoczni<sup>38</sup>. Zadbano o przystań kajakową przy ul. Żabi Kruk, gdzie zbudowano drewniany barak na 200 kajaków, a w Gdyni powstała przystań żeglarska. Kluczowe znaczenie, zwłaszcza dla aktywnego wypoczynku i rekreacji sportowej, miał Ośrodek Sportów

<sup>34</sup> APGd o. Gdynia, 3595/4, KZ PZPR w S.G. im. Lenina w Gdańsku, Protokoły z konferencji KZ PZPR w S.G. im. Lenina z dnia 29.05.1954, k. 4; Protokoły z konferencji KZ PZPR w S.G. im. Lenina z dnia 28.05.1955, k. 67; Raport sprawozdawczy na Konferencje Sprawozdawczo-Wyborczą Komitetu Zakładowego PZPR Stoczni Gdańskiej, k. 98; APGd o. Gdynia, 3595/34, KZ PZPR w S.G. im. Lenina w Gdańsku, Protokoły z posiedzeń plenarnych Komitetu Zakładowego PZPR Stoczni Gdańskiej im. Lenina, k. 47–58; APGd o. Gdynia, 3595/32, KZ PZPR w S.G. im. Lenina w Gdańsku, Protokół z posiedzenia KZ PZPR Stoczni Gdańskiej z dnia 23.10.1950, k. 72.

<sup>35</sup> E. Jarecki, *Życie polityczno-społeczne...*, s. 56.

<sup>36</sup> APGd o. Gdynia, 3595/70, KZ PZPR w S.G. im. Lenina w Gdańsku, Protokół z posiedzenia egzekutywy Komitetu Zakładowego PZPR w Stoczni Gdańskiej z dnia 13.10.1950, k. 174.

<sup>37</sup> M. W., *Więcej uwagi budowie obiektów sportowych*, „Głos Stoczniońca” 1955, nr 41, s. 4.

<sup>38</sup> Cz. Pietraszewski, *Życie sportowe...*, s. 34–36 i 59–60.

Wodnych w Straszynie, gdzie zlokalizowano przystanie kajakową i żeglarską. Jednocześnie członkowie KS „Stal”, w ramach prac społecznych, uczestniczyli w budowie stadionu sportowego przy ul. Marynarki Polskiej. Do roku 1953 utworzono na stadionie boisko piłkarskie, czterotorową bieżnię, trzy tory przeszkód, przygotowano też nawierzchnię pod boisko do koszykówki oraz trzy skocznie (dwie w dal i jedną wzwyż).

Podsumowując, sport w Stoczni Gdańskiej, a szczególnie masowe imprezy sportowe, był przede wszystkim doskonałym narzędziem propagandowym, zarówno w całym społeczeństwie, jak i wewnątrz konkretnych sekcji sportowych. Dzięki działalności kół partia docierała ze swoim przekazem do setek, głównie młodych, ludzi. Właśnie temu celowi służyła hierarchiczna struktura polskiego sportu. Każdy, kto chciał uprawiać jakąkolwiek zorganizowaną aktywność sportową, musiał należeć do sportowych zrzeszeń ściśle powiązanych z aparatem państwowym. Dopiero odwilż w 1956 r. przyniosła rzeczywiste pobudzenie życia sportowego. Sport nadal pozostał istotnym czynnikiem propagandowym, ale przestał być podporządkowywany w normom. Przy zachowaniu powiązań z zakładami pracy kluby sportowe mogły ponownie cieszyć się dużą samodzielnością.

## Bibliografia

### Źródła archiwalne

Archiwum Państwowe w Gdańsku Oddział w Gdyni [dalej: APGd o. Gdynia]

KZ PZPR w Stoczni Gdańskiej im. Lenina:

APGd o. Gdynia, 3595/1, Protokół z Konferencji Delegatów Komitetu Zakładowego PZPR Stoczni Gdańskiej z dnia 12.02.1950.

APGd o. Gdynia, 3595/3: Protokół z posiedzenia Plenum Komitetu Stocznioowego PZPR w dniu 14.07.1949; Protokół z zebrania rozszerzonego Plenum Komitetu Stocznioowego POP PZPR w dniu 14.12.1949; Sprawozdanie Komitetu Zakładowego PZPR Stoczni Gdańskiej z dnia 14.07.1949.

APGd o. Gdynia, 3595/4: Protokoły z konferencji KZ PZPR w S.G. im. Lenina z dnia 29.05.1954 i 28.05.1955; Raport sprawozdawczy na Konferencję Sprawozdawczo-Wyborczą Komitetu Zakładowego PZPR Stoczni Gdańskiej.

APGd o. Gdynia, 3595/32: Protokół z III Plenum KZ PZPR Stoczni Gdańskiej z dnia 5.12.1949; Protokół z posiedzenia KZ PZPR Stoczni Gdańskiej z dnia 23.10.1950.

APGd o. Gdynia, 3595/34: Analiza pracy organizacji ZMP-owskiej w Stoczni Gdańskiej (na plenum KZ PZPR); Protokoły z posiedzeń plenarnych Komitetu Zakładowego PZPR Stoczni Gdańskiej im. Lenina.

APGd o. Gdynia, 3595/70: Protokół z posiedzenia egzekutywy KZ PZPR w S.G. z dnia 13.10.1950.

### Źródła publikowane

KC PZPR, *O budownictwie partyjnym: uchwały Komitetu Centralnego Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej 1949–1953*, Warszawa 1954.

### Literatura

50-lecie K. S. „Gedania”. *Sesja naukowa*, red. J. Gaj, Gdańsk 1973.

Bykowska S., *Rehabilitacja i weryfikacja narodowościowa ludności polskiej w województwie gdańskim po II wojnie światowej*, Gdańsk 2012.

Ferenc J., *Sport w służbie Polityki. Wyścig Pokoju 1948–1989*, Warszawa 2008.



Gaj J., *Odbudowa i rozwój sportu na Ziemi Gdańskiej w Polsce Ludowej (1945–1956)*, „Zeszyty Naukowe WSWF w Gdańsku” 1978, nr 2.

Galus H., *Spółeczeństwo Pomorza. Studia nad zbiorowością regionalną*, t. I, cz. II: *Polska ludność rodzima i napływowa* i cz. III: *Mniejszości narodowe i etniczne*, Gdańsk 2009.

Gebert J., *Z gdańskich boisk i stadionów*, Gdańsk 1979.

Graba B., *Położenie ludności rodzimej powiatu sztumskiego w świetle statystyk powstałych w wyniku uchwały Biura Politycznego KC PZPR z lipca 1950 roku dotyczącej polityki wobec ludności autochtonicznej*, „Pamięć i Sprawiedliwość” 2012, nr 1.

Jarecki E., *Stocznia Gdańska im. Lenina. Życie społeczno-polityczne w latach 1945–1984*, Warszawa 1985.

Nowakowski A., *Zarządzanie sportem w Polsce w latach 1945–2001*, Rzeszów 2005.

Pasko A., „Menadżerowie” sportu w Polsce w okresie stalinizmu (1949–1956), „Studia Podlaskie” 2009/2010, t. XVIII.

Pasko A., *Sport wyczynowy w polityce państwa 1944–1989*, Kraków 2012.

Pasko A., *Wyścig Pokoju w dokumentach władz partyjnych i państwowych 1948–1989*, Kraków 2009.

Pietraszewski Cz., *Życie sportowe w Stoczni Gdańskiej w latach 1945–1953*, Gdańsk 1954 (niepublikowana praca magisterska, WSWF w Poznaniu).

*Studia z dziejów kultury fizycznej. Księga pamiątkowa dla Profesora Bernarda Woltmanna*, red. T. Jurek, Gorzów Wielkopolski 2002

Szot Z., *Kultura fizyczna w aglomeracji gdańskiej w latach 1945–1980. Trendy rozwojowe. Materiały źródłowe do badań*, Gdańsk 2009.

*Tu Stocznia*, red. A. Karcz, D. Kobzdej, A. Trzeciak, Gdańsk 2013.

*W kręgu kultury PRL. Sport*, red. K. Bittner, D. Skotarczak, Poznań 2015.

### **Prasa archiwalna**

„Dziennik Bałtycki” 1945, nr 1.

*Czynem produkcyjnym i sportowym czci młodzież Stoczni Gdańskiej IV Festiwal Młodzieży w Bukareszcie*, „Głos Stoczniońca” 1953, nr 25.

Kita W., *Uroczyste zakończenie I spartakiady stoczniońców gdańskich*, „Głos Stoczniońca” 1953, nr 27.

M. W., *Więcej uwagi budowie obiektów sportowych*, „Głos Stoczniewca” 1955, nr 41.

Ruckel J., *Zobowiązania sekcji strzeleckiej*, „Głos Stoczniewca” 1953, nr 46.

Wasiewicz M., *Minęło 60 lat – kartki z kroniki GKS „Stocznowiec”*, „Nasz Gdańsk” 2005, nr 12.

Magdalena Staręga

## Stocznia Gdańska jako atrakcja turystyczna przedwojennego Gdańska

Tereny dawnej Stoczni Gdańskiej<sup>1</sup> należą dzisiaj do najbardziej popularnych punktów na mapie turystycznej Trójmiasta. Rozległy obszar zakładu oraz pozostałości przemysłowej architektury, pamiętające jeszcze czasy Cesarstwa Niemieckiego, przypominają o dawnej świetności stoczni, ale również o jej złożonej historii. Jednak tym, co nadało temu miejscu wyjątkową rangę, były wydarzenia historii najnowszej, które rozgrywały się w przestrzeni zakładu. To właśnie tutaj w sierpniu 1980 r. narodziła się Solidarność, utrwalając w powszechnej pamięci Stocznnię Gdańską jako kolebkę polskiej wolności<sup>2</sup>.

Wobec tak znaczącego dziedzictwa tego miejsca, przemawiającego za jego atrakcyjnością dla osób odwiedzających Gdańsk, nie zwracano dotychczas szczególnej uwagi na potencjał turystyczny Stoczni Gdańskiej w ujęciu historycznym. A przecież historia zwiedzania zakładu jest

---

<sup>1</sup> Nazwę „Stocznia Gdańska” stosuję w artykule w odniesieniu do dwóch przedwojennych zakładów niemieckich, z których w 1947 r. utworzono polskie przedsiębiorstwo, tj. państwowej Stoczni Królewskiej (późniejszej Stoczni Cesarskiej, przekształconej w 1922 r. w międzynarodową spółkę akcyjną Danziger Werft) oraz prywatnej Stoczni Schichaua.

<sup>2</sup> Historia Solidarności co roku przyciąga do stoczni tysiące polskich i zagranicznych turystów, zwiedzających zakład śladami takich obiektów jak pomnik Poległych Stoczniovców 1970, Brama nr 2 czy Sala BHP. Znaczenie tych zabytków, a także rola Europejskiego Centrum Solidarności, podkreślone zostały poprzez uhonorowanie Historycznej Stoczni Gdańskiej Znakiem Dziedzictwa Europejskiego, przyznawanego miejscom o szczególnej wadze dla europejskiej historii i kultury. Znak został nadany przez Komisję Europejską w 2014 r.

niemal tak samo długa, jak dzieje jego funkcjonowania na tym terenie<sup>3</sup>. Celem niniejszego artykułu jest prześledzenie, dlaczego i w jaki sposób osoby spoza zakładu odwiedzały stocznię w czasach przedwojennych, a także co przemawiało za jej popularnością na długo przed nastaniem Solidarności, która narzuciła zupełnie odmienną percepcję tego obszaru<sup>4</sup>.

Połowa XIX w. była czasem przełomowym zarówno dla samej turystyki, ze względu na upowszechnienie szybszych i tańszych metod podróżowania, jak i dla Gdańska, w którym po długim okresie застоju powoli zaczęły pojawiać się pierwsze oznaki ożywienia gospodarczego<sup>5</sup>. Silnym bodźcem do wyjścia z kryzysu były powstające i rozwijające się w mieście zakłady przemysłowe, w tym także usytuowana na terenie dawnego Młodego Miasta Baza Marynarki Wojennej (Marine Depot Danzig), przemianowana w 1854 r. na Stocznia Królewska (Königliche Werft). Jej powstanie zbiegło się w czasie z otwarciem pierwszej w Gdańsku linii kolejowej, poprowadzonej w ramach Pruskiej Kolei Wschodniej (Preußische Ostbahn), która łączyła Berlin z Królewcem<sup>6</sup>. Ten szybki, wygodny i tani środek transportu wpłynął na liczbę osób podróżujących do Gdańska lub przez Gdańsk. Nowe połączenie, od samego początku istnienia, przyczyniło się również do odwiedzania samej stoczni. W 1854 r. w ramach odbywanej podróży studyjnej pojawili się w Gdańsku członkowie berlińskiego Stowarzyszenia Architektów i Stowarzyszenia Interesariuszy Kolei Żelaznej. Obok wizyty na Starym i Głównym Mieście, a także po zapoznaniu się z jedną najważniejszych inwestycji miejskich tego czasu – miejską gazownią, udali się oni na teren Bazy Marynarki. Jednak to nie zabudowania ówczesnego zakładu cieszyły się największym zainteresowaniem inżynierów – na jego terenie, objętym surowymi regulacjami

<sup>3</sup> Zagadnienie omówiono na podstawie przykładów pochodzących z czasu od powstania zakładu do okresu II Wolnego Miasta Gdańska. Początki gdańskiego zakładu sięgają lat czterdziestych XIX w., kiedy na terenie dawnego Młodego Miasta w Gdańsku, przy lewym brzegu Martwej Wisły utworzono bazę remontową dla okrętów pruskiej marynarki. W latach pięćdziesiątych zakład przekształcono w stocznia, oficjalnie nazwaną Stocznia Królewska, a wraz ze zjednoczeniem Niemiec w 1871 r. przemianowano na Stocznia Cesarska. Na początku lat dziewięćdziesiątych na północ od terenów państwowej stoczni rozpoczął funkcjonowanie prywatny zakład budowy statków, należący do elbląskiego przemysłowca Ferdinanda Schichaua. Po 1945 r. rozpoczął się polski etap historii obu zakładów. Dwa lata później zostały one połączone w jedno przedsiębiorstwo – Stocznia Gdańska.

<sup>4</sup> Ze względu na rodzaj dostępnych źródeł pracę oparto w dużej części na wybranych przedwojennych przewodnikach turystycznych. Z uwagi na brak opracowań dotyczących zwiedzania zakładów przemysłowych w okresie przedwojennym artykuł ten ograniczy się do przypadku Stoczni Gdańskiej.

<sup>5</sup> Więcej o sytuacji Gdańska w wieku XIX zob. np.: *Historia Gdańska*, t. IV, cz. I: 1815–1920, red. E. Cieślak, Sopot 1999.

<sup>6</sup> Połączenie z linią Berlin–Królewiec odbywało się poprzez odnogę poprowadzoną z Tczewa do Gdańska.

władz wojskowych, mogły powstawać tylko obiekty drewniane, łatwe do rozbioru w sytuacji zagrożenia. Tym samym uwaga berlińczyków skoncentrowała się na cumujących przy nabrzeżu okazałych okrętach, takich jak wybudowana w kopenhaskiej stoczni fregata „Gefion” czy korweta „Danzig” – pierwszy okręt wojenny powstały w Królestwie Prus<sup>7</sup>. Ale największą atrakcją, która – jak można domniemywać – zadecydowała o wizycie inżynierów w Gdańsku, był pływający dok zbudowany w 1853 r. przez Johanna Wilhelma Klawittera<sup>8</sup>. Była to pierwsza i wtedy jedyna tego typu jednostka w całych Prusach. Umożliwiała szybkie i sprawne wykonywanie remontów nawet dużych statków. Szczegółowy opis doku i jego możliwości technicznych został zawarty w artykule, jaki napisano pod wpływem wizyty i opublikowano w branżowym czasopiśmie „Zeitschrift für Bauwesen”<sup>9</sup>.

Podobne wyprawy, mające charakter wizyt studyjnych, odbywano także w późniejszych latach. W 1884 r., w ramach podróży po Prusach Zachodnich i Prusach Wschodnich, do Gdańska dotarła koleją grupa inżynierów, tym razem reprezentujących berlińską Wyższą Szkołę Techniczną. Trasę wycieczki, której punkt docelowy ponownie stanowił Królewiec, wyznaczyły szczególnie interesujące inwestycje związane z budownictwem morskim oraz lądowym. Celem gdańskiej części wyprawy, obok zapoznania się z nowoczesną siecią wodociągową oraz kanalizacyjną, była także wizyta w ówczesnej Stoczni Cesarskiej. Tym razem jako podsumowanie podróży ukazała się samodzielna publikacja, będąca zarazem opracowaniem najważniejszych zagadnień, z jakimi zetknęli się inżynierowie<sup>10</sup>. Jej autor, rządowy nadzorca budowlany Friedrich Gerlach, opisał gdańską stocznnię jako miejsce nowoczesne i pod wieloma względami imponujące. Należy przy tym zaznaczyć, że po upływie niemal 30 lat od wizyty Stowarzyszenia Architektów gdańska stocznia w niczym nie przypominała już niewielkiego zakładu z drewnianą zabudową. W roku wizyty Gerlacha

<sup>7</sup> Korweta „Danzig” była także pierwszym pruskim statkiem o napędzie parowym. Zob. G. Stavorinus, *Die Geschichte der Königlichen/Kaiserlichen Werft Danzig 1844–1918*, Köln 1990, s. 29.

<sup>8</sup> Johann Wilhelm Klawitter (1801–1863), gdański budowniczy statków, właściciel prywatnej stoczni na Brabanku.

<sup>9</sup> Winterstein, *Bereisung der Ostbahn*, „Zeitschrift für Bauwesen” 1854, Heft XI/XII, s. 561. Na podstawie wizyty w Gdańsku powstał artykuł dotyczący m.in. doku pływającego. Zob. F. Keil, *Architektonische Notizen, gesammelt auf der Bereisung der Ostbahn: Danzig*, „Zeitschrift für Bauwesen” 1855, Heft III–V, s. 176–180.

<sup>10</sup> F. Gerlach, *Eine Bautechnische Studienreise nach West- und Ostpreussen. Bericht über eine unter Leitung des Geheimen Ober-Bauraths, Herrn L. Hagen im Jahre 1883 veranstaltete Studienreise*, Berlin 1884.

Stocznia Cesarska miała już za sobą modernizację i rozbudowę, która rozpoczęła się w połowie lat siedemdziesiątych<sup>11</sup>. Jako najnowocześniejszy zakład przemysłowy w Gdańsku mogła się poszczycić nową infrastrukturą, opierającą się głównie na okazałych, ceglanych halach produkcyjnych czy warsztatach, a także na specjalistycznych urządzeniach jak żelazny dźwign bramowy czy nowy dok pływający. Punktem kulminacyjnym wizyty były oględziny pochylni i basenu dokowego. Zastosowany tam wariant trzech pochylni płaskich – slipów – ułożonych promieniście, oraz basenu o wachlarzowym kształcie był na owe czasy rozwiązaniem bardzo nowatorskim. Umożliwiał remonty lub budowę od podstaw co najmniej trzech statków jednocześnie<sup>12</sup>. Swoją wizytę w stoczni Gerlach podsumował słowami: „Kończąc zwiedzanie, byliśmy pełni podziwu dla tego miejsca, gdzie żegluga, mechanika i budownictwo jednoczą się, by odnieść wspólne zwycięstwo. Pozostaje jedynie żałować, że ta niezwykle interesująca dla specjalistów przestrzeń nie została jak dotąd szczegółowo opracowana”<sup>13</sup>.

Gdańska stocznia, będąca jedną z trzech tego typu państwowych zakładów, miała dla Cesarstwa Niemieckiego, a zwłaszcza dla państwowej marynarki wojennej, bardzo duże znaczenie. Z okazji wodowań ważniejszych jednostek, a także w celu wizytacji podczas produkcji bywali tu niejednokrotnie wysocy rangą urzędnicy<sup>14</sup>. W 1908 r. stocznice państwową i prywatną Stocznice Schichaua odwiedzili niemieccy parlamentarzyści. Tym razem przebieg wyprawy został utrwalony w postaci fotografii zamieszczonych w pamiątkowym albumie. Mimo braku komentarza, zdjęcia zdradzają przebieg wizyty, uwieczniając najważniejsze dla gości miejsca. Ukazują one nie tylko proces budowy statków, ale też stoczniową infrastrukturę, dając unikatowy zapis stanu zakładu z początku XX w.<sup>15</sup> Wśród odwiedzonych miejsc znajdowały się tzw. *Werftspeisehaus* – nowo powstały budynek Stoczni Cesarskiej, pełniący funkcje socjalno-kulturalne – oraz budynki o przeznaczeniu administracyjnym

<sup>11</sup> E. Röhlke, *Reichswerft*, [w:] *Danzig und seine Bauten*, Berlin 1908, s. 392.

<sup>12</sup> Tamże, s. 391.

<sup>13</sup> F. Gerlach, dz. cyt., s. 15.

<sup>14</sup> Stocznice Schichaua z okazji wodowań ważniejszych jednostek odwiedzał również niejednokrotnie sam cesarz Wilhelm II Hohenzollern.

<sup>15</sup> *Erinnerungsblätter an die parlamentarische Informationsreise vom 12. bis 24. Juni 1908*, Berlin–Steglitz, 1908.



19 Schichau-Werft, Danzig: Frachtdampfer der Hamburg-Amerika-Linie im Bau.

Wycieczka niemieckich parlamentarzystów przy jednej z pochylni Stoczni Schichau, na której powstaje parowiec „Cincinnati”, 1908 (zbiory PAN Biblioteki Gdańskiej)

i magazynowym. Niewątpliwie najciekawszym aspektem wizyty były odwiedziny na pochylniach obu stoczni. W Stoczni Schichau powstał właśnie ogromny kadłub parowca „Cincinnati”<sup>16</sup>, z kolei w Stoczni Cesarskiej parlamentarzyści skorzystali z możliwości wejścia na pokład świeżo ukończonego krążownika „Emden”<sup>17</sup>.

Zainteresowanie największymi gdańskimi stoczniami niemalże od samego ich powstania wybiegało poza wąskie kręgi specjalistów czy polityków. Od początku budziły one ciekawość zwykłych ludzi, zarówno mieszkańców Gdańska, jak i turystów odwiedzających miasto<sup>18</sup>. Na ich potrzeby powstawały coraz bardziej popularne w II połowie XIX w. przewodniki, mające ułatwić dobór atrakcji i usprawnić poruszanie się po mieście. Jednym z pierwszych tego typu wydawnictw, w których pojawia się Stocznia Królewska, jest przewodnik z 1861 r. wydany przez Augusta Wilhelma Kafemanna<sup>19</sup>. Jego anonimowy autor odszedł od formuły leksykonu na rzecz bardziej praktycznej i skierowanej bezpośrednio do turystów publikacji, która opisywała konkretne ścieżki do zwiedzania<sup>20</sup>. Jedną z tras objęła także Stocznia Królewska, którą określono jako „wysocę wartą zobaczenia”. W krótkim, plastycznym opisie autor poleca zapoznanie się z najważniejszymi „atrakcjami” zakładu: pochylniami, fragmentami statków czekających na montaż, pływającym dokiem czy kuźnią. Zaleca on także przyjrzenie się cumującym przy stoczniowych nabrzeżach statkom strażniczym (dozorowcom)<sup>21</sup>. Tekst ukazuje stocznia jako prężnie rozwijający się, nowoczesny zakład przemysłowy, będący chlubą miasta i dźwignią dla jego rozwoju. Co warte zaznaczenia, w przewodniku

<sup>16</sup> Statek powstał dla niemieckiego towarzystwa żeglugowego Hamburg–Amerika Linie (tzw. Hapag), dysponował ponad 3 tys. miejsc pasażerskich. Była to wówczas największa jednostka zbudowana w Stoczni Schichau.

<sup>17</sup> Mały krążownik „Emden” zapisał się historii jako jednostka zatopiona podczas pierwszej bitwy morskiej australijskiej marynarki. Dzieje okrętu i jego załogi stały się przyczynkiem dla szeregu utworów literackich, a także ich adaptacji filmowych.

<sup>18</sup> O dużym zainteresowaniu pracą stoczni mogą świadczyć informacje prasowe, zamieszczone w lokalnych gazetach z dużą częstotliwością przez cały okres istnienia zakładów.

<sup>19</sup> M. Gliński, *Przewodniki po Gdańsku*, [http://www.gedanopedia.pl/?title=PRZEWODNIKI\\_PO\\_GDA%C5%83SKU](http://www.gedanopedia.pl/?title=PRZEWODNIKI_PO_GDA%C5%83SKU) (data dostępu: 24.10.2016).

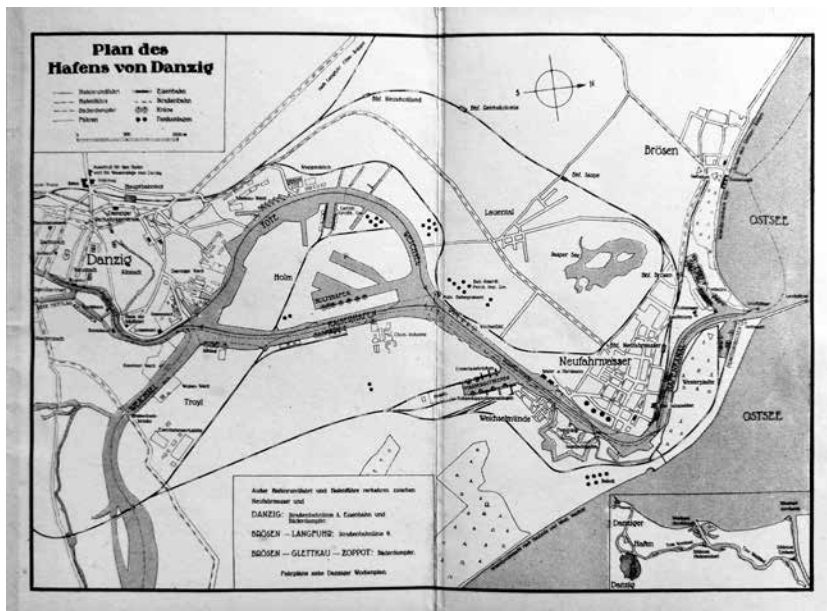
<sup>20</sup> Od lat sześćdziesiątych zakład pojawia się w przewodnikach turystycznych już regularnie, chociaż część wydawnictw wcale nie uwzględniała zakładów przemysłowych. Jego obecność, a także ilość uwagi, jaką mu poświęcono, wynika na ogół z rodzaju i objętości danego wydania, a także subiektywnych preferencji autora tekstu.

<sup>21</sup> W momencie pisania przewodnika w stoczni cumował SMS „Barbarossa”, służący wówczas jako okręt koszarowy. Przewodnik zawierał także wypis wszystkich statków służących w królewskiej flocie, które można było obejrzeć w Gdańsku. Zob. *Illustrierter Führer durch Danzig und seine Umgebung: mit vielen in den Text gedruckten Holzschnitten und einem Plane der Stadt und deren Umgebung*, Danzig 1861, s. 35, 114.





Rejs parowcem po Martwej Wiśle, w tle widok na nabrzeża Stoczni Cesarskiej (zbiory Muzeum Historycznego Miasta Gdańska)



Mapa z oznaczeniem trasy parowców kursujących z Długiego Pobrzeża do Westerplatte (źródło: *Ich führe Sie durch Danzig und seinen Hafen*, Danzig 1936)

pojawiała się także informacja o historii terenów stoczniowych, z krótką charakterystyką krzyżackiego Młodego Miasta<sup>22</sup>.

W wydawnictwach z końca XIX w. obok Stoczni Cesarskiej zaczęła pojawiać się prywatna Stocznia Schichaua<sup>23</sup>. Przywoływane są one na ogół równocześnie, jako filary gdańskiego przemysłu i jedne z największych zakładów w mieście. Po raz pierwszy wątek Stoczni Schichaua poruszył w przewodniku swojego autorstwa Albert Rudolph<sup>24</sup>. Mimo że w chwili publikacji tego wydawnictwa była ona w trakcie budowy i nie rozpoczęła jeszcze produkcji statków, autor nazywa ją „bardzo ważną”. O jej zbliżającym się otwarciu pisze jako o „radosnym wydarzeniu, zarówno dla Gdańska, jak i dla klasy robotniczej”, z kolei o samym zakładzie, że „na pewno będzie ozdobą i błogosławieństwem dla naszego miasta”. Omawiając natomiast Stocznnię Cesarską, zaleca bardzo wtedy popularną, wodną trasę zwiedzania: „dostarcza [stocznia] wspaniałego widoku podczas podróży parowcem do Nowego Portu: statki w budowie, suchy dok, który przyjmie największe jednostki, imponujące budynki administracyjne [...]”<sup>25</sup>.

Obok możliwości obejrzenia stoczni podczas rejsu, autorzy przewodników zachęcali również do odbywania pieszych wycieczek na dłuższych trasach. Przykładem takiego rozwiązania jest wydawnictwo firmowane przez największy gdański dziennik „Danziger Neueste Nachrichten” z 1914 r., w którym proponowano przechadzkę ze Starego Miasta do Nowego Portu. Jego autor położył duży nacisk na przemysłowy charakter Gdańska. Szczególnie dużo uwagi poświęcił Stoczni Schichaua, którą zalecił odwiedzić w ciągu dnia pracującego. Co warte odnotowania, rekomendowane rozwiązanie wcale nie zakładało wejścia na teren zakładu, ale jego poznanie z wiaduktu znajdującego się przy Bramie Oliwskiej<sup>26</sup>. Mimo pewnego oddalenia punkt ten pozwalał poczuć klimat pracy i doświadczyć mnogości dźwięków dobiegających z zakładu: „W dzień pracujący

<sup>22</sup> Tamże, s. 76.

<sup>23</sup> Więcej o gdańskiej filii Stoczni Schichaua zob. np. *100 Jahre Schichau 1837–1937*, Elbing 1937; *Die Schichau-Werke in Elbing, Danzig und Pillau 1837–1912*, Berlin–Schöneberg 1913.

<sup>24</sup> A. Rudolph, *Neuer Führer durch Danzig und Umgegend*, Danzig 1889, s. 45.

<sup>25</sup> Tamże. Główną zaletą tego sposobu zwiedzania była unikalna perspektywa obu zakładów, jaką stwarzała Martwa Wisła. Ze względu na brak stałej bariery w postaci mostów łączących ląd z wyspą Holm możliwe było przepłynięcie nie tylko Portem Cesarskim (*Kaiserhafen*), ale także dołem Martwej Wisły, co pozwalało oglądać stoczniową infrastrukturę z bliskiej odległości. Wybudowanie mostu na początku lat czterdziestych XX w. ograniczyło trasę rejsu wyłącznie do Portu Cesarskiego (dzisiejszy Kanał Kaszubski).

<sup>26</sup> W owym czasie zakład był bardzo dobrze widzialny z zewnątrz, zwłaszcza z okolic Góry Gradowej.

powinieneś udać się w kierunku stoczni. Nie zaznasz tam spokoju czy piękna krajobrazu, ale powagę ciężkiej pracy. Żadna inna pora nie jest na to bardziej odpowiednia niż początek dnia [...]”. Obok dosyć osobliwego, poetyckiego opisu doświadczeń słuchowych, jakich dostarcza pracująca stocznia, autor polecił uwadze turystów rozległość przemysłowego terenu zakładu i jego pokaźne hale produkcyjne<sup>27</sup>.

W okresie Wolnego Miasta Gdańska, mimo demilitaryzacji oraz pogorszenia kondycji finansowej obu zakładów<sup>28</sup>, nadal uznawane były one za wartą poznania atrakcję miasta. Wśród wielu przewodnikowych publikacji tego czasu warto wspomnieć o wydawnictwie z 1922 r., oferującym ścieżkę zwiedzania Gdańska szlakiem najważniejszych zakładów produkcyjnych<sup>29</sup>. Jej autor poleca uwadze czytelników głównie Stocznnię Schichaua – jako imponujące dzieło elbląskiego przemysłowca, który rozpoczął działalność z zaledwie ośmioma pracownikami, by po trzech dekadach stać się właścicielem największej niemieckiej stoczni prywatnej<sup>30</sup>. Podobnie zakład ten postrzega autor przewodnika powstałego dekadę później, Reinhold Mantau. Stocznia Schichaua i Stocznia Gdańska zostały wpisane w trasę zwiedzania drogą wodną, biegnącą od wejścia do portu po most Siennicki. Mimo że autor przywołuje dawne dokonania obu zakładów, nie zabrało także krótkiego opisu stoczniowej infrastruktury i aktualnego profilu produkcji. Argumentem do odwiedzenia Stoczni Schichaua od strony łądu mają być – jego zdaniem – niezwykle widowiskowe wodowania o uroczystej oprawie<sup>31</sup>.

Wobec braku bieżącej produkcji militarnej autorzy przewodników powoływali się na udział obu stoczni w zbrojeniach na potrzeby I wojny światowej. W tym kontekście przywoływano przede wszystkim nowoczesne bądź zasłużone podczas bitew jednostki, takie jak „Emden” czy U-Booty typu U-9 i U-21<sup>32</sup>. Lukę po bieżących osiągnięciach produkcyjnych wypełniały też opisy szerokiego profilu produkcji, a także stoczniowej

<sup>27</sup> A. Rudolph, dz. cyt., s. 45.

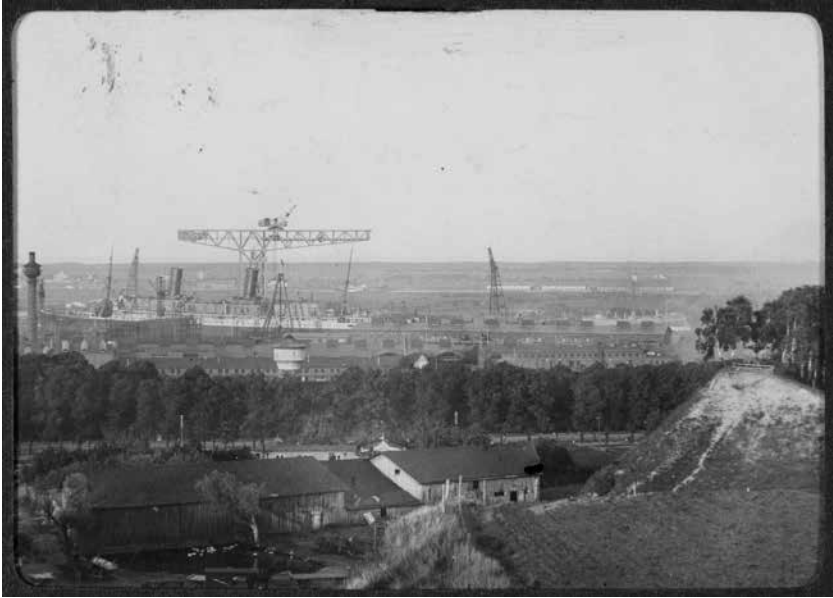
<sup>28</sup> Stocznia Cesarska od 1922 r. funkcjonowała jako Danziger Werft (Stocznia Gdańska) – spółka powstała z udziałem kapitału angielskiego, francuskiego, polskiego i gdańskiego.

<sup>29</sup> J. Muhl, *Die Freie Stadt Danzig. Illustrierter Führer mit Stadtplan und Straßenverzeichnis*, Danzig 1922, s. 35–38.

<sup>30</sup> Tamże, s. 36.

<sup>31</sup> R. Mantau, *Heimatkunde der Freien Stadt Danzig*, Danzig 1932, s. 81.

<sup>32</sup> *Danzig und Umgebung, Zoppot, Gdingen, Marienburg mit Angaben für Automobilisten*, Berlin 1934, s. 49; R. Mantau, dz. cyt., s. 81–82.



Widok na fragment gdańskiej Stoczni Schichau z okolic Grodziska, ok. 1910 (zbiory Muzeum Historycznego Miasta Gdańska)

infrastruktury, ze szczególnym uwzględnieniem dwóch należących do Stoczni Schichaua dźwigów<sup>33</sup>.

W przeciwieństwie do niemieckojęzycznych przewodników po mieście, polskie wydawnictwa tego typu właściwie nie wspominają o stoczniach, mimo że sporo uwagi poświęca się Portowi Gdańskiemu. Co więcej, dla polskich autorów argumentem za umieszczeniem w przewodnikach Stoczni Gdańskiej nie był fakt jej polskiego współwłaścicielstwa i realizacji części zleceń dla Polski. Wyjątkiem od tej reguły jest publikacja Mieczysława Orłowicza, który budowę statków uznał za najważniejszy dział przemysłu Wolnego Miasta. Spośród czterech wspomnianych przez niego stoczni szerszego opisu doczekały się Stocznia Schichaua i Stocznia Gdańska<sup>34</sup>. Przytacza on krótką charakterystykę obu zakładów, zaznacza także, że oba zakłady produkowały okręty wojenne podczas I wojny światowej<sup>35</sup>. Orłowicz zwraca też uwagę na aktualny profil produkcji obu stoczni oraz na elementy ich infrastruktury w postaci dwóch wspomnianych dźwigów, podając także ich parametry techniczne. Oba urządzenia od momentu powstania były bardzo popularne. Starszy z nich, dźwig pływający zwany przez gdańszczan „Długim Henrykiem”<sup>36</sup>, został zakupiony przez Stocznnię Schichaua w 1905 r. Ten wysoki na 50 m dźwig mógł podnieść ciężar do 100 t, a do jego obsługi potrzebnych było 14 osób. W 1914 r. przy nabrzeżu wyposażeniowym Stoczni Schichaua zbudowano dźwig młotowy (*Hammerkrahn*), który przy wysokości 60 m mógł podnieść nawet 250 t<sup>37</sup>. Charakterystyczne sylwety obu urządzeń wyraźnie górowały nad stoczniovym pejzażem. Stały się wizytówką nie tylko stoczni czy

<sup>33</sup> E. Carstenn, J. Muhl, dz. cyt., s. 35.

<sup>34</sup> M. Orłowicz, *Ilustrowany przewodnik po Gdańsku*, Warszawa 1928, s. 47. Aspekt militarny został tu dodatkowo podkreślony przez przywołanie nazw szczególnie zasłużonych jednostek (krążownik „Emden”) lub modeli U-Bootów (U-9 i U-21).

<sup>35</sup> Orłowicz pisze o dawnej Stoczni Cesarskiej, że „przed wojną budowała ona wyłącznie okręty wojenne i łodzie podwodne”, co jest pewnego rodzaju uproszczeniem. Autor nie ustrzegł się także błędów w opisie Stoczni Gdańskiej, pomijając brytyjski kapitał w udziałach spółki, czy przypisując temu zakładowi dźwig należący do Stoczni Schichaua. Zob. tamże; por. też R. Mantau, dz. cyt., s. 82.

<sup>36</sup> Nazwa dźwigu stanowiła żartobliwe nawiązanie do niecodziennego wzrostu, jakim wyróżniał się Heinrich Sahn (1877–1939), prezydent Senatu Wolnego Miasta Gdańska. Dzieje dźwigu doczekały się osobnej publikacji, zob. A. Hallier, *Langer Heinrich – Ein Schwimmkran erzählt*, [b.m.] 2012.

<sup>37</sup> *Ein neuer Riesenkran für die Schichau-Werft*, „Zeitschrift der Vereines Deutscher Ingenieure” 1913, Heft 57, s. 830. Dźwig ten nazywany bywa „symbolem gdańskiego portu”. Zob. *Danzig und Umgebung, Zoppot, Gdingen, Marienburg mit Angaben für Automobilisten*, Berlin 1934, s. 49; por. H. Strohmenger, *Hansestadt Danzig: Führer durch Stadt und Umgebung*, Danzig, [b.m.r.], s. 46.



250-tonowy dźwig stały i 100-tonowy dźwig pływający

## Oplaty portowe

Najważniejsze opłaty portowe pobierane na zasadzie taryfy opłat portowych z dnia 20 czerwca 1934 r.

**Oplaty portowe od statków za wejście i wyjście** w komunikacji, morskiej za każdy m<sup>3</sup> pojemności statku netto: od statków próżnych, z balastem, pasażerskich i ładujących wzgl. wyładujących w Gdańsku nie więcej niż 25% swej pojemności netto 0,93 gld., od statków ładujących lub wyładujących ponad 25% swej pojemności netto 0,10 gld. Zniżki dla statków regularnych linii wynoszą 40 do 70%, dla statków nieregularnych zawijających częściej do portu gdańskiego 10 do 20%, dla trampów wychodzących bezpośrednio do portu gdańskiego lub przychodzących bezpośrednio z portu gdańskiego 15%. Statki wycieczkowe uszcząją tytułem wszystkich opłat maksymalnie 60.— gld. za każde rozpoczęte 24 godziny pobytu w porcie.

**Oplaty od towarów** wyładowanych lub załadowanych w porcie za każde 100 kg, zależnie od zaszerzowania do jednej z następujących grup:

**Grupa A.** Węgiel, koks i brykiety węglowe w eksporcie 0,012 gld.

**Grupa B.** Apatyty, celuloza, fosfaty, kaolinit, kamienie brukowe, makulatura, piryty i wypalki pirytowe, piasek, ruda, sole potasowe, tomasyna, ziemniaki, żuźle i t. d. 0,015 gld.

**Grupa C.** Stare żelastwo, żelazo surowe, odpadki blachy żelaznej 0,020 gld.

**Grupa D.** Asfalt, benzyna, blachy żelazne i cynkowe, beczki żelazne, cement, cyna, cynk, dachówka, drut żelazny, dziegieć, gips, hutnicze półfabrykaty, kości, kreda, kamienie budowlane, kukurydza, różne makuchy również mielone i srotowane, mazut, mąka pastewna, marmur nieszlifowany, nawozy azotowe, nafta, otów, oleje gazowe, oleje smarowe, otręby, zboża strączkowe, płatki ziemniaczane, ropa naftowa, rury żelazne, stalowe i żelbetowe, saetra wapienna, siarka, siarczan amonu, słoma, soda, sól kamienna i warzonka, sól Glauberska, smoła, spirytus eksportowy, stal, szamotówka, szyny stalowe i żelazne, superfosfat, trawa morska, torf, wyciożony buraczane, zboże, żelazo fasonowe i walcowane i t. d. 0,029 gld.

**Grupa E.** Cukier, kory garbarskie, mąka, nasiona i surowce olejiste, papier gazetowy, półfabrykaty drzewne, ryż surowy, sól, tektura, wiklina i t. d. 0,043 gld.

**Grupa F.** Drzewo nieobrobione i nawpół obrobione za każdy m<sup>3</sup>, sosnowe, świerkowe, topolowe, jodłowe i wierzbowe 0,14 gld., wszystkie inne gatunki 0,29 gld.

**Grupa G.** Wszelkie towary niezaszeregowane do grup A—F 0,088 gld.  
Siedzie solone od beczki 0,09 gld.

Towary zaszerzowane do grup D, E, F i G, przewożone w tranzycie z krajami poza polskim obszarem celnym położonemi mogą korzystać z 50-procentowej ulgi opłat od towarów.

**Oplaty od pasażerów** zostały zniesione.

**Oplaty za pilotaż** wynoszą dla statków o pojemności netto do 1000 m<sup>3</sup> 9.— gld., od 1001 do 2000 m<sup>3</sup> 18.— gld., za każde dalsze rozpoczęte 500 m<sup>3</sup> 4,50 gld., maksymalnie jednak 175.— gld. na wejściu lub wyjściu. Statki linii regularnych mają 50% zniżki. Statki obowiązane do pilotażu o pojemności netto do 294 m<sup>3</sup> są zwolnione od opłat za pilotaż.

**Oplaty za pilotaż w obrębie portu** wynoszą za pierwsze przeprowadzenie statku 80% opłat pilotowych na wejściu wzgl. wyjściu. Dalsze przeprowadzenia są wolne od opłat.

**Oplat za łamanie lodu** nie pobiera się.

**Waluta:** 1 gulden gdański = około 1 frank w zlocie lub 1 złoty 73 gr.

Symbole gdańskiego przemysłu stoczniowego – dźwig młotowy oraz dźwig pływający, Stocznia Schichaua (źródło: *Der Hafen von Danzig*, Danzig 1931)

gdańskiego przemysłu, ale także całego miasta. Na drukach promocyjnych pojawiały się niejednokrotnie zestawione z takimi ikonami miasta jak kościół Wniebowzięcia Najświętszej Marii Panny, Ratusz Głównego Miasta czy kościół św. Katarzyny.

Przedwojenne przewodniki turystyczne na ogół nie podawały precyzyjnych informacji na temat wejścia do zakładu<sup>38</sup>. Wyjątkiem na tym tle jest publikacja autorstwa Phoebusa Rothsteina z 1906 r., który dosyć precyzyjnie opisał warunki wstępu. Było to możliwe w godzinach od 7.00 do 12.00, a także od 13.30 do 18.30. Koszt biletu wynosił 50 fenigów, a wycieczki szkolne i członkowie towarzystw naukowych mogli zwiedzać bezpłatnie. Każdy zobowiązany był jednak do uzyskania uprzednio zgody od adiutanta dyrekcji stoczni<sup>39</sup>.

Informacje dotyczące zwiedzania stoczni można również odnaleźć w tzw. książkach adresowych, które obok spisów mieszkańców, urzędów i firm gdańskich zawierają także wykazy najważniejszych zakładów przemysłowych postrzeganych w kategoriach atrakcji warty odwiedzenia. Z tego typu wydawnictw z końca XIX i początku XX w. wynika, że wejście na teren stoczni państwowej było możliwe tylko dla obywateli Cesarstwa Niemieckiego, a samo zwiedzanie odbywało się w towarzystwie pracownika zakładu<sup>40</sup>. W okresie Wolnego Miasta Gdańska w książkach adresowych zaprzestano podawania informacji o obostrzeniach dotyczących wejścia na teren Stoczni Gdańskiej, zaznaczając jedynie, że wstęp odbywał się od strony Werftgasse<sup>41</sup>. Zwiększenie dostępności zakładu wynikało zapewne z zaprzestania produkcji militarnej. Z kolei aby wejść do Stoczni Schichaua, wymagano każdorazowo uprzedniego zgłoszenia do władz zakładu<sup>42</sup>.

Niestety skala zwiedzania obu zakładów nie jest znana, choć należy założyć, że nie miała ona masowego charakteru<sup>43</sup>. Z pewnością jednak Stocznia Cesarska, a następnie także Stocznia Schichaua były największymi

<sup>38</sup> W publikacji Alberta Rudolpha w odniesieniu do Stoczni Cesarskiej mowa jest o specjalnym zezwoleniu niezbędnym do wejścia na jej teren, zob. tegoż, dz. cyt., s. 45.

<sup>39</sup> P. Rothstein, *Illustrierter Führer durch Danzig und Umgebung*, Danzig 1908, s. 22. Warto przy tym zauważyć, że obok Stoczni Cesarskiej autor wymienia także inne gdańskie zakłady otwarte dla zwiedzających: elektrownię na Ołowiance, stację pomp, a nawet rzeźnię przy Grobli Angielskiej.

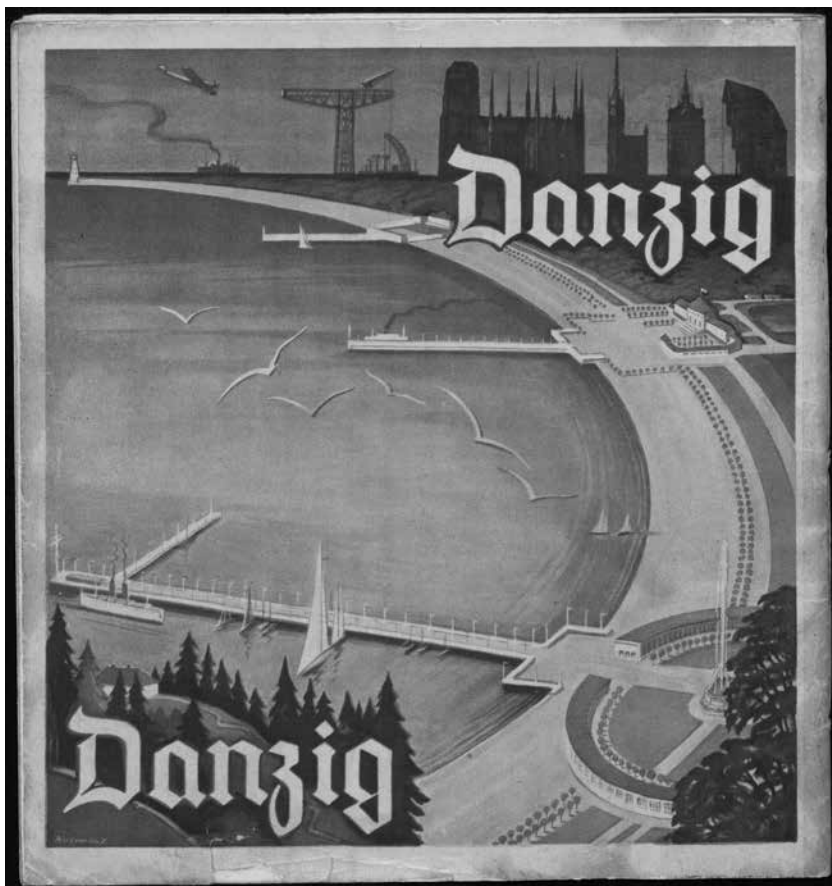
<sup>40</sup> Zob. np. *Neues Adreßbuch für Danzig und seine Vororte 1907*, Teil VI, s. 5.

<sup>41</sup> *Danziger Einwohnerbuch 1937–1938*, Teil III, s. 55.

<sup>42</sup> *Adreßbuch für Danzig und Vororte 1921*, Teil V, s. 17.

<sup>43</sup> Zorganizowany ruch turystyczny odbywał się na terenie Stoczni Gdańskiej od lat sześćdziesiątych XX w.





Fragment ilustracji z przewodnika *Come to Danzig!*, 1940 (zbiory PAN Biblioteki Gdańskiej)

i najważniejszymi zakładami przemysłowymi tej części Prus Zachodnich, co znacząco przekładało się na ich popularność. Już od połowy XIX w. w lokalnej prasie pojawiały się doniesienia o naprawie bądź budowie w stoczni poszczególnych jednostek, a otwarte dla wszystkich wodowania, nierzadko bardzo uroczyste i z udziałem znamienitych gości, przyciągały do zakładu setki zainteresowanych. Mimo że początkowo lokalna produkcja okrętowa stanowiła atrakcję głównie dla wąskich kręgów specjalistów, z czasem zaczęła przyciągać także zwykłych obywateli Cesarstwa. Poznając Gdańsk, zwiedzali oni nie tylko zabytki przeszłości, ale także będącą świadectwem prężnego rozwoju przemysłu stoczniowego chlubę miasta, w której powstawały imponujące, rozslawione w całym państwie jednostki.

## Bibliografia

- Adreßbuch für Danzig und Vororte* 1921, Teil V.  
*Danzig und seine Bauten*, Berlin 1908.  
*Danzig und Umgebung, Zoppot, Gdingen, Marienburg mit Angaben für Automobilisten*, Berlin 1934.  
*Danziger Einwohnerbuch 1937–1938*, Teil III.  
*Ein neuer Riesenkran für die Schichau-Werft*, „Zeitschrift der Vereines Deutscher Ingenieure“ 1913, Heft 57.  
Gerlach F., *Eine Bautechnische Studienreise nach West- und Ostpreussen. Bericht über eine unter Leitung des Geheimen Ober-Bauraths, Herrn L. Hagen im Jahre 1883 veranstaltete Studienreise*, Berlin 1884.  
Hallier A., *Langer Heinrich – Ein Schwimmkran erzählt*, [b.m.] 2012.  
*Illustrierter Führer durch Danzig und seine Umgebungen: mit vielen in den Text gedruckten Holzschnitten und einem Plane der Stadt und deren Umgebung*, Danzig 1861.  
Keil F., *Architektonische Notizen, gesammelt auf der Bereisung der Ostbahn: Danzig*, „Zeitschrift für Bauwesen“ 1855, Heft III-V.  
Mantau R., *Heimatkunde der Freien Stadt Danzig*, Danzig 1932.  
*Neues Adreßbuch für Danzig und seine Vororte* 1907, Teil VI.  
Orłowicz M., *Ilustrowany przewodnik po Gdańsku*, Warszawa 1928.  
Rothstein Ph., *Illustrierter Führer durch Danzig und Umgebung*, Danzig 1908.  
Rudolph A., *Neuer Führer durch Danzig und Umgegend*, Danzig 1889.  
Stavorinus G., *Die Geschichte der Königlichen/Kaiserlichen Werft Danzig 1844–1918*, Köln 1990.  
Strohmenger H., *Hansestadt Danzig: Führer durch Stadt und Umgebung*, Danzig [b.r.].  
Winterstein, *Bereisung der Ostbahn*, „Zeitschrift für Bauwesen“ 1854, Heft XI/XII.



## Robotnicze pokolenia stoczniowe

Historia Stoczni Gdańskiej obejmuje lata 1945–1996, czyli okres od jej powstania do upadłości. Zakład stał się szeroko znany w Polsce i na świecie, natomiast wiedza o jego historii jest stosunkowo niewielka. W tym roku mija 46 lat od ukazania się *Historii budownictwa okrętowego na Wybrzeżu Gdańskim* pod redakcją Edmunda Cieślaka. Książka ta zawiera jak dotąd najwięcej informacji o losach Stoczni Gdańskiej. Informacje te kończą się jednakże na latach sześćdziesiątych i dotyczą przede wszystkim, zgodnie z tytułem, budownictwa okrętowego. Mniej uwagi poświęca się w niej ludziom, którzy pracowali w zakładzie.

Historia załogi Stoczni Gdańskiej nie zamyka się w ramach jednego pokolenia. Jest to historia wielopokoleniowa. Na potrzeby niniejszego szkicu wyróżniłem kolejno:

- pokolenie odbudowujące stocznię, pracujące w niej od połowy lat czterdziestych;
- pokolenie „z masowego werbunku”, pracujące w stoczni od lat pięćdziesiątych;
- pokolenie „powojennego wyżu demograficznego”, pracujące w stoczni od lat sześćdziesiątych;
- pokolenie robotników z wykształceniem średnim;
- pokolenie Solidarności.

Wyodrębniając powyższe pokolenia, kierowałem się poglądem filozofa Wilhelma Diltheya, który uważał pokolenie za j e d n o s t k ę

periodyzacji dziejów. W jego rozumieniu pokolenie odznacza się pewną jednolitością psychiczną. O przynależności jednostki do pokolenia nie tyle decydują właściwości biologiczne, ile podobieństwo sposobu myślenia i postawy wobec świata<sup>1</sup>.

### Warunki pracy robotniczych pokoleń

Warunki pracy przy budowie statków w latach istnienia Stoczni Gdańskiej były zawsze trudne. Składały się na to m.in.:

- zmienność stanowisk roboczych, znajdujących się w dużej mierze na otwartym powietrzu;
- duże zagęszczenie ludzi na małych przestrzeniach w obrębie statku, będące skutkiem równoczesnego prowadzenia prac przez osoby wykonujące różne zawody;
- znaczny stopień zagrożenia (np. praca na wysokości, nadmierny hałas), uciążliwość oraz szkodliwość dla zdrowia (np. prace spawalnicze, konserwacyjno-malarskie i inne).

W latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych zatrudniano w stoczni ok. 16 tys. pracowników, w tym prawie 12 tys. grupy przemysłowej.

### Pokolenie odbudowujące stocznię

Pierwsi robotnicy wkroczyli na tereny stoczni gdańskich, przekazane przez wojska radzieckie, 26 lipca 1945 r. Jak pisze Ryszard Fryśka: „Główny wysiłek w pierwszej fazie prac skierowano na uprzątnięcie gruzu i złomu z hal i placów produkcyjnych oraz z dróg transportowych. Ze Stoczni nr 1 i nr 2 usunięto 18.000 ton gruzu i 5.000 ton złomu. Działania organizacyjne rozpoczęto od typowania hal pod przyszłe wydziały stoczni, ewidencjonowania ocalałych urządzeń oraz zbierania i kompletowania narzędzi, przygotowywano do uruchomienia poszczególne warsztaty stoczniowe”<sup>2</sup>.

„Werbowaliśmy ludzi – wspominał Jan Kilanowski, były szef wydziału, w wywiadzie udzielonym «Głosowi Stoczniowca» – moje mieszkanie na

<sup>1</sup> Z. Kuderowicz, *Światopogląd a życie u Diltheya*, Warszawa 1966, s. 145.

<sup>2</sup> R. Fryśka, *Organizacja Stoczni Gdańskiej w latach 1945–1949*, [w:] *Zaczęło się od „Soldka”*. Symposium w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku 6 listopada 2008 roku, red. J. Litwin, Gdańsk 2009, s. 23.

wiele dni zamieniło się w biuro werbunkowe. Zależało nam szczególnie na średniej kadrcze. Stanowiska rozdzielałem od ręki – kierownika działu, ślusarni, kuźni, odlewni itd. Bardzo szybko udało się zebrać około 60 osób, tak, że kiedy weszliśmy do stoczni byli jej pracownikami”<sup>3</sup>.

„Dziwne to może się wydawać obecnie – pisał w 1985 r. Wasilewski w «Głosie Stoczniowca» – ale wtedy rozpierał ludzi zapał do pracy, a sama praca była liczona na wagę złota”<sup>4</sup>. 13 września ruszyła wyremontowana przez załogę ośmioletnia prasa. Dzień ten uznano za datę zakończenia pierwszego etapu odbudowy stoczni. Tego też dnia w „Dzienniku Bałtyckim” ukazała się szeroka oferta Stoczni nr 1 – podjęcia prac nie tylko w sektorze stoczniowym, ale również w produkcji pozaokrętowej. Do jej realizacji koniecznie potrzebowano fachowców. W całym kraju było w tym czasie ok. 1000 rzemieślników, którzy mogliby podjąć pracę w przemyśle okrętowym. Stopniowo część z nich została zatrudniona w stoczni. Byli to m.in. wysoko wykwalifikowani pracownicy z przedwojennych fabryk Warszawy, Stalowej Woli czy Skarżyska<sup>5</sup>. Ich stosunek do pracy, a także i innych pracowników związanych bezpośrednio z pracą w stoczniach przed wojną – budził uznanie. Była to grupa wzorcotwórcza, pionierska, wyróżniająca się sumiennością, obowiązkowością i zaangażowaniem.

Obok tej grupy podobną postawę reprezentowali robotnicy rekrutujący się spośród polskiej, rodzimej społeczności Gdańska<sup>6</sup>. Wymienione środowiska były jednak zapewne niezbyt liczne.

Większość osób podejmujących pracę w tym czasie chciało przede wszystkim wrócić do normalnego życia, usamodzielnić się, licząc, że praca w stoczni umożliwi realizację tych celów.

W 1947 r. połączono Stocznnię nr 1 i Stocznnię nr 2 w Stocznnię Gdańską. Scalenie tych zakładów pod względem administracyjnym i personalnym nastąpiło 20 października, a pod względem gospodarczym i finansowym 31 października tego samego roku<sup>7</sup>. Stan zatrudnienia w Stoczni Gdańskiej wynosił wtedy 3738 osób. Cały rok 1947 to okres przygotowań

<sup>3</sup> J. Mykowski, *Godziny z Janem Kilanowskim*, „Głos Stoczniowca” 1985, nr 7, s. 7.

<sup>4</sup> E. Wasilewski, *Lat temu trzydzieści. Wspomnienie*, „Głos Stoczniowca” 1985, nr 8, s. 7.

<sup>5</sup> Tamże.

<sup>6</sup> *Historia budownictwa okrętowego na Wybrzeżu Gdańskim*, red. E. Cieślak, Gdańsk 1972, s. 665.

<sup>7</sup> Tamże, s. 666.

do rozpoczęcia budowy pierwszego polskiego statku pełnomorskiego. Zaczynał się nowy etap w historii stoczni.

Jesienią 1948 r. przyjechał minister budownictwa okrętowego ZSRR w sprawie możliwości produkowania statków w Gdańsku. Obejrzał kadłub „Sołdka” i inne kadłuby<sup>8</sup>. Na mocy układu o współpracy rządowej między ZSRR a PRL-em Związek Radziecki ulokował niebawem w polskich stoczniach zamówienie na duże ilości pełnomorskich jednostek.

## **Pokolenie z masowego werbunku**

Ciężar realizacji zleceń spoczął głównie na Stoczni Gdańskiej. Tak duże zamówienie wymagało jednak modernizacji i rozbudowy wielu urządzeń. Stąd też wkrótce rozpoczęto budowę m.in. blachowni, walcowni, nabrzeża „Drewnica” oraz pochylni A1. Zostały uruchomione nieczynne dotąd pochylnie B1 i B2 w dawnej Stoczni nr 2. Wyspa Ostrów została połączona z terenem stoczni mostem pontonowym.

Wraz z rosnącymi zadaniami wzrastały też potrzeby kadrowe stoczni. W pozyskiwaniu kandydatów do pracy ważną rolę odegrała Karta Stocznio-wca uchwalona przez Radę Ministrów w grudniu 1951 r. Gwarantowała m.in. wyższe płace, premie, mieszkania z budownictwa zakładowego oraz przywileje honorowe, takie jak obchody Dnia Stocznio-wca lub odznaczenia. Do pracy w stoczni napływała kolejna fala kandydatów, lecz była to nadal wielkość niewystraszająca. Tym bardziej że w fali tej przeważali ludzie młodzi, których trzeba było dopiero przyuczać do zawodu.

W pierwszym etapie planu sześcioletniego, w początkowym okresie lat pięćdziesiątych, popyt na pracowników był bardzo duży. Budowano Nową Hutę, rozbudowywano także fabryki na Śląsku w związku z rozszerzeniem ich zadań w przemyśle zbrojeniowym, trwał bowiem okres zimnej wojny. W wyniku intensywnie prowadzonego werbunku w stoczni udało się jednak zwiększyć nabór pracowników.

Czynnikiem motywującym dla kandydatów do pracy była możliwość zdobycia zawodu w nowym przemyśle budowy statków. Już od 1946 r. Stocznia Gdańska szkoliła w zawodach stocznio-wych, na specjalnych

<sup>8</sup> W. Kuszewski, *Przebieg budowy i wodowanie statku „Sołdek”*, [w:] *Zaczęło się od „Sołdka”*..., s. 61.



kursach, tysiące ludzi migrujących na Wybrzeże ze wsi i małych miast. Podjęcie pracy w stoczni oznaczało awans społeczny, a nierzadko też cywilizacyjny.

Ciężkie warunki pracy oferowane przez stocznnię nie były wtedy hamulcem dla wielu młodych mieszkańców wsi bez zawodu. Przemysł okrętowy, a zwłaszcza przemysł stoczniowy, ma charakter budowlano-montażowy. Prace montażowe, które wykonywane były najczęściej ręcznie, stanowiły w latach pięćdziesiątych 70–80% pracochłonności technologicznej. Prace rolnicze były w większości wykonywane także ręcznie. I w stoczni, i na roli trzeba było pracować bez względu na pogodę. Warunki funkcjonowania w stoczni i w rolnictwie były zatem podobne. Może na wsi było mniej hałasu i trującej chemii, więcej za to przestrzeni, ale z kolei praca przynosiła mniejszy zarobek. Praca w stoczni miała wtedy tę, także ważną, zaletę, że była wykonywana w mieście, co dawało młodym ludziom szansę na lepsze życie, na dalszy awans społeczny. Wieś jednak, jako miejsce dzieciństwa i młodości, pozostawała zawsze żywa w osobistej historii tego pokolenia.

Największa dynamika wzrostu zatrudnienia przypada w stoczni na lata 1949–1952. W tym czasie załoga powiększyła się z 5011 do 10 064 osób. Główne regiony, z których migrowano do Stoczni Gdańskiej, to południowo-wschodnie i wschodnie tereny kraju. W załodze Stoczni wystąpiły w tym okresie charakterystyczne dla całego obszaru ziem zachodnich i północnych procesy adaptacji grup społecznych, różniących się kulturowo między sobą. W latach intensywnego wzrostu ilościowego stoczniowcy wtapiali się w heterogeniczną społeczność trójmiejskiej aglomeracji. Charakterystycznym zjawiskiem był fakt utrzymywania się dużej grupy pracowników, którzy mieszkali w hotelach robotniczych i wynajmowanych przez stocznnię kwaterach prywatnych. Wielkość ta, obejmująca głównie robotników, wynosiła stale ok. 3000 osób.

## **Pokolenie powojennego wyżu demograficznego**

Pokolenie powojennego wyżu demograficznego weszło na rynek pracy w początkach lat sześćdziesiątych. Była to młodzież, która cały proces wychowania przeszła już w warunkach nowego ustroju.

W latach sześćdziesiątych w stoczni mniej się inwestuje w porównaniu z latami pięćdziesiątymi, więcej jest natomiast inicjatyw porządkujących i rozwiązujących problemy ekonomiczne i kadrowe.

Próba zastosowania naukowej organizacji pracy było wprowadzenie w 1961 r. „norm technicznie uzasadnionych”. Podjęte prace nadzorowała m.in. powstała w tym czasie dyrekcja ekonomiczna. Aby z kolei usprawnić proces naboru kadr i ograniczyć ich płynność, został utworzony, także wtedy, specjalny pion administracyjny – zastępcy dyrektora stoczni do spraw kadr i szkolenia. Pion ten obejmował politykę kadrową, szkoleniową i socjalną.

W pierwszej kolejności postanowiono zmienić zasady naboru nowych pracowników. Dotychczasowy sposób rekrutacji opierał się bowiem w znacznej mierze na żywiołowości przepływu i odpływu kadr. Efektem braku kryteriów zatrudnienia było przyjmowanie do pracy ludzi z całego kraju, zgłaszających się do stoczni celem zdobycia nowego zawodu. Przyjmowanie tych ludzi wiązało się z koniecznością zapewnienia im mieszkań, a koszt hoteli i kwater prywatnych obciążał zakład. Napływ pracowników niezwiązanych z Trójmiastem był bardzo duży. Zakład ponosił też poważne straty finansowe związane z dużymi kosztami poniesionymi w okresie szkolenia. W tej sytuacji przyjęto założenie, że podstawową grupą kwalifikowanych kadr dla stoczni będą absolwenci ZSBOiTBO i na tej grupie oprzeć się musi dopływ nowych kadr. Ponadto nabór do stoczni miał się odtąd prowadzić tylko w Trójmieście lub w takiej odległości, która umożliwiałyby dojazd do pracy.

Wśród młodzieży kończącej szkoły podstawowe stoczniowe szkoły zawodowe nie były jednak zbyt popularne. Wyniki badań socjologicznych przeprowadzonych w tym czasie wskazywały na następujące motywy podjęcia nauki w tego typu szkole:

- niedostanie się do szkoły średniej – 30%;
- zainteresowanie zawodem rzemieślniczym – 15%;
- chęć zarobku, posiadania własnych pieniędzy – 14%;
- złe warunki domowe i konieczność szybkiego zarabiania – 6%;
- chęć pracy w Stoczni Gdańskiej – 5%.

Pozostali (30%) stwierdzili, że brak im zdolności do uczenia się wiedzy teoretycznej, nie mają też ambicji, by studiować. Poza tym ich koledzy

poszli do tej właśnie szkoły. Informacje z powyższego zestawienia wskazują, że dla około 60% osób wybór stoczniowej szkoły był dość przypadkowy.

Badania prowadzone 10 lat później, w 1978 r., pokazały, że 56,5% absolwentów Zasadniczej Szkoły Budownictwa Okrętowego w Gdańsku nie podjęło pracy w stoczni. Konieczne było więc uzupełnienie tej kadry poprzez przyjmowanie: absolwentów innych zasadniczych szkół zawodowych, a także pracowników z tzw. wolnego naboru w celu nauki zawodu lub przyuczania do pracy w systemie kursowym.

Rocznie średnio 37% nowo przyjętych charakteryzowało się wykształceniem podstawowym, a najwięcej, bo około 46%, wykształceniem zawodowym<sup>9</sup>.

Najliczniejszą grupę wśród nowych pracowników stanowiły osoby młode, w wieku do 25 lat (w 1978 r. było ich 75,7%). W latach 1977–1978 ponad 70% nowo zatrudnionych robotników pochodziło spoza Trójmiasta i okolic, podobnie jak zatrudnieni z pokolenia „z masowego werbunku”. Tak jak osoby z poprzedniego pokolenia, otrzymali oni zakwaterowanie w hotelach robotniczych lub w kwaterach prywatnych. W większości byli to ludzie młodzi, nieposiadający jeszcze własnej rodziny. Z sondaży przeprowadzonych w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych wśród nowych pracowników w pierwszym okresie ich pracy wynikało, że najwięcej osób chciałoby osiągnąć wyższe kwalifikacje zawodowe, następnie dobre zarobki, a dalej samodzielne mieszkanie oraz interesującą pracę. Na ogół połowa ankietowanych pesymistycznie oceniała możliwość osiągnięcia tych wybranych wartości poprzez zatrudnienie w stoczni. Za realne do osiągnięcia w stoczni badani uznawali natomiast zdobycie przede wszystkim wyższych kwalifikacji. W odniesieniu do innych wartości, jakie można było uzyskać poprzez pracę zawodową, jak np. bezpieczeństwo, lżejsza praca, świadczenia socjalne itp. ocena stoczni jako zakładu była raczej negatywna. Utrudniona realizacja wyżej wymienionych wartości, zwłaszcza w grupie nowo przyjętych robotników, sprawiała, że zainteresowanie w stoczni stopniowo malało. Potwierdzały to m.in. wyniki badań prowadzonych w stoczniowej Zasadniczej Szkole Budownictwa Okrętowego<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> Niepublikowane badania stoczniowej Pracowni Socjologii i Psychologii Pracy – w posiadaniu autora.

<sup>10</sup> Tamże.

Ankiety wskazywały więc na pilną konieczność opracowania jednolitego systemu awansu młodych pracowników stoczni, który w sposób jednoznaczny określałby kryteria kwalifikacji płacy i perspektywy rozwoju zawodowego nowo zatrudnianych osób. Analizując postawy, jakie charakteryzowały przyszłych pracowników z pokolenia powojennego wyżu demograficznego, można wyraźnie rozpoznać ich stosunek do pracy. Wyrażał się on w bardziej rzeczowym podejściu, w wyższych wymaganiach dotyczących warunków zatrudnienia. Były to już sygnały zmian świadomości pokoleniowej, która zapowiadała bardziej precyzyjne sformułowanie oczekiwań wobec społeczno-zawodowej roli pracownika stoczni.

### **Pokolenie robotników z wykształceniem średnim**

Na początku lat siedemdziesiątych władze PRL-u szeroko informowały, że wkracamy w okres, w którym po raz pierwszy w historii polskiej oświaty całe młode pokolenie uzyska możliwość zdobycia wykształcenia średniego. Oznaczało to, że w przyszłości coraz więcej osób po maturze podejmować będzie pracę także na stanowiskach robotniczych. Analiza tego tematu pokazała, że w stoczni jest sporo osób w takiej sytuacji, i że liczba tych osób systematycznie wzrasta. W 1973 r. grupa ta liczyła 731 osób, przy czym na pytania skierowanej do nich ankiety odpowiedziało 390 osób. Do bardziej szczegółowej analizy przyjęto 300 ankiet z pełnymi odpowiedziami. Osobami badanymi byli przeważnie młodzi ludzie: w wieku do 30 lat – 183 osoby (62%), pracujący w stoczni dosyć długo (powyżej 10 lat pracowało 178 osób – 61%). Osoby te pracowały głównie w akordzie i w dniówce pomocniczej. W grupie 300 osób 260 posiadało średnie wykształcenie techniczne, 30 średnie ogólnokształcące i 10 średnie ekonomiczne. Absolwentami Technikum Budowy Okrętów było 168 osób. Spośród 300 osób 200 uzyskało wykształcenie pracując już w stoczni, przeważnie łącząc pracę z nauką w TBO.

Motywami ich decyzji o podjęciu nauki w szkole wieczorowej były, jak deklarowali w ankiecie, najczęściej:

- pragnienie podwyższenia kwalifikacji zawodowych – 75 osób;
- nadzieja na poprawę warunków materialnych (płacowych) – 25 osób;

- pragnienie poszerzenia wiedzy fachowej związanej z budownictwem okrętowym – 20 osób;
- zwiększenie możliwości awansu – 12 osób;
- chęć zdobycia średniego wykształcenia – 10 osób;
- osobista satysfakcja, zaspokojenie ambicji – 10 osób;
- poprawa warunków pracy (poza płacowymi) – 10 osób;
- pragnienie awansu społecznego poprzez zdobycie wyższej pozycji społecznej – 10 osób;
- pragnienie osobistego rozwoju i kontynuacji nauki na studiach wyższych – 8 osób;
- inne lub brak – 10 osób.

Oto niektóre charakterystyczne wypowiedzi odnoszące się do nauki:

„To była moja ambicja osobista, żeby w przyszłości osiągnąć coś w życiu, a nie całe życie siedzieć na dźwigu” (dźwigowy, wydział kadłubowy). „Podjąłem naukę, by w razie niezdolności do pracy fizycznej w późniejszym wieku móc pracować umysłowo” (szlifierz, wydział obróbki mechanicznej). „W tamtym okresie [lata pięćdziesiąte] chciałem bardzo się uczyć, ale warunki nie pozwoliły mi na samą naukę dlatego podjąłem pracę w Stoczni i uczęszczałem do Technikum Budowy Okrętów” (monter z wydziału kadłubowego). „Do podjęcia nauki skłoniło mnie: 1. chęć dorównania kwalifikacjami pracownikom wysoko wykwalifikowanym 2. środowisko, w którym przebywałem, w którym wszyscy chodzili do szkoły średniej” (monter z wydziału kadłubowego). „Do podjęcia nauki skłoniła mnie chęć poprawy warunków pracy, jak również możliwość kontynuowania jej na studiach Politechniki Gdańskiej” (ślusarz z wydziału ślusarni okrętowej). „Zbyt mała możliwość awansu po szkole zawodowej, dlatego uczyłem się” (tokarz, wydział obróbki mechanicznej)<sup>11</sup>.

Procesy społeczno-ekonomiczne, jakie zachodziły wtedy w polskim społeczeństwie, podnosiły ogólne wykształcenie Polaków i przeobrażały ich kulturę. W kulturze tej wzrosło znaczenie samorealizacji. Dlatego np. wydaje się, że o ile w grupie osób rozpoczynających pracę w stoczni na początku lat pięćdziesiątych, najczęściej przybywających wprost ze wsi i wychowanych w kulturze tradycyjnej, czołową motywacją była potrzeba poprawy warunków życia, rozumianych dość szeroko (przeprowadzka do

<sup>11</sup> R. Śmiech, *Robotnicy z wykształceniem średnim*, „Przegląd Ekonomiki Przemysłu Okrętowego” 1973, nr 2.

miasta, mieszkanie z bieżącą wodą, ośmiogodzinny dzień pracy, blisko szkoła dla dzieci), o tyle już w latach siedemdziesiątych wśród młodych ludzi rozpoczynających pracę obok potrzeby dogodnych warunków zatrudnienia ważną motywacją była także potrzeba samorealizacji w pracy. Potwierdziły to badania socjologiczne przeprowadzone wówczas na grupie stoczniowców. Grupę tę określiłem jako grupę wzorcotwórczą. Aspirując bowiem ku takim wartościom jak nauka, technika i wyższa pozycja w pracy, stwarzała ona wyodrębniający ją styl życia, który oddziaływał także na innych robotników. Wartości te bliskie były kolejnemu pokoleniu, które niebawem się pojawiło. Było to pokolenie Solidarności.

### **Pokolenie Solidarności**

„Był 14 sierpnia, rok 1980, Stocznia, kiedy ich tego ranka przeszło kilkudziesięciu, trzydziestu, czy pięćdziesięciu pod oknami naszego biura, biblioteki i pracowni, moje koleżanki, moi koledzy, ja sam, byliśmy poruszeni widokiem grupy idącej z małym transparentem na kij, ze skromnymi hasłami. Żywe zainteresowanie, strach zmieszany z podziwem, nadzieją. Na co? Może to? Może tamci wyrażą coś za nas, za mnie, to na co my – i ja nie mamy odwagi, że im się za to nic nie stanie...? Bo oni robotnicy są siłą, liczniejsi, mają większe prawo do głosu”<sup>12</sup>. Tak zapamiętał ten dzień Bolesław Fac, pisarz, kierownik stoczniewego Ośrodka Informacji Naukowo-Technicznej, który znajdował się przy Bramie nr 3. „Gdy wracali – pisał dalej – było ich znacznie więcej. Dwustu, trzystu, a może i pięćset. Z nimi chóralny okrzyk skandowany: «Chodźcie z nami!».

Pierwsze ważne zdanie. Pierwszy ważny głos wołający o poparcie, o solidarność. Przeszło dwukilometrowy marsz przez leżące na trasie stoczniewe wydziały produkcyjne powiększył tę grupę do tłumu składającego się z kilku tysięcy ludzi. Mniej więcej tyle ile w czerwcu 1976 roku – kiedy to po przeprowadzonej podwyżce na podstawowe towary spożywcze całą przemysłową Polskę ogarnęły strajki. W Stoczni już następnego dnia po sesji sejmowej na której uchwalono podwyżkę cen, przed budynkiem Dyrekcji zebrał się tłum ludzi w kombinezonach”<sup>13</sup>.

<sup>12</sup> B. Fac, *Lech Wałęsa – który zabrał głos*, [w:] *Wałęsa*, Gdańsk 1981, s. 36.

<sup>13</sup> Tamże, s. 39.

Strajk w stoczni w sierpniu 1980 r. szybko zyskał poparcie załóg z zakładów pracy nie tylko na Pomorzu, ale i w całym kraju. Powtarzając stoczniowe postulaty, poszczególne załogi coraz bardziej solidaryzowały się ze stoczniowcami. Strajk w Stoczni Gdańskiej dał początek solidarnościowemu ruchowi, który rozlał się na prawie cały kraj. Dla wielu osób Solidarność stopniowo stała się przeżyciem pokoleniowym. Angażując się bowiem w jej powstanie i rozwój – jako ruchu społecznego i ideowego – stoczniowcy włączali ją w swoje życie i pozwalali jej to życie kształtować.

Pokolenie Solidarności było ostatnim pokoleniem z lat bardziej pomyslnych dla Stoczni Gdańskiej. Począwszy od 1982 r., zakład znalazł się w fazie regresu, która trwała aż do jego upadłości w roku 1996. Stopniowo zmniejszała się także liczebność stoczniowej załogi. Pierwszy znaczący odpływ pracowników nastąpił na przełomie lat 1981/1982. W 1981 r. pojawiły się w prasie artykuły i wypowiedzi o dużych nadwyżkach zatrudnienia w gospodarce. W tej atmosferze społeczeństwo przyjęło z zainteresowaniem i ulgą Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 lipca 1981 r. w sprawie szczególnych zasad przechodzenia na wcześniejszą emeryturę. Wkrótce z tej formy zwolnienia skorzystało 1540 pracowników stoczni. To masowe przejście pracowników na wcześniejszą emeryturę sprawiło, że w tym czasie nastąpiło zjawisko wymiany pokoleń. Odeszło ze stoczni bardzo wartościowe pokolenie, z dużym doświadczeniem zawodowym, sięgającym jeszcze lat czterdziestych<sup>14</sup>.

Drugi znaczący odpływ pracowników ze Stoczni Gdańskiej nastąpił po ogłoszeniu przez rząd Mieczysława Rakowskiego jej likwidacji 29 października 1988 r. Tylko w okresie od 30 października 1988 do 30 maja 1989 r. odeszło z pracy 1200 osób<sup>15</sup>. W sierpniu 1996 r., w dniu ogłoszenia jej upadłości, zatrudnionych w Stoczni Gdańskiej było 5614 osób<sup>16</sup>.

Duża część zagrożonych zwolnieniami pracowników odeszła z własnej inicjatywy, zapewniwszy sobie wcześniej zatrudnienie u innego pracodawcy. Grupa ok. 3400 byłych pracowników zarejestrowała się w rejonowych urzędach pracy i w ten sposób poszukiwała zatrudnienia. Większość osób z tej grupy (ok. 2100, czyli 61%) podjęła pracę. Pozostali wybrali zasiłek

<sup>14</sup> R. Śmiech, *Pracownicy Stoczni Gdańskiej*, [w:] „Solidarność” w imieniu narodu i obywateli, red. M. Latoszek, Kraków 2005, s. 185.

<sup>15</sup> Tamże, s. 190.

<sup>16</sup> Tamże, s. 193.

przedemerytalny, jeśli posiadali takie uprawnienia, lub sięgnęli po inne formy aktywizacji zawodowej oferowane przez urzędy pracy, takie jak: szkolenia, prace interwencyjne, pożyczki na rozpoczęcie działalności gospodarczej czy roboty publiczne. Wkrótce po ponownym uruchomieniu produkcji w Stoczni Gdańskiej przez jej nowego właściciela, Trójmiejską Korporację Stoczniową, 2100 osób znalazło tam pracę<sup>17</sup>.

---

<sup>17</sup> T. Adamejtis, *Losy zwolnionych z pracy stoczniowców – przypadek Stoczni Gdańskiej*, „Zeszyty Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową” 1998, nr 6, s. 6.



## Bibliografia

- „Solidarność” w imieniu narodu i obywateli, red. M. Latoszek, Kraków 2005.
- Adamejtis T., *Losy zwolnionych z pracy stoczniowców – przypadek Stoczni Gdańskiej*, „Zeszyty Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową” 1998, nr 6.
- Historia budownictwa okrętowego na Wybrzeżu Gdańskim*, red. E. Cieślak, Gdańsk 1972.
- Kuderowicz Z., *Światopogląd a życie u Diltheya*, Warszawa 1966.
- Mykowski J., *Godziny z Janem Kilanowskim*, „Głos Stoczniowca” 1985, nr 7.
- Śmiech R., *Robotnicy z wykształceniem średnim*, „Przegląd Ekonomiki Przemysłu Okrętowego” 1973, nr 2.
- Wałęsa, Gdańsk 1981.
- Wasilewski E., *Lat temu trzydzieści. Wspomnienie*, „Głos Stoczniowca” 1985, nr 8.
- Zaczęło się od „Sołdka”. Symposium w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku 6 listopada 2008 roku*, red. J. Litwin, Gdańsk 2009.



Barbara Borowiak

## Ścieżki karier kobiet w Stoczni Gdańskiej

Historia kobiet w Polsce Ludowej, szczególnie robotnic pracujących w zakładach przemysłowych, wciąż jeszcze stanowi „szarą plamę” w badaniach nad historią społeczną PRL-u. Temat podejmowany był przez dr Małgorzatę Fidelis, ale – co znamienne – pierwsze wydanie jej książki *Kobiety, komunizm i industrializacja w powojennej Polsce* ukazało się w języku angielskim<sup>1</sup> i pięć lat przyszło czekać polskim czytelnikom i czytelnikom na jej tłumaczenie. W tym samym roku ukazała się drukiem poszerzona wersja rozprawy doktorskiej Natalii Jarskiej *Kobiety z marmuru. Robotnice w Polsce 1945–1960*<sup>2</sup>, która obszernie referuje przemiany polityki PZPR w obszarze zatrudniania kobiet w okresie stalinizmu i destalinizacji.

Poza tymi dwoma przełomowymi publikacjami istnieją pojedyncze artykuły w monografiach i czasopismach, poświęcone życiu zawodowemu i prywatnemu robotnic w okresie Polski Ludowej, ale podkreślają one dotkliwy brak badań w tej dziedzinie, a także częste stereotypowe podejście do tematu.

Nierzadko zdarza się bowiem, że z konfrontacji z przeświadczeniem badacza czy badaczki o wyłącznie opresyjnym charakterze industrializacji w PRL-u i „wymuszonych”, odgórnych projektach produktywizacji

<sup>1</sup> M. Fidelis, *Women, Communism, and Industrialization in Postwar Poland*, Cambridge 2010.

<sup>2</sup> N. Jarska, *Kobiety z marmuru. Robotnice w Polsce w latach 1945–1960*, Warszawa 2015.

i emancypacji, kobiety wyłaniają się jako bierne odbiorczynie polityki, ofiary systemu komunistycznego, wypchnięte z domu „na traktory”. Wspomniane przeze mnie publikacje dyskutują z tym przeświadczeniem. Nie wybielają oczywiście stalinizmu ani polskiej wersji państwa komunistycznego, ale dostrzegają rolę industrializacji i projektów produktywizacji w poprawie prawnej i zwłaszcza ekonomicznej sytuacji kobiet w powojennej Polsce.

Obie książki przede wszystkim oddają głos kobietom, które opowiadają o swoich doświadczeniach pracy w kopalniach katowickich, kombinacie w Zambrowie, zakładach włókienniczych w Żyrardowie (Fidelis) czy w Krośnieńskiej Fabryce Wyrobów Metalowych (Jarska). Autorki dopytują o ich motywacje, ambicje, warunki pracy i opieki socjalnej, o relacje z kolegami i koleżankami, wreszcie o znaczenie pracy dla ich życia.

Korzystając ze zbliżonej metody, mój artykuł bada sytuację kobiet pracujących w Stoczni Gdańskiej. Z jednej strony opiera się na współczesnych wywiadach z byłymi pracownicami, zebranymi przez zespół badaczek skupionych wokół projektu Stowarzyszenia Arteria „Stocznia jest kobietą”. Z drugiej strony, krytycznie czyta zastane źródła, ówczesne przekazy – przemielone przez dyskurs komunistyczny artykuły i listy z „Głosu Stocznio-wca”, zakładowej gazety. Skupiam się w nim na możliwościach, jakie otwierała przed kobietami praca w stoczni, odtwarzam codzienną drogę kobiet przez stocznnię: tę fizyczną, między halami i pomieszczeniami socjalnymi, i tę symboliczną, między kolejnymi stanowiskami i szczeblami drabiny uposażenia. Dyskutuję w ten sposób z totalitarnym paradygmatem, w którym państwo i partia mają władzę absolutną, a robotnicy i robotnice – są uprzedmiotowieni dla realizacji ich interesów i pozbawieni mocy sprawczej. Gdyby ten paradygmat przyjąć jako słuszny w całej swej rozciągłości, żaden ze strajków, w tym solidarnościowy, nie byłby możliwy.

Choć artykuł ten wpisuje się w coraz szerszy nurt pisania o kobietach w „męskich zakładach pracy” PRL-u i przedstawia sytuację stocznio-wych robotnic w ogólnopolskim kontekście, zależy mi, aby oddać specyfikę ich sytuacji na tle innych flagowych wówczas zakładów pracy.

Stocznia Gdańska, w przeciwieństwie do Zambrowa czy Nowej Huty, wybudowanych „na pniu”, była zakładem z długą, również przedwojenną

historią i rozbudowaną kulturą, korzystającą z pruskich, niemieckich i polskich tradycji robotniczych. Kulturą różnorodną, bo z jednej strony – tak jest analizowana przez socjologów – stawiającą stoczniowców w jednym rzędzie z innymi „ludźmi morza”, mającymi kontakt z wielonarodową społecznością marynarzy, z drugiej – obejmującą wielość uprawianych tam profesji.

Przed wojną w stoczni pracowały pojedyncze kobiety. Nie mamy jeszcze danych pozwalających na rozszyfrowanie zawodów, które uprawiały. Ale biorąc pod uwagę ograniczone możliwości kształcenia się kobiet w międzywojniu, szczególnie w zawodach technicznych, możemy założyć, że były to robotnice niewykwalifikowane lub pracownice administracyjne. Jako te pierwsze mogły nawet pracować na pochylniach, w kadłubach, ale pełniły tam jedynie pomocniczą funkcję.

Natomiast jako specjalistki kobiety rozpoczęły pracę w stoczni po drugiej wojnie światowej. Zachęcane do podejmowania kursów zawodowych przez Komisję ds. Produktywizacji Kobiet w Nowych Zawodach (Monitor Polski Nr A-73), zwłaszcza w tzw. męskich zawodach od początku lat pięćdziesiątych. Określenie „męski” nie oznaczało jedynie ilościowego zdominowania przez mężczyzn, ale przede wszystkim postrzeganie go jako nieodpowiedniego dla kobiety, niezgodnego z jej cechami psychofizycznymi. To przeświadczenie było bardzo często wpisane w kulturę robotniczą danego zakładu. Jego naruszenie w postaci kobiet w męskich zawodach wiązało się z oporem, a nawet konfliktami w warsztatach i na halach. Tam, gdzie nie istniała silnie zakorzeniona kultura robotnicza, ze sztywną hierarchią prestiżu i kulturowanym etosem robotnika, jak np. w zbudowanym od podstaw Kraśniku, takie wzbranianie się przed kobietami na technicznych stanowiskach było rzadziej spotykane<sup>3</sup>.

Akcja zachęcania kobiet do rozpoczęcia nauki na stoczniowych kursach przysposobienia zawodowego skierowana była nie tylko do nich samych, ale również do mężczyzn stoczniowców. Odezwę do ojców i mężów, zatytułowaną *Kobiety przygotowują się do udziału w produkcji okrętowej*, znajdziemy m.in. w „Głosie Stoczniowca” z 1951 r.: „Stocznia Gdańska uruchomiła I kurs szkoleniowy wyłącznie dla kobiet

<sup>3</sup> Tamże, s. 285.

w zawodzie ślusarzy maszynowych. Obejmuje on 41 uczestniczek. Kurs składać się będzie z dwu części: praktycznej i teoretycznej. 3 dni w tygodniu kobiety będą pracowały na Stoczni Gdańskiej za wynagrodzeniem, zaś w ciągu drugich 3 dni będą przechodziły szkolenie otrzymując przy tym stypendium w wysokości 3-dniowego zarobku. Po ukończeniu kursu, słuchaczki pójdą do warsztatu z odpowiednią grupą [wynagrodzeniową]. Podobnych kursów będzie znacznie więcej. Kobiety przygotowują się do zawodu takielarzy, blacharzy, spawaczek, elektryków. Nasi stoczniowcy powinni wpływać na swe siostry i żony, by zapisały się na szkolenie”.

Akcja ta z jednej strony była odpowiedzią na brak „rąk do pracy” w odbudowie i rozwoju przemysłu po wojnie i zapewniała przygotowanie robotnic (i robotników) do wymogów planu sześcioletniego. Z drugiej zaś strony wpisywała się w motywacje i ambicje młodych kobiet. Nie bez znaczenia była oczywiście powojenna bieda. Dobrze ilustruje to życiorys Anny Walentynowicz (wówczas jeszcze Lubczyk), która 7 listopada 1950 r. rozpoczęła pracę w Stoczni Gdańskiej jako spawaczka w ślusarni wyposażeniowej: „Przysięgłam sobie, że poświęcę wszystkie siły i że nikt nie będzie miał powodu, żeby mnie zwolnić z pracy. [...] Uczyłam się z zapałem i byłam wdzięczna Polsce Ludowej, że pozwalała mi pracować”<sup>4</sup>. Walentynowicz podkreśla, że chciała pracować „w blasku płomieni, w snopach iskier”<sup>5</sup> i czuła dumę ze swoich osiągnięć: „Rok później moje zdjęcie pojawiło się po raz pierwszy w gazecie w artykule *Nasi Przodownicy* i odtąd pojawiało się coraz częściej – przed Zlotem Młodzieży w Berlinie, z okazji Kongresu Związków Zawodowych (pojechaliśmy we trójkę – Sołdek, Gołąbek i ja, jako delegaci stoczni) oraz w gablotce przodowników na dziedzińcu. W kombinezonie tam stoję, przy pracy, w jednym ręku trzymam maskę, a w drugim rączkę spawalniczą. Obok mnie stoi Wiśniewska Jadwiga – 240 procent, i Sekuła Emilia – 210. Ja miałam wykon najwyższy – 270 procent normy. Gablotka stała przed dyrekcją, a pod nią czerwoną farbą szedł napis: przodownice z brygady im. Róży Luksemburg”<sup>6</sup>.

<sup>4</sup> S. Cenckiewicz, *Anna Solidarność. Życie i działalność Anny Walentynowicz na tle epoki (1929–2010)*, Poznań 2010, s. 39.

<sup>5</sup> Tamże.

<sup>6</sup> H. Krall, *Ludzie może i nie są zli... Wspomnienie o Annie Walentynowicz*, „Wysokie Obcasy” 2010, nr 16, s. 14.

Spawaczka w stoczni to ważna figura. Anna Miler pisze o niej: „bohaterka masowej wyobraźni”<sup>7</sup>.

Anna Walentynowicz rozpoczęła pracę w Stoczni Gdańskiej od kursu spawalniczego. Była jedną z wielu młodych kobiet, które bieda, brak posagu i możliwości rozwoju w mniejszych miejscowościach czy wioskach Polski przekonały do opuszczenia swoich społeczności i rodzin, a ostatecznie do przenosin do Gdańska w poszukiwaniu pracy<sup>8</sup>. W powojennych rodzinach często panowało przekonanie, że dziewcząt nie trzeba kształcić, gdyż ich jedynym życiowym celem jest dobre zamążpójście. Stąd zdobycie kwalifikacji, możliwość ukończenia szkoły podstawowej, a nawet szkoły zawodowej czy technikum pozwalały na skromne, ale samodzielne życie. Anna Walentynowicz jako sierota tułała się po domach ludzi, którzy nieraz traktowali ją jak niewolnicę, więc zatrudnienie w stoczni było również szansą na odzyskanie godności. Wreszcie praca oprócz stabilizacji ekonomicznej dawała możliwość uczestniczenia w etosie stoczniowca. Jak ważny to etos, nie tylko dla tożsamości powojennego Gdańska, ale i partii, pokazują obchody Tysiąclecia Chrztu Polski w Gdańsku w 1966 r., kiedy obok Obrońców Poczty Polskiej i Obrońców Westerplatte nagrodzono Stoczniowców.

Bycie częścią tego etosu dawało szansę na zdobycie prestiżu społecznego. Podobny prestiż, jak pokazuje cytowany fragment wywiadu Hanny Krall z Anną Walentynowicz, a także profity finansowe, wiązały się również ze statusem przodownicy pracy. Tytuł ten zdobyła Walentynowicz już po roku pracy w Stoczni Gdańskiej, dwa lata później w nagrodę została matką chrzestną statku „Nysa”. Kolejne lata jej pracy to krzyże zasługi przyznawane za pięcioletnie okresy „nienagannej i nieprzerwanej pracy”. Sumienne wykonywanie swoich obowiązków i czerpanie dumy z pracy nie przeszkadza jej dostrzegać niesprawiedliwości przy podziale pieniędzy dla robotników i robotnic ani nie zamyka jej oczu na nadużycia władzy, co ostatecznie uczyni z niej działaczkę opozycyjną i autorytet wśród stoczniowców.

<sup>7</sup> A. Miler, *Anna Walentynowicz – pracownica, przodownica, buntownicza*, [w:] *Stocznia kobiet*, red. B. Borowiak, Gdańsk–Gdynia 2016, s. 123.

<sup>8</sup> Statystyki stoczniowe pokazują ten trend. Dziesięć lat później, w roku 1963, prawie połowę zatrudnionych kobiet stanowią te w wieku 26–35 lat (624 z 1698 kobiet). Zob. M. Gdula, B. Maroszek, *Kształtowanie się załóg stoczniowych w polskim okrętownictwie przemysłowym na Wybrzeżu Gdańskim w latach 1945–1969*, [w:] *Historia budownictwa okrętowego na Wybrzeżu Gdańskim*, red. E. Cieślak, Gdańsk 1972, s. 673.

Obok młodych kobiet w Stoczni Gdańskiej pracują również starsze niewykwalifikowane pracownice, głównie jako sprzątaczkki. Przed nimi również otworzyły się możliwości zmiany sytuacji życiowej. W artykule *Na opanowanie zawodu nigdy nie jest za późno*, który ukazał się w „Głosie Stoczniowca” w 1951 r., czytamy: „Stanisława Rybińska pracuje w mechanicznym centralnym w Stoczni Gdańskiej od 1947 r. Sprzątając codziennie hale warsztatowe, z zazdrością obserwowała kobiety zatrudnione przy maszynach. Gdyby tak nauczyć się zawodu i przejść na produkcję? – nurtowała ją uporczywa myśl. Rybińska długo się namyślała, w końcu to, co było jej nieśmiałym marzeniem, stało się – rzeczywistością. Trzeba jednak było wiele uporczywości i wytrwałości, aby dostać się do pracy w produkcji w 60-tym roku życia. Kierownik narzędziowni ob. Kradziecki obawiał się, że Rybińska nie podoła w pracy z powodu starszego wieku. Potrzebna była aż interwencja kierownika mechanicznego centralnego ob. Niedzielskiego, który znał Rybińską jako wzorową sprzątaczkę. Tak oto Stanisława Rybińska, długoletnia sprzątaczkka w 60-tym roku życia stanęła od 1 lutego br. przy maszynie jako hartownik przy elektroiskrowym utwardzaniu narzędzi”.

Stocznia przygotowywała się na zmianę społeczną i kulturową, jaką było pojawienie się kobiet specjalistek, tworząc „Rozszerzony plan wstępny przebudowy Stoczni Gdańskiej w Gdańsku, ul. Doki 1”<sup>9</sup>. Został on dostosowany do uszczegółowionych w 1948 r. przepisów prawnych dotyczących pracy kobiet i młodocianych z roku 1924<sup>10</sup>. Zakładał więc, że na każdym wydziale stoczni pracować muszą co najmniej dwie kobiety, wydziały i pomieszczenia socjalne należy dostosować do obecności pracownic, powstać ma także żłobek ułatwiający godzenie obowiązków matki i robotnicy.

„W planie docelowym przewiduje się ogólne zatrudnienie na Stoczni Gdańskiej 13 688 osób, w tym 20% kobiet, czyli 2740”. Plan udało się zrealizować jedynie częściowo: w 1963 r. na 14 715 stoczniowców 1689, a więc 12%, to kobiety<sup>11</sup>.

<sup>9</sup> APGd, 1291-9695, Tom dotyczący szkolnictwa i zagadnień socjalno-bytowych z 1951 r., Rozszerzony plan wstępny przebudowy Stoczni Gdańskiej w Gdańsku, ul. Doki, [b.d.].

<sup>10</sup> Ustawa z dnia 28 kwietnia 1948 r. o zmianie ustawy z dnia 2 lipca 1924 r. w przedmiocie pracy młodocianych i kobiet, Dz.U. 1948 nr 27 poz. 18.

<sup>11</sup> M. Gdula, B. Maroszek, dz. cyt., s. 671.



Pracowały one na przykład w wydziale montażu kadłubów, gdzie zaplanowano zatrudnienie 156 kobiet (na 1088 wszystkich robotników), z czego 60 na pochylni. To ważna informacja, która pokazuje, że kobiety zaczęły wchodzić również w przestrzeń tradycyjnie męskie, naruszając tym samym stoczniowe hierarchie. O konsekwencji tych naruszeń będzie jeszcze mowa. Plan wspominał również o miejscach, gdzie kobiety przyjmowane były w liczbie niemal równiej mężczyznom: np. w malarni (76 do 78). Ciekawą przestrzenią pracy była izolatornia, gdzie na 10 kobiet przypadało 87 mężczyzn, a jednak, co wiemy z późniejszych wywiadów w latach sześćdziesiątych, izolatorki obok spawaczek i suwnicowych będą stanowić elitę kobiecych specjalistek. Plan wymieniał też zajęcia (nie wydziały), do których w ogóle nie zatrudniano kobiet: montaż kotłów, cynkowanie czy hartowanie. Wynikało to prawdopodobnie z przepisów kodeksu pracy, który wskazywał te prace jako szczególnie szkodliwe dla kobiet i ich płodności.

Z malarni pochodzi raport odnaleziony w Archiwum Akt Nowych, przedstawiający nie tylko warunki pracy kobiet ciężarnych w Stoczni Gdańskiej, ale i nierówności uderzające w kobiety: „Nie przestrzega się w zakładzie pracy ustawodawstw w zakresie ochrony pracy i macierzyństwa, na przykład: 7 kobiet pracujących na statkach jako malarki w ostatnim miesiącu ciąży nie chcą przejść do lżejszej pracy, dlatego że obniża się im pobory, tow. Osypiuk – przodownica pracy, która pracuje przy maszynie, również nie przeszła do lżejszej pracy wiedząc, że wówczas obniżą jej pobory. Na moje zapytanie dlaczego obniża się pobory kobiet ciężarnych, które przechodzą do lżejszych prac tow. Molendowa oświadczyła mi, że nie ma takiego zarządzenia na piśmie, a Rada Zakładowa, dyrekcja nie reaguje na ten stan rzeczy pomimo interwencji za strony Rady Kobiecej”<sup>12</sup>.

Oszacowano również, że zaplanowana liczba kobiet będzie miała w sumie 164 dzieci, i na takie zapotrzebowanie otwarto przy zakładzie żłobek. Zastanawia, że podobne wyliczenia pomiędzy osobą a dietnością nie zostały sporządzone w przypadku ojców, pracujących w Stoczni Gdańskiej „od zawsze”. Pierwotnie żłobek przyzakładowy znajdował się na terenie stoczni, co umożliwiało matkom karmiącym korzystanie z przerwy na karmienie. „Głos Stocznio-wca” z 1951 r., w artykule zatytułowanym

<sup>12</sup> AAN, KC PZPR, Wydział Kobiety, sygn. 237/XV/38, k. 37–38.

*Matki pracujące nie muszą martwić się o dzieci*, opisuje udogodnienia, które zgodnie z prawem zapewniono matkom: „Codziennie przed godziną 7 rano zajeżdża przed żłobek Stoczni Gdańskiej szary samochód. Wsiadają z niego pracownice stoczni razem ze swoimi pociechami. Wchodzą do specjalnego pokoju, gdzie dzieci trzeba przebrać w specjalne ubranka. Dzieci zostają w żłobku, a matki udają się do swoich warsztatów pracy. [...] Matki najmłodszych dzieci przychodzą do żłobka co trzy godziny, aby je nakarmić. Dzieci nie karmione piersią otrzymują specjalną pożywkę”.

W marcu 1955 r. Stocznia Gdańska otworzyła filię żłobka przy hotelu robotniczym w dzielnicy Jelitkowo, z którego korzystać miało kolejne dwadzieścioro dzieci. W żłobku pracowała jedna pielęgniarka, jedna sprzątaczką, a raport z otwarcia odnotował braki w inwentarzu.

W dalszej części plan określał normę ilości pomieszczeń sanitarnych i socjalnych: od 51 do 100 pracowników w wydziale miało przekładać się na trzy ustępy dla mężczyzn i cztery dla kobiet. Z kolei jeśli liczba pracowników nie przekraczała 20 – kobiety i mężczyźni musieli korzystać z nich razem, bez podziału na płeć. Dodatkowym wyposażeniem umywalni dla kobiet miało być pomieszczenie higieniczne.

W jednej z naszych rozmów suwnicowa Anna<sup>13</sup> opowiada o szatniach współdzielonych ze sprzątaczkami: „Myśmy mieli swoją szatnię. Każda kobieta miała klucz, to sobie przysłała, o której chciała rano [...]. Co tydzień inna sprzątała szatnie, miałyśmy tam garnuszki, żeśmy sobie kawę czy herbatę robiły [...]”.

Inna dodaje: „Nasza szatnia nie była duża, tak były szafki poustawiane, że było przestrzennie, były dwie kabiny prysznicowe, była ubikacja od razu, były dwie, trzy umywalki, więc warunki sanitarne były dobre”.

Jeszcze inna z pań suwnicowych wspomina również o dodatkowych obowiązkach spadających na kobiety w kontekście szatni: „Tak zarządził kierownicy, że mamy sobie same sprzątać. Te, co sprzątały u góry, [sprzątały] męskie szatnie. A drażliwość była wielka, bo niektórzy mężczyźni potrafili i narobić pod prysznicem albo na środku szatni. Jak był złośliwy do sprzątaczkę którejś, to tak robili. Chodziły do kierownika, płakały, bo przecież to jest chamstwo”.

<sup>13</sup> Dane naszych rozmówczyń są anonimizowane.

Chamskie zachowanie opisane powyżej ujawnia narastające napięcia między kobietami a mężczyznami w Stoczni Gdańskiej. Czasem przybierało ono formę codziennej złośliwości, innym razem, szczególnie ze strony mężczyzn na wyższych stanowiskach, nierównego traktowania w dostępie do zasobów i awansu. W „Głosie Stoczniońca” z 1953 r., w artykule zatytułowanym *Gdzie współpraca?*, czytamy: „Na magazynie pracuje np. na tym samym stanowisku co mężczyzna od 1945 r. kobieta. Jak stwierdził sam kierownik magazynu, jest z niej zadowolony. Co się jednak okazuje? – mężczyznę przeszerogowano do wyższej grupy i wyższej stawki, a kobietę w najprostszy sposób pokrzywdzono, zostawiając na tym samym stanowisku. I sprawa pozostałaby niezafatwiona, gdyby nie interwencja rady kobiet. O czym świadczy jednak taki wypadek? O tym, że jeszcze pokutuje u nas niewiara w możliwości kobiet”.

W takich sytuacjach najczęściej interweniowała u dyrekcji stoczniowa Liga Kobiet lub wspomniana we fragmencie Rada Kobiet. Ale prewencyjnie organizowano również akcje, które miały zachęcać kobiety i męskie brygady do współpracy, szczególnie przy okazji Święta Kobiet. Pisano o tym na przykład w „Głosie Stoczniońca” z 1951 r., w artykule zatytułowanym *Dalsze zobowiązania ku czci Święta Kobiet*: „W celu uczczenia Święta Kobiet załoga kobieca jednego z działów zobowiązała się podnieść wydajność do 120 proc. do dnia 8 marca 1951 r. Celem zadokumentowania ścisłej współpracy mężczyzn z kobietami brygada Kuchniaka podjęła się podnieść wydajność pracy do dnia 8 marca br. do 130 proc. [...]”.

Ta walka z uprzedzeniami, choć używała narzędzi i języka propagandy stalinizmu, miała również bardziej twórcze aspekty, jak np. ankieta przeprowadzona przez Ligę wśród męskich przodowników pracy i kierowników brygad na temat kobiet pracujących pod ich auspicjami, pokazująca, że stereotypowe przekonania nijak się mają do rzeczywistości na hali.

Działaniem w podobnym tonie, nakierowanym na walkę z przekonaniami o słabszej pracy kobiet, było ważne wydarzenie w życiu stoczni: awansowanie pierwszej kobiety na mistrza. „Głos Stoczniońca” z roku 1953 podaje: „Kazimiera Kaleta pracuje w Stoczni Gdańskiej od 1950 r., początkowo jako palacz magazynowy. W marcu 1953 r. za wybitne zasługi w pracy zawodowej i społecznej, została awansowana na mistrza działu

blachowni. Należy nadmienić, że jest ona pierwszym mistrzem w historii stoczni i ze swych obowiązków wywiązuje się dobrze”.

O pani Kazimierze niewiele wiadomo, jeszcze przeczesujemy archiwa w poszukiwaniu jej akt, ale bezsprzecznie realizowała ona ideał kobiety socjalizmu: odpowiedziała na wezwanie młodych kobiet do pracy, jak mówiła Anna Walentynowicz, jako „dziewczyna z plakatów z młotkiem i piłą”<sup>14</sup>, aktywna zawodowo, ale i aktywistka społeczna, zapewne zaangażowana w prace Rad Kobięcych.

O jej motywacjach nie wiemy dużo, ale jeśli jej młodość w Stoczni Gdańskiej podobna jest do tej Anny Walentynowicz, to ukazuje złożoność osobistych wyborów: Kazimiera Kaleta aktywnie kształtowała swoją karierę, wykorzystując do tego politykę zakładową i politykę państwa.

Wraz z odwilżą rozpoczęła się destalinizacja w zakładach pracy. Liczba kobiet w stoczni nadal rosła, ale nacisk kładziony był od tego momentu na stanowiska pomocnicze i administracyjne. Analizy socjologiczne z lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych, prezentując statystyki udziału kobiet w załodze stoczniowej, wymieniają długie listy zawodów i stanowisk umysłowych, zupełnie omijając stanowiska fizyczne. Kobiety w 1963 r. pracowały więc w przewodzie w administracji, obsłudze, działach gospodarki ogólnozakładowej, socjalnym, żywienia zbiorowego oraz w hotelach robotniczych jako ekonomistki, planistki, księgowo, operatorki maszyn liczących<sup>15</sup>. Duża grupa pracowała również w przystoczniowej służbie zdrowia (przychodnia, szpital, poradnia rehabilitacyjna, rozsiane po Stoczni Gdańskiej komórki medycyny pracy). Potwierdzają ten trend również wywiady. Nasze rozmówczynie, które w latach sześćdziesiątych rozpoczynały pracę w stoczni, przyjmowane były na kursy suwnicowej, izolatorki, podczas gdy zupełnie zanikły kursy spawaczek dla kobiet. Pracownice fizyczne pełniły głównie funkcje pomocnicze. Wiele z nich pracowało np. w magazynach lub narzędziowniach, wydając sprzęt, fragmenty wyposażenia statku czy ubrania ochronne. Lata sześćdziesiąte i siedemdziesiąte to mimo wszystko czas większej obecności kobiet w stoczni (nawet do 35%), ale już nie w „męskich zawodach”. Kobiety dotąd w nich pracujące były przesuwane do prac postrzeganych jako

<sup>14</sup> A. Baszanowska, A. Walentynowicz, *Cień przyszłości*, Kraków 2005.

<sup>15</sup> M. Gdula, B. Maroszek, dz. cyt., s. 671.

kobiecie: na suwnicy czy do izolacji, przy okazji urlopu macierzyńskiego lub problemów zdrowotnych.

Te dwa zawody, najczęściej użyteczne w trakcie wyposażania statku, stały się domeną kobiet. Tu rzadziej blokowano awanse, w silnych grupach brygad kobiecych łatwiej było również walczyć o lepsze warunki pracy lub wyższe wynagrodzenie. Dwie dekady po destalinizacji Anna Walentynowicz w „Robotniku Wybrzeża” tak opisywała pracę i walkę izolatorek z wydziału W2: „Na wydziale izolacyjnym większość pracowników to kobiety. Praca ich jest niebezpieczna ze względu na zapylenie azbestem. Wiele z nich pracuje już kilkanaście lat i ma zniszczone zdrowie. Uznano to oficjalnie wydając im Karty Z /zagrożenia zdrowia/. Na początku br. konstruktor ob. Szrek wprowadził do izolacji tzw. «szklany azbest». Miało to dać duże oszczędności i poprawić warunki BHP. Już w marcu okazało się że szklany azbest daje 3-krotnie wyższe zapylenie. Kobiety, które dobrze znają swoje rzemiosło, stwierdziły, że nowy materiał po prostu nie nadaje się i całą robotę trzeba będzie robić od nowa. Długo nikt nie chciał ich wysłuchać. Żądały spotkania z udziałem dyrekcji. Zebranie się nie odbyło, ale podniesiono im stawkę godzinową o 2 zł i polecono prace prowadzić do końca. Dopiero po ukończeniu wszystkich prac okazało się, że cała robota na nic, wszystko trzeba wykonać na nowo. «Szklany azbest» wycofano, mimo że konstruktor przypisał straty wyłącznie złej jakości wykonania”<sup>16</sup>.

Izolatorki przypominają nieco łódzkie włóknianki. Ich praca polegała głównie na obszywaniu azbestem rur i wiązała się z podobnym, groźnym dla zdrowia zapyleniem. Wymagała zdolności manualnych i cierpliwości przypisywanych stereotypowo kobietom, stąd szybki przyrost kobiet w tym zawodzie, ale i silna ich pozycja. Jedna z nich w czasie wywiadu wspomniała, że spawacze podnieśli protest, gdy okazało się, że izolatorki pracujące nad tą samą sekcją kadłuba mają otrzymać wyższe od nich wynagrodzenie ze względu na inny sposób rozliczania czasu pracy. Jakby to symboliczne wydarzenie zagrażało w jakiś sposób hierarchii stoczniowej: „Nawet spawacze pretensje mieli, że izolatorki zarabiają więcej od nich. Jakim prawem? A przecież od spawaczy wszystko się zaczyna...”.

<sup>16</sup> A. Walentynowicz, *Postęp techniczny a BHP na wydziale W-2 Stoczni Gdańskiej*, „Robotnik Wybrzeża” 1979, nr 5, s. 4.

Zawód operatorki urządzeń dźwignicowych, czyli suwnic, również traktowany był jako kobiecy. Podobnie jak izolatorki, suwnicowe w swojej pracy posługiwały się umiejętnościami manualnymi: manipulowały drążkami kierującymi ruchem suwnicy i ładunku. Tutaj ścieżka awansu również była prostsza: kolejne kursy zwiększające tonaż ciężaru pod suwnicą, uprawnienia na pracę dwu suwnic nad jednym obiektem czy możliwość zostania opiekunką praktyk dla młodszych koleżanek. Sytuację tę obrazuje dialog dwóch suwnicowych:

„– Początek, jak przysłała do mnie, to ja pracowałam, a ona się przyglądała. [...] Kierownik przydzielił mi ją. No i jak przysłała babka do mnie, to patrzę, fajna jest, to stała za mną i się mi przyglądała, jak robiłam. Później już jej dawałam [samodzielnie poprowadzić suwnicę]: «Usiądź, a ja postoję z tyłu».

– Prosto do niej po kursie [poszłam]. Bo był dzień praktyki [na hali] i dzień kursu [w szkole], to w trakcie praktyki ja już praktykowałam u niej.

– Żeśmy suwnice konserwowali [...], żeśmy sprząтали [...].”

Ostatnią grupą kobiet, o której chcę wspomnieć, są sprzątaczkі. Charakterystyka stoczniowej wersji tego zawodu<sup>17</sup> odbiega od potocznych wyobrażeń: „Ja byłam fizyczna, ja sprzątałam na statkach, jak spawacze spawali spaw. Trzeba było po drabinie na górę wchodzić, sprzątać szlakę [pozostałość spawu], bo przecież jak on spawał, to nie miał sobie czasu tego zmiatać. To żeśmy miały zmiotki i żeśmy zmiatały”.

Wiele kobiet rozpoczynało swoją karierę stoczniową od pracy sprzątaczkі (jak widać również w przytoczonej opowieści pani Stanisławy Rybińskiej), by poprzez kursy zawodowe zdobyć potrzebne do awansu społecznego i ekonomicznego kwalifikacje. Niektóre nigdy nie zdecydowały się na tę zmianę, inne traktowały tę pracę jedynie jako dorabianie (np. studentki w czasie przerw wakacyjnych), jeszcze inne były do tej pracy oddelegowywane karnie. Ambiwalencja w opowieściach o sprzątaczkach, tabuizowanie ich obecności, jest również związane z faktem, iż do samego upadku Stoczni Gdańskiej były to jedyne kobiety pracujące na stałe w kadłubach na pochylniach, przy samych spawaczach. Interesujący wymiar tej pracy przywołany został w artykule w „Głosie Stoczniowca” z 1954 r., gdzie sprzątaczkі piszą o niedbałości pracy spawaczy i marnowaniu

<sup>17</sup> Sprzątaczkі długo zatrudniane były przez zewnętrzną Spółdzielnię Usług Stoczniowych „Marlinka”, a nie samą Stocznnię Gdańską.

materiału spawalniczego, a wnioskuje to po ilości szlaki, którą sprzątają. Ten kontrolujący głos jest ilustracją poczucia równości, jakie obudziło się w sprzątaczkach pod wpływem polityki państwowej i zakładowej.

Ta różnorodność kobiecych zajęć w stoczni odbija również wielość motywacji do pracy i pomysłów na rozwój kariery. W wywiadach obok motywacji finansowej czy samodzielności pojawia się też aspekt ambiencyjny: „Jestem z tego bardzo dumna, raz że człowiek się troszeczkę czegoś nauczył, większy kontakt miał z ludźmi [...] i z armatorami, bardzo dużo ludzi umiało język armatorów i polski. Armatorzy chcieli, żebym ja akurat prowadziła ich statek [...], byli pewni, że byłam dyspozycyjna o każdej godzinie, [...] a to jest miłe i [człowiek] czuł się potrzebny”. Inna z kobiet dodaje: „Mnie zawsze interesowało, żeby zajęcie było ciekawe [...], a stocznia była znakomitym miejscem, gdzie człowiek się sprawdzał natychmiast. Jak się opracowało technologię, to człowiek od razu mógł sprawdzić, czy działa”.

Ta opowieść o wdzięczności dla „matki Stoczni”, mimo swoich ciemnych plam, takich jak dyskryminacja w awansie czy wynagrodzeniach, pojawia się w każdym wywiadzie. Stocznia nie tylko zapewniała miejsce w hotelu robotniczym czy szybszy przydział mieszkania, umożliwiała również doszkalać się i powiększanie zarobków. Obok niezależności ekonomicznej i prestiżu sprawiała, że pracujące tam kobiety czuły się potrzebne i samodzielne. Ta samodzielność była ważnym elementem tożsamości robotnicy, wpływającym na jej poczucie podmiotowości i sprawstwa.

Stoczniowe kobiety były świadome swoich kompetencji (jak pisała Anna Walentynowicz o izolatorkach: „znają się na swoim rzemiośle”), ale i obeznane z polityką partyjną i korzystające z jej języka oraz nowej tożsamości robotnicy socjalistycznej. Walczyły o lepsze warunki pracy, równe pensje, a także przestrzeganie przepisów kodeksu pracy. Nie były jedynie biernymi odbiorczyniami „odgórných” projektów emancypacyjnych, ale kształtowały swoją karierę i działalność społeczną, wykorzystując polityki zakładowe i partyjne. W opresyjnym systemie zdołały wygospodarować przestrzeń autonomii dla siebie i swoich ambicji. Negocjowały z państwem swoją tożsamość i rolę jako aktywne aktorki procesów odbudowy Gdańska i jego przemysłu.

# Bibliografia

## Źródła archiwalne

Archiwum Akt Nowych, 237/XV/38, KC PZPR, Wydział Kobiocy.  
Archiwum Państwowe w Gdańsku, 1291-9695, Tom dotyczący szkolnictwa i zagadnień socjalno-bytowych z 1951 r., Rozszerzony plan wstępny przebudowy Stoczni Gdańskiej w Gdańsku, ul. Doki.

## Literatura

Baszanowska A., Walentynowicz A., *Cień przyszłości*, Kraków 2005.  
Cenckiewicz C., *Anna Solidarność. Życie i działalność Anny Walentynowicz na tle epoki (1929–2010)*, Poznań 2010.  
Fidelis M., *Kobiety, komunizm i industrializacja w powojennej Polsce*, tłum. M. Jaszczurowska, Warszawa 2015.  
*Historia budownictwa okrętowego na Wybrzeżu Gdańskim*, red. E. Cieślak, Gdańsk 1972.  
Jarska J., *Kobiety z marmuru. Robotnice w Polsce w latach 1945–1960*, Warszawa 2015.  
Krall H., *Ludzie może i nie są źli... Wspomnienie o Annie Walentynowicz*, „Wysokie Obcasy” 2010, nr 16.  
*Stocznia kobiet*, red. B. Borowiak, Gdańsk–Gdynia 2016.  
Walentynowicz A., *Postęp techniczny a BHP na wydziale W-2 Stoczni Gdańskiej*, „Robotnik Wybrzeża” 1979, nr 5.



Anna Maria Krasucka

## Jagoda od Sierpnia do Grudnia<sup>1</sup> – maszynistka MKS

Jagoda, bo tak nazywali ją przyjaciele, zawsze wiedziała, że ojczyzna to wielka sprawa, chociaż w domu nie rozmawiało się o polityce, bo ojciec – żołnierz armii gen. Władysława Andersa – niejednokrotnie doświadczył, jak wielki wpływ mają przekonania np. na znalezienie zatrudnienia. Często musiał pracować wbrew zdobytemu wykształceniu i poniżej kwalifikacji. Od pierwszych dni swego życia Jadwiga Piątkowska tryskała energią, wszędzie było jej pełno. Pomimo ciężkiej pracy w polu i na przekór codziennym obowiązkom jawiła się jako świetna uczennica, aktywistka, aktorka szkolnego teatru i społecznik działający w harcerskich kręgach. Z pewnością te doświadczenia ukształtowały młodą kobietę, pełną wiitalności i chęci czynu, a w połączeniu z jej charakterem i niespokojną duszą zdeterminowały także koleje jej losu.

Kiedy tylko okazało się, że można działać, Jadwiga Piątkowska poczuła impuls i w 1975 r. wstąpiła do PZPR. Jej córka wspomina: „Dusza mojej Matki, spragniona miłości i działania, nie znosiła próżni. [...] Nie było to pójście «w układy», wybór dla jakiś doraźnych zysków. Moja Mama

<sup>1</sup> Tytuł inspirowany wierszem *Mamie...* napisanym przez Ewę Korczyńską – córkę Jadwigi Piątkowskiej. Podobnie zatytułowany został artykuł jej autorstwa: *Jagoda sierpniowa, Jagoda grudniowa. O mojej mamie*, „W drodze” 2008, nr 420. Precyzyjnie oddaje on założenia niniejszego opracowania, którego celem jest ukazanie nie tylko twórczości Jadwigi Piątkowskiej, której związek z wydarzeniami w Stoczni Gdańskiej jest niezaprzeczalny, ale także wewnętrzną przemianę poetki pomiędzy sierpniem 1980 a grudniem 1981 r.

– idealistka, miała w sobie dużą wrażliwość na krzywdę ludzką. Przejęta męczeńską i bohaterską postawą pionierów komunizmu, o których traktowała głośno dostępna wtedy literatura, oraz ich bardzo szlachetnymi dążeniami do budowania równości społecznej, weszła w działania Partii z sercem, duszą i całą swoją niepokromioną energią<sup>2</sup>. Cztery lata trwała ta fascynacja, chociaż jej intensywność z każdym dniem malała, aż do momentu, kiedy trzeba było stawić czoła prawdzie: nie tędy droga.

Za porzucenie postawy lojalnościowej Jagoda otrzymała wilczy bilet. Znowu znalazła się w próżni i znowu musiała szukać sposobu na życie. W kraju nie było szansy na jakąkolwiek pracę, w związku z czym – pozostawiając dziesięcioletnią córkę pod opieką rodziców – wyjechała do Czechosłowacji na roczny kontrakt. Latem 1980 r. jej wakacje z córką przerwała wiadomość o „wojnie” w Polsce. Jadwiga Piątkowska nie wahała się ani chwili, spakowała walizki, chwyciła córkę za rękę i wróciła do kraju.

Związek Jagody ze Stoczną Gdańską rozpoczął się w sierpniu 1980 r. To tutaj, za Bramą nr 2, odnalazła emocje, sens, wartości i „sprawę”, dla których warto było poświęcać dni i noce, a w konsekwencji własne życie. Wiedziała, co robić. Chciała nie tylko obserwować wydarzenia, ale za wszelką cenę w nich uczestniczyć. Nietrudno odgadnąć, że znalazła się pod bramą stoczni najszybciej, jak tylko mogła i w najlepszym dla siebie momencie. Okazało się bowiem, że Lech Wałęsa szuka maszynistki. A ona przecież potrafiła! Znowu wszystko nabierało sensu. Jagoda niezmordowanie pisała na maszynie, redagowała teksty, dokonywała korekt, zapominała, że kiedyś trzeba spać i jeść. Praca społeczna pochłonęła cały jej umysł i serce. Nawet córka, która pojawiła się wraz z dziadkami 29 sierpnia pod bramą Stoczni Gdańskiej, nie przyniosła opamiętania. Wręcz przeciwnie. Jej gest „wiktorii” i słowa: „Nie martw się Mamuś, zwyciężymy” dodały Jagodzie Piątkowskiej skrzydeł i utwierdziły ją w przekonaniu, że ten czas dotyczy nie tylko „tu i teraz”, ale rozgrywa się w nim walka o przyszłość, o „tam i kiedyś”; kiedyś, które należeć będzie także do jej córki. Wielkie musiało to być doświadczenie, skoro zaowocowało wierszem *Ewie – mojej 12-letniej córeczce* (datowanym na 29 sierpnia 1980).

---

<sup>2</sup> *Jagoda sierpniowa, Jagoda grudniowa... Wiersze Jadwigi Piątkowskiej oraz opowieść o jej życiu*, oprac. E. Korczyńska, Kraków 2014, s. 6–8. Wszystkie wiersze wykorzystane w niniejszym tekście pochodzą z tego zbioru. Dla przejrzystości zapisu ich tytuły oraz strony zostaną zamieszczone pod cytatem z wiersza.

To w nim podmiot liryczny tłumaczy córce, że „losy historii się ważą” i dlatego musi jeszcze wytrzymać bez mamy. W utworze przedstawiony jest obraz strajkujących stoczniowców, zmęczonych, śpiących byle gdzie, choćby na krzesłach, ale czujących jedność, pełnych wiary i nadziei, solidarnych:

To nic, że noce nieprzespane  
Oczy, ręce zmęczone  
Wiara uzdrawia ludzi  
A ludzie są z nami!

Podmiot liryczny przedstawia także cele podjętych działań, rysuje przyszłość „Nowego Jutra”:

Bez kłamstwa, obłudy i fałszu  
O słowo wolne i szczery uśmiech  
O szczęście Wolnego Człowieka.  
(*Ewie – mojej 12-letniej córeczce*, s. 30)

Chociaż matka i córka są daleko, ich serca biją jednym rytmem. Córka przyrównana zostaje do „Wolnej Ojczyzny”, bo obie nie wiedzą, czym jest zakłamanie. Ta wizja pomaga matce przetrwać „te trudne sierpniowe dni”, bo na horyzoncie pojawia się nadzieja, a „słońce się do nas uśmiecha”.

Wiersz *Ewie*... sygnalizuje zarazem czytelnikowi, że trudne będzie rozdzielenie tożsamości autorki od przeżyć i poglądów prezentowanych przez podmiot liryczny. Wydarzenia, w których bierze udział Jadwiga Piątkowska, znajdują bowiem odzwierciedlenie w jej utworach, kształtują sytuację liryczną i wpływają na konstrukcję „ja” lirycznego. Staje się on *porte-parole* autorki, a wiersze posiadają cechy liryki bezpośredniej – liryki wyznania. Wszystkie utwory, które powstały w czasie pracy w Stoczni Gdańskiej, charakteryzuje ten sam sposób obrazowania, nawiązujący do bieżących wydarzeń i sytuacji politycznej.

Pracy w stoczni było dużo, tym bardziej że Jagoda Piątkowska była nie tylko maszynistką. Miała tzw. talent do pióra, który – wcześniej odkryty

– sprawił, że współredagowała materiały strajkowe. Była świadkiem rozmów, spotkań, zmian, negocjacji, by w końcu doczekać momentu podpisania porozumienia i zakończenia strajku.

Gdy pojawiła się okazja, zatrudniła się w Stoczni Gdańskiej – w ciągu dnia pracowała w stołówce, a po pracy przenosiła się do redakcji „Rozwagi i Solidarności”. Tam – w tej pierwszej niezależnej stoczniowej gazecie – spędzała wieczory i noce na twórczości publicystycznej. Pisała, redagowała, nagrywała audycje dla stoczniowego radiowęzła.

Z tego okresu pochodzi wiersz *Wyznania* (datowany na wrzesień 1980). To rozrachunek z przeszłością, świadomość zmiany, dziejowości tego, co jest i tego, co się jeszcze wydarzy. „Ja” liryczne wylicza to, co było, lecz jednocześnie zarysowuje aktualną kondycję społeczeństwa:

Miecz wyroków ciążył  
Lata całe nad głową  
Grot kotwicy jak drzazga  
Tkwił w sercach naszych  
W życiu brudnym, lepkiem

Ludziom towarzyszył gniew, ale i wiara, dzięki której wszystko miało ulec zmianie. Odwołanie do biblijnego pioruna ognistego ma podkreślić, że tylko ogień potrafi wszystko zniszczyć, ale i oczyścić, wrócić „czyste słowo / zaufanie / miłość”. Ludzie zdają sobie sprawę ze swej siły. Jednoczący się z nimi podmiot liryczny stwierdza:

Przez lata  
Marionetkami będąc  
Dziś reżyserami jesteśmy  
(*Wyznania*, s. 32)

Od teraz wszystko się zmienia, bo sznurki zostały odcięte, a ludzie pracy nie pozwolą więcej sobą manipulować. Karta się odwróciła, od teraz rządzeni będą rządzić. Staną się reżyserami kolejnych wydarzeń. Ważne jest jednak to, że są oni bogatsi o doświadczenia, okrutne i okupione krwią, które pozwolą uniknąć popełnienia tych samych błędów.

Kolejny wiersz, *Zbudźcie się* (datowany na październik 1980), skierowany jest do ekipy „starego układu”. Pisząc swój apel, Jadwiga Piątkowska posługuje się czasownikami w trybie rozkazującym: „padnijcie”, „uderzcie”, „zróbcie”, „ukażcie”, „osądźcie”, „wybielcie”, „sprostujcie”. Dwa z nich: „obudźcie się” i „pozwólcie” występują jako anafory. Podmiot liryczny podkreśla, że aby wszystko zmienić, najpierw należy się przebudzić: „ze snu upodlenia, z koszmaru zakłamania, obietnic bez pokrycia”. Kolejnym etapem powinno być przyznanie się do winy:

Padnijcie przed ludem na kolana  
Uderzcie się w piersi z pokorą  
Zróbcie bilans władzowania

A kiedy już podliczone zostaną wszystkie uczynki, trzeba będzie ukarać winnych, osądzić złodziei i otworzyć „kraty więźniom sumienia”. Dopiero wtedy będzie można rozpocząć proces zmian:

Wybielcie, co czarne  
Sprostujcie, co krzywe  
Pozwólcie prostą drogą kroczyć  
(*Zbudźcie się*, s. 33)

Tylko po wypełnieniu powyższych warunków możliwe będzie powstanie „Polski Nowej”, wypracowanie pełnej zgody i jedności między rządzącymi i rządzonymi, między władzą i robotnikami.

Kolejne utwory również zawierają przesłanie na przyszłość, przestrogi czy prośby, jak choćby ta z wiersza *Boże strzeż* (datowanego na październik 1980). Podmiot liryczny jest świadkiem wydarzeń, które wydają się go przerastać: „Widzimy niemoc / Sami niemocni / Wobec zniszczenia / Spodlenia”. Ponieważ człowiek czuje się zagubiony, zwraca się ku Bogu, co ilustruje apostrofa:

Broń nas Boże  
Boże strzeż  
Przywróć nam jasność  
(*Boże strzeż*, s. 34)

W podobnym tonie utrzymane są dwa kolejne wiersze. W *Modlitwie do duszy* (datowanej na październik 1980) podmiot liryczny – choć jest kowalem swego losu – zdaje sobie sprawę, że jest słaby i jeśli nie zdobędzie się na łaskę przebaczenia, jego dusza pęknie, stanie się pyłem, wspomnieniem. Wiersz *Niech się stanie* (również datowany na październik 1980), tytułem nawiązujący do pierwszego rozdziału Księgi Rodzaju i sprawczej mocy powołania wszystkiego do życia, ukazuje człowieka zagubionego, zanurzonego w chaosie, niepewności i ciemności, ale oczekującego na to, by nastąpiła odnowa.

Wiersze te z pewnością wyrosły z osobistych doświadczeń Jadwigi Piątkowskiej, a także z wydarzeń, których była świadkiem i w których uczestniczyła, jeżdżąc po kraju jako reporterka „Rozwagi i Solidarności”. Ten okres jej życia to liczne spotkania z innymi robotnikami, zapaleńcami takimi jak ona, wymiana myśli, poglądów, planów na przyszłość. Głównym kierunkiem wyjazdów był Śląsk – godziny spędzone z górnikami. Jadwiga towarzyszyła im wszędzie. Jako jedyna kobieta zdecydowała się na zjazd do kopalni. To wtedy otrzymała na pamiątkę puchar z węgla i górniczą lampę. Ta „sierpniowa” Jagoda ciągle była w swoim żywiole, pełna radości, zapału i nadziei. Z drugiej strony zdawała sobie sprawę z wielkiej roli i odpowiedzialności, jaka została przypisana wszystkim „uwikłanym” w historię najnowszą.

Kolejne wiersze Jadwigi Piątkowskiej inspirowane są uroczystością odsłonięcia pomnika Poległych Stoczniowców 1970, które odbyło się 16 grudnia 1980 r. W wierszu *Córce...* (datowanym na grudzień 1980) podmiot liryczny opowiada swojemu dziecku wydarzenia sprzed dziesięciu lat. Każe porzucić podręczniki i przyjść pod bramy Stoczni Gdańskiej, bo jedynie tutaj otrzymać można lekcję prawdziwej historii:

Przyklęknij na placu  
Krwią braci nasiąkłym  
Posłuchaj, jak bije  
Skrwawione serce Ziemi.

Wspomina przyczyny i przebieg wydarzeń z grudnia 1970 r., a także zestawia je na zasadzie kontrastu z atmosferą świąt: „Czekaliśmy jak ty na święta / Na gwiazdkowe prezenty, a Dostaliśmy taki prezent / Co za

pamięć o nim / Wsadzano za kraty / Pozbawiano ludzi pracy”. Podmiot liryczny uczestniczył w tych wydarzeniach, dlatego uważa, że nie można zapomnieć o bestialstwie „wilków żądnych krwi – / w stalowych i zielonych mundurach / z czerwonymi ślepiami” uzbrojonych w lufy czołgów i ciężkie buciory oraz o męczeństwie narodu, niewinnych ofiar, bo „nawet kija nie mieliśmy / by od siebie wściekle psy odegnać”. Pomnik, który wyrósł na placu, gdzie przelano krew, powinien stać się przestrożą „dla rodu Kaina”, w którym brat stanął naprzeciwko brata i podniósł na niego rękę. To swoisty testamentem dla przyszłych pokoleń, gwarant wiary i czystego sumienia. Autorka przywołuje w wierszu datę 10 listopada 1980 r. – kiedy nastąpiła rejestracja NSZZ „Solidarność” przez Sąd Najwyższy w Warszawie – i odnosi się do podpisanych żądań. Podkreśla (także w sposób wizualny, pogrubiając pismo), że: „Krzyże będą nam tarczą / Mieczem Solidarność!”. Wszystko wydaje się wracać do normalności, podmiot liryczny jest pełen nadziei:

[...] widzisz znów mamy Grudzień  
Pełna wiary, ufna w porozumienia  
Przyrzekam Ci córeczko  
Będziesz miała w tym roku święta  
(*Córce...*, s. 38)

Symbole wykorzystane w wierszu *Córce...* pojawiają się też w następnym utworze, *Dzwoniły dzwony* (datowanym także na grudzień 1980). Krzyże są tu nie tylko tarczą, ale i mieczem, mającym być przestrożą dla Kaina, który odebrał życie niewinnemu Ablowi. O tym, co się stało, wiedzieli wszyscy, bo początek czterech pierwszych strof informuje nas, że „Dzwoniły głucho dzwony”, gdy miało miejsce wielkie bezprawie. Ostatnią zwrotkę rozpoczyna wezwanie „Dzwońcie dzwony całej polski” (*sic!*), by to, co się wydarzyło, nigdy nie zostało zapomniane.

W wierszu *Nasze krzyże* (również z grudnia 1980) Jadwiga Piątkowska porównuje męczeństwo narodu polskiego z ofiarą złożoną przez Chrystusa na Golgocie. Pierwszy krzyż, który stanął przed bramą, „przemawiał niemą rozpaczą”, te wzniesione dziś (w 1980 r.) mają stać się symbolem pamięci i pojednania:

Krzyże jak na Golgocie  
Stoją straszne, wyniosłe  
Przy stoczniovym płócie  
Pochyl głowę w zadumie...  
Polak przebaczać umie...  
(*Nasze krzyże*, s. 41)

W lutym 1981 r. powstaje wiersz *Bóg czuwa*, który jest wyrazem kondycji psychofizycznej autorki. Czuje się ona rozdarta, pogrążona w niepewności i zwątpieniu. Sporządza rachunek sumienia: z jednej strony układa myśli, przyrzeczenia, zapewnienia, z drugiej uczynki – zarówno te dobre, jak i te złe. Towarzyszy jej niepokój i pośpiech, by wszystkie myśli wprowadzić w czyn, a przy tym ustrzec się chaosu. Jest pewna, że w konsekwencji podjętych działań wszystko zostanie opanowane i zwycięży tylko „Bóg i błogosławiony lud”.

Ten religijny charakter przyjmują także kolejne wiersze. Anafora „Nie na marne”, powtarzająca się na początku każdej strofy wiersza o takim właśnie tytule (datowanego na kwiecień 1981), przekonuje czytelnika, że ofiara złożona przez Polaków „Na ulicach / Gdyni, Gdańska [...]” jest równoważna z ofiarą Chrystusa – „Tak jak Krew i Męka Pańska” – i tak jak ona ma moc oczyszczenia.

Odmienny charakter ma wiersz *Nie wspominaj!* (datowany także na kwiecień 1981). To raczej zbiór nazw i czynów wiążących historię naszego kraju z historią Związku Radzieckiego. Autorka wymienia nazwy geograficzne, które dla każdego Polaka są łatwo rozpoznawalnymi symbolami kaźni i eksterminacji: Syberię, Katyń, Kazachstan, Workutę, Uchtę, Ostaszków, Starobielsk, Kozielsk i nakazuje czytelnikowi o nich zapomnieć. W niepamięci powinny także utonąć takie wydarzenia jak: pakt Ribbentrop-Mołotow, deportacje, zesłania i atak wojsk sowieckich. Polak powinien też przestać myśleć o najbliższych, jeśli ich historia spłotła się choćby w niewielkim stopniu z wymienionymi wcześniej miejscowościami czy wydarzeniami. Wszystko to oczywiście w imię przyjaźni polsko-radzieckiej. Wiersz przewrotny, ironiczny w swym wydźwięku – czyżby był odpowiedzią na podjęte przez Związek Radziecki na terenie naszego kraju manewry „Sojuz 81”, trwające od 16 marca i przedłużone do 7 kwietnia



1981? A może nawiązuje do wszechobecnych haseł propagandowych o przyjaźni i braterstwie, potępiających wszelkie działania uznawane za antyradzieckie? Dzisiaj trudno na te pytania jednoznacznie odpowiedzieć. Możemy jednak domniemywać, że nacisk, zwłaszcza na ludzi związanych z działalnością reporterską, był olbrzymi. Wiadomo skądinąd, że przy okazji ćwiczeń „Sojuz 81” radzieckie grupy rozpoznawcze prowadziły rekonesans m.in. na terenie Stoczni Gdańskiej.

Kolejny wiersz wiąże się z wydarzeniem, które wstrząsnęło polskim narodem: 13 maja 1981 r. na placu św. Piotra w Rzymie turecki terrorysta Ali Ağca dokonał zamachu na papieża Jana Pawła II, orędownika ludzi pracy, którego słowa wypowiedziane w Warszawie podczas pierwszej pielgrzymki do Polski w 1979 r.: „Niech zstąpi duch Twój i odnowi oblicze ziemi, tej ziemi” stały się pierwszym hasłem rodzącej się Solidarności. O tym, jak wielkie to było przeżycie, jaki ogromny żal i strach wywołało, niech świadczy utwór *Orędzie o zdrowie Ojca Świętego* (datowany na 13–14 maja 1981). Jadwiga Piątkowska w prostych słowach pierwszej części wiersza kreśli portret ojca świętego i gloryfikuje jego cechy, jednocześnie potępiając czyn zamachowca. Brak papieża Polaka byłby niepowetowaną stratą, dlatego w wierszu posługuje się apostrofami do Boga i Bogurodzicy – Królowej Polski – z prośbą o łaskę zdrowia. Podmiot liryczny, uczestnik wydarzeń z sierpnia 1980 r., rozumie znaczenie słów ojca świętego, które były tak ważne dla ludzi pracy:

Ojcze Nasz Niebieski, który rządzisz światem  
Wybłagaliśmy Twą łaskę dla kraju latem  
Gdy w sierpniu wiara w serca nam wróciła  
Solidarnie stanął z nami nasz Papież Wojtyła.  
(*Orędzie o zdrowie Ojca Świętego*, s. 64)

Autorka celowo używa określenia „nasz Papież”. Nie tylko dlatego, że był Polakiem, ale przede wszystkim dlatego, że był osobą utożsamiającą się z hasłami Solidarności, stojącą w jednym szeregu ze strajkującymi, żądającą sprawiedliwości, głoszącą pokój i miłość bliźniego. Tak bliski wszystkim i każdemu z osobna, że można w stosunku do niego użyć zaimka dzierżawczego „nasz” – uczynić „dobrem” wszystkich ludzi wyznających te same wartości, bo „tego Ojca właśnie nam potrzeba”.

Słowa Jana Pawła II przyświecały Solidarności, czemu Jagoda Piątkowska dała wyraz w kolejnym wierszu (datowanym na listopad 1981), który rozpoczyna od znanego wszystkim cytatu: „Niech zstąpi Duch Twój i odnowi...”. Stają się one dla poetki pretekstem do ukazania kondycji naszej ojczyzny, z jednej strony bogatej i żywej, z drugiej – splamionej krwią i łzami. Znowu pojawia się tutaj motyw, który jest dla autorki najtragiczniejszy – bratobójcza walka Polaków. Ta niesprawiedliwość jest faktem, nad którym autorka nie może przejść obojętnie. Nie można przecież dzielić społeczeństwa na „lepszych” – Towarzyszy mieszkających w ogrodzonych pałacach z marmurów – i „gorszych” – robotników bytujących w jednym pokoiku, za który płacą pół pensji. Co ważniejsze, nierówność ta przekłada się także na młodsze pokolenie, które miało żyć już w czasach sprawiedliwości i wolności, o którą walczyli rodzice. Świadczy o tym z jednej strony chronicznie zakatarzone dziecko, które opiekunom trudno jest nakarmić (bo „kartkowe przydziały” są wręcz głodowe). Dziecko to nie zna smaku czekolady, a w grudniowy, mroźny poranek już o szóstej rano musi iść z mamą do żłobka. Trudno się dziwić, że często tej wędrownicy towarzyszy płacz. Z drugiej strony Jagoda maluje obraz sielanki dziecka prominenta, które śpi do południa w ciepłym i wygodnym łóżku, później zaś, ubrane w zakopiański kożuszek, zostaje odwiezione do szkoły przez kierowcę, a jego teczka jest zaniesiona do klasy. Takie zestawienie służy podkreśleniu kontrastu ciągle utrzymujących się różnic społecznych, na co podmiot liryczny nie może się zgodzić. Nie takie były ideały, do których dążyli ludzie pracy. Trzecia, wydzielona część wiersza jest ostrzeżeniem. „Ja” liryczne zwraca się bezpośrednio do zdrajców narodu, nazywając ich ponownie rodem kainowym i prorokując:

Świat cię rozliczy  
Tu, na tej ziemi  
A w Niebie Bóg  
Łzy nasze będą  
Świadectwem prawdy  
I wątle ciała naszych dzieci.  
(*Niech zstąpi duch Twój i odnowi...*, s. 56)

W październiku 1981 r. Jagoda Piątkowska nadal wierzyła w Polskę, w swoje ideały: wolność, równość, solidarność, braterstwo. Nie ulega jednak wątpliwości, że coraz trudniej było jej zachować optymizm wśród wydarzeń dnia powszedniego: w pracy, w kolejce, podczas spaceru z córką, słuchając wiadomości z „Dziennika Telewizyjnego” i jednocześnie śledząc wydarzenia w kraju, a także czując niepokój nadchodzący od strony wschodniej granicy. Karnawał Solidarności powoli dobiegał końca i wiele osób zdawało sobie sprawę z tego, że wydarzenia potoczą się niezupełnie tak, jak wyobrażała sobie opozycja. Janusz Onyszkiewicz wspominał: „Miałem wrażenie, że jesteśmy takimi aktorami w greckiej tragedii, w której już niejako wiadomo, co się może stać, ale każdy musi swoją rolę odegrać do końca, bo mamy całkiem różne racje i całkiem różne motywy działania. Pytanie brzmiało, czy zdarzenie zakończy się naszym zwycięstwem czy naszą porażką”<sup>3</sup>. W tej sytuacji trudno zakładać, że Jadwiga Piątkowska nie zdawała sobie sprawy z powagi wydarzeń. Nadal jednak przesiąknięta była „sierpniowością”, ciągle w wirze pracy, spotkań, rozmów, kolejnych tekstów, w bezustannym działaniu, bo przecież – ojczyzna to ważna sprawa.

Gdy dowiedziała się o wprowadzeniu stanu wojennego, zareagowała jak wielu: „Do dziś pamiętam, jak moja Matka zerwała się przerażona z łóżka. Łzy lały się jej po rozspanej twarzy i tylko słychać było jakiś dziwny, pomieszany szloch: «O, Jezu! I co teraz będzie?»”<sup>4</sup> – wspomina córka, Ewa Korczyńska. Trudno byłoby sobie wyobrazić scenariusz, według którego Jagoda Piątkowska zostaje w domu i biernie obserwuje wydarzenia. Pewne było, że kobieta zrobi wszystko, by znaleźć się w ich centrum. I rzeczywiście – bohaterka dotarła do stoczni i jej nie opuściła. Pozostała tam do końca, do pacyfikacji, wierna swoim ideałom i hasłom, w które święcie wierzyła aż do momentu, gdy została wskazana jako „suka z Solidarności”<sup>5</sup>. Później trafiła do Aresztu Śledczego przy ul. Okopowej. Jak wyglądały przesłuchania, noce spędzone w wilgotnych celach, zastraszanie, bicie, aż trudno sobie wyobrazić. Jediną relacją, która pozostała po Jagodzie tamtych dni, Jagodzie „grudniowej”, są jej

<sup>3</sup> Cyt. za: Karnawał z wyrokiem. *Solidarność 1980–81*, wybór i oprac. A. Dębska, Warszawa 2005, s. 219.

<sup>4</sup> *Jagoda sierpniowa...*, s. 16.

<sup>5</sup> Tamże.

datowane na grudzień 1981 wiersze: *Dlaczego dałaś rozkaz? i Mojemu grudniowemu oprawcy*.

Konstrukcja pierwszego utworu oparta została na powtarzonym pytaniu „dlaczego”. Podmiot liryczny zwraca się z nim do Matki – Warszawy. Chce zrozumieć, dlaczego stało się to wszystko i „na kogo te czołgi wysłano”. Kolejne pytanie dotyczące mocodawcy skierowane było do zomowca w polskim mundurze, który zbezczeszczył polskie symbole: narodowe – orła w koronie i religijne – krzyż. Autorka opisuje wydarzenia i emocje towarzyszące ludziom pracy po grudniowej nocy. Personifikuje stoczniową bramę, która „umarła”. To określenie nie tylko oznacza jej zdewastowanie przez wjeżdżające na teren Stoczni Gdańskiej czołgi, porwanie w strzępy obrazów papieża i Matki Bożej, które były na niej zawieszane, ale przede wszystkim oznacza brak nadziei. Brama przestała żyć, ponieważ nie ma już przy niej ludzi, brakuje gwaru, wspólnych idei, marzeń o zmianie, poczucia solidarności. Spod gąsienic czołgów, wgnieciony w ziemię, wystaje fragment flagi oraz rąbek płaszcza Hanki, która jeszcze przed chwilą śpiewała *Rotę*. Kierując się wspomnieniami matki, Ewa Korczyńska podaje, że Hanka była koleżanką Jagody Piątkowskiej, która razem z nią obserwowała pacyfikację, stojąc na bramie. Kiedy czołgi uderzyły w barykadę, spadła wprost pod gąsienice: „Wprost pod nogi szturmujących żołnierzy, którzy, oprócz polskich mundurów, nie mieli w sobie nic polskiego. Kiedy przetoczył się po niej cały metal, przeszły stopy «panów tamtej nocy», ostatni z żołnierzy – dowódca, przechodząc, splunął na tę plamę krwi, która niedawno była młodą, pełną życia dziewczyną i wycedził: «ot, polskie ścierwo!»”<sup>6</sup>. W źródłach historycznych nie odnotowano informacji o śmierci młodej dziewczyny. Trudno dziś zweryfikować, czy Hanka to kobieta z krwi i kości, czy tylko fikcja literacka. Nie ulega jednak wątpliwości, że wiersz jest bardzo sugestywny i mocno oddziałuje na wyobraźnię i emocje czytelnika. Kończy się pytaniem retorycznym, na które właściwie do dziś nie udzielono odpowiedzi: „Dlaczego dałaś rozkaz Matko – Warszawo?”

Drugi wiersz adresowany jest do „grudniowego oprawcy”. To także ciąg pytań retorycznych, które uwypuklają fakt, że trudno było zrozumieć, jak człowiek może tak bardzo znęcać się nad innym człowiekiem,

<sup>6</sup> Tamże, s. 17.

poniewierać nim. Nie wystarczy posiadanie władzy ani tłumaczenie, że takie otrzymało się rozkazy. Nic nie jest w stanie usprawiedliwić bestialstwa i dehumanizacji świata z grudnia 1981 r. Podmiot liryczny pyta katar o konsekwencje emocjonalne czynów, zastanawia się, czy oprawca też ma wyrzuty sumienia:

Smacznie spałeś  
Po wykonaniu  
Nadobowiązkowego zadania?  
[...]  
Co przypomniałeś sobie?  
Matkę, dzieciństwo  
Czy Pierwszą Komunię?  
(*Mojemu grudniowemu oprawcy*, s. 59)

Wiersz kończy się ostrzeżeniem. O ile oprawcom wydawało się, że mają możliwości, by zabić wspomnienia człowieka, jego przekonania i ideały, o tyle jednak zapomnieli o duszy. To ona jest najważniejsza. W niej będą odbijały się wszystkie uczynki, łzy i krew ofiar podczas sądu ostatecznego. Jeśli więc kara nie spotka zomowca za życia, to może być pewien, że po śmierci zostanie rozliczony ze swych czynów.

Jadwiga Piątkowska, dzięki pomocy przyjaciół, została przed świętami zwolniona do domu. Jak wspomina córka, było to najsmutniejsze Boże Narodzenie w ich wspólnym życiu. Ta Jagoda „grudniowa” została pozbawiona nadziei. Po raz kolejny okazało się, że sens jej życia nie był czymś tak stabilnym, jak chciałaby wierzyć. Święta przepłakała, ale nie potrafiła patrzeć na rozwój zdarzeń beczynn timer. Rozpoczęła pracę w konspiracji – nadal była redaktorem, wyjeżdżała na Śląsk; ciągle w wirze wydarzeń i w centrum przemian.

Sytuacja nie trwała jednak długo. Jadwiga Piątkowska po paru miesiącach pracy została aresztowana po raz drugi. Przyłapana na gorącym uczynku, podczas produkcji ulotek, znowu trafiła do Aresztu Śledczego przy ul. Okopowej. Tym razem trudno było się za nią wstawić, ponieważ uznana została za recydywistkę. Trafiła do więzienia przy ul. Kurkowej. Niestety, tutaj narażona była nie tylko na działania aparatu władzy, ale także

towarzystwo kobiet, które znalazły się w więzieniu ze względu na swoją kryminalną przeszłość. W życiu Jagody był to niezwykle trudny okres.

Znowu rozpoczęły się przesłuchania, zastraszenie odebraniem córki, wyśmiewanie. O tym czasie niewiele wiadomo. Na pewno bohaterce podawano Reladorm – silny lek na uspokojenie. Dostawała całe opakowania z zaleceniem, by stosować go, gdy będzie czuła, że go potrzebuje. Było to silnie działające i silnie upośledzające lekarstwo. Nie otruła się nim, ale zażywała go sporo, chcąc przespać czas gehenny. Jak wspominają bliscy, którzy spotykali się z nią na widzeniach, z powodu leku nie można było porozumieć się z Jadwigą Piątkowską. Jednak dzięki niemu była w stanie znieść wszystkie upokorzenia, które spotykały ją nie tylko ze strony personelu, ale także kobiet – kryminalistek, z którymi zmuszona była dzielić cele. Lek niszczył korę mózgową i – jak sugeruje córka – być może to właśnie on wpłynął na późniejszą chorobę neurologiczną, która była prawdopodobnie przyczyną przedwczesnej śmierci bohaterki<sup>7</sup>.

Z tego okresu pozostał tylko jeden wiersz, *Za murami* (datowany na styczeń–maj 1982). Jest on smutnym odbiciem przerażającej rzeczywistości więziennej i jednocześnie opisem stanu emocjonalnego podmiotu lirycznego, będącego *porte-parole* autorki. Utwór rozpoczyna się od słów skierowanych do Boga z prośbą o wsparcie i wskazanie drogi. Niestety, okazuje się, że nie ma odpowiedzi, wszystko otacza cisza. Podmiot liryczny zastanawia się, gdzie jest Bóg. Szybko odnajduje go zjednoczonego z ludźmi. Bóg milczy, bo nie ma słów: rady, pocieszenia, nauki. Na to, co się wydarzyło, zareagować można jedynie milczeniem. Znaczące są też łzy spływające po twarzy Chrystusa. Dni w więzieniu mijają bohaterce, podmiotowi lirycznemu, w towarzystwie „Basi – złodziejki, którą wychował Dom Dziecka”. Z każdym dniem wzrasta poczucie beznadziejności losu, osamotnienia, rezygnacji.

Niestety, ten stan duszy okazał się trwały. Jadwiga Piątkowska nigdy już nie wróciła do kondycji Jagody „sierpniowej”, pełnej zapału, miłości do ludzi i radości. Tym bardziej że po opuszczeniu więzienia pozostała sama. Nikt nie śmiał utrzymywać z nią kontaktów, bano się konsekwencji, zwłaszcza że wizyty funkcjonariuszy Służby Bezpieczeństwa w jej domu były częste i regularne.

---

<sup>7</sup> Tamże, s. 21–22.

Z czasów „po więzieniu” pozostało jeszcze parę wierszy. Wszystkie one są wspomnieniem, ciągle żywym wyznaniem mijających dni:

„Solidarność” nam rozwiążali  
Naszych głosów nie wysłuchali [...]  
Niech nigdy Polak nie strzela do Polaka  
(*Modlitwa członków „Solidarności”*, lipiec 1982, s. 64)

Przyjm moje serce zbolełe  
Rozdarte miłością wzgardzoną,  
Krat odosobnieniem  
Nocnych przesłuchań męką  
(*Księdzu Romanowi*, 10 lipca 1984, s. 70)

Są także poszukiwaniem pocieszenia, nowego sensu. Zgodnie z tym, co napisała córka Jadwigi Piątkowskiej, zbawieniem dla duszy okazała się I Gdańska Piesza Pielgrzymka na Jasną Górę: „Moja mama prawdziwie rozkwitła. Rozpoczął się nowy etap naszego wspólnego życia. Znowu była «gwiazdą», ale co do tej nie było obawy, że rozczaruje. Matka moja przeżyła głębokie nawrócenie”<sup>8</sup>. Już do końca swoich dni z ufnością wierzyła, że jedyne ukojenie znajdzie w Bogu i religii. Wyrazem tej ufności są powstające wiersze:

Boże cichy i łagodnego serca [...]  
Niech Twa sieć otoczy  
Zranione serce moje  
Niech ukoi ból.  
(*Litania członków „Solidarności”*, lipiec 1984, s. 66)

Trudno jednak odnaleźć siłę, by – mając w pamięci grudniowe wydarzenia – zapomnieć, przebaczyć. Pozostaje jedynie modlitwa i ufna prośba skierowana w formie apostrofy do Jezusa:

---

<sup>8</sup> Tamże, s. 23.

Mistrzu z Nazaretu [...]  
Daj mi pancerz  
Z Twojej miłości  
Ku obronie [...]  
Daj mi miłość  
Najprostszą  
Przebaczącą  
Miłość do ludzi.  
(*Mój Mistrzu...*, wrzesień 1984, s. 75)

Jadwiga Piątkowska zmarła w wieku zaledwie czterdziestu lat. Czy udało jej się odnaleźć sens swego życia – trudno stwierdzić. Już nigdy nie była tą samą kobietą, która w sierpniowy dzień przekroczyła bramę Stoczni Gdańskiej. Co więcej i co smutniejsze, wydaje się, że świat o niej zapomniał. Pozostały jedynie wiersze, które może nie są arcydziełami, ale posiadają pewną niepowtarzalną wartość – ich siłą jest aktualność przeżyć i bieżący zapis doświadczeń. Mam nadzieję, że udało mi się uwypuklić ten fakt poprzez przyjęcie przeze mnie równoległego porządku narracji o ówczesnej historii oraz wpisanych w nią wierszach Jadwigi Piątkowskiej.

Ostatnio szerzej zaczyna mówić się o kobietach Solidarności i dostrzegać ich rolę w wydarzeniach. Jednak poświęcone im cztery opracowania historyczne<sup>9</sup> i jeden film<sup>10</sup> – to zdecydowanie za mało. Za mało na to, by oddać całość doświadczeń, emocji i przeżyć, którym musiały stawić czoło nie tylko kobiety, ale także ich rodziny i bliscy. Ewa Korczyńska – córka Jadwigi Piątkowskiej – mówi, że w momencie, gdy został opublikowany pierwszy wiersz jej matki, została nazwana przez krytykę „córką Solidarności”. Jednak uważa, że trafniejsze byłoby określenie „sierota Solidarności” – bo chociaż wiedziała, że dla mamy jest ważna, to zawsze rozumiała, że ojczyzna jest i będzie dla niej najważniejsza.

<sup>9</sup> Mam tu na myśli takie pozycje jak: E. Kondratowicz, *Szminka na Sztandarze. Kobiety Solidarności 1980–1989*, Warszawa 2001; Sh. Penn, *Podziemie kobiet*, przeł. H. Jankowska, wstęp M. Janion, Warszawa 2003; tejeż, *Sekret Solidarności: kobiety, które pokonały komunizm w Polsce*, przeł. M. Antosiewicz, Warszawa 2014 oraz M. Dzido, *Kobiety Solidarności*, Warszawa 2016.

<sup>10</sup> Stworzony przez Martę Dzido i Piotra Śliwowskiego film dokumentalny *Solidarność według kobiet* ujrzał światło dzienne w 2014 r.



# Bibliografia

## Literatura

Dzido M., *Kobiety Solidarności*, Warszawa 2016.

*Jagoda sierpniowa, Jagoda grudniowa... Wiersze Jadwigi Piątkowskiej oraz opowieść o jej życiu*, oprac. E. Korczyńska, Kraków 2014.

*Karnawał z wyrokiem. Solidarność 1980–81*, wybór i oprac. A. Dębska, Warszawa 2005.

Kondratowicz E., *Szminka na Sztandarze. Kobiety Solidarności 1980–1989*, Warszawa 2001.

Korczyńska E., *Jagoda sierpniowa, Jagoda grudniowa. O mojej mamie*, „W drodze” 2008, nr 420.

Penn Sh., *Podziemie kobiet*, przeł. H. Jankowska, wstęp M. Janion, Warszawa 2003.

Penn Sh., *Sekret Solidarności: kobiety, które pokonały komunizm w Polsce*, przeł. M. Antosiewicz, Warszawa 2014.

## Filmy

*Solidarność według kobiet* [film dokumentalny], reż. M. Dzido i P. Śliwowski, Gdańsk 2014.



Natalia Marcinkowska

## **Aksjologia Solidarności (1980–1981) we wspomnieniach opozycjonistów**

Celem niniejszego artykułu jest ukazanie procesu tworzenia się aksjologicznych założeń ruchu społecznego Solidarności. Założenia te umożliwiają odczytanie ideałów moralnych, do realizacji których aspirowali zarówno wiodący, jak i szeregowi uczestnicy strajku w sierpniu 1980 r. w Stoczni Gdańskiej, poprzedzającego okres „karnawału Solidarności”. Osobiste doświadczenia strajkujących, przekazywane kolejnym pokoleniom w opowieściach, składają się na powszechnie podzielany obraz tego, czym dla polskiego społeczeństwa była Solidarność w okresie swojego rozkwitu. Obraz ten od początku transformacji ustrojowej funkcjonuje w zbiorowej pamięci, która stanowi interesujące pole badawcze dla socjologów, teoretyków społecznych i filozofów. Ci ostatni mogą przyglądać się jej jako konstruktowi aksjologicznemu, którego treść współcześnie bywa podtrzymywana, ale niejednokrotnie też modyfikowana, dewaluowana czy pomijana w społecznym przekazie przez niektóre środowiska opiniotwórcze. Jako filozofkę interesuje mnie to, w jaki sposób swoisty manifest wartości obywatelskich – a tak zryw opozycji w 1980 r. zachował się we wspomnieniach wielu strajkujących – koresponduje z elementami teorii społecznej i filozofii moralnej oraz to, jakie konsekwencje dla naszej współczesności może mieć podtrzymywanie i pielęgnowanie pamięci na jego temat.

Fenomen narodzin Solidarności jest filozoficznie interesujący również z tego względu, że obok bezpośrednich relacji wciąż żyjących uczestników ruchu dysponujemy także bogatym materiałem teoretycznym, zawartym w publikacjach intelektualistów, którzy na bieżąco lub z perspektywy czasu analizowali przebieg strajku w Stoczni Gdańskiej, atmosferę panującą wśród robotników, a także proces tworzenia się symboli, wartości czy kodów semantycznych, wykorzystywanych – świadomie lub nieświadomie – przez strajkujących<sup>1</sup>. Wielu teoretyków społecznych jest zdania, że przyjęty przez Solidarność program zawierał cechy idealnego projektu społecznego (niektórzy mówią wprost o ostatniej politycznej utopii dwudziestego stulecia)<sup>2</sup> oraz wizję moralności, do której dążenie – z radykalizmem właściwym robotnikom – odmieniło kształt życia społeczno-politycznego w rzeczywistości PRL-u. Dlatego korzystając ze wspomnień osób zaangażowanych w działalność pierwszej Solidarności, które zostały utrwalone w postaci notacji filmowych, udostępnionych mi przez Europejskie Centrum Solidarności, a jednocześnie mając na uwadze dorobek filozoficzny i socjologiczny badaczy społeczeństwa, postaram się scharakteryzować sposób funkcjonowania zaplecza ideowego ruchu, który na początku lat osiemdziesiątych wyraźnie przekształcił obraz stosunków międzyludzkich, zarówno jeśli chodzi o realcje budowane wewnątrz środowiska strajkowego, jak również te powstające w bezpośredniej konfrontacji z przedstawicielami władzy.

## Solidarność jako rewolucja moralna

Analizując fenomen Solidarności z perspektywy aksjologicznej, starałam się zwrócić uwagę nie tyle na treść samych przekonań moralnych i wartości, które podzielali strajkujący robotnicy, ile na sposób, w jaki te ideały były

<sup>1</sup> Mam tu na myśli analizy znakomitych socjologów, przede wszystkim pracę Jadwigi Staniszkis pt. *Samoorganizująca się rewolucja*, wydanej po raz pierwszy po francusku w 1981 r. w Paryżu (tłumaczonej na język polski przez Marka Szopskiego: Gdańsk 2010), a także rozprawy Alaina Touraine'a *Solidarność. Analiza ruchu 1980–1981*, wydanej po francusku w 1982 r. w Paryżu (tłumaczonej na język polski przez Andrzeja Krasieńskiego: Warszawa 1989 i Gdańsk 2010) czy Davida Osta *Solidarność a polityka antypolityki*, wydanej po angielsku w USA w 1990 r. (tłumaczonej na język polski przez Sergiusza Kowalskiego: Gdańsk 2014). Do filozofów interpretujących wydarzenia stoczniowe zaliczyć można w szczególności Józefa Tischnera, kapelana Solidarności, autora kazań i esejów zebranych w książce pt. *Etyka solidarności*, wydanej po raz pierwszy w 1981 r.

<sup>2</sup> D. Dobrzański, *The Principle of Solidarity*, [w:] *The Idea of Solidarity: Philosophical and Social Context*, red. ..., Washington 2011, s. 18.

odkrywane, asymilowane, publicznie manifestowane, a w końcu intelektualnie „oszlifowywane” i prezentowane w społecznym przekazie. W tej części spróbuję pokrótce przedstawić proces kształtowania się aksjologii wewnątrz ruchu, na poziomie codziennych doświadczeń robotników strajkujących w Stoczni Gdańskiej. Na samym początku należy jednak postawić pytanie o to, czy ruch społeczny, z którego zrodziła się Solidarność, można rozpatrywać w kategoriach rewolucji moralnej.

Wspomnienia na temat zawiązywania się ruchu w okresie pierwszych dni strajku w Stoczni Gdańskiej oscylują przede wszystkim wokół atmosfery społecznej, która panowała wewnątrz środowiska robotniczego. Anna Radziwił wspomina w jednej z notacji: „[...] robił się cud tworzenia się ruchu, który był w jakiejś mierze związkiem zawodowym, ale wolnym, był ruchem społecznym, był jakąś formą ruchu politycznego i był wreszcie – ja bym powiedziała – r u c h e m m o r a l n y m”<sup>3</sup>. Wyrażoną w tych słowach opinię na temat moralnościowego charakteru ruchu podzieliła również Staniszkis, dodając przy tym, że moralizatorski nurt Solidarności wynikał z ogólniejszej tendencji właściwej polskiemu społeczeństwu, jaką jest skłonność do doświadczania rewolucji i zwrotów politycznych bardziej w sferze moralności i kultury aniżeli w sferze zmian instytucjonalnych, prawnych czy filozoficznych<sup>4</sup>.

Rozpatrywanie genezy ruchów społecznych jako sytuacji, w której przedefiniowaniu ulegają systemy moralne funkcjonujące w danej grupie, niesie za sobą niebezpieczeństwo zbytniego idealizowania motywacji jednostek domagających się zmian w sferze politycznej. Z drugiej strony, w przypadku badań nad Solidarnością, pominięcie ideowego fundamentu działań opozycji pomniejsza jego znaczenie jako istotnego czynnika, który determinował zmiany ustrojowe w państwie, a samo powstanie Solidarności staje się wówczas zdarzeniem przypadkowym, będącym co najwyżej konsekwencją skumulowania się społecznych emocji, nie zaś początkiem rozwoju dojrzałego społeczeństwa obywatelskiego. Dlatego uważam, że aby obiektywnie i rzetelnie zrozumieć mechanizmy warunkujące przebieg strajku sierpniowego, należy włączyć w obszar badania analizę nastrojów społecznych, a także przekonań i oczekiwań

<sup>3</sup> Notacja Anny Radziwił z cyklu „Solidarność po XX latach”, zbiory ECS-u.

<sup>4</sup> J. Staniszkis, *Samoograniczająca się rewolucja*, przeł. M. Szopski, Gdańsk 2010, s. 135.

opozycjonistów, opartą na relacjach z ich osobistych doświadczeń, które wiążą konkretne życiorysy z wydarzeniami historycznymi, przenosząc to, co prywatne, w przestrzeń publiczną. W tym sensie solidarnościowy zryw społeczeństwa w 1980 r. będziemy mogli określić jako specyficzny typ „nawrócenia” egzystencjalnego Polaków, który przeobraził nie tylko sferę społeczno-polityczną, ale również codzienną<sup>5</sup>.

### **Polityka drobnych spraw a etos Solidarności**

Na ukonstytuowanie się etosu Solidarności, skupionego wokół idei społeczeństwa obywatelskiego, z pewnością silnie wpłynęli jej duchowi i religijni przywódcy, którzy wprowadzali do społecznego obiegu terminy określające kierunek moralny ruchu. Sami strajkujący doceniają wpływ intelektualistów na porządkowanie nastrojów społecznych w trakcie formowania się pierwszej Solidarności: „[...] był przecież Jan Paweł II, był Ojciec Święty, który był oczywiście też wielkim autorytetem i te jego kolejne pielgrzymki, w których podtrzymywał ludzi na duchu, a jednocześnie trochę uspokajał te «gorące głowy», to też miało znaczenie. Także po osiemdziesiątym roku ten świat był uporządkowany; tutaj słuchało się przywódców [...]”<sup>6</sup>. Teoretycy społeczni rozpoznają źródła aksjologii ruchu przede wszystkim w personalizmie oraz etyce chrześcijańskiej, dzięki którym Solidarność legitymizowała takie wartości jak równość, godność człowieka, rozumianego jako indywiduum włączone we wspólnotę społeczną, a także wartość sprawiedliwej i nieopartej na wyzysku pracy<sup>7</sup>. Trzeba jednak podkreślić, że program moralny ruchu nie zostały zaakceptowany i realizowany przez strajkujących – sceptycznie przecież nastawionych względem odgórnie narzucanych norm funkcjonowania – gdyby nie fakt, że jego autorami byli sami robotnicy. Podstawy ideowego zaplecza Solidarności tworzyły się przede wszystkim w oddolnych, szczyrych reakcjach, w poglądach formujących się wewnątrz grup społecznych, w manifestowaniu niezadowolenia wyrażanego prostym językiem ludzi pracy. W gruncie rzeczy sierpień 1980 r. stanowił kumulację tego,

<sup>5</sup> J. Koltan, *Rewolucja moralna. Solidarność jako polityka życia codziennego*, [w:] *Czas przełomu. Solidarność 1980–1981*, red. W. Polak, P. Ruchlewski, V. Kmieciak, J. Kufel, Gdańsk 2010, s. 79.

<sup>6</sup> Wojciech Chmielecki, *Represjonowani za działalność opozycyjną*, notacja ECS-u.

<sup>7</sup> T. Buksiński, *Od etyki solidarności do etycznego egoizmu*, „Filo-sofija” 2015, nr 2/I, s. 38.

co polskie społeczeństwo zdołało wypracować na poziomie interakcji społecznych znacznie wcześniej.

Jakość relacji i wartości kształtujących społeczeństwo na krótko przed powstaniem Solidarności zweryfikowało zdarzenie, które zwykliśmy interpretować jako bezpośrednią przyczynę rozpoczęcia strajku stoczniewego w Gdańsku 14 sierpnia 1980 r. Zwolnienie ze Stoczni Gdańskiej suwnicowej Anny Walentynowicz wywołało sprzeciw znacznej części środowiska robotniczego, które nie zgadzało się na niesprawiedliwość władzy względem wieloletniego pracownika. Oburzenie społeczne dodatkowo potęgował fakt, iż zwolnienie Walentynowicz miało charakter polityczny, było bowiem próbą wykluczenia obywatela, którego działalność społeczna szkodziła interesom partii. Wydarzenie to powstało zatem na styku dwóch rzeczywistości: moralnej i politycznej. Jeden z uczestników strajku tak wspomina wydarzenia z 14 sierpnia 1980 r.: „Dowiedzieliśmy się, że zwolniono Annę Walentynowicz, pracownicę Stoczni Gdańskiej imienia Lenina, która przepracowała w Stoczni trzydzieści lat. Szesnaście lat pracowała jako spawacz, została zwolniona dyscyplinarnie. Po prostu nas to zabolowało, że jeśli się takich ludzi zwalnia, jak pani Walentynowicz, która ma brązowy medal, srebrny i złoty, to co może będzie można robić później z nami”<sup>8</sup>. Etyczne podłoże decyzji o rozpoczęciu strajku wyjaśnił także Bogdan Borusewicz w notacji z cyklu „Solidarność po XX latach”: „U podłoża sierpnia więc leżała taka sytuacja, wydawała się prozaiczna, ale jednocześnie bardzo istotna, była to decyzja obrony – wystąpienia w obronie innego człowieka, w obronie człowieka, którego niesłusznie chciano ukarać, zabierając to, co miał bardzo ważne, czyli usuwając go ze środowiska, w którym był przez wiele lat”<sup>9</sup>.

W rzeczywistości komunistycznej, w której wolność obywatelska jest tłumiona, a wszelkie działanie społeczne krytykujące władzę eliminowane, akty prześladowania opozycjonistów nie budziły zdziwienia. Z pozoru zwyczajne zdarzenie, jakim było zwolnienie dyscyplinarne szeregowego pracownika stoczni, stanowiło jednak przypadek bezprecedensowy ze względu na skalę reakcji stoczniewców oraz na konsekwencje, jakie

<sup>8</sup> *Robotnicy '80* [film dokumentalny], reż. A. Chodakowski, A. Zajączkowski, Gdańsk 1980, <https://www.youtube.com/watch?v=st0RYHiIP2M> (data dostępu: 1.02.2018).

<sup>9</sup> Notacja Bogdana Borusewicza z cyklu „Solidarność po XX latach”, zbiory ECS-u.

wywołało. Rozpoczął się proces społecznej mobilizacji, którego początkową motywacją była chęć obrony praw zwykłego człowieka i godności pracy w imię solidarności międzyludzkiej. Sama Walentynowicz wspomina sukces późniejszych porozumień sierpniowych: „Gdańsk był tylko dzięki temu, że była wielka solidarność. Postawa wszystkich ludzi. Że społeczeństwo nasze już dojrzało. [...] A przemiany, jakie się dokonały, to jeszcze dwa tygodnie przed strajkiem nikt nie myślał, że będą możliwe”<sup>10</sup>.

Ukonstytuowanie się pierwszych założeń aksjologicznych wspólnoty strajkujących, jakimi były odpowiedzialność za krzywdę słabszego i niezgoda na niesprawiedliwe decyzje władz, posiada cechy określone przez Jeffreya Goldfarba mianem „polityki drobnych spraw”. Jego zdaniem siła do realizacji przemian społeczno-politycznych ma swoje źródła w bezpośrednich interakcjach zwykłych ludzi, ich porozumieniu i zgodnych opiniach: „Kiedy ludzie spotykają się, dyskutują i rozwijają zdolność do kolektywnego działania na podstawie podzielanych zasad, ideałów i zobowiązań, wytwarzają polityczną siłę (*power*). [...] Jej podstawy opierają się na definicji sytuacji, mocy ludzi do definiowania ich społecznej rzeczywistości. W sile definicji, w polityce drobnych spraw, zawarta jest moc tworzenia alternatyw wobec obowiązującego porządku rzeczy”<sup>11</sup>. Siła polityczna, o której pisze Goldfarb, nie przejawia się w arbitralności działań opozycji (decyzja o podjęciu strajku w sierpniu 1980 była przecież poprzedzona przygotowaniem), ale w jednakowej ocenie moralnej danej sytuacji. Radykalizm przekonań robotników, postrzeganie przez nich moralności w sposób prosty i jednoznaczny, dodatkowo ułatwiał określenie wspólnego kierunku ruchu. Należy też dodać, że motywacją tworzenia się oddolnych ruchów społecznych w świetle polityki drobnych spraw nie jest całościowe obalenie systemu, lecz zakomunikowanie społecznego oporu dotyczącego konkretnej sytuacji i działanie w słusznej, konkretnej sprawie. Podobnie strajk w sierpniu 1980 r. w Stoczni Gdańskiej nie miał na celu obalenia rządu czy zmiany ustroju. Alina Pienkowska wspomina: „Absolutnie nie miałam żadnej świadomości, że działalność opozycji z jednej strony, z drugiej strony nastawienie społeczeństwa, że to wszystko

<sup>10</sup> A. Walentynowicz, *Solidarność była tak wielka...*, „Wolność i Solidarność. Studia z dziejów opozycji wobec komunizmu i dyktatury” 2010, nr 1, s. 67.

<sup>11</sup> J. C. Goldfarb, *Odnova kultury demokratycznej. Wtedy i teraz*, [w:] *Przesilenie. Nowa kultura polityczna*, red. J. Kołtan, Gdańsk 2016, s. 144–145.



skumuluje się w taki sposób, iż będzie... zaistnieje rok osiemdziesiąty, sierpień roku osiemdziesiątego. Absolutnie. Sądziłam, że to będą takie kamyczki drobne, prawda, budowy jakiegoś niezależnego społeczeństwa, ale rzeczywiście bardzo drobne i nie wiadomo, czy kiedykolwiek w ogóle to zakończy się jakimkolwiek sukcesem”<sup>12</sup>.

Przekonanie, że istotny czynnik zmian społeczno-politycznych stanowią jednostkowe wydarzenia na poziomie mikrospołecznym warto odnieść do sposobu, w jaki ukonstytuował się etos Solidarności. Spotkanie osób dotkniętych niesprawiedliwymi decyzjami władzy, dzielących marzenia o życiu w demokratycznym i wolnym kraju, stworzyło warunki do przekształcenia wewnętrznych przekonań jednostek w społeczną praktykę. Aby do tego doszło, potrzeba było jednak dwóch czynników. Po pierwsze – osobistego utożsamienia się jednostek z wartościami prezentowanymi przez opozycję, a po drugie – włączenia ich w przestrzeń dialogu i interakcji społecznej. Prześledźmy ten proces, korzystając z filozofii antropologicznej kapelana Solidarności, Józefa Tischnera. Analizy fenomenu Solidarności na podstawie twórczości Tischnera opierają się głównie na jego esejach i homiliach, składających się na klasyczną już pozycję *Etyka solidarności*. Warto jednak spojrzeć na jego projekt społeczny w szerszej perspektywie, uwzględniając także teksty niebezpośrednio odnoszące się do ruchu Solidarności i atmosfery społecznej lat osiemdziesiątych, ale korespondujące z głównymi postulatami opozycji.

## Od przyswojenia wartości do dialogu społecznego

Alina Pienkowska w notacji z cyklu „Solidarność po XX latach” wspomina: „Uważałam, że coś ważnego w życiu trzeba robić i myślę, że... sądziłam, że najkorzystniej będzie, jeżeli zrobię coś dla własnego dziecka... troszeczkę wpłynąć na te realia, w jakich byłam, czyli realia – w moim odczuciu – niesprawiedliwości społecznej i decydowania o mnie za mnie”<sup>13</sup>. Dla Pienkowskiej wstąpienie do działalności opozycyjnej szło w parze z prywatną walką o autonomię wyboru i sprawiedliwość. Postulaty, w imię których narażała swoje bezpieczeństwo, nie dotyczyły abstrakcyjnych

<sup>12</sup> Notacja Aliny Pienkowskiej z cyklu „Solidarność po XX latach”, zbiory ECS-u.

<sup>13</sup> Tamże.

idei demokracji, państwa prawa czy racjonalnej gospodarki, a jeśli dotyczyły, to jedynie o tyle, o ile spotykały się z jej codziennością. Osobiste utożsamienie głównych bohaterów wydarzeń sierpniowych z wartościami, zidentyfikowanymi jako szczególnego rodzaju dobro i podzielanymi przez grupę, przekształciło się w społeczny manifest, którego program został później ujęty w bardziej formalny sposób<sup>14</sup>.

Proces solidaryzacji z wartościami był jednym z filarów, na których Józef Tischner oparł swoją filozofię, w centrum rozważań stawiając człowieka i jego wewnętrzne doświadczenia. Zdaniem autora *Filozofii dramatu* pewne przeżycia oddziałują na nas z większą „mocą”, są dla nas ważne ze względu na ich konsekwencje, emocje, z którymi się wiążą, czy ludzi, których pośrednio dotyczą, podczas gdy inne nie mają dla naszego życia istotnego znaczenia, a nawet sprawiają, że nie chcemy ich pamiętać. Dlatego Tischner uważa, że o „rozmieszczeniu” przeżyć w „wewnętrznej przestrzeni świadomości” człowieka decyduje logika ważności, która ukierunkowana jest na wydobywanie tych doświadczeń, które podmiot rozpoznaje jako dobre i pożądane. Podobnie człowiek przyswaja sobie te wartości, które uważa za partykularne dobro, odsuwa od siebie natomiast te, które identyfikuje jako przejawy zła<sup>15</sup>. Intencjonalność, o której mówi Tischner, jest więc podstawową cechą charakteryzującą osobisty system wartości i dóbr, jakie jednostka wnosi do rzeczywistości społecznej.

Drugim aspektem Tischnerowskiej antropologii jest relacyjny charakter rozwoju moralnego człowieka. Według Tischnera ludzkie życie toczy się przede wszystkim pośród innych osób, a tym samym urzeczywistnianie wartości etycznych przez podmiot możliwe jest jedynie dzięki relacji z drugą osobą. Innymi słowy, w filozofii Tischnera to dialog z Innym wyznacza ścieżki poznania i doświadczania wartości przez indywidualium. Można powiedzieć, że w świetle tej myśli Inny jest zasadą, według której człowiek porządkuje system wartości i na podstawie której dokonuje ostatecznej hierarchizacji systemu przekonań: „Ten tylko, kto doświadczył spotkania, może mówić, że doświadczył źródłowo jakiegoś konkretnego dobra i zła, jakiejś tragiczności, jakiejś wolności. [...] Kluczem do

<sup>14</sup> Zob. Program NSZZ „Solidarność” uchwalony przez I Krajowy Zjazd Delegatów, [w:] NSZZ „Solidarność” 1980–1981. Podstawowe dokumenty, kronika działalności, red. B. Pasierb, Wrocław 1990.

<sup>15</sup> J. Tischner, *Spór o istnienie człowieka*, Kraków 2011, s. 323.

aksjologii jest spotkanie z drugim. Dopiero dzięki spotkaniu widzimy ludzi na scenie życia zorganizowanej w hierarchię, preferujemy i rozumiemy preferencje innych<sup>16</sup>.

Spotkanie otwiera przestrzeń do konfrontacji własnych przekonań i wartości z wartościami innych ludzi. Wydaje się zatem, że fenomen narodzin Solidarności był czymś więcej aniżeli przypadkowym procesem społecznym, polegającym na przejściu od porozumienia grupy w sprawie wysuwanych postulatów i określenia wspólnego wroga, czyli władzy, do podjęcia określonych kroków w celu osiągnięcia wspólnego interesu. Metamorfozę, która dokonała się w polskim społeczeństwie, Tischner opisał w kazaniu na Wawelu w 1980 r. słowami: „Przeżywamy dziś niezwykle chwile. Ludzie odrzucają maski z twarzy, wychodzą z kryjówek, ukazują prawdziwe twarze<sup>17</sup>”, dając tym samym do zrozumienia, że zwrot w historii, jakim było powstanie Solidarności, polegał przede wszystkim na odmianie jakości relacji międzyludzkich i gotowości do poświęcenia na rzecz wspólnego dobra. Nie znaczy to, że wewnątrz ruchu nie dochodziło do nieporozumień czy odmiennych stanowisk. Henryka Krzywonos wspomina: „[...] okazało się na Stoczni, że te postulaty, które my żeśmy przywozili ze swoich zakładów pracy, to one niektóre się pokrywają. Ludzie chcą wolnych związków, ludzie chcą wolności słowa, ubierają to w różne słowa, ale wszystkim chodzi o to samo niemalże<sup>18</sup>”. Uzyskiwanie kompromisu w formułowaniu postulatów Solidarności było możliwe dzięki formie, w jakiej były one dyskutowane, i zgodzie co do podstawowych wartości, które miały być wcielone w życie.

Zarówno Goldfarb, jak i Tischner tworzą wizję wspólnoty społecznej opartej na zasadzie równości pomiędzy obywatelami. Porozumienie i siła – potrzebne do zmiany rzeczywistości społecznej – są możliwe jedynie tam, gdzie osobiste systemy moralne mogą zostać przyswojone przez grupę i wewnątrz niej praktykowane. Stan ten, który nazywamy solidarnością, dobrze opisała Alina Pienkowska, kładąc nacisk na kompromis pomiędzy przedstawicielami różnych grup społecznych działających wspólnie od strajku sierpniowego po stan wojenny: „Środowiska nauczyły się

<sup>16</sup> Tenże, *Myślenie według wartości*, Kraków 2011, s. 489.

<sup>17</sup> Tenże, *Etyka solidarności oraz Homo sovieticus*, Kraków 2005, s. 14.

<sup>18</sup> Notacja Henryki Krzywonos z cyklu „Negocjatorzy i sygnatariusze Porozumień Sierpniowych 1980”, zbiory ECS-u.

wspierania wzajemnego – to nie tylko fakt, iż inteligencja współpracowała z robotnikami przed sierpniem, że ten fakt tej bliskiej współpracy był w czasie strajku sierpniowego, ale on przetrwał ten strajk i przetrwał cały stan wojenny. [...] Myślę, że to jest bardzo ważne, dlatego że gdyby tego nie było, to właściwie rok 88, rok 89 chyba by tak szybko nie nastąpił. I moim zdaniem to była absolutnie rzecz najważniejsza, że robotnik słuchał aktora, dziennikarza i odwrotnie. To przesądziło o naszym sukcesie<sup>19</sup>. Z kolei Piotr Abramczyk dodaje: „Pomijając szarość [...] komuny, tę beznadzieję [...], bycie razem, to tworzenie razem czegoś, tworzenie i życie tymi ideami [...]. To poczucie wspólnoty [...] pozwalało przeżyć w ogóle całe te lata osiemdziesiąte<sup>20</sup>”.

## Wartości obywatelskie a wyzwania współczesności

Mając na uwadze wcześniejsze rozważania, pozostaje zatem postawić pytanie o przyszłą pamięć wartości, za które opozycjoniści ponosili osobiste ofiary, a których współczesne społeczeństwo wydaje się nadal potrzebować.

Badania przeprowadzone przez CBOS w 2010 r. pokazały, że doniosłość wydarzeń lat osiemdziesiątych dostrzegają osoby, które strajki sierpniowe przeżywały świadomie i dla których miały one szansę stać się doświadczeniami kształtującymi światopogląd, a więc osoby, które w roku 1980 miały co najmniej piętnaście lat. Najrzadziej natomiast o przełomowej roli Solidarności mówili ludzie młodzi, którzy wydarzeń sierpniowych nie mogli pamiętać<sup>21</sup>. Z drugiej strony, według analiz zespołu Ireneusza Krzemińskiego z Centrum Badań nad Solidarnością młodzi ludzie znacznie częściej uważają, że wartości obywatelskie, takie jak sprawiedliwość społeczna czy odpowiedzialność za słabszych, są istotne dla funkcjonowania polskiego społeczeństwa obecnie i w przyszłości<sup>22</sup>.

Wydaje się zatem, że o ile możemy mówić o dezaktualizacji symbolu Solidarności jako idealistycznego zrywu wolnościowego, o tyle nie możemy

<sup>19</sup> Notacja Aliny Pienkowskiej z cyklu „Solidarność po XX latach”, zbiory ECS-u.

<sup>20</sup> Notacja Piotra Abramczyka z cyklu „Uczniówka działalność opozycyjna, zbiory ECS-u.

<sup>21</sup> „Solidarność” – doświadczenie, pamięć i dziedzictwo, red. M. Grabowska, Warszawa 2010, s. 70–71.

<sup>22</sup> I. Krzemiński, *Solidarność – doświadczenie i pamięć*, Gdańsk 2010, s. 75.

twierdzić, że aksjologia przez nią przyswojona straciła na znaczeniu. Zawrotne tempo przemian społecznych, politycznych i kulturowych, jakie charakteryzuje społeczeństwa zachodnie w ostatnich latach, każe jednak przypuszczać, że zmienił się również sposób, w jaki dążymy do urzeczywistnienia projektu solidarnościowego, którego kolektywnym autorem byli strajkujący stocznioowcy.

W wywiadzie dla tygodnika „Der Spiegel” z 15 sierpnia 2005 r. Alain Touraine wyraził przekonanie, że współczesna Polska jest „pustynią społeczną”, a obywatele – cechujący się niewielkim stopniem świadomości historycznej – nie angażują się już czynnie w budowanie politycznego i społecznego porozumienia<sup>23</sup>. W ostatnich miesiącach mogliśmy jednak obserwować odrodzenie się form publicznej partycypacji, znanej nam z doświadczeń i wspomnień członków Solidarności. Oddolny charakter inicjatyw, solidaryzacja jednostek z ideami społeczeństwa obywatelskiego i budowanie dialogu w ramach wspólnoty celów, o których pisałam wcześniej, są dostrzegalne w nowych polskich ruchach społecznych, takich jak Komitet Obrony Demokracji (kopiujący wprost niektóre symbole Solidarności) czy Czarny Protest. Wspólną ich cechą jest na pewno determinacja członków i rosnąca niechęć do elit politycznych, jednak ich sukces zależy przede wszystkim od tego, czy zdołają wypracować taki model porozumienia oraz kooperacji, jaki wypracowała Solidarność w latach 1980–1981, łącząc osobiste przekonania jednostek z aspiracjami i interesami wspólnoty.

---

<sup>23</sup> A. Touraine, *Happy 25th Birthday, Solidarity. Where Are You Now?*, „Spiegel Online”, 15.08.2005, nr 33, <http://www.spiegel.de/international/spiegel/poland-s-solidarity-movement-happy-25th-birthday-solidarity-where-are-you-now-a-369978.html> (data dostępu: 1.02.2018).

## Bibliografia

### Źródła archiwalne

Notacja Piotra Abramczyka z cyklu „Uczniowka działalność opozycyjna”, zbiory ECS-u.

Notacja Bogdana Borusewicza z cyklu „Solidarność po XX latach”, zbiory ECS-u.

Notacja Henryki Krzywonos z cyklu „Negocjatorzy i sygnatariusze Porozumień Sierpniowych 1980”, zbiory ECS-u.

Notacja Aliny Pienkowskiej z cyklu „Solidarność po XX latach”, zbiory ECS-u.

Notacja Anny Radziwił z cyklu „Solidarność po XX latach”, zbiory ECS-u.

### Filmy

*Robotnicy '80* [film dokumentalny], reż. A. Chodakowski, A. Zajączkowski, Gdańsk 1980.

### Źródła publikowane

NSZZ „Solidarność” 1980–1981. *Podstawowe dokumenty, kronika działalności*, red. B. Pasierb, Wrocław 1990.

### Literatura

„Solidarność” – *doświadczenie, pamięć i dziedzictwo*, red. M. Grabowska, Warszawa 2010.

Buksiński T., *Od etyki solidarności do etycznego egoizmu*, „Filo-sofija” 2015, nr 2/I.

*Czas przełomu. Solidarność 1980–1981*, red. W. Polak, P. Ruchlewski, V. Kmieciak, J. Kufel, Gdańsk 2010.

Krzemiński I., *Solidarność – doświadczenie i pamięć*, Gdańsk 2010.

*Przesilenie. Nowa kultura polityczna*, red. J. Kołtan, Gdańsk 2016.

Staniszki J., *Samoograniczająca się rewolucja*, tłum. M. Szopski, Gdańsk 2010.

*The Idea of Solidarity: Philosophical and Social Context*, red. D. Dobrzański, Washington 2011.

Tischner J., *Etyka solidarności*, Kraków 2005.

Tischner J., *Filozofia dramatu*, Kraków 2011.

Tischner J., *Myślenie według wartości*, Kraków 2011.

Tischner J., *Spór o istnienie człowieka*, Kraków 2011.

Touraine A., *Happy 25th Birthday, Solidarity. Where Are You Now?*, „Spiegel Online”, 15.08.2005, nr 33.

Walentynowicz A., *Solidarność była tak wielka...*, „Wolność i Solidarność. Studia z dziejów opozycji wobec komunizmu i dyktatury” 2010, nr 1.





Agnieszka Kornacka

## Stocznia według Miroyty. Chwytnie ostrości

Stocznia Gdańska – przez wiele lat im. Lenina – w świadomości zbiorowej istnieje zarówno jako potężny niegdyś zakład pracy, jak i miejsce ważne historycznie. To także przestrzeń o szczególnym potencjale estetycznym, wydobytym przez artystów, w tym fotografików.

W okresie PRL-u jednym z niewielu, którym udało się oddać plastyczność przedsiębiorstwa w obiektywie, obok Tercjana Multaniaka<sup>1</sup> (1920–1981), był Zenon Miroyta (ur. 1935), od 1953 r. zatrudniony w Stoczni Gdańskiej na etacie fotografa zakładowego, który w ciągu pięćdziesięciu lat pracy stał się kronikarzem życia zakładu. Ale jego dziełem jest nie tylko fotografia industrialna, dokumentująca pracę stoczni. Umiejętność głębszego widzenia rzeczywistości pozwoliła mu stworzyć antropologiczne i kulturowe obrazy ludzi i obiektów, wyraziste i uniwersalne w wymowie.

### Świat jako wielka stocznia?

Jako osiemnastoletni chłopak Miroyta zatrudnił się w Stoczni Gdańskiej w Laboratorium Badania Jakości, gdzie zajmował się testowaniem spawów

---

<sup>1</sup> Z wypowiedzi jego syna, Macieja Multaniaka: „Mój ojciec Tercjan był zawodowym fotografem stoczni. Dokumentował wodowania statków czy zwyczajne dni pracy. Stoczniove opowieści były stale obecne w naszym domu [...]”, <http://www.gdansk.pl/wiadomosci/Spacerem-po-Stoczni-Gdanskiej,a,41692> (data dostępu: 13.02.2018). Fotografie Tercjana Multaniaka ukazały się w autorskim albumie *Stocznia Gdańska*, Warszawa 1964. W zestawieniu „Działalność wystawiennicza członków GTF w latach 1962–1972”, Gdańsk [1973], w tabeli za 1964 r. nazwisko Tercjana Multaniaka pojawia się w roku 1962.

za pomocą fotografii i rentgena<sup>2</sup>. Sprawdzał, czy silniki i łożyska nie mają rys i wgnieceń.

Samej stoczni, jako obiektu o znaczeniu militarnym, nie można było wtedy jeszcze swobodnie fotografować. Zmieniło się to w latach sześćdziesiątych, kiedy pojawiło się zapotrzebowanie na katalogi statków u zagranicznych, zwłaszcza zachodnich armatorów. Powstała Pracownia Fotograficzno-Filmowa, której zespołem Zenon Mirotą kierował od 1964 r. Jej głównym zadaniem było dokumentowanie produkcji danej jednostki: od budowy statku przez jego wodowanie i wyposażanie aż po przekazanie armatorowi. Powielano także dokumentację techniczną. Fotografia służyła za ksero.

W tym okresie Zenon Mirotą dołączył do Gdańskiego Towarzystwa Fotograficznego<sup>3</sup>. Wraz z Tercjanem Multaniakiem, starszym kolegą z dużym doświadczeniem fotograficznym<sup>4</sup>, intensywnie włączał się w projekty realizowane zarówno przez Towarzystwo, jaki i zakład pracy<sup>5</sup>. W 1971 r. otrzymał tytuł artysty fotografa i został członkiem Związku Polskich Artystów Fotografików (ZPAF).

Prace Mirotą składają się na opowieść „od środka”, z pierwszej ręki. Stanowią wizualną relację osoby znającej zakład od podszewki, stocznio-wca, a jednocześnie artysty. Dzięki talentowi przeszedł on szczególną ewolucję: od fotografa użytkowego poprzez mistrza rzemiosła i wreszcie do fotografa.

Doświadczenie dawało szansę na głęboką znajomość tematu. Po dekadach pracy Mirotą znał stocznnię doskonale, wiedział, gdzie można spodziewać się szczególnie interesujących zdarzeń, obiektów, faktur, a nade

<sup>2</sup> Notacja z Zenonem Mirotą, sporządzona przez autorkę w 2016 r.

<sup>3</sup> Jego nazwisko pojawia się po raz pierwszy w zestawieniu: „Działalność wystawiennicza członków GTF...”, w tabeli za 1964 r. W katalogu „XIV Doroczna wystawa Gdańskiego Towarzystwa Fotograficznego 1965–1966”, Gdańsk 1966, Zenon Mirotą otrzymał nagrodę Prezydium WRN w Gdańsku, Wydziału Kultury za fotografie o następujących tytułach: *Montaż sekcji, Spawacz, Budowniczy, W natarciu*.

<sup>4</sup> W 1963 r. Tercjan Multaniak zyskał tytuł artysty (AFIAP) Międzynarodowej Federacji Sztuki Fotograficznej, FIAP, w: „Działalność wystawiennicza członków GTF...”. W 1962 r. jego fotografie prezentowane były na 3 wystawach krajowych i 16 zagranicznych, w 1963 r. – na 3 krajowych i 22 zagranicznych, w 1964 r. – na 4 krajowych i 26 zagranicznych. W roku 1967 był już członkiem ZPAF, co wiadomo na podstawie druku ulotnego GTF prawdopodobnie z 1967 r.

<sup>5</sup> Notacja z Zenonem Mirotą, sporządzona przez autorkę w 2016 r. W 1964 r. jego fotografie prezentowane były na 2 wystawach krajowych, w 1965 r. – na 2 krajowych i 3 zagranicznych, w 1966 r. – na 2 krajowych i 6 zagranicznych, w 1967 r. – na 2 krajowych i 5 zagranicznych, w 1968 r. – na 2 krajowych i 4 zagranicznych, w 1969 r. – na 1 krajowej i 3 zagranicznych, w 1970 r. – na 4 krajowych i 1 zagranicznej, w 1971 r. – na 4 zagranicznych. Zob. „Działalność wystawiennicza członków GTF...”. W okresie PRL-u Stocznia Gdańska im. Lenina pełniła szczególną funkcję mecenasa sztuki industrialnej – poprzez organizację wystaw fotograficznych o tematyce stoczniowej oraz fundowanie nagród.



Zenon Mirota, *Samotnik* (zbiory ECS-u)

wszystko ludzi, których portretował ze szczególną uwagą. W artystycznych działaniach Zenona Miroyta miała ona swój awers i rewers – codzienną twarz fotografii dokumentującej i uniwersalny kształt *theatrum mundi*. Podobnie jak w filmie dokumentalnym Jana Łomnickiego *Narodziny statku*, chodziło tyleż o wodowanie zbudowanego statku, co o siłę kreacji i apologię ludzkiej sprawczości<sup>6</sup>.

W sferze estetycznej Miroyta tworzył wizualne ikony stoczni – nie bał się dla osiągnięcia tego efektu dokonywać w zakresie kompozycji silnej graficznej interwencji (by użyć określenia Urszuli Czartoryskiej<sup>7</sup>). Chętnie korzystał z techniki fotomontażu. Obrazy ze stoczni to nadal ślady odbitej rzeczywistości, tyle że stylizowanej i odrealnionej, odrywającej się od denotowanego obrazu.

Przyjrzyjmy się kilku takim samoistnym, fotograficznym bytom. Burty statku rosną pod gołym niebem niczym grecki amfiteatr. Na ogromnej scenie pomiędzy wręgami spawacz „odgrywa swój monodram”. To „Samotnik” – jak nazwał go Miroyta. Fotografia Zenona Miroyta *W natarciu* ukazuje już nie tyle robotnika przy pracy, ile człowieka zmagającego się z materią.

W fotografiach Miroyta widać także skłonność do animizacji. Ożywiał martwą naturę, np. poprzez wykorzystanie efektu lustrzanego odbicia – jego statki, zbudowane w ciemni, zdają się wznosić do lotu, jak na jednym z ulubionych zdjęć fotografa *Skrzydlaty statek*. Fotomontaż, tak chętnie stosowany przez konstruktywistów, u Miroyta stosowany jest nienachalnie. Dopiero po chwili uświadamiamy sobie, że słońce w równym stopniu doświetla każdą burtę, gdy w naturze byłoby to niemożliwe. Wprawne oko stoczniozca z łatwością zauważa, że dźwigi stoją w identycznej pozycji, co w rzeczywistości byłoby wyczynem<sup>8</sup>.

Siłą fotografii Miroyta jest uogólnienie, czerpiące swoją moc najpierw z trafnego wyboru obiektu, bohatera czy sytuacji, a następnie z operowania optyką, światłem, kompozycją kadru, później także – działaniami graficznymi. Próżno szukać w fotografiach Miroyta przypadku: są uważnie skomponowane, ze skłonnością do silnego kontrastu i graficznych eksperymentów. Miroyta chętnie sięgał do symboliki biologicznej, zwłaszcza

<sup>6</sup> *Narodziny statku* [film dokumentalny], reż. J. Łomnicki, Gdańsk 1961.

<sup>7</sup> U. Czartoryska, *Przygody plastyczne fotografii*, Gdańsk 2002, s. 6.

<sup>8</sup> Zwracali na to uwagę stoczniovcy podczas spotkania z autorką w ECS-ie 16 lutego 2017 r.



Zenon Mirota, *W natarciu* (zbiory ECS-u)



Zenon Mirola, *Skrzydlaty statek* (zbiory Zenona Miroloty)



Fot. Zenon Mirota (zbiory ECS-u)

botanicznej. To kolejny ślad tendencji do ożywiania surowej, mechanicznej i materialnej topografii stoczni, z którą na co dzień obcował. Rzecz charakterystyczna, gdy w 2015 r. przygotowywano w Europejskim Centrum Solidarności wystawę prac fotografa<sup>9</sup>, obrazy stoczni zestawione zostały – za akceptacją autora – z obrazami natury (drzew).

Ich podobieństwo nie leży jedynie w kompozycji. Wydaje się, że autor tych zdjęć szukał wspólnego „kodu genetycznego”. W obu obszarach – przemysłu i natury – czuć tę samą energię życia, rozumianą jako energię tworzenia; „stoczniową *élan vital*”. Wspólny estetyczny zamysł ujawniają także dwie fotografie włożone w owalną formę: śruba okrętowa oraz drzewo. Ich kształt i symbolika przywodzić może na myśl rozety gotyckich katedr. I znowu można by tu potraktować kolistą formę jako narzuconą przez autora na rzeczywistość; ale można także dostrzec pragnienie wydobycia z rzeczywistości obu porządków – jakby drzewo i statek były efektem tej samej siły kreacji.

Syntetyczne myślenie o naturze i wytworach ludzkich objawiało się regularnie. Autor szczególnie chętnie fotografował i opracowywał drzewa, eksperymentując z wielokrotnymi naświetleniami, przez co jego obiekty, „podrasowane” w ciemni ręką twórcy, zaczynają wirować. Podobnie jak drzewa, także i stoczniowe żurawie, „wprawione w ruch”, tracą ciężar stali i nabierają lekkości żywego obiektu.

## Faktura

Fotografia dla Miroty to metoda opowiadania o fakturze przedmiotów i zjawisk. Jest ona dla niego esencją pracy twórczej. Tropi ją z upodobaniem, odkrywając ukształtowanie powierzchni, często chropowate, oddające wpływ czasu. Uchwycony w obiektywie detal odsłania właściwości przedmiotów. Artysta fotografuje np. taniec blasków na wodzie w portowych dokach.

Widziana okiem aparatu, stoczniowa architektura – na co dzień szara i powtarzalna – zyskuje nowy wymiar, ujawnia własną estetykę. Mirota szuka niezwykłych form. Dzięki jego pracy powstaje wspaniała kolekcja stoczniowych obiektów.

<sup>9</sup> Chodzi o wystawę „Stocznia według Miroty”.



Zachwycają monumentalne krągłości śrub okrętowych, owale oczek łańcuchów, wertykale dźwigów, ażury rusztowań czy sekwencyjny rytm poprzecznych wręg na dnie powstającego statku i stalowej liny nawiniętej na bęben. Niezwykle są monumentalne proporcje statków.

### **Inspiracje, podobieństwa, analogie**

W twórczości Zenona Miroyty można dostrzec pewne intelektualne nawiązania. Inspiracje, nawet jeśli nie są intencjonalne, wynikają z odbioru fotografii, z funkcjonowania w pewnym kontekście kulturowym i środowisku innych twórców, które wpływa na artystę.

Jego prace nawiązują do sztuki Nowej Rzeczowości przełomu lat dwudziestych i trzydziestych, zwróconej ku kontemplacji codzienności. W szczególności zaś do Alberta Rengera-Patzscha, który „nadaje kulturowy i naturalny wymiar przemysłowi. Maszyny, naturalnie i harmonijnie [...] wpisane są w świat i czas oraz naturę, florę i faunę [...]. I odwrotnie: «mechaniczne odzwierciedlenie» naturalnych przedmiotów i podkreślenie geometrycznych kształtów sprowadza pozorną różnorodność świata do struktury i do piękna form przemysłowych, mechanicznych i seryjnych”<sup>10</sup>.

W twórczości Miroyty widać analogie do konstruktywizmu<sup>11</sup>. Tak charakterystyczne cechy tego nurtu jak dynamiczna kompozycja, preferencja dla elementów diagonalnych, dających wrażenie ruchu i budujących wewnętrzne napięcie, chęć abstrahowania od widzialnych parametrów rzeczywistości – miałyby być potwierdzeniem tej analogii. Uwaga widza kierowana jest na geometryczność fotografowanych przedmiotów. U Miroyty, jak u konstruktywistów, rozpoznajemy je, ale przestajemy myśleć o nich praktycznie. Zdają się porzucać swoją funkcjonalność i emanują samą formą<sup>12</sup>.

Takie syntetyczne podejście do zjawisk wizualnych nasuwa dodatkowo skojarzenia z Bauhausem z lat dwudziestych i trzydziestych, wpisującym się w nurt konstruktywizmu. Wielokierunkowemu kształceniu przyszłych architektów i designerów towarzyszyło m.in. studium form

<sup>10</sup> A. Rouillé, *Fotografia. Między dokumentem a sztuką współczesną*, tłum. O. Hedemann, Kraków 2005, s. 309–311.

<sup>11</sup> Spostrzeżenia te zostały wypowiedziane podczas prelekcji Grażyny Goszczyńskiej dla studentów Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku na temat fotografii stoczniowej, która odbyła się w Europejskim Centrum Solidarności w 2015 r.

<sup>12</sup> A. Turowski, *W kręgu konstruktywizmu*, Warszawa 1979.

występujących w naturze. Fotografia była niezbędna do sporządzania dokumentacji różnych typów brył, faktur czy układów światła. Kadrowano z różnych punktów widzenia, w ostrych skrótach, w dużych powiększeniach – dla wzbogacenia wrażliwości plastycznej i zdolności wywołania nastroju. Zestawiano ze sobą różne, odległe widoki, np. zdjęć astronomicznych z reporterskimi czy fragmenty maszyn z formami istot żywych, co miało kształtować syntetyczne spojrzenie na zjawiska wizualne. Bauhaus starał się łączyć fach artysty i technika, funkcjonalność z estetyką<sup>13</sup>.

W twórczości Zenona Miroyty widać także wyraźne analogie do prac amerykańskiego fotografa lat trzydziestych Edwarda Westona czy polskiego fotografa Edwarda Hartwiga (1909–2003). W latach pięćdziesiątych realizował on liczne eksperymenty formalne, polegające m.in. na stosowaniu grafizacji obrazu, dochodząc do przedstawień abstrakcyjnych. Stosował plakatową formę, eliminując półtony. Negatyw to dla Miroyty dopiero początek procesu twórczego. Podobnie jak Hartwig, Miroyta chętnie tworzył czarno-białe światy za pomocą grafizacji.

Hartwig często operował skalą makro, umieszczając w niej niewielkie sylwetki ludzkie. Modelowo wpisuje się to w poetykę zdjęć stoczniowych. Jednym z kontynuatorów Hartwiga był wspomniany już Tercjan Multaniak, artysta-stoczniowiec, członek ZPAF, zawodowo – kierownik Biura Dyrektora Stoczni Gdańskiej, ponadto autor wielu wystaw fotografii stoczniowej i albumu fotograficznego *Stocznia Gdańska* z 1963 r. Miniatury ludzi pozostawione w kadrach Multaniaka wprowadzają efekt skali – i go wzmagają. Bez nich co prawda wybrzmiałaby minimalistyczna uroda stoczniowych form i kształtów, ale kadr zostałby pozbawiony waloru dokumentu, dowodu ludzkiej pracy. Ten okruch konkretności, wymiernej rzeczywistości, wzmacnia siłę i piękno abstrakcji. Fotografia-dokument i fotografia artystyczna (rozumiana jako spektakl form) wzajemnie się tu warunkują i dopełniają.

Fascynacja Tercjana Multaniaka teatrem i operą pozwoliła mu stworzyć bogatą kolekcję zdjęć, dokumentujących życie trójmiejskich scen<sup>14</sup>, ale przede wszystkim ujawniła się w przedstawianiu przez niego stoczni

<sup>13</sup> G. Naylor, *Bauhaus*, tłum. E. N. Biegańska, Warszawa 1977.

<sup>14</sup> Notacja z Maciejem Multaniakiem, synem Tercjana Multaniaka, wykonana przez ECS w lutym 2017 r.

w teatralnej konwencji. Świadczą o tym także tytuły poszczególnych fotografii: *Ukłon, Na podium, Statyści*. Znaleźć tu można analogię do prezentowanych we wcześniejszych ustępach zdjęć Miroyty, w których stoczniovec wydawał się być odgrywającym monodram aktorem, a stocznia – jego sceną.

Stocznia Multaniaka to przestrzeń, w której rozgrywa się spektakl muzyczny w tle. Taki jej odbiór podkreślają tytuły między innymi takich prac: *Tercet, Rytm I*. Podobnie jak to obserwowaliśmy w twórczości Zenona Miroyty, także u Multaniaka stocznia budzi skojarzenia z naturą/pejzażem, na co wskazują tytuły poniższych prac: *Stalowy wąwóz, Na grani*.

Szukając w aktywności artystycznej Zenona Miroyty analogii do działań innych fotografików, można dostrzec także podobieństwa do twórczości Berndta i Hilli Becherów, którzy rejestrowali industrialne obiekty (wieże ciśnień, silosy, magazyny), traktując je jak rzeźby przestrzenne.

W twórczości Miroyty często pojawiają się też frontalnie fotografowane statki. Czy w tym wypadku nie możemy mówić o fotografii jako formie prezentacji rzeźb miejskich – kadłubów statków lub żurawi podczas pracy? Impulsem do fotografowania był podziw dla ogromu i spektakularności.

Taki sposób myślenia o roli fotografii w kreowaniu „galerii świata” odnaleźć można także w fotografiach Hartwiga. „Świat to galeria sztuki”, zdaje się mówić artysta; zatrzymany w kadrze, pozwala się kontemplanować. I ta świadomość unikatowej wizualności stoczni, która „kusi” swym artystycznym naddatkiem, mocno wybrzmiewa także w kadrach Miroyty. Gdy się ogląda niektóre jego fotografie, ma się wrażenie, że jako fotograf chciał on utrwalić przestrzenną spektakularność stoczniowych obiektów, wystawionych jakby na pokaz w stoczni-galerii<sup>15</sup>.

Miroyta wciąż fotografuje stocznię. Jego najnowsze dzieła coraz bardziej zbliżają się do malarstwa. Nawiązują do abstrakcyjnego ekspresjonizmu lat pięćdziesiątych, który uprawiał Aaron Siskind. Jego cechy to skupienie się na detalach natury i architektury, czynienie z nich płaskich przestrzeni, wyabstrachowanie ich z naturalnego kontekstu. Zatarcie granicy między fotografią i malarstwem cechuje także współczesną stoczniową

<sup>15</sup> Warto przypomnieć w tym kontekście, że w 2013 r. na spotkaniu w historycznej Sali BHP, dotyczącym zagospodarowania przestrzennego terenów postoczniowych, ze strony minister kultury Małgorzaty Omilanowskiej padła propozycja utworzenia tutaj parku kulturowego. Idąc tym tropem, można pomyśleć o stoczni jako o swoistej galerii sztuki.

fotografię Rafała Placka, który w specyficzny sposób fotografuje burtę statku. Fotografik Michał Szlaga natomiast, w przeciwieństwie do Miroty, wobec rozmiaru aktualnych i planowanych zniszczeń świadomie zrezygnował z estetyzacji stoczni na rzecz fotografii dokumentującej, niemal śledczej, na rzecz dziennikarstwa społecznie zaangażowanego. Czuł się zobowiązany, by w ten sposób zadośćuczynić pokoleniom, które jeszcze przed chwilą tworzyły to miejsce. Dlatego powstało stoczniowe *requiem*, album utrzymany w jednej tonacji barw dla oddania dramatu ginącego zakładu.

U Miroty nad miastem wciąż góruje stalowa rzeźba Kone w kolorze morskiej zieleni. Artysta odsłania stoczniowe uniwersum, które nadal trwa. Jego fotografie tworzą bogate archiwum kulturowe – są źródłem pamięci, tożsamości miejsca i ludzi z nim związanych. Jego fotograficzne narracje pozwalają choć częściowo odtworzyć stoczniowe miasto w mieście, jak mawiali o swoim zakładzie pracy stoczniowcy, usłyszeć rytm życia jego niegdyś wielotysięcznej społeczności. „Kocham tę stocznnię” – mówi Zenon Mirota. „Tam się wychowałem. To było moje życie”.

## Portrety

Osobną kwestią są portrety tworzone przez Zenona Mirotę. Do obowiązków fotografa zakładowego należało m.in. precyzyjne dokumentowanie wypadków przy pracy, żeby poszkodowany – lub już tylko jego rodzina – mógł otrzymać należne odszkodowanie. W 1961 r. Mirota fotografował też słynny pożar na m/s „Maria Konopnicka”. Był aż nadto świadomy ryzyka pracy stoczniowców. Swoją fotografią artystyczną pragnął oddać im hołd, wyciągnąć z „proletariackiej czerni”, jak niejednokrotnie traktowała ich władza.

Wykonując ekspresyjne zdjęcia ludzi na wysokościach, Mirota zwyczajnie bał się o ich życie. Na zdjęciu powyżej widzimy montera, który łączy sekcje kadłuba. Portrety robotników, podobnie jak wcześniejsze portrety stoczniowców autorstwa Multaniaka, są przykładem osobistego stosunku artysty do prezentowanych postaci. To bohaterowie pełnowymiarowi. W trakcie wykonywania zdjęć Mirota starał się być blisko. Dla skrócenia dystansu niekiedy kupował papierosy, chociaż sam nie palił – bo



Fot. Zenon Mirota (zbiory ECS-u)

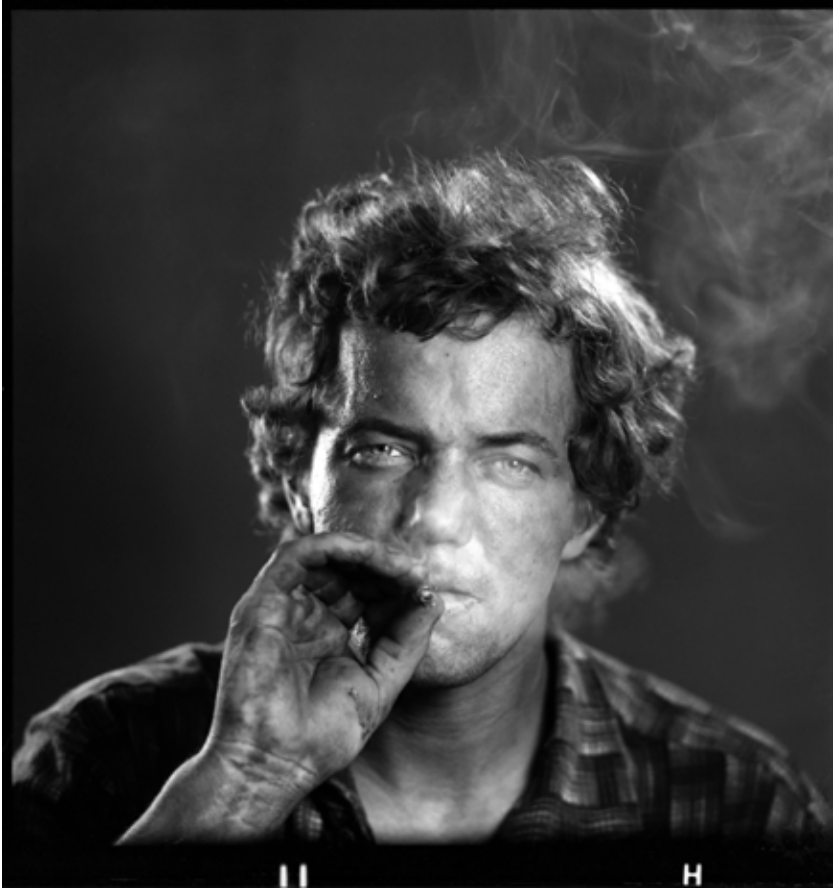
robotnicy byli nieufni<sup>16</sup>. Czuli się niestosownie ubrani, brudni, utrudzeni pracą w ciężkich warunkach (w opinii wizytujących stocznię górników niektóre prace były tu cięższe, np. te w podwójnym dniu statku, a choroby zawodowe – poważniejsze niż w kopalni, np. ołowica, powstająca na skutek wdychania oparów spawalniczych). Robotnicy bali się ośmieszenia. Niektórzy podejrzewali, że zakładowy fotograf portretował ich w interesie władzy. Stopniowo jednak nabierali zaufania. Mirota prezentował ich w sposób subtelny, poruszający, z szacunkiem. Kadrował obrazy tak, aby wydobyć niepowtarzalny rys i cechy osobowości danego człowieka. W ten sposób pod koniec lat siedemdziesiątych powstała kolekcja portretów ludzi gdańskiej stoczni. Pokazana w formie wystawy na stoczniowym wydziale K2, została przez robotników bardzo dobrze przyjęta.

Mirota to mistrz jednego ujęcia. Pokazanego na zdjęciu poniżej stocznio-wca wyłowił z tłumy i zaprosił do pracowni. Udało mu się uchwycić ten moment, gdy przed obiektywem odkrywa się idealny kadr. Stworzył dzięki temu niezwykły portret mężczyzny – stocznio-wego Jamesa Deana z magnetyzmem w oczach. To kadr, w którym wszystko jest na swoim miejscu, który zapada w pamięć.

W archiwum Mirotę znajduje się także stocznio-wy portret pewnego „duetu”, zanotowany w szczególnym momencie historii – rzecz dzieje się na schodach budynku dyrekcji po sierpniowym przełomie. Pod ostatnim schodkiem, obok znoszonych butów roboczych, postawiono popiersia Lenina i Stalina. Byłby to świetny przyczynek do rozwinięcia wątku historycznej kolekcji w archiwum Mirotę. Bo choć artysta starał się przede wszystkim prezentować stocznio-we uniwersum, to w jego zbiorach jest wiele fotografii, które mają status źródła historycznego. Zenon Mirota jest autorem zdjęć związanych z Grudniem 1970 i Sierpniem 1980, a także unikatowej kolekcji dotyczącej powstawania pomnika Poległych Stocznio-wców 1970. To jednak temat na osobną pracę.

---

<sup>16</sup> Notacja z Zenonem Mirotą, sporządzona przez autorkę w 2015 r. w ramach przygotowań do wystawy „Stocznia według Mirotę”.



Fot. Zenon Mirota (zbiory ECS-u)

# Bibliografia

## Źródła niepublikowane

Fotografie Zenona Miroyty, zbiory ECS i archiwum Zenona Miroyty.

Notacja z Maciejem Multaniakiem, synem Tercjana Multaniaka, sporządzona przez ECS w lutym 2017 r.

Notacja z Zenonem Mirotą, sporządzona przez autorkę w 2015 r.

Notacja z Zenonem Mirotą, sporządzona przez autorkę w 2016 r.

## Filmy

*Narodziny statku* [film dokumentalny], reż. J. Łomnicki, Gdańsk 1961.

## Sprawozdania i albumy

„Działalność wystawiennicza członków GTF w latach 1962–1972”, Gdańsk [1973].

„XIV Doroczna wystawa Gdańskiego Towarzystwa Fotograficznego 1965–1966”, Gdańsk 1966.

Multaniak T., *Stocznia Gdańska*, Warszawa 1964.

Szłaga M., *Stocznia Szłaga*, Gdańsk 2013.

## Literatura

Czartoryska U., *Przygody plastyczne fotografii*, Gdańsk 2002.

Naylor G., *Bauhaus*, tłum. E. N. Biegańska, Warszawa 1977.

Rouillé A., *Fotografia. Między dokumentem a sztuką współczesną*, tłum. O. Hedemann, Kraków 2005.

Turowski A., *W kręgu konstruktywizmu*, Warszawa 1979.

## Strony internetowe

<http://www.gdansk.pl/wiadomosci/Spacerem-po-Stoczni-Gdanskiej,-a,41692>



Anna Maria Mydlarska

## Filmowy obraz stoczni

Stocznia kojarzy się przede wszystkim z obrazem powstającego statku – potężnego obiektu tworzonego wspólną pracą i wysiłkiem setek, a nawet tysięcy ludzi. Statek, obiekt piękny i uskrzydłony marzeniami, ma swobodnie pływać po morzach i oceanach świata. Symbolicznie stocznia jest miejscem nierozzerwalnie związanym z wolnością. Dzięki pracy powstaje tu statek – wehikuł, który daje nam wolność, swobodę poruszania się po świecie. Stocznia była symbolicznie miejscem idealnym do narodzin wolności. I właśnie tu narodziła się Solidarność.

W powojennych polskich filmach dokumentalnych obraz stoczni pojawiał się najpierw w kontekście odbudowy przemysłu, pokazywano filmowe obrazy zarejestrowane podczas akcji wydobywania jednostek zatopionych na dnie stoczniowych i portowych basenów. Później dominowały sekwencje budowy statku i jego narodzin – wodowania. W archiwach Stoczni Gdańskiej znajdowały się ogromne ilości puszek z taśmami, na których zarejestrowano momenty wodowań. Dziś z trudem odtwarzamy ten zasób archiwalny od podstaw, zbierając pojedyncze taśmy i kasety.

Ważnym filmem, który stał się łatwo dostępny dzięki temu, że poddano go zabiegom rekonstrukcji i udostępniono poprzez Ninatekę, są *Narodziny statku* Jana Łomnickiego (1961). Zdjęcia eksponujące twarze stoczniowców i ogrom statku zrealizował Jerzy Gościk, który sztukę operatorską studiował w latach pięćdziesiątych w Moskwie. Film zdobył

wiele nagród na międzynarodowych festiwalach, m.in. w 1961 r.: I nagrodę w Aleksandrii, srebrny medal w Moskwie, dyplom honorowy w Edynburgu i Złotego Azteka w Meksyku, a w 1962: Srebrny Bumerang w Melbourne i I nagrodę w Porretta Terme we Włoszech. W 1961 r. *Narodziny statku* otrzymały także Srebrnego Smoka Wawelskiego, II nagrodę na Ogólnopolskim Festiwalu Filmów Krótkometrażowych w Krakowie.

Film Łomnickiego przedstawia statek jako dzieło zbiorowe, pokazuje pracę ludzi i podniosły moment wodowania. Wodowaniu towarzyszy orkiestra grająca – jak zwykle podczas wodowań hymn narodowy. Ten dźwiękowy motyw – obecny w stoczni tak często jak na stadionie olimpijskim, jeszcze tutaj powróci.

W latach sześćdziesiątych powstało kilka dokumentów noszących ten sam tytuł *Stocznia Gdańska*. Swoją talent operatorski pokazał w nich Siergiej Sprudin. Jego zdjęcia filmowe obecne są w co najmniej trzech filmach poświęconych stoczni. To piękna i monumentalna czarno-biała wizja stoczni, skupiona na ciemnych sylwetkach dźwigów rysujących się na tle nieba o różnych porach dnia i w różnych porach roku.

Stoczni Gdańskiej dotyczy jeszcze ważniejszy dokument – być może najważniejszy w całej historii polskiego filmu – zatytułowany *Robotnicy '80*. Reżyseria Andrzeja Zajączkowskiego i Andrzeja Chodakowskiego oraz zdjęcia Michała Bukojemskiego i Jacka Petryckiego, z udziałem (nielegalnym) Bohdana Kosińskiego, któremu do stoczni teoretycznie nie pozwolono przyjechać – stworzyły dokumentalne świadectwo Sierpnia 1980 w Stoczni Gdańskiej, które przyniosło filmowi nagrodę światowej krytyki filmowej FIPRESCI na X Międzynarodowym Festiwalu Filmów Krótkometrażowych i Dokumentalnych w Lille w 1981 r. Film mógł powstać w PRL-u wyłącznie dzięki osobistym staraniom ówczesnego prezesa Stowarzyszenia Filmowców Polskich, Andrzeja Wajdy. To on wymusił na kierownictwie Ministerstwa Kultury i Sztuki wydanie zgody na filmowanie strajku przez ekipę Wytwórni Filmów Dokumentalnych i Fabularnych. W relacji z negocjacji strajkujących robotników z delegacją władz kraju udało się uchwycić zmianę sposobu, w jaki robotnicy postrzegali siebie samych, komunistyczną władzę i przyszłość. Pojawił się w tych rozmowach nowy, nieznany wcześniej ton nadziei.

Popularność, jaką zdobywają filmy fabularne, rzadko osiąga film dokumentalny. Filmu *Robotnicy '80* władza nie chciała nawet wpuścić na ekrany kin, gdy jednak pod naciskiem dziesięciomilionowej Solidarności musiała ustąpić, to pokazy odbywały się tylko w jednym kinie w mieście, a gazety zamiast tytułu musiały w programach kin podawać informację: „Wszystkie seanse wyprzedane”. Mimo to filmowy zapis strajku w Stoczni Gdańskiej, który zmienił historię Polski i Europy, przed wprowadzeniem stanu wojennego zdążyło obejrzeć pięć milionów widzów w całej Polsce.

W tym samym roku Bohdan Kosiński zrealizował dokument *Narodziny Solidarności*, o powstaniu i rejestracji NSZZ „Solidarność”, i otrzymał za niego Brązowego Lajkonika na Ogólnopolskim Festiwalu Filmów Krótkometrażowych w Krakowie.

*Człowiek z marmuru* Andrzeja Wajdy, zrealizowany w 1976 r., otrzymał w 1977 Nagrodę Dziennikarzy na Festiwalu Polskich Filmów Fabularnych w Gdańsku, a w 1978 – nagrodę FIPRESCI na XXXI Festiwalu Filmowym w Cannes.

Andrzej Wajda zakończył swój film obrazem kładki przy stoczniowej bramie. To wystarczyło, by stoczniowcy odczytali bardzo zawołowane aluzje do śmierci bohatera, dawnego przodownika pracy z Nowej Huty, późniejszego stoczniowca, który zginął podczas masakry w grudniu 1970 r. I stąd wzięło się wzruszające żądanie strajkującego robotnika w sierpniu 1980 r., by Wajda „zrobił teraz [gdy przyjechał do strajkującej stoczni] film o nas”. Stoczniowiec podał nawet tytuł przyszłego filmu: *Człowiek z żelaza*. W tym filmie postać rozpoczynającego strajk robotnika, Macieja Tomczyka, wypowiada w obecności francuskiego dziennikarza monolog wzorowany na opowieści o rozpoczęciu strajku Jerzego Borowczaka, wygłoszonej w dokumentalnym filmie *Robotnicy '80*. Filmowy obraz Stoczni Gdańskiej w tej scenie uległ przekształceniu: Wajda zamienił tu dokumentalny widok stoczniowych hal na bardziej wizualnie atrakcyjny drugi plan: dolną część monumentalnego stoczniowego dźwigu, na tle której sylwetka aktora Jerzego Radziwiłłowicza wydaje się drobna i krucha. Najważniejsze dla obu filmów, dla dokumentu zrealizowanego w czerni i bieli oraz dla kolorowego filmu fabularnego, są sceny symboliczne. Wajda powtórzył przepiękne ujęcia ludzkich rąk zaciśniętych na bramie stoczni w chwilach modlitwy i oczekiwania. Pokazał Bramę nr 2

w kwiatach i z obrazem papieża Jana Pawła II. To sceny zbiorowe w Sali BHP i przy bramie stoczni: scena podpisania porozumienia gdańskiego i scena ogłoszenia tego wydarzenia tłumom zebranych przed Bramą nr 2.

Niezwykły filmowy obraz strajku w Stoczni Gdańskiej stał się tematem jeszcze kilku filmów fabularnych, m.in. filmu Volkera Schlöndorfa *Strajk* i sfilmowanego dramatu Toma Stopparda *Squaring the Circle*. Obie te produkcje nie zdołały jednak zyskać akceptacji widzów – w obrazie Schlöndorfa stocznia najmocniej oddziaływała w momencie pożaru statku m/s „Maria Konopnicka”, a więc w chwili dramatycznej, ale niezwiązanej bezpośrednio z tematem filmu. Stoppard oderwał się od dokumentalnej warstwy narracyjnej filmu, już w pierwszych słowach stwierdzając, że wszystko jest prawdziwe oprócz słów i obrazów. Wyimaginowane rozmowy, zwłaszcza między Wałęsą, Jaruzelskim i Glempelem, i zastąpienie prawdziwych twarzy uczestników wydarzeń twarzami aktorów uniemożliwiło – zwłaszcza polskim widzom – przyjęcie tego obrazu. Nie zyskał on też popularności. Ciekawe, że Wajda, realizując swój nagrodzony w 1981 r. Złotą Palmą w Cannes (był to pierwszy tak wysoko wyróżniony film z Polski) film *Człowiek z żelaza*, zdał sobie sprawę już na etapie scenariusza, że nie może nikim zastąpić twarzy Wałęsy ani zmieniać jego historycznych wypowiedzi – pozostał przy autentycznych, dokumentalnych zdjęciach, pokazujących tę postać w kluczowych momentach na Bramie nr 2 i w Sali BHP. Wprowadził też do filmu prawdziwego Lecha Wałęsę i prawdziwą Annę Walentynowicz jako świadków na ślubie fikcyjnej pary bohaterów. Film prócz Złotej Palmy w Cannes otrzymał nominację do Oscara w 1982 r. W Polsce jesienią 1981 r., podczas Festiwalu Polskich Filmów Fabularnych w Gdańsku, *Człowiek z żelaza* otrzymał nagrodę honorową NSZZ „Solidarność” i Nagrodę Dziennikarzy. Został uznany przez amerykańskiego reżysera Martina Scorsese za jedno z arcydzieł polskiej kinematografii i w 2014 r. wytypowany przez niego do prezentacji w Stanach Zjednoczonych oraz Kanadzie w ramach cyklu pokazów polskich arcydzieł filmowych „Martin Scorsese Presents: Masterpieces of Polish Cinema”. Obraz Stoczni Gdańskiej nadal podbija serca ludzi na całym świecie.

Do wydarzeń w Stoczni Gdańskiej odnoszą się także nowele z filmu *Solidarność, Solidarność* (2005, reżyseria zbiorowa), powstałego z okazji

dwudziestopięciolecia strajków z sierpnia 1980 r. Tu Andrzej Wajda, w swojej noweli, pozwolił Lechowi Wałęsie wspominać dni strajku w rozmowie z nim i Krystyną Jandą na widowni kina Neptun w Gdańsku. Wajda jeszcze raz wrócił do opowieści o stoczni i strajku w filmie *Wałęsa. Człowiek z nadziei*. Filmowy obraz najszczęśliwszych chwil pokazanych w *Człowieku z żelaza* reżyser wzbogacił o bardziej szczegółowe przedstawienie tragedii z grudnia 1970 r. i próbował zrozumieć motywacje swojego bohatera. Obraz stoczni jednak nie budził już takich emocji, bo mieszanie ujęć dokumentalnych i fabularnych nie niesło tego efektu zaskoczenia, który za pierwszym razem oszołomił krytyków i sprawił, że *Człowiek z żelaza* stał się kanoniczną pozycją w pokazach dla szkół filmowych na całym świecie. Rewolucyjny charakter filmu Wajdy był nie do powtórzenia – również dla niego samego. Stocznia jako wywierające silne wrażenia wizualne miejsce powstawania statku w filmach dokumentalnych i fabularnych z lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych zdecydowanie przegrała ze stoczną jako miejscem, w którym tworzy się osobowość ludzi – indywidualna i zbiorowa. Twarze w tłumie – prawdziwa rzeka ludzi płynąca ku bramie Stoczni Gdańskiej – i twarze w zbliżeniach zwyciężyły w zapamiętanym i zapisanym na taśmie filmowej obrazie, bo okazały się ważniejsze od tak pięknych scen budowania statku i wodowań, od tak wspaniałych ujęć przemysłowego krajobrazu. Filmowy obraz Stoczni Gdańskiej na zawsze pozostanie wizerunkiem narodzin Solidarności, jaki polscy filmowcy przedstawili światu.

## Filmografia

*Człowiek z marmuru* [film fabularny], reż. A. Wajda, Polska 1976.

*Człowiek z żelaza* [film fabularny], reż. A. Wajda, Polska 1981.

*Narodziny Solidarności* [film dokumentalny], reż. B. Kosiński, Polska 1981.

*Narodziny statku* [film dokumentalny], reż. J. Łomnicki, Polska 1961.

*Robotnicy '80* [film dokumentalny], reż. A. Chodakowski, A. Zajączkowski, Polska 1980.

*Solidarność, Solidarność...* [film fabularny], reż. J. Machulski, P. Trzaskalski, K. Zanussi i in., Polska 2005.

*Squaring the Circle* [film fabularny], reż. M. Hodges, Wielka Brytania 1984.

*Stocznia Gdańska* [film dokumentalny], reż. S. Sprudin, Polska 1967.

*Strajk – Die Heldin von Danzig (Strajk – Bohaterka Gdańska)* [film fabularny], reż. V. Schlöndorf, Niemcy–Polska 2006.

*Wałęsa. Człowiek z nadziei* [film fabularny], reż. A. Wajda, Polska 2013.

### **III. „Sołdek”**





Marek Dzida

## **Profesorowie Politechniki Gdańskiej uczestniczący w procesie projektowania, budowy i eksploatacji „Sołdek”**

O pracownikach Politechniki Gdańskiej, biorących udział w procesie projektowania i budowy rudowęgłowca „Sołdek”, wiele już publikowano. Czy zatem słuszna jest teza przedstawiana przez jednego z dyskutantów na poprzednim sympozjum (3 kwietnia 2013 r. w Centralnym Muzeum Morskim), że ze względu na szczupłą kadrę konstruktorską wykonanie dokumentacji powierzono i zlecono stoczni francuskiej? Czy słuszna jest ocena, że „wiedza wszystkich polskich okrętowców z lat 1946–1948 na temat budowy nowoczesnych statków handlowych rzędu 2500 DWT nie była jakoś specjalnie głęboka. [...] Żaden z nich nie miał przecież kilkunastoletniej praktyki stoczniowej na produkcji czy w biurach projektowo-konstrukcyjnych i nie wykonał co najmniej kilkunastu wdrożonych do produkcji projektów”? Są to pytania, na które należy jednoznacznie odpowiedzieć.

Profesor Jerzy Doerffer w swoich wspomnieniach z tego okresu przypomina zwołaną przez Komitet Wojewódzki PPR naradę przedstawicieli armatora i Stoczni nr 1 dla omówienia możliwości i celowości budowy statków pełnomorskich. Jeden z dyskutantów twierdził: „Stocznie polskie nie są w stanie budować nowych statków, jedynie mogą

zajmować się remontami statków, a poza tym niech remontują traktory, a nowe statki należy kupić za granicą! Znalazł poparcie wśród wielu osób. Stwierdzono także, że do budowy dużych kadłubów trzeba wielu lat tradycji i pracy wielu specjalistów, których stocznie nie mają [...]”. Będąc uczestnikiem tej narady, a mając dużą wiedzę, praktykę i doświadczenie w budowie statków, prof. Doerffer stwierdził, „że Stocznia nr 1 może podjąć się budowy dużych statków pełnomorskich. Konieczne jest wykonać czynności warunkujące rozpoczęcie budowy: wykonanie projektu, zatwierdzenie go przez armatora i międzynarodową instytucję klasyfikującą. Projekt techniczny i warsztatowy można kupić za granicą, aby mieć pewność, że nowy statek nie będzie eksperymentem również od strony projektowej [...]”.

Prototypowa jednostka serii 29 rudowęglowców typu B-30, s/s „Sołdek”, powstała na bazie projektu wstępnego pod kierunkiem mgra inż. Henryka Giełdzika – przedwojennego absolwenta Politechniki Gdańskiej. Przygotowanie dokumentacji warsztatowej powierzono francuskiej stoczni Augustin Normand z Hawru. Dlaczego jednak nie wykonało jej Centralne Biuro Konstrukcji Okrętowych (CBKO), które projekt tłumaczyło z francuskiego, poprawiało go i dostosowywało do realiów stoczni? Czy ze względu na brak doświadczenia i szczupłość kadr? Czy może z powodu armatora (wówczas jeszcze kapitalistycznego), który ściśle współpracował ze stoczną zachodnią? Czy związane to było z innymi przesłankami? Historia „Sołdka” kryje jeszcze wiele tajemnic.

Stępkę położono 3 kwietnia 1948 r., co stanowiło symboliczny krok w rozwoju polskiego przemysłu okrętowego w nowych realiach.

W swoim referacie, wygłoszonym w trakcie wspomnianego sympozjum, Maciej Maksymowicz przytacza „Apel Stoczniovców”, dokument autorstwa ówczesnego dyrektora technicznego W i t o l d a U r b a n o - w i c z a, późniejszego profesora Politechniki Gdańskiej, zawierający takie słowa: „Pierwsza płyta stalowa spoczęła na pochylni Stoczni Gdańskiej i oto powstaje nowy statek, który rozpoczął nowy okres pracy naszych stoczni [...]. Chwila to szczególnie doniosła dla nas, którzy od wiosny roku 1945 podjęliśmy trud uruchomienia tej nowej gałęzi przemysłu i często rozmyślaliśmy o czasie, kiedy skończą się wraki powojenne, które latało się z rosnącym zniecierpliwieniem, by wreszcie budować nowy

duży pełnomorski statek [...]. Jest nas jednak mało. Stocznie potrzebują właśnie teraz dopływu fachowców wielu specjalności, z okrętowcami na czele. Teraz, kiedy już konkretnie budujemy nowe statki i wiemy, gdzie istnieją potrzebni nam ludzie, rozsiani w kraju i poza krajem, wzywamy ich raz jeszcze! [...] Program budowy statków mamy przed sobą tak rozległy i tak porywający, że nie wątpimy w jego magiczną siłę, która przyciągnąć musi prędzej czy później wszystkich was, których wzywamy dziś, w chwili narodzin pierwszego z tych statków. Usłuchajcie naszego apelu!”

Polski przemysł okrętowy zaczął się od „Sołdka”, a kształcenie kadr dla przemysłu okrętowego zaczęło się na Politechnice Gdańskiej. Dekretem Rady Ministrów z 24 stycznia 1945 r. przekształcono Wyższą Szkołę Techniczną w Politechnikę Gdańską z Wydziałem Budowy Okrętów. Wydział tworzyli przedwojenni pracownicy przemysłu okrętowego lub inne osoby związane z budową okrętów, posiadające praktykę, doświadczenie i wiedzę okrętową.

W procesie projektowania, budowy i eksploatacji statku „Sołdek” wzięli udział uznani naukowcy z Politechniki Gdańskiej. W zespole dyrektora CBKO, przygotowującym projekt koncepcyjny, pracowali inżynierowie Jerzy Pacześniak i Janusz Staszewski (profesorowie Politechniki Gdańskiej). Budowniczym statku był późniejszy profesor Politechniki Gdańskiej Jerzy Doerffer. Z budową „Sołdka” związani byli również profesorowie Aleksander Ryłke, twórca i pierwszy dziekan Wydziału Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej, jako doradca dyrektora naczelnego połączonych Stoczni nr 1 i Stoczni nr 2, oraz Witold Urbanowicz – jako dyrektor techniczny.

Statek wymagał napędu głównego oraz mechanizmów pomocniczych. Zamówienie na wykonanie głównej okrętowej maszyny parowej otrzymała Huta Zgoda w Świętochłowicach. Zachowała się przedwojenna dokumentacja maszyny parowej dla statku „Olza”. Napęd główny dla „Sołdka” miał być o większej mocy niż projektowana maszyna dla „Olzy”, brakowało jednak inżynierów i konstruktorów, którzy mogliby wykonać projekt i dokumentację techniczną napędu głównego i urządzeń pomocniczych. Czas na realizację tego zadania był bardzo krótki. Powierzono je prof. Adolfowi Polakowi z Katedry Elementów Maszyn Politechniki Gdańskiej. Orędownał on zawsze za rozwojem polskiej myśli technicznej,

nie był entuzjastą zagranicznych licencji. Warto przytoczyć jego słowa za Edwardem Gillem: „Mamy budować okręty i to w dużej liczbie, okręty zaś potrzebują maszyn. Zawsze na tym tle zaczęły się odzywać dawne grzechy. Przed wojną grasował w kraju obcy kapitał, któremu raczej zależało na utrzymaniu stanu ciemnoty technicznej. Między innymi służyły do tego takie hasła jak: wyroby krajowe są gorsze niż zagraniczne, najlepszą szkołą dla krajowego przemysłu jest kupowanie gotowych maszyn, ewentualnie licencji itp. Nic więc dziwnego, że i teraz te przez tyle lat rzucane hasła wzięły górę i spowodowały przewagę opinii, że maszyn okrętowych w kraju zbudować nie potrafimy i że trzeba je będzie kupować za granicą”.

Do tego zadania prof. Polak zaprosił swoich współpracowników z Katedry: inżynierów J a n a B r o s c h a, docenta, oraz T a d e u s z a G e r l a c h a, Kazimierza Zygmunta i Henryka Więckiewicza, późniejszych profesorów Politechniki Gdańskiej. Do zespołu prof. Polak włączył też ówczesnych studentów: Kazimierza Iwanowskiego, późniejszego docenta, oraz Ryszarda Maciakowskiego, Henryka Plety i Jana Madejskiego, późniejszych pracowników Politechniki Gdańskiej.

Maszyna została wyprodukowana i zmontowana w Hucie Zgoda na podstawie projektu i dokumentacji przygotowanej przez pracowników Politechniki Gdańskiej. O jakości wykonania maszyny parowej niech świadczy wypowiedź przedstawicieli okrętowego towarzystwa kwalifikacyjnego Lloyda w czasie pierwszego jej uruchomienia w hucie: „Polacy nie mający w zasadzie tradycji w budownictwie maszyn okrętowych wywiązali się ze swojego zadania doskonale, zarówno pod względem konstrukcyjnym, jak i montażowym, co jest zapowiedzią dalszych sukcesów w przyszłości”.

W Katedrze Kotłów Parowych Politechniki Gdańskiej pod kierunkiem prof. A n t o n i e g o K o z ł o w s k i e g o opracowano projekt okrętowego kotła parowego, który został wdrożony do produkcji i był montowany na statkach tego typu co „Sołdek”. Na „Sołdku” jednak kocioł ten nie został zamontowany.

Doświadczenie zdobyte w czasie projektowania, budowy i eksploatacji „Sołdka” dały szansę na przygotowanie kadry inżynierskiej dla rozwoju polskiego przemysłu stoczniowego. Wielu młodych inżynierów pod nadzorem doświadczonych profesorów właśnie w okresie projektowania i budowy „Sołdka” pogłębiało swoją wiedzę praktyczną i teoretyczną.

Profesorowie, kadra Politechniki Gdańskiej oraz jej absolwenci, w tym głównie z Wydziału Budowy Okrętów oraz obecnego Wydziału Oceanotechniki i Okrętownictwa, przyczynili się – i nadal przyczyniają – do rozwoju i odtwarzania przemysłu stoczniowego w Polsce.

Na szereg pytań postawionych na początku referatu nie ma jednoznacznych odpowiedzi. Wymagałyby one dalszych dociekań i badań.

Z perspektywy czasu jasno wynika, że sprostaliśmy zadaniu budowy silnego przemysłu stoczniowego w Polsce – na poziomie światowym. Nasze projekty i budowy statków wielokrotnie były – i nadal są – nagradzane za dobrą jakość wykonania, innowacyjność projektów i złożoność konstrukcji.

### **Jerzy Wojciech Doerffer (21 kwietnia 1918 – 9 sierpnia 2006)**

Studia wyższe rozpoczął na politechnice w Wolnym Mieście Gdańsku, a ukończył w roku 1942 na Wydziale Budowy Okrętów Uniwersytetu w Glasgow i w roku 1950 na Wydziale Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej. W latach 1942–1945 pracował w stoczni Vickers-Armstrong Ltd w Barrow (Anglia), a w latach 1946–1951 w Stoczni Gdańskiej. Pracę dydaktyczną na Politechnice Gdańskiej rozpoczął w roku 1948. W 1952 objął kierownictwo nowo utworzonej Katedry i Zakładu Technologii Okrętów. W 1958 został powołany na stanowisko docenta. Stopień doktora nauk technicznych uzyskał w roku 1960 na Wydziale Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej. Tytuł profesora nadzwyczajnego otrzymał w 1964, a profesora zwyczajnego – w 1969. W latach 1953–1954 i 1958–1964 był dziekanem Wydziału Budowy Okrętów, a następnie w latach 1969–1975 zastępcą dyrektora Instytutu Okrętowego. W okresie 1964–1967 pełnił funkcję prorektora ds. ogólnych, a w okresie 1981–1984 rektora Politechniki Gdańskiej. W uznaniu zasług i wkładu w rozwój światowej techniki okrętowej uhonorowany został tytułem doktora *honoris causa* Leningradzkiego Instytutu Budowy Okrętów (1970), Uniwersytetu w Glasgow (1983), Uniwersytetu w Rostoku (1987), Politechniki Gdańskiej (1988), Akademii Marynarki Wojennej w Gdyni (2002), Politechniki Szczecińskiej (2003) oraz odznaczony medalem im. Williama Froude’a przez Królewskie Stowarzyszenie Okrętowców w Londynie (1988), gdzie otrzymał także Międzynarodową Nagrodę Morską IMO „Srebrny Delfin” (1989). Od

roku 1988 zatrudniony na części etatu w Katedrze Techniki Głębinowej. W latach 1993–2003 był prezesem Forum Okrętowego. Ponadto w roku 1984 był w gronie założycieli Towarzystwa Przyjaciół Statku-Muzeum „Soldek” przy Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku.

### **Witold Jan Urbanowicz (27 marca 1905 – 11 sierpnia 1988)**

W latach 1926–1928 odbywał służbę wojskową w Marynarce Wojennej, następnie rozpoczął studia w Gdańsku, na ówczesnym Wydziale Techniki Okrętowej i Lotniczej, wybierając specjalność okrętową. Podczas studiów aktywnie uczestniczył w pracach polskich organizacji studenckich. Dyplom ukończenia studiów otrzymał w roku 1937. Podjął wtedy pracę w Żegludzie Polskiej, następnie w Polsko-Brytyjskim Towarzystwie Okrętowym w Gdyni. Po wojnie został powołany na dyrektora naczelnego, a następnie technicznego Zjednoczenia Stoczni Polskich. W roku 1950 zorganizował resortową placówkę naukowo-badawczą, Morski Instytut Techniczny w Gdańsku, przemianowaną później na Instytut Morski. Przez 16 lat pełnił tu funkcję dyrektora ds. naukowych. Pracował na Politechnice Gdańskiej, gdzie na Wydziale Architektury i Urbanistyki, w Katedrze Morskiej i Przemysłowej, utworzył innowacyjną Pracownię Architektury Okrętów. Od roku 1975 na emeryturze. W uznaniu wybitnych osiągnięć naukowych i dydaktycznych Senat Politechniki Gdańskiej przyznał mu tytuł doktora *honoris causa* (1991). W roku 1958 był w gronie założycieli Towarzystwa Przyjaciół Muzeum Morskiego w Gdańsku.

### **Jerzy Pacześniak (21 stycznia 1909 – 5 lutego 1990)**

Studia wyższe ukończył w roku 1946 na Wydziale Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej. W latach 1945–1962 pracował jako główny konstruktor w Centralnym Biurze Konstrukcji Okrętowych. Był głównym projektantem pierwszych statków pełnomorskich zbudowanych w kraju. Powołany w roku 1962 na stanowisko profesora nadzwyczajnego, kierował w latach 1962–1970 Katedrą Statków Śródlądowych i Specjalnych na Wydziale Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej. W latach 1964–1965 pełnił funkcję prodziekana tego wydziału.

### **Janusz Staszewski (30 lipca 1912 – 10 października 2000)**

Studia wyższe ukończył w roku 1937 na Wydziale Budowy Okrętów Wyższej Szkoły Technicznej w Wolnym Mieście Gdańsku. W roku 1945 podjął pracę w Centralnym Biurze Konstrukcji Okrętowych na stanowisku zastępcy szefa biura. W latach 1945–1947 pracował jako wykładowca w Technikum Budowy Okrętów w Gdańsku i prowadził wykłady w Katedrze Projektowania Okrętów na Politechnice Gdańskiej. W roku 1962 otrzymał nominację na stanowisko profesora nadzwyczajnego, obejmując równocześnie funkcję kierownika Katedry Projektowania Okrętów, którą pełnił aż do roku 1970. W latach 1963–1966 był prodziekanem Wydziału Budowy Okrętów, a w latach 1971–1973 kierownikiem Studium Doktoranckiego. Na emeryturę przeszedł w roku 1982.

### **Aleksander Rylke (24 maja 1887– 29 stycznia 1968)**

Studia wyższe ukończył w roku 1909 na Wydziale Okrętowym Szkoły Inżynierów Marynarki Wojennej w Kronsztadzie. Przez szereg lat pracował w stocznjach w Sewastopolu i Petersburgu. Po powrocie do kraju pracował w latach 1919–1934 w Marynarce Wojennej przy nadzorze okrętów budowanych za granicą. Był jednym z twórców Stoczni Gdyńskiej i projektantem pierwszego budowanego w Polsce statku handlowego. Lata okupacji spędził w Warszawie, prowadząc wykłady na kursie budowy okrętów w ramach tajnej Politechniki Warszawskiej. W roku 1945 przeniósł się na Politechnikę Gdańską jako organizator Wydziału Budowy Okrętów. Mianowany profesorem, był w latach 1945–1952 dziekanem tego wydziału, pełniąc dodatkowo w latach 1946–1949 funkcję prorektora Politechniki Gdańskiej. Aż do przejścia na emeryturę w roku 1960 był kierownikiem Katedry Projektowania Okrętów. Był również inicjatorem bocznego wodowania statków w polskich stocznjach. W uznaniu zasług związanych z kształceniem kadr i sprawami rozbudowy przemysłu okrętowego Politechnika Gdańska w 1965 r. przyznała mu tytuł doktora *honoris causa*. Władze Gdańska uhonorowały jego wkład w rozwój polskiego okrętownictwa, nazywając jedną z ulic miasta jego imieniem.

### **Adolf Polak (15 czerwca 1890 – 22 kwietnia 1967)**

Studia wyższe ukończył w roku 1922 na Wydziale Mechanicznym Politechniki Lwowskiej. Od tego roku zatrudniony na tej uczelni w Katedrze Budowy Maszyn Ciepłych Tłokowych, a następnie w Katedrze Silników Spalinowych (od roku 1939 jako profesor nadzwyczajny). Od roku 1945 kierownik Katedry Elementów Maszyn, a od 1959 Katedry Silników Spalinowych na Wydziale Mechanicznym Politechniki Gdańskiej. Od roku 1946 profesor nadzwyczajny, od 1950 profesor zwyczajny. W 1953 Centralna Komisja Kwalifikacyjna nadała mu stopień doktora nauk technicznych. Członek Korespondent Polskiej Akademii Nauk od 1954 r. Wieloletni przewodniczący Rady Naukowej Instytutu Maszyn Przepływowych PAN w Gdańsku. Zasiadał w Radzie Technicznej Polskiego Rejestru Statku oraz w Radzie Biura Konstrukcyjnego Taboru Morskiego w Gdańsku. Inżynier o wielkiej wiedzy i doświadczony konstruktor. Od roku 1960 na emeryturze.

### **Antoni Kozłowski (3 maja 1890 – 27 grudnia 1955)**

W 1908 r. rozpoczął studia medyczne na Uniwersytecie w Charkowie. Po zamknięciu tej uczelni studiował w Instytucie Politechnicznym w Petersburgu, gdzie w roku 1917 uzyskał dyplom inżyniera mechanika. Pracował najpierw w Petersburgu w różnych zakładach przemysłowych, a następnie w Taszkencie i Aszchabadzie w Dyrekcji Kolei Środkowo-Azjatyckiej. Po repatriacji, od roku 1922, pracował w Stowarzyszeniu Dozoru Kotłów jako kierownik oddziałów Łódź, Białystok i Lublin. W roku 1945 jako zastępca profesora objął wykłady z kotłów parowych, maszyn parowych i maszynoznawstwa na Politechnice Warszawskiej z siedzibą w Lublinie. W roku 1946, mianowany na profesora nadzwyczajnego, został kierownikiem Katedry Kotłów Parowych i Maszynoznawstwa na Wydziale Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej.



### **Tadeusz Gerlach (29 marca 1921 – 6 czerwca 2002)**

Studia rozpoczął na Politechnice Lwowskiej, a zakończył w roku 1946 na Wydziale Mechanicznym Politechniki Gdańskiej. Od roku 1945 pracował w Katedrze Części Maszyn, a od 1956 w Katedrze Okrętowych Urządzeń Pomocniczych na Wydziale Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej. W roku 1957 mianowany został docentem, a w 1971 uzyskał tytuł i stanowisko profesora nadzwyczajnego. W latach 1953–1954 pełnił funkcję prodziekana Wydziału Mechanicznego. W latach 1954–1956 i 1968–1969 był dziekanem, a w latach 1964–1968 prodziekanem Wydziału Budowy Okrętów. W latach 1969–1972 pełnił funkcję zastępcy dyrektora Instytutu Okrętowego ds. dydaktycznych. Autor wielu publikacji, opracowań konstrukcyjnych, opinii i ekspertyz. W roku 1970 otrzymał Nagrodę Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego. W roku 1971 powołany na stanowisko dyrektora Instytutu Maszyn Przepływowych PAN w Gdańsku. Pełnił tę funkcję do roku 1976. Ponadto aż do czasu przejścia na emeryturę w roku 1991 był kierownikiem Zakładu Mechaniki Tarcia i Smarowania w IMP PAN, pracował też w Instytucie Okrętowym Politechniki Gdańskiej.

### **Jan Brosch (28 grudnia 1914 – 23 września 1986)**

Studia wyższe ukończył w roku 1939 na Wydziale Mechanicznym Politechniki Lwowskiej. Pracę na Politechnice Gdańskiej rozpoczął w roku 1945. W 1953 jako zastępca profesora objął kierownictwo Katedry Budowy Pomp na Wydziale Budowy Okrętów. W roku 1959 został powołany na stanowisko docenta. W latach 1953–1958 i 1962–1964 pełnił funkcję prodziekana Wydziału Budowy Okrętów. W roku 1965 został przeniesiony na Wydział Budowy Maszyn, gdzie w latach 1967–1968 pełnił funkcję prodziekana. W okresie 1970–1982 był również kierownikiem Zakładu Dynamiki Cieczy w Instytucie Maszyn Przepływowych PAN.

## Bibliografia

- „*Sołdek*” – pierwsza powojenna polska stępka. *Symposium w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku 3 kwietnia 2013 roku*, red. A. Ciemińska, Gdańsk 2013.
- Doerffer J. W., *Życie i pasje. Wspomnienia*, t. 1: *Lata młodości 1918–1952*, Gdańsk 2002.
- Gill E., *Historia współpracy Katedry Elementów Maszyn (obecnie Katedra Konstrukcji i Eksploatacji Maszyn) Politechniki Gdańskiej z przemysłem okrętowym i przemysłem ciężkim*, „Pismo PG” 1994, nr 7.
- Gill E., *Rys historyczny Wydziału Mechanicznego PG 1945–1995*, „Pismo PG” 1995, nr 5.
- Gill E., *Sołdek*, „Pismo PG” 1994, nr 2.
- Pionierzy Politechniki Gdańskiej*, red. Z. Paszota, J. Rachoń, E. Wittbrodt, Gdańsk 2005.
- Studia okrętowe w Gdańsku 1904–1945*, red. M. Dzida, M. Frąckowiak, S. Sobkowski, Gdańsk 2004.
- Studia okrętowe w Gdańsku 1945–2005*, red. M. Dzida, Gdańsk 2005.
- Studia okrętowe w Gdańsku 1945–2010*, red. M. Dzida, M. Frąckowiak, Gdańsk 2010.
- Zaczęło się od „Sołdka”*. *Symposium w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku 6 listopada 2008 roku*, red. A. Ciemińska, Gdańsk 2009.

Andrzej Truszkowski

## **Jerzy Pacześniak (1909–1990) – projektant polskich statków handlowych typu B-31, B-54 i B-70**

Jerzy Pacześniak, projektant kilku typów polskich statków handlowych, które były budowane w Stoczni Gdańskiej po II wojnie światowej, urodził się w 1909 r. w Jeziorzanach (obecnie tereny zachodniej Ukrainy), zmarł w roku 1990 w Sopocie. W 1927 r. zdał maturę w Państwowym Gimnazjum Męskim w Rzeszowie i w tym roku zaczął studia na Wydziale Techniki Okrętowej i Lotniczej (specjalność: projektowanie i architektura okrętów) w Technische Hochschule Danzig (późniejsza Politechnika Gdańska). Z powodów finansowych przerywał studia kilka razy i pracował zarobkowo, najpierw jako praktykant, a następnie technik w warsztatach i w biurze projektowym Stoczni Gdańskiej. Na początku 1939 r., już po złożeniu pracy dyplomowej, Jerzy Pacześniak i inni polscy studenci zostali siłą usunięci z uczelni przez bojówki studentów niemieckich podczas wystąpień antypolskich. Z tego powodu Pacześniak nie zdał egzaminu dyplomowego (wiosną tr. władze uczelni uniemożliwiły większości Polaków dalsze studiowanie). Po zakończeniu II wojny światowej w Europie Jerzy Pacześniak w sierpniu 1945 r. znowu przybył do Gdańska i został zaangażowany jako konstruktor w oddziale konstrukcyjnym Zjednoczenia Stoczni Polskich. Później oddział ten został przekształcony w Centralne

Biuro Konstrukcji Okrętowych (CBKO) nr 1. Jego dalsza praca zawodowa i naukowa związana była z przemysłem stoczniowym, Politechniką Gdańską i przedsiębiorstwami żegludowymi. W 1946 r. uzyskał stopień magistra inżyniera budowy okrętów na Politechnice Gdańskiej, gdzie w latach 1946–1949 pracował jako asystent. W latach 1946–1951 nauczał przedmiotów okrętowych w Państwowym Liceum Budowy Okrętów (Conradinum) w Gdańsku-Wrzeszczu. Ponadto do 1962 r. pracował w CBKO nr 1 (w okresie 1951–1962 jako główny konstruktor). W 1962 r. – po otrzymaniu tytułu profesora nadzwyczajnego – powrócił do pracy na Politechnice Gdańskiej, najpierw jako kierownik Katedry Statków Śródlądowych i Specjalnych na Wydziale Budowy Okrętów, a potem jako profesor w Zakładzie Projektowania Okrętów Instytutu Okrętowego. W 1979 r. przeszedł na emeryturę. Jerzy Pacześniak pracował też w radach techniczno-ekonomicznych Polskich Linii Oceanicznych (PLO), Polskiej Żeglugi Morskiej (PŻM) i Zjednoczenia Morskich Stocznii Remontowych (ZMSR).

Jerzy Pacześniak był głównym projektantem i współprojektantem kilku typów statków handlowych, które były produkowane w Stoczni Gdańskiej i innych polskich stocznjach. Już w 1946 r. rozpoczął wstępne prace nad projektem masowca węglowca o nośności 5000 DWT. Po przygotowaniu ostatecznego projektu tego statku (wspólnie z mgr. inż. Brunonem Raciniewskim) w listopadzie 1950 r. w Stoczni Gdańskiej położono stępkę pod pierwszy masowiec węglowiec typu B-31. W listopadzie 1951 r. statek ten, nazwany „Donbass”, zwodowano i w następnym roku przekazano ZSRR. Do 1961 r. w kilku seriach zbudowano w Stoczni Gdańskiej 87 masowców typu B-31, w większości dla armatorów zagranicznych (ZSRR, ChRL, Egiptu, Brazylii i Albanii); niektóre weszły pod polską banderę – były to statki „Gdynia” i „Szczecin” pływające w PŻM oraz kilka statków pływających krótko w PLO. Masowce typu B-31 były pierwszymi po II wojnie światowej pełnomorskimi statkami handlowymi całkowicie zaprojektowanymi i zbudowanymi w Polsce. Statki te miały długość całkowitą 108,25 m oraz szerokość 14,6 m; były napędzane maszyną parową o mocy 2255 KM i osiągały prędkość ok. 11,5 w.

Na początku lat pięćdziesiątych zlecono Jerzemu Pacześniakowi, wówczas głównemu konstruktorowi w CBKO nr 1, opracowanie projektu

dużego drobnicowca o nośności 10 000 t. Pierwszy prototypowy „dziesięcioletnik” typu B-54, nazwany „Marceli Nowotko”, zwodowano w Stoczni Gdańskiej 15 listopada 1955 r., a przekazano do eksploatacji 31 października 1956 r. Rozpoczęcie budowy dużych, nowoczesnych drobnicowców o napędzie motorowym było znaczącym sukcesem polskiego rozwijającego się przemysłu okrętowego, który ówczesne władze bardzo nagłaśniały propagandowo. Wodowanie „Marcelego Nowotki” uzyskało rangę niemalże święta (podobnie jak wodowanie w Stoczni Gdańskiej 6 listopada 1948 r. pierwszego statku typu B-30, „Sołdka”). W latach 1955–1963 w stocznjach w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie zbudowano 41 drobnicowców typu B-54 w kilku wersjach, z czego większość w Stoczni Gdańskiej. Z tej liczby 21 statków pływało w PMH, a inne trafiły do ZSRR, ChRL, Francji, Indonezji, Kuby, Czechosłowacji i Szwajcarii. Drobnicowce typu B-54 miały zasięg pływania ok. 12 500 mil morskich, używano ich głównie na linii dalekowschodniej i australijskiej. W ciągu kilku lat statki PMH zawitały po raz pierwszy do różnych portów poza Europą, np. pierwszym polskim statkiem towarowym w Japonii był m/s „Marceli Nowotko”, który wypłynął do Jokohamy 14 września 1957 r., a pierwszym polskim statkiem towarowym w Australii był m/s „Stefan Okrzeja”, który zawinął do Melbourne 8 grudnia 1959 r. W 1986 r., po prawie 30 latach służby pod polską banderą, dwa ostatnie statki typu B-54, m/s „Jan Matejko” i m/s „Phenian”, wycofano ze służby w PLO. Statki typu B-54 miały długość 153,9 m, szerokość 19,4 m, moc silnika 8000 KM, prędkość maksymalną ok. 17,5 w.

W drugiej połowie lat pięćdziesiątych Jerzy Pacześniak kierował opracowaniem projektu zbiornikowca oceanicznego – pierwszego statku tego typu, jaki miano zbudować w krajowej stoczni dla PMH. Zbiornikowce typu B-70 posiadały nośność ok. 18 000 t, wówczas były największymi statkami budowanymi w polskich stocznjach. Na początku lat sześćdziesiątych w Stoczni Gdańskiej zbudowano pięć zbiornikowców typu B-70, a w połowie lat sześćdziesiątych siedem następnym statków tego typu powstało w Gdyni. W lipcu 1959 r. rozpoczęto w Stoczni Gdańskiej budowę pierwszego zbiornikowca, który został zwodowany w czerwcu 1960 r. z przeznaczeniem dla PLO i otrzymał nazwę „Profesor Huber”, jednakże przed ukończeniem budowy – już z nazwą zmienioną na „Bauska”

– przekazano go ZSRR. Dopiero trzeci zbiornikowiec typu B-70, nazwany „Profesor M. T. Huber”, w 1962 r. rozpoczął służbę w PLO, ale po dwóch latach został przekazany do ChRL. Budowa w kraju skomplikowanych technologicznie jednostek, jakimi są zbiornikowce, była kolejnym dużym osiągnięciem w rozwoju polskiego przemysłu okrętowego (po etapie masowców i drobnicowców w latach pięćdziesiątych). Warto także przypomnieć, że zbudowanie drugiego zbiornikowca typu B-70 w Stoczni Gdańskiej, który zwodowano w 1961 r. jako „Bałakława”, a następnie przekazano ZSRR, było statystycznym osiągnięciem produkcyjnym Stoczni Gdańskiej, bowiem statek ten „dopełniał” pierwszy milion ton nośności, na który składała się łączna nośność 308 statków zbudowanych w tym zakładzie po 1945 r.

Jerzy Pacześniak wykonywał też różne opracowania projektowe, które były pomocne przy produkcji statków. Opracował metodę odwzorowania przekrojowych linii wodnych z przejętego przez Polskę w ramach odszkodowań ze strony Niemiec po II wojnie światowej masowca s/s „Nordlicht”, który w PMH nazwano „Kolno” (statek ten miał dobre walory eksploatacyjne). W latach 1951–1959 na podstawie tego projektu zbudowano w Stoczni Szczecińskiej 41 statków – masowców oznaczonych jako typ B-32. Pierwszym tego typu statkiem i jednocześnie pierwszym statkiem zbudowanym w Szczecinie przez polskich stoczników po 1945 r. był prototypowy „Czułym” dla ZSRR. Masowce typu B-32 budowano dla Polski, ZSRR, Egiptu i Albanii.

Spośród prac projektowych Jerzego Pacześniaka, które nie zostały praktycznie wykorzystane, warto wymienić m.in.:

- projekt koncepcyjny statku pasażerskiego, który miał być planowanym następcą transatlantyka m/s „Batory” (na zlecenie PLO, 1959);
- opracowanie wstępnych projektów zbiornikowców o różnych nośnościach (na zlecenie PMH);
- studium nad optymalizacją zbiornikowca do przewozu ropy naftowej z portów nad Zatoką Perską do Gdyni (na zlecenie PLO, 1968);
- studium nad optymalizacją statku wielozadaniowego – roporudomasowca, OBO (na zlecenie PŻM, koniec lat sześćdziesiątych).

# Bibliografia

## Źródła archiwalne

Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku, Archiwum Aktów Pisanych, 5052, Archiwalia dotyczące Jerzego Pacześniaka.

## Literatura

Czayka T., *Stocznia im. Komuny Paryskiej w Gdyni: 1922–1990. Fakty, ludzie, liczby*, Gdańsk 1990.

Gnapiński R., Maciejewicz O., *Stocznia Szczecińska im. A. Warskiego w latach 1948–1988. Ludzie, wydarzenia, liczby*, Szczecin 1989.

*Historia budownictwa okrętowego na Wybrzeżu Gdańskim*, red. E. Cieślak, Gdańsk 1972.

Miciński J., Kolicki S., *Pod polską banderą*, Gdynia 1962.

Piwowoński J., *Flota spod biało-czerwonej bandery*, Warszawa 1989.

*Studia okrętowe w Gdańsku 1904–1945*, red. M. Dzida, M. Frąckowiak, S. Sobkowski, Gdańsk 2004.

Wojciechowski H., Kita W., *Stocznia Gdańska. Fakty i liczby*, Gdańsk 1979.





Ryszard Fryska

## Siostrzane statki „Sołdka”

„Sołdek” został zbudowany w Stoczni Gdańskiej, podobnie jak 28 jego statków siostrzanych, które w okresie od 3 kwietnia 1948 do 21 grudnia 1954 r. powstały według dokumentacji oznaczonej symbolem B-30, wykonanej przez Centralne Biuro Konstrukcji Okrętowych w Gdańsku na podstawie planów stoczni Augustin-Normand w Hawrze.

Prototypowym statkiem serii B-30 jest „Sołdek”, zbudowany na pochylni A2 i nazwany od nazwiska przodującego traserza Stoczni Gdańskiej, Stanisława Sołdka.

Drugi statek serii B-30, a pierwszy siostrzany statek „Sołdka”, był budowany równolegle (ta sama data położenia stępki: 3 kwietnia 1948 r.) na pochylni A3, nadano mu imię „Jedność Robotnicza” i wodowano 15 grudnia 1948 r., to znaczy w dniu połączenia partii PPR z partią PPS w jedną organizację o nazwie Polska Zjednoczona Partia Robotnicza. Pochylnie A3 i A4 były utwardzonym terenem poziomym, który przylegał do suchego doku. Wodowanie z tych „pochylni” odbywało się trzyetapowo: najpierw przeciągano statek z „pochylni” na ponton ustawiony w suchym doku, następnie napełniano suchy dok wodą i wyciągano statek na pontonie na „głębę dokową”, po czym zatapiano ponton (napełniano go wodą), aż statek uzyska samodzielną pływalność. Właśnie z tym ostatnim etapem wodowania „Jedności Robotniczej” czekano kilka dni, aż przysłała wiadomość z Warszawy o oficjalnej i symbolicznej dacie połączenia partii.

Jego eksploatacja obejmuje okres od 29 grudnia 1949 do 1979 r. „Jedność Robotnicza” pływała najpierw w Żegludze Polskiej, a od 1951 r. w Polskiej Żegludze Morskiej.

Trzeci statek serii B-30, a zatem drugi siostrzany statek „Sołdka”, był budowany na pochylni A4. Stępkę położono 15 maja 1948, a wodowano go 27 marca 1949 r. Nadano mu nazwę „Brygada Makowskiego” na cześć przodującej wtedy w Stoczni Gdańskiej (zarówno pod względem szybkości, jak i jakości pracy) brygady niterów.

Czwarty statek serii B-30, a trzeci siostrzany statek „Sołdka”, był budowany na pochylni B2. Stępkę położono 15 lipca 1948, a wodowano go 1 maja 1949 r. Nadano mu nazwę „1 Maja”. Statek ten był budowany dla polskiego armatora, Żeglugi Polskiej, oraz pod nadzorem inspektorów technicznych i załogi tegoż przedsiębiorstwa, ale tuż przed próbami morskimi został sprzedany dla armatora z ZSRR i nadzór techniczny, a także dobór załogi pozostawiono stronie radzieckiej. Oddany do eksploatacji 29 czerwca 1950 r. jako „Pervomaysk”. Statek ten rozpoczął serię 24 statków typu B-30, siostrzanych względem „Sołdka”, budowanych dla armatora z ZSRR.

Piąty statek serii B-30, a czwarty siostrzany statek „Sołdka”, był budowany na pochylni B3. Stępkę położono 25 sierpnia 1948, a wodowano go 29 czerwca 1949 r. Nadano mu nazwę „Pstrowski”, aby uczcić górnik („rębacza dołowego”), który wezwał wszystkich górników do współzawodnictwa.

Szósty statek serii B-30, a piąty siostrzany statek „Sołdka”, był budowany na pochylni A1. Stępkę położono 8 grudnia 1948, a wodowano go 10 września 1949 r. Nadano mu nazwę „Wieczorek”, która upamiętniała śląskiego działacza komunistycznego Józefa Wieczorka.

„Sołdek” i jego cztery statki siostrzane: „Jedność Robotnicza”, „Brygada Makowskiego”, „Pstrowski” i „Wieczorek” były eksploatowane przez polskiego armatora, najpierw Żeglugę Polską, a po reorganizacji tego przedsiębiorstwa w 1951 r. – Polską Żeglugę Morską z siedzibą w Szczecinie.

Statki te przewoziły eksportowany polski węgiel ze Szczecina lub Świnoujścia do portów europejskich w rejonie Bałtyku i Morza Północnego. W drodze powrotnej czasami zabierały rudę żelaza z portów Szwecji do Szczecina. Przy transporcie węgla statki te pływały często w tzw. moście węglowym, który prowadził ze Szczecina na wybrzeże duńskie.

Nr budowy	Nazwa statku	Stępka	Wodowanie	Eksploatacja
B-30/4	s/s „PERVOMAYSK”	15.07.1948	1.05.1949	29.06.1950
B-30/7	s/s „ZAPOROGE”	9.03.1950	24.10.1950	27.04.1951
B-30/8	s/s „KRIVVOY ROG”	25.05.1950	20.02.1951	20.03.1952
B-30/9	s/s „KREMATORSK”	25.05.1950	24.03.1951	27.04.1952
B-30/10	s/s „MAKEEVA”	7.09.1950	29.07.1951	14.09.1952
B-30/11	s/s „GORLOVA”	9.09.1950	8.12.1951	7.10.1952
B-30/12	s/s „NVO-SHAHTINSK”	24.02.1951	3.03.1952	9.12.1952
B-30/13	s/s „SOLIKAMSK”	31.03.1951	12.04.1952	23.12.1952
B-30/14	s/s „KURGAN”	30.03.1952	25.09.1952	24.04.1953
B-30/15	s/s „ZLATOUST”	30.05.1952	20.09.1952	31.03.1953
B-30/16	s/s „MINUSINSK”	11.08.1952	20.02.1953	15.07.1953
B-30/17	s/s „PAVLODAR”	15.09.1952	8.03.1953	30.06.1953
B-30/18	s/s „JENAKYEVO”	28.09.1952	1.05.1953	25.09.1953
B-30/19	s/s „NIKITOVKA”	30.09.1952	26.06.1953	26.09.1953
B-30/20	s/s „NOVOTCHERKASSK”	19.03.1953	15.09.1953	12.12.1953
B-30/21	s/s „VOLNOVACHA”	9.04.1953	8.10.1953	15.12.1953
B-30/22	s/s „VITEGDA”	1.06.1953	7.12.1953	10.03.1954
B-30/23	s/s „TOVDA”	5.08.1953	31.12.1953	25.06.1954
B-30/24	s/s „KATAR”	25.09.1953	9.03.1954	28.05.1954
B-30/25	s/s „AZOVSTAL”	29.10.1953	31.05.1954	29.06.1954
B-30/26	s/s „TKVARCHELI”	2.01.1954	30.04.1954	30.07.1954
B-30/27	s/s „ZANGENZUR”	1.02.1954	31.05.1954	31.08.1954
B-30/28	s/s „MALAYA ZEMLYA”	25.03.1954	21.07.1954	20.10.1954
B-30/29	s/s „PEREYESLAV KHMIELNITSKY”	9.04.1954	31.08.1954	21.12.1954

Tabela 1. Siostrzane statki „Soldka” zbudowane w Stoczni Gdańskiej dla armatora z ZSRR

Dwadzieścia statków typu B-30, w tym także „Sołdek”, zostało zbudowanych na pochylniach: A1, A2, A3 i A4. Obecnie te pochylnie są nieczynne, zdewastowane, oraz pozbawione dźwigów, ale pozostało to, co stanowi ich największą wartość, a więc utwardzona palowaniem nawierzchnia tych pochylni, którą można poddać renowacji. Pochylnie A3 i A4, wraz z suchym dokiem, są ponad stuletnim zabytkiem stoczniowej techniki budowy i wodowania statków i jako takie powinny podlegać prawnej ochronie przed dewastacją, a wszyscy ci, którzy przyczynili się do ich dotychczasowej dewastacji, lub będą je nadal dewastować, powinni być odpowiednio ukarani.

Dziewięć statków typu B-30 zostało zbudowanych na pochylniach: B2 i B3. Pochylnie te jeszcze istnieją z pełnym wyposażeniem i nadal mogą być – oraz są – wykorzystywane do budowy statków. Stocznia Gdańska jednak nie jest ich właścicielem.

## S/s „Sołdek” i jego otoczenie społeczno-polityczne

Pierwszy polski rudowęglowiec s/s „Sołdek” powstał na zlecenie spółki akcyjnej Gdynia–Ameryka Linie Żeglugowe (GAL) na potrzeby eksploatacyjne Żeglugi Polskiej (ŻP). Obie firmy miały przedwojenny rodowód, więc to w tym okresie powinniśmy rozpocząć naszą historię, opowiadającą o społeczno-politycznym otoczeniu żeglugowego życia „Sołdka”.

Wszystko zaczęło się 8 czerwca 1926 r., gdy tekę ministra przemysłu i handlu objął inż. Eugeniusz Kwiatkowski. Minister, obserwując dotychczasowe, bezowocne wysiłki zmierzające do stworzenia polskiej floty w oparciu na kapitale prywatnym, podjął decyzję o utworzeniu w listopadzie 1926 r. przedsiębiorstwa państwowego Żegluga Polska. Pierwszym jego szefem był Julian Rummel, a w 1932 r. zastąpił go na tym stanowisku Feliks Kollat. Początki działalności ŻP opierały się na pięciu statkach zamówionych we Francji. Do wybuchu wojny flota armatora powiększyła się do 16 statków.

W pierwszych latach istnienia ŻP powstała koncepcja tworzenia kolejnych przedsiębiorstw żeglugowych z udziałem kapitału obcego, powiązanych jednak organizacyjnie i finansowo z ŻP. Miał w ten sposób powstać polski koncern żeglugowy. W myśl tych planów w 1929 r. ŻP wydzieliła część swojego personelu pływającego oraz administracyjnego i utworzyła spółkę akcyjną Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe

Polbryt z siedzibą w Gdyni. Wiosną 1930 r. powstała kolejna spółka akcyjna z udziałem ŻP – Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe (PTTO). W związku ze stopniowym rozwojem spółki, co wynikało ze zwiększenia geograficznego zasięgu pływania, powstała konieczność zmiany jej dotychczasowej nazwy. I tak oto 31 października 1934 r. nadzwyczajne walne zgromadzenie zatwierdziło nową nazwę spółki – Gdynia–Ameryka Linie Żeglugowe. Do obsługi linii Gdynia – Nowy Jork spółka dokupiła dwa nowoczesne statki zbudowane we włoskiej stoczni Monfalcone: „Piłsudski” i „Batory”.

Żegluga Polska pozostała do wojny spółką akcyjną, w której 100% akcji należało do państwa. Nie zrealizowano koncepcji budowy jednego potężnego organizmu żeglugowego, w którym oprócz ŻP mieli znaleźć się dwaj inni najważniejsi armatorzy okresu międzywojennego: GAL i Polbryt. Obie spółki funkcjonowały z powodzeniem, w przypadku GAL-u z czasem stopniowo wyzbywając się kapitału obcego.

Flota polska 1 września 1939 r. składała się z 38 statków, w tym ŻP posiadała 16 statków, GAL – 8, Polbryt – 5. Dzięki dobrze zaplanowanej ewakuacji większość polskiej floty znalazła się w rękach aliantów w Wielkiej Brytanii. Do Londynu udał się także dyrektor zarządzający ŻP i jednocześnie Polbrytu – Feliks Kollat.

Na wniosek zarządu ŻP i Polbrytu 2 stycznia 1940 r. powołano w Londynie specjalną firmę maklerską, która miała zająć się administracją statków obu armatorów – Polish Steamship Agency Ltd (PSAL). Chociaż statki administrowane były przez PSAL, w dalszym ciągu pozostawały własnością ŻP i Polbrytu. Spółka ta wykonywała swoje zadania aż do 31 lipca 1944 r. Od 1 sierpnia 1944 r. administracja statków ŻP została przeniesiona do GAL-u na zasadzie umowy agencyjnej zawartej pomiędzy kuratorami obu spółek. W ten sposób GAL zarządzał pod koniec wojny niemal całą polską flotą za granicą, a po zakończeniu wojny – do lipca 1945 r., kiedy to departament Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego Rządu Jedności Narodowej w kraju przejął nadzór nad spółką.

Londyńskie biuro GAL-u uległo likwidacji 1 lipca 1948 r., a jego funkcję w kraju przejęła placówka w Gdyni, działająca przy ul. Portowej 13/15. Po wojnie do Polski wróciło łącznie 30 statków polskiej floty handlowej. Całą tą flotą zarządzał w dalszym ciągu GAL, który do chwili

reorganizacji polskiej floty, tj. do końca 1950 r., podlegał bezpośrednio Ministerstwu Żeglugi i Handlu Zagranicznego, przemianowanemu później na Ministerstwo Żeglugi.

Rozwój rodzimej floty w oparciu na produkcji polskich stoczni planowano już w chwili ukonstytuowania się władz w Warszawie. Jej początkiem była seria B-30, zamówiona w Stoczni Gdańskiej. Jako pierwszy w tej serii powstał s/s „Sołdek”. Sępkę jednostki położono 3 kwietnia 1948 r., a wodowanie odbyło się 6 listopada tr. Ukończony 21 października 1949 r., „Sołdek” w pierwszy rejs wypłynął nazajutrz – z Gdyni do Szczecina.

Na mocy zarządzenia ministra żeglugi z 30 grudnia 1950 r. wszystkie trzy spółki żeglugowe pod zarządem państwowym – GAL, ŻP oraz Polbryt – zaprzestały działalności, przekazując cały swój stan posiadania nowo powstałym przedsiębiorstwom żeglugowym: Polskim Liniom Oceanicznym (PLO), Polskiej Żegludze Morskiej (PŻM) i Polskiemu Ratownictwu Okrętowemu (PRO). Jako że PŻM miała obsługiwać eksport polskiego węgla, to właśnie do niej – wraz z 10 innymi statkami – trafił „Sołdek”.

Co ciekawe, pomimo przekazania statków nowym armatorom dawni posiadacze zachowali wartość przekazanego mienia we własnych aktywach – a zatem formalnie pozostawali właścicielami całej floty. Dopiero w 1953 r., na skutek procesów o zwrot własności wytoczonych PŻM, PLO i PRO przez byłych marynarzy pozostających za granicą, dokonano formalnej sprzedaży statków oraz odpowiedniego przepisania w księgach sądowych. W lutym 1958 r. wciąż istniejące GAL, ŻP i Polbryt przeszły na mocy prawa na własność państwa. Ostateczna likwidacja trzech przedwojennych przedsiębiorstw żeglugowych nastąpiła dopiero w latach 1963 (ŻP i Polbryt) oraz 1964 (GAL), kiedy wykreślono je z rejestru handlowego przy Sądzie Powiatowym w Gdyni.

Powstanie przedsiębiorstw państwowych – PŻM w Szczecinie i PLO w Gdyni – odbywało się w określonym kontekście politycznym. Resortem odpowiedzialnym za gospodarkę morską było od marca 1947 r. Ministerstwo Żeglugi, kierowane przez Adama Rapackiego. Rapacki rozwój armatorów widział raczej w przedwojennym stylu. Tymczasem pod koniec lat czterdziestych władze centralne mocno naciskały, aby do polskiej floty przenieść wzory funkcjonowania ze Związku Radzieckiego. Chodziło m.in. o wprowadzenie systemu rozliczania statków w oparciu

na tonomilach czy utworzenie stanowisk oficerów kulturalno-oświatowych, którzy byli zastępcami kapitanów, z główną funkcją donoszenia na członków załóg do aparatu bezpieczeństwa. Adam Rapacki był niechętny tym zmianom, więc w lipcu 1950 r. został odwołany. Jego stanowisko zajął człowiek posłuszny władzy, Mieczysław Popiel. Droga do budowy przedsiębiorstw żeglugowych w nowym, socjalistycznym stylu została zatem otwarta.

U schyłku lat czterdziestych oraz na początku pięćdziesiątych na różnych szczeblach władzy wciąż trwała zagorzała dyskusja na temat charakteru przyszłej floty handlowej. Sprawa wcale nie była jednoznaczna. Dla części decydentów tworzenie własnego potencjału przewozowego było zwykłym marnowaniem pieniędzy. Niektórzy z nich postulowali wręcz przestawienie produkcji polskich stoczni na produkcję lokomotyw, ponieważ uważali budowę statków za nieopłacalną. Zdarzały się opinie, że korzystając z dobrej koniunktury, powinno się było sprzedać za granicę całą polską flotę, a zdobyte w ten sposób cenne dewizy zainwestować w kupno nowoczesnych technologii dla przemysłu ciężkiego. Już u zarania krajowego przemysłu stoczniowego powszechny był również pogląd, że lepiej za granicę eksportować towary niż usługi. W konsekwencji takiego myślenia jeszcze w 1950 r. prawie 90% towarów polskiego handlu zagranicznego przewożone było przez obcą flotę, a zagraniczni armatorzy, zyskując na fakcie, iż Polska praktycznie nie posiadała własnej floty, dyktowali zawyżone ceny frachtów.

Istniała również tendencja traktowania przez ówczesne władze żeglugi liniowej jako „lepszej”, a już na pewno bardziej opłacalnej formy przewozu morskiego niż tramping. Ugruntowało się wtedy przekonanie, że rozwój linii, a nie trampingu, bardziej odpowiada podstawowemu celowi budowy polskiej floty, a mianowicie: interwencyjnemu zabezpieczeniu suwerenności polskiego handlu zagranicznego. Nie dostrzegano jednocześnie, że to węgiel, a więc typowy ładunek trampingowy, a nie drobnica, pasująca raczej do linii, był w latach pięćdziesiątych i jeszcze długo później podstawowym towarem eksportowym naszego kraju. Tramping nie cieszył się uznaniem krajowych władz także z innego względu: był on traktowany jako dziedzina spekulacyjna, podlegająca wahaniom koniunkturalnym. Był też znacznie bardziej niż linie zależny



od konkurencji na międzynarodowym wolnym rynku, słowem – był bardziej kapitalistyczny.

Jeśli weźmie się pod uwagę powyższe obserwacje, nie może dziwić, że w pierwszych latach istnienia PŻM i PLO nową produkcją stoczniową wspierano głównie armatora z Gdyni. Seria czterech statków ze Stoczni Gdańskiej, z „Sołdkiem” na czele, lśniła wówczas nowością na tle innych jednostek floty szczecińskiego przedsiębiorstwa. Obok serii B-30 w początkowym okresie pływały tu m.in. takie statki jak „Narocz” z roku 1915, cztery tzw. francuzy z 1926, „Rataj” z 1906 czy „Gopło” z 1898.

Warto jednak zwrócić uwagę, że pojęcie opłacalności w pierwszej fazie rozwoju krajowych przedsiębiorstw żeglugowych było bardzo umowne. W gospodarce centralnie planowanej, którą stosowano w żegludze, nie dolary czy złotówki stały się miernikiem efektywności pracy tonażu, ale wspomniane już tonomile, przeszczepione z marynarki radzieckiej.

System rozliczania działalności floty w pierwszej połowie lat pięćdziesiątych był również przejęty z ZSRR. Przy podstawowym założeniu, że żegluga ma mieć wyłącznie instrumentalny charakter, a więc ma zabezpieczać potrzeby polskiego handlu zagranicznego, opłacalność była kwestią drugorzędną. Zakładany z góry deficyt miał być pokrywany z centralnego budżetu w postaci dotacji, wypłacanych zaliczkowo. Wpływ na początkową deficytowość PŻM i PLO miała także reforma pieniężna, przeprowadzona w kraju w październiku 1950 r., która aż trzykrotnie obniżyła wartość walut wymiennalnych wobec złotówki. Ze względu na to, że wszystkie stawki frachtowe były wyrażane w dolarach, wpływy armatorów również były trzykrotnie zaniżone.

Monopol na wszystkie zafrachtowania dla statków miała od maja 1952 r. Centrala Handlu Zagranicznego Polfracht. To Polfracht kumulował przychód za przewozy, jak również był obciążany przez armatora kosztami eksploatacji floty. Straty z tego tytułu sam rozliczał z budżetem państwa.

Polscy armatorzy byli w tym czasie ubezwłasnowolnieni nie tylko w sferze wyszukiwania ładunków, nie mieli też żadnego wpływu na podejmowanie decyzji inwestycyjnych czy remontowych. Na wszelkie, nawet najdrobniejsze wydatki dewizowe, np. przy zakupie części zamiennych czy żywności za granicą, zgodę wydać musiała Komisja Dewizowa w Warszawie. Całościowy nadzór nad działalnością armatora prowadził

Centralny Zarząd Polskiej Marynarki Handlowej (PMH). Ten z kolei realizował polecenia Ministerstwa Żeglugi. Ramy działalności PŻM czy PLO określała Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego, która wyznaczała roczne, kwartalne i miesięczne plany przewozowe.

Połowa lat pięćdziesiątych to okres, w którym atmosfera polityczna dojrzywała w Polsce do przesilenia. Nastąpiło ono – jak wiadomo – w październiku 1956 r. Kolejne miesiące po październiku to czas tzw. odwilży. Jeszcze w 1955 r. zniesiono wreszcie hamujący przedsiębiorczość armatorów system współpracy z Polfrachtem. I chociaż Polfracht w dalszym ciągu zachował monopol na frachtowanie, odtąd firmy żeglugowe same decydowały o wyborze ładunków. W ten sposób po raz pierwszy od czasu ich utworzenia PŻM i PLO mogły czuć się rzeczywiście związane z rynkiem frachtowym.

Ponadto 13 listopada 1956 r. ministrem żeglugi został Stanisław Darski, znakomity żeglugowiec, który swoje doświadczenia zdobywał jeszcze przed wojną, m.in. jako dyrektor naczelny ŻP. Już kilka dni później Darski wraz z ministrem sprawiedliwości Zofią Wasilkowską powołali specjalną komisję, mającą rozpatrzyć wnioski tych oficerów i marynarzy, którym przed 1956 r. odebrano prawo pływania. Nastąpił masowy powrót do żeglugi wielu wartościowych ludzi.

Przed rokiem 1956 funkcja polskiej floty, jako działającej na rzecz obsługi ładunków PHZ, była jednoznacznie zdefiniowana. Okres „odwilży” stworzył jednak środowisku żeglugowemu możliwość przeforsowania swoich postulatów w kwestii wprowadzenia przynajmniej minimalnej działalności zarobkowej. W rezultacie armatorom przyznano pewne uprawnienia do negocjacji warunków przewozu, częściowego wyboru tras i adekwatnych do nich ładunków, a także – co było prawdziwym przełomem – do poszukiwania towarów do przewozu na rachunek obcy, jeśli statkowi groził przelot balastowy.

Urzednicy Ministerstwa Żeglugi zdawali sobie też sprawę, że hasło instrumentalizmu się nie sprawdza. W 1955 r. flota polska była zdolna przewieźć zaledwie 15% ładunków PHZ. Resztę trzeba było wyeksportować tonażem obcym, płacąc przy tym tak potrzebną państwu twardą walutą. Krajowe stocznie pracowały pełną parą, ale statki eksportowane były głównie do Związku Radzieckiego.

Chcąc jak najszybciej nadrobić zaległości tonażowe polskich armatorów, w rządowym projekcie ustawy o planie pięcioletnim, przedłożonym Sejmowi 1 października 1956 r., zapisano, że nakłady na budowę statków dla PŻM i PLO mają wynieść pięć razy więcej niż w ubiegłej „pięciolatce”. Do 1960 r. polska flota miała obsługiwać 25% ładunków polskiego handlu zagranicznego, a ostatecznym zadaniem było stworzenie modelu amerykańskiego – w USA rodzima flota przewoziła wtedy równo połowę własnych ładunków.

Im dalej od października 1956 r., tym bardziej do polskiej żeglugi zaczęły powracać elementy centralnie sterowanej gospodarki. W 1957 r. udało się jeszcze uprościć dyrektywne zarządzanie, likwidując Centralny Zarząd PMH – element pośredniczący pomiędzy ministerstwem a armatorem. Jednakże w 1959 r., już po okresie październikowej „odwilży”, urzędnicy w Warszawie wpadli na pomysł utworzenia w jego miejsce Zjednoczenia Morskich Przedsiębiorstw Żeglugowych, które ponownie w znacznym stopniu ograniczało swobodę zarządzania dyrekcji przedsiębiorstw armatorskich. Środowisko żeglugowe mocno i jednomyślnie zaprotestowało przeciwko takiej decyzji, dzięki czemu nigdy nie weszła ona w życie.

Wkraczając w lata sześćdziesiąte, „Sołdek” stał się już nieodłączną częścią floty PŻM. Swoim standardem wciąż nie odstawał od reszty statków, a kolejne serie rudowęglowców: B-31 i B-32, w niewielkim stopniu różniły się warunkami eksploatacji i życia załogi od statków serii B-30. W tym czasie do floty PŻM wchodziły już znajdujące się na trochę „wyższej półce” motorowce, ale pojawiały się także pocziwe „liberciaki” i „empajery”, które pamiętały czasy wojny. Można powiedzieć, że lata sześćdziesiąte były dla „Sołdka” i jego załóg złotym wiekiem. W tym czasie bowiem parowiec pływał na tzw. duńskim moście węglowym. Z powodu intratnego handlu marynarskiego każdy chciał na nim pływać, a żeby dostać się do jego załogi, trzeba było mieć w kadrach prawdziwe znajomości.

Minister żeglugi Stanisław Darski, przemawiając 24 stycznia 1961 r. na posiedzeniu Sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej, w dobitny sposób argumentował, iż uchwała z 1957 r. w sprawie wysokich nakładów inwestycyjnych na rozbudowę polskiej floty handlowej była słuszna i miała pełne uzasadnienie ekonomiczne. Mówiąc o wciąż niewystarczającej obsłudze

ładunków polskiego handlu zagranicznego rodzimą flotą, Darski starał się uzasadnić konieczność znacznego zwiększenia nakładów państwa na budowę statków. Silniejsza polska flota miała nie tylko zmniejszać wydatki dewiz na czarter obcych jednostek, ale także – poprzez zwiększone wpływy z frachtów – prowadzić do generalnej poprawy bilansu płatniczego kraju. Takie założenia miały się znaleźć również w planie pięcioletnim na lata 1961–1965. W „pięciolatce” na rozbudowę floty PŻM i PLO przypaść miało zatem aż 8,9 mld zł, przy czym kwota ta miała w całości zostać przeznaczona na zakup nowych statków – głównie w stoczniach polskich. Udział rodzimej floty w obsłudze ładunków PHZ miał się zwiększyć z 23% notowanych w roku 1960 do 40% planowanych na 1965.

Zakładano również, że w końcu roku 1965 flota obu największych przedsiębiorstw żeglugowych – PŻM i PLO – będzie liczyć ogółem 206 statków o łącznym tonażu 1260 tys. DWT, co oznaczało przyrost – dla obu armatorów – 73 statków o łącznym tonażu 642 tys. DWT. Większość z tych planów zrealizowano. W latach 1961–1965 flota PŻM powiększyła się o 43 jednostki o łącznym tonażu prawie 250 tys. DWT. W ten sposób armator osiągnął liczbę 100 statków o całkowitym tonażu 450 tys. DWT.

Również kolejna „pięciolatka” zapowiadała się obiecująco. W połowie lat sześćdziesiątych władze w Warszawie zaczęły dostrzegać, jak znaczący udział w pozyskiwaniu dewiz oraz kształtowaniu bilansu płatniczego państwa ma żegluga morska. Spowodowało to pewną zmianę w ustalaniu strategii rozwoju rodzimej floty na kolejne pięć lat. Coraz większą uwagę zaczęto zwracać na zarobkowy charakter żeglugi, podczas gdy do tej pory pojmowano ją jako wyłączny instrument zaspokajania potrzeb polskiego handlu zagranicznego. Po raz pierwszy też w powojennej historii strategia eksportu usług zdawała się przeważać nad strategią eksportu towarów, czyli polskiej produkcji stoczniowej. Jak wskazywała dotychczasowa praktyka, linie były zdecydowanie mocniej „przywiązane” do ładunków PHZ niż żegluga nieregularna, tramping natomiast równie dobrze radził sobie w typowo zarobkowych przewozach pomiędzy portami obcymi. Jeśli dodamy do tego fakt, że w tym okresie żegluga regularna na świecie przeżywała głęboki kryzys, jasne się stanie, że centrala, ustalając plany rozbudowy floty na następną „pięciolatkę”, po raz pierwszy w historii polskiej żeglugi musiała postawić na rozwój floty trampowej. Po raz

pierwszy też PŻM miała otrzymać lepsze i nowsze statki niż PLO. Plan przewidywał, że w latach 1966–1970 flota PŻM powiększy się o 48 jednostek o łącznej nośności 308 tys. DWT.

W wyniku reorganizacji PMH 1 stycznia 1970 r. Ministerstwo Żeglugi przyznało PŻM wyłącznie funkcję przewoźnika trampowego. Armator szczeciński został zatem zmuszony do oddania PLO wszystkich drobniowców i promu „Gryf”. Łącznie było to 46 statków o nośności całkowitej 111 tys. DWT. W zamian za to PŻM otrzymała pięć starych zbiornikowców, wybudowanych głównie w latach pięćdziesiątych. Jeszcze w połowie 1969 r., ustalając plany na kolejny rok, zakładano, iż PŻM będzie posiadała pod koniec 1970 r. 152 statki o łącznej nośności 1092 tys. DWT. Reorganizacja sprawiła, iż w rzeczywistości szczeciński armator, kończąc rok 1970, miał 102 statki o łącznej nośności 961 tys. DWT.

Gdy dojrzewała decyzja o reorganizacji polskiej floty, wiele zmieniło się również w resorcie odpowiedzialnym za żeglugę. W grudniu 1964 r. ze stanowiska ministra żeglugi zdymisjonowano prof. Stanisława Darskiego, który przeszedł na emeryturę. Jego miejsce zajął Janusz Burakiewicz, były wiceminister handlu zagranicznego, bardzo sprawny fachowiec, który swoje doświadczenia – również na polu żeglugi – zdobywał w MHZ. Jako szef resortu wybrał na swoich zastępców Jerzego Szopę, absolwenta Państwowej Szkoły Morskiej i Politechniki Gdańskiej, a przed nominacją dyrektora technicznego PLO, oraz Stefana Perkowicza, absolwenta Wyższej Szkoły Handlu Morskiego w Sopocie, długoletniego pracownika PŻM.

Janusz Burakiewicz jako aktywny szef resortu powołał Zjednoczenie Portów Morskich, wznowił działalność Instytutu Bałtyckiego w Gdańsku oraz połączył dwa przedsiębiorstwa rybackie – Dalmor i Arkę. Wiele też zrobił dla szczecińskiego zespołu portowego. W 1967 r. zakończono rozminowywanie Zalewu Szczecińskiego i przystąpiono do kompleksowego pogłębiania toru wodnego Szczecin – Świnoujście. Po zakończeniu tych prac oddano do użytku tzw. tor północny, będący najkrótszą drogą łączącą oba porty. Tor umożliwił ruch jednostek o zanurzeniu do 12 m, czyli małych panamaxów. W samym Świnoujściu otworzono w tym czasie bazę przeładunkową węgla Świnoport II, dzięki czemu znacząco wzrosło tempo załadunku tego surowca, m.in. na pezetemowskie statki.

W 1968 r. dyrektorem generalnym w Ministerstwie Żeglugi został kpt. ż.w. Romuald Pietraszek, a w kolejnym roku, po przejściu Janusza Burakiewicza na stanowisko ministra handlu zagranicznego, ministrem żeglugi został dotychczasowy wiceminister Jerzy Szopa.

W pierwszej połowie lat siedemdziesiątych „Sołdek” wciąż pracowicie woził węgiel, ale w porównaniu z innymi statkami PŻM był już przestarzały. Kiedy w drugiej połowie lat sześćdziesiątych zaczęły wchodzić nowoczesne statki takie jak „Ziemia Szczecińska”, które docierały z polskim węglem do Japonii, czy drobnicowce B-55 i B-455 z przeznaczeniem do obsługi linii zachodnioafrykańskiej, stary „Sołdek” wciąż operował w granicach Bałtyku i Morza Północnego. Jego stałe załogi były jednak do statku na tyle przywiązane, że za nic w świecie nie chciały go zamienić na nowoczesne masowce.

Rok 1970 był dla polskiej gospodarki morskiej rokiem szczególnym. W styczniu wszedł wreszcie w życie długo oczekiwany przez środowiska żeglugowe nowy system finansowy, po raz pierwszy – przynajmniej w pewnym stopniu – biorący pod uwagę nie ilość przewiezionych ładunków czy zrealizowanych tonomil, ale stawiający przed armatorami jasny cel – osiągnięcia dodatnich wyników finansowych i kumulowania nadwyżki dewizowej. Nowy system zakładał m.in., że armatorzy posiadają pełną samodzielność zawierania z centralami polskiego handlu zagranicznego kontraktów przewozowych rozliczanych na podstawie aktualnych cen światowych w walutach wymiennych. Otrzymali oni również prawo do gromadzenia na kontach bankowych (oczywiście kontrolowanych przez państwo) środków na finansowanie własnej działalności inwestycyjnej. Również zgromadzony zysk mógł być przechowywany na tym koncie. Armatorzy uzyskali także – w ramach wypracowanych przez siebie środków – autonomię dewizową w zakresie zakupów za granicą pewnej ilości materiałów i towarów na potrzeby bieżącej eksploatacji floty. Do tej pory zakupy te bez zgody „centrali” nie mogły przekraczać wartości kilkudziesięciu dolarów. W styczniu 1970 r. wprowadzono jednocześnie obowiązek tworzenia specjalnego funduszu remontowego. Jego środki pochodziły m.in. z odpisów od wartości inwentarzowej oraz kwot otrzymanych z odszkodowań z towarzystw ubezpieczeniowych.

W lata siedemdziesiąte obaj polscy armatorzy wchodzili ze specjalizacją

w żegludze trampowej lub liniowej. Jeszcze w 1968 r. II Plenum KC PZPR, opracowując plany na kolejną „pięciolatkę”, czyli na lata 1971–1975, opowiedziało się za „ofertową formą przydziałów środków centralnych na inwestycje”. W praktyce oznaczało to, że na szczególnie duże fundusze będą mogły liczyć te branże i przedsiębiorstwa, które przedstawią propozycje osiągnięcia najlepszych rezultatów z przyszłych inwestycji. PŻM przedstawiła taki projekt jeszcze w 1968 r., a że miała się już czym pochwalić, jasne stało się, że żywiołowa rozbudowa tonażu armatora będzie w kolejnej „pięciolatce” kontynuowana.

Od 1970 r., to znaczy od momentu wprowadzenia nowego systemu finansowego, armatorzy mogli odkładać walutę na własnych kontach bankowych – chociaż jedynie w instytucjach finansowych należących do państwa. Spowodowało to wzrost zainteresowania PŻM typowo zarobkowymi przewozami pomiędzy portami obcymi. W pierwszej połowie lat siedemdziesiątych dynamika ich wzrostu była jeszcze dosyć niska. Dopiero rok 1976 stał się w tej dziedzinie przełomem, a było to związane z wysłaniem wielkich peżetemowskich zbiornikowców na wolny rynek w poszukiwaniu zatrudnienia. Na początku lat siedemdziesiątych postępową również globalizacja firmy – od 1972 r. liczona w tonomilach praca przewozowa w zasięgu oceanicznym na trwałe zdystansowała przewozy w zasięgu europejskim. Dzięki rekordowym dostawom, w latach 1971–1975 gwałtownie wzrastały także całkowite przewozy PŻM. W omawianym okresie uległy one prawie podwojeniu i wyniosły w roku 1975 łącznie 24,8 mln ton, w tym 3,2 mln ton ładunków płynnych.

Druga połowa lat siedemdziesiątych to zarazem ostatnie lata eksploatacji „Sołdka”. PŻM miała wówczas rekordowo niską średnią wieku statków, a we flocie królowały potężne i nowoczesne zbiornikowce typu „Kasprowy Wierch”. Na złom lub z przeznaczeniem na magazyny zbożowe wycofano już wszystkie „liberciaki” i „empajery”. Posiadanie nitowanych okrętów – takich jak „Sołdek” – świadczyło o tym, że PŻM jako przedsiębiorstwo wkroczyła w wiek dojrzały. A same statki coraz bardziej przypominały zabytki.

W 1976 r., gdy PŻM i PLO obchodziły swoje dwudziestopięciolecie, wszedł w życie nowy system ekonomiczny, stanowiący kolejny szczebel do pełnej autonomii finansowej przedsiębiorstw żeglugowych oraz nieco

lepiej dostosowujący warunki ich działania do żeglugi światowej. Krokiem w kierunku normalności była z pewnością likwidacja dopłat z budżetu do cen statków kupowanych w polskich stoczniach, a wyliczonych jako różnica pomiędzy cenami rynkowymi i krajowymi, a także wydłużenie okresu spłat kredytów inwestycyjnych zaciąganych w Narodowym Banku Polskim z 8 do 12 lat. Uproszczono również system rozliczeń z budżetem, wprowadzając m.in. do obrotów dewizowych ogólnie obowiązujący w kraju kurs wymiany walut. Jednocześnie jednak uruchomiono niczym nieuzasadniony, dziwaczny przepis, który zobowiązywał przedsiębiorstwa do blokady na nisko oprocentowanym koncie bankowym znacznej części własnych środków finansowych. W konsekwencji zmuszało to firmy do pobierania w tym samym banku wysoko oprocentowanych kredytów na działalność bieżącą.

W połowie lat siedemdziesiątych podjęty został kolejny krok w kierunku usamodzielniania się inwestycyjnego armatorów. Taka sytuacja była możliwa dzięki wcześniejszym decyzjom na szczeblu centralnym. Ministrem żeglugi był wówczas Jerzy Szopa, a chociaż pamiętamy go przede wszystkim jako tego, który w 1970 r. zorganizował flotę, to on właśnie był również autorem decyzji nadającej PŻM oraz PLO rangę zjednoczeń. Dzięki temu armatorzy nie mieli „czapki zjednoczeniowej”, którą miały wszystkie inne przedsiębiorstwa w Polsce, i swoje działania, w tym te na polu inwestycyjnym, uzgadniali bezpośrednio z Ministerstwem Żeglugi.

Za ministra Szopy Polska była w epoce Gierka i większość państwowych środków planowano ulokować w przemyśle ciężkim, żeglugę uznając za zbyt kosztowną w przeliczeniu na jedno stanowisko pracy. A że przedsiębiorstwa armatorskie nie mogły być całkowicie pozbawione środków, podjęto decyzję o samodzielnym rozwoju floty w oparciu na własnych kredytach i pożyczkach. Ustanowiono również zastaw rzeczowy na budowanych statkach (hipoteka morska), co w ówczesnej flocie światowej było już standardem. Takie nowe sposoby finansowania miały dotyczyć wyłącznie statków budowanych za dewizy.

Koniec dekady lat siedemdziesiątych to również okres ostatecznego pożegnania parowców. W roku 1979 na złom powędrowały wszystkie pozostałe jeszcze w eksploatacji PŻM jednostki typu B-31, np. s/s „Szczecin”,



oraz B-32, np. s/s „Kalisz”. Wiek pary w PŻM zakończył się w grudniu 1980 r., kiedy to banderę opuszczono na ostatnim parowcu – „Sołdku”. Zamknięto w ten sposób piękną kartę armatora, która powraca obecnie jedynie we wspomnieniach, książkach i albumach.



Witold Kuszewski

## Wybrane porty, do których zawijał „Sołdek”

„Sołdek” był prawdziwym pracownikiem morza. W okresie eksploatacji, a więc od wyjścia w pierwszy rejs 22 października 1949 r. do powrotu z ostatniego rejsu 22 grudnia 1980 r., wykonał łącznie 1476 rejsów. Przewiózł około 3,5 mln ton węgla i rudy i zawijał do 66 różnych portów w 12 krajach<sup>1</sup>.

Warto z dzisiejszej perspektywy zajrzeć do portów, w których się zatrzymywał. Popatrzeć, jak wyglądają obecnie i ocenić – na ile to możliwe – jak się zmieniły. Oczywiście konieczne jest dokonanie wyboru. Nawet bardzo skrótowa charakterystyka wszystkich 66 portów przekraczałaby dopuszczalny rozmiar referatu. W niniejszym artykule postanowiono więc omówić jedynie najczęściej odwiedzane lub w jakiś sposób charakterystyczne porty, do których zawijał „Sołdek”. Poniżej ich zestawienie wraz z liczbą zawinięć:

1. Kopenhaga (Dania) – 580;
2. Vordingborg (Dania) – 94;
3. Rønne (Dania) – 50;
4. Oxelösund (Szwecja) – 26;
5. Luleå (Szwecja) – 18;
6. Antwerpia (Belgia) – 18;

---

<sup>1</sup> M. Węgrocka, R. Juściński, *Eksploatacja i dowódcy s.s. Sołdek na podstawie zasobu archiwalnego CMM i materiałów prasowych*, [w:] *25 lat statku-muzeum „Sołdek”*. Sympozjum w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku 6 listopada 2006 roku, red. A. Ciemińska, Gdańsk 2008.

7. Lubeka (Niemcy) – 14;
8. Oulu (Finlandia) – 9;
9. Le Havre (Francja) – 2;
10. Rotterdam (Holandia) – 2;
11. Methil (Szkocja) – 2;
12. Barry (Walia) – 1;
13. Kingston upon Hull (Anglia) – 1;
14. Kłajpeda (Litwa) – 1.

## Kopenhaga

Kopenhaga była portem najczęściej odwiedzanym przez „Sołdka”. Zawinął tam 580 razy, wożąc węgiel energetyczny do elektrowni.

Kopenhaga to jeden z najstarszych portów na Bałtyku. Jego początki sięgają czasów Swena Widłobrodego, a więc XI w. Prawdziwie dynamiczny rozwój portu datuje się na wiek XVI, kiedy to z inicjatywy króla Chrystiana V zbudowano kanał portowy Nyhavn.

Obecnie Kopenhaga liczy około 600 tys. mieszkańców, a z przyległościami dobiega 1,5 mln. Sam port Kopenhaga formalnie nie istnieje, odkąd w 2001 r. połączył się pod jednym zarządem z Malmö, tworząc Copenhagen Malmö Port. Nie istnieje również zaopatrywana przez „Sołdka” elektrownia węglowa.

Nawet po połączeniu z Malmö zespół portowy nie jest wielki. W 2014 r. przeładował łącznie 18,3 mln ton ładunków, w tym 192 tys. TEU.

Poniżej przedstawiono plan portu Kopenhaga.

Obecnie w starej części portu przeładunki są znikome. Jest to obszar turystyczny z uroczą mariną w centrum miasta. Nadal na swoim miejscu pozostaje natomiast kopenhaska Mała Syrenka.

Przeładunki towarowe odbywają się w północnej części portu Nordhavn. Tam też zawijają statki pasażerskie i promy. W 2014 r. odwiedziło port w Kopenhadze 850 tys. pasażerów. Poniżej widok zlokalizowanego tam terminala pasażerskiego.

Warto zauważyć, że port w Kopenhadze nie przeładowuje obecnie węgla.



Plan portu Kopenhaga



Marina Chritianshavn



Kopenhaska Mała Syrenka



Terminal pasażerski



Plan portu Vordingborg



Nabrzeże masowe w Vordingborg

## Vordingborg

W przeciwieństwie do portu w Kopenhadze, Vordingborg jest małym portem komunalnym, który przynależy do miasteczka zamieszkałego przez około 10 tys. osób, położonego na duńskiej Zelandii.

„Sołdek” zawinął tu 94 razy z ładunkiem węgla. Obecnie głębokości przy nabrzeżach wynoszą od 6,4 do 7,6 m. Maksymalna długość statku, który może wpłynąć do portu, wynosi 160 m. Zarząd portu przewiduje w 2017 r. pogłębienie wejścia do portu i basenów portowych do 9,4 m.

Nie jest znana wielkość przeładunków tego portu, ponieważ dane Eurostatu nie obejmują portów o przeładunku mniejszym niż milion ton rocznie.

Wiadomo jedynie, że w Vordingborg prowadzi się przeładunki drobnicy i towarów masowych, głównie kamienia i materiałów budowlanych.

## Rønne

Do położonego na wyspie Bornholm portu Rønne „Sołdek” zawijał 50 razy. Jest to port municypalny niewielkiego miasta, liczącego obecnie około 14 tys. mieszkańców. Przy 15 nabrzeżach przeładowuje się tu rocznie 1,4 mln ton ładunków i notuje ponad 300 zawinięć.

W strukturze przeładunków nie ma węgla, ale są inne ładunki masowe; suche i płynne. W eksporcie dominują produkty rolne, piasek i kamienie.

Port jest równocześnie atrakcyjny dla pasażerów. Przybywa ich tu każdego roku łącznie ponad 1,5 mln, m.in. na 54 wycieczkowcach. Ciekawostką jest również, że Rønne jest portem obsługującym morskie elektrownie wiatrowe.

## Oxelösund

Oxelösund był najczęściej odwiedzanym przez „Sołdka” portem Szwecji, zawijał tam 26 razy. Obecnie jest to nadal niewielkie miasto, liczące 11 tys. mieszkańców. Również port zbyt nie się rozwinął. Zaliczany jest do małych portów, dlatego brak o nim danych statystycznych w Eurostatie.



Widok portu Rønne



Terminal paliwowy w Rønne



Terminal kontenerowy w Rønne



Nabrzeże obsługowe elektrowni wiatrowych w Rønne



Widok portu Oxelösund



Terminal masowy w Oxelösund

Głębokości przy nabrzeżach zawierają się w granicach od 7,1 do 9,1 m. Wyjątek stanowi terminal paliwowy, gdzie głębokość dochodzi do 13,7 m.

## Luleå

Do położonego na północy Szwecji, w Zatoce Botnickiej, portu Luleå „Soldek” zawijał 18 razy po ładunek rudy żelaza. Obecnie Luleå jest znacznym miastem w tym regionie Szwecji i liczy ponad 74 tys. mieszkańców.

Zarządzany przez spółkę Luleå AB port jest nadal jednym z głównych punktów eksportowych szwedzkiej rudy. W porcie funkcjonują terminale: rudowy, naftowy i cementowy.

Roczne przeładunki portu przekraczają 8 mln ton. Notuje się ponad 600 zawinięć rocznie. Głębokości przy nabrzeżach dochodzą do 10,9 m. Planuje się rozbudowę i pogłębienie portu do 13,5 m, co pozwoli na zawijanie statków o nośności do 80 tys. ton.

Słabą stroną portu jest to, że zamarza on czasem na cztery miesiące w roku i dotarcie do niego wymaga asysty lodofamaczy.

## Antwerpia

„Soldek” zawijał do Antwerpii 18 razy. Był to wówczas duży, ale jeszcze nie ogromny port. Obecnie municypalny port miasta liczącego ponad 500 tys. mieszkańców jest największym portem Belgii i drugim co do wielkości w Europie. Antwerpia jest jednocześnie potężnym ośrodkiem przemysłowym o różnorodnym profilu, m.in. to największy na świecie ośrodek szlifowania diamentów.

Port położony jest nad Skaldą, ma doskonałe połączenia żegluga śródlądową z Holandią, Francją i Niemcami. Dociera do niego około 70 tys. barek rocznie.

Przeładunki portu w Antwerpii są imponujące. W 2015 r. przekroczyły ogółem 200 mln ton, w tym 9,7 mln TEU. Zawijać mogą tutaj największe statki oceaniczne, ponieważ głębokości przy nabrzeżach sięgają 17,8 m. Port jest również wielkim centrum logistycznym i węzłem transportu multimodalnego. Ładunki do portu i z niego przewożone są w 55% transportem drogowym, w 35% wodnym śródlądowym i w 10% koleją.

Poniżej kilka widoków portu i miasta.





Marina w Oxelösund



Plan portu Antwerpia



Terminal rudowy portu Luleå



Terminal kontenerowy w Antwerpii



Terminal paliwowy w Antwerpii



Rynek główny w Antwerpii



Plan portu Luleå



Port Oulu zimą



Terminal kontenerowy w Lubece



Replika kogi w Lubece



Plan portu Oulu



Widok portu Oulu

## Lubeka

Do portu Lubeka „Sołdek” zawijał 14 razy. Położona nad Zatoką Lubecką przy ujściu rzeki Trave, Lubeka była w średniowieczu głównym miastem Ligi Hanzeatyckiej, „Królową Hanzy”. Obecnie miasto liczy około 220 tys. mieszkańców. Port Lubeka położony jest w dzielnicy Travemünde. Łączne roczne przeładunki portu sięgają 26,4 mln ton. Największy w tym udział kontenerów. Znaczna część ładunków (15,6 mln ton) jest przeładowywana systemem ro-ro. Lubeka jest też ważnym portem promowym. Rocznie przewija się przez ten port ponad 400 tys. pasażerów.

## Oulu

Do położonego na północy Finlandii portu Oulu „Sołdek” zawijał 9 razy. Miasto Oulu jest dość duże jak na Finlandię, liczy bowiem około 200 tys. mieszkańców. Portem zarządza korporacja będąca własnością miasta.

Na temat portu nie ma zbyt wielu informacji. Wiadomo, że zawija do niego około 500 statków rocznie, a przeładunki sięgają 3 mln ton. Głębokości przy nabrzeżach wahają się od 6,4 do 10 m. Funkcjonuje nadal terminal masowy przeładowujący również węgiel.

## Le Havre

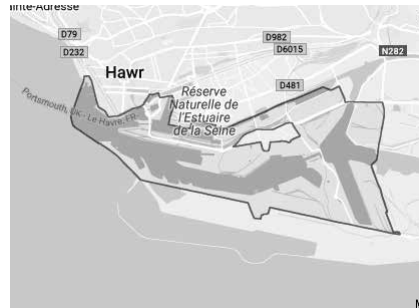
Do portów francuskich „Sołdek” zawijał jedynie 4 razy, w tym dwukrotnie do Le Havre. Położone w Normandii u ujścia Sekwany, Le Havre liczy zaledwie 190 tys. mieszkańców, za to port jest największym portem Francji.

Port zarządzany jest przez państwową agencję Grand Port Maritime du Havre. Dogodny dostęp od strony oceanu oraz głębokości przy nabrzeżach dochodzące do 14,3 m pozwalają na zawijanie do portu bardzo dużych statków.

Roczne przeładunki w Le Havre wynoszą około 75 mln ton. Największy jest w tym udział ropy i produktów naftowych, łącznie 45 mln ton. Ale nadal importowany do portu jest węgiel, którego przeładunki



Oulu zimą



Plan portu Le Havre



Terminal paliwowy w Le Havre



Terminal pasażerski w Le Havre



Widok portu Rotterdam



Jeden z terminali kontenerowych w Rotterdamie

przekraczają 3 mln ton, tyle tylko, że przywożony on jest masowcami o nośności kilkudziesięciu tysięcy ton. Do portu zawija rocznie około 90 wycieczkowców i odwiedza go około 170 tys. pasażerów.

Atutem portu jest również dobre połączenie z zapleczem, zarówno drogowe, jak i kolejowe oraz wodne śródlądowe.

## Rotterdam

Do największego obecnie portu Europy, położonego w delcie Renu i Mozy, „Sołdek” zawinął zaledwie dwukrotnie. Tyle tylko, że od tego czasu port gigantycznie się rozrósł.

Miasto i jego obszar metropolitalny są najbliższym zapleczem portu. Miasto liczy około 1,6 mln mieszkańców, a cały obszar metropolitalny ponad 6,7 mln. Ogólny widok tego potężnego portu możliwy jest jedynie z satelity.

Port przeladowuje niewyobrażalną ilość ładunków, ponad 400 mln ton rocznie, w tym 16 mln TEU. Największy udział mają w tym:

- ropa i jej produkty – ok. 158 mln ton;
- rudy metali – ok. 44 mln ton;
- węgiel – ok. 28 mln ton.

Dzięki dużym głębokościom przy nabrzeżach, sięgającym 24 m, do portu zawijać mogą największe statki oceaniczne. W przywozie i wywozie ładunków z portu dużą rolę odgrywa śródlądowy transport wodny. Na przykład wywozi się stąd tym środkiem transportu ponad 1,4 mln TEU.

Warto zauważyć, że port w Rotterdamie zapewnia zawijającym statkom szeroki wachlarz usług, w tym usługi remontowe dla największych jednostek. Stocznia Keppel Verlome z trzema wielkimi suchymi dokami pozwala na budowę i remonty statków o nośności do 500 tys. ton.

## Methil

Do szkockiego portu Methil „Sołdek” zawinął tylko dwukrotnie.

Miasteczko Methil, leżące w pobliżu zatoki Firth of Forth, liczy zaledwie 11 tys. mieszkańców. Również port, zarządzany przez spółkę Forth Ports Ltd., nie rozwinął się od czasów „Sołdka” i nadal należy do portów małych.



Terminal paliwowy w Rotterdamie



Część portu Rotterdam z lotu ptaka



Widok portu Methil



Doki portu Kingston upon Hull



Brama doku w Kingston upon Hull



Terminal ro-ro w Kingston upon Hull

Prowadzi się tu przeładunki towarów masowych (głównie ziarna) oraz drewna. Do basenów, które z uwagi na pływy mają charakter dokowy, zawijać mogą statki o nośności do 3 tys. ton.

## **Barry**

„Sołdek” zawinął tu tylko raz. Walijskie miasto Barry zamieszkuje obecnie 55 tys. mieszkańców i czasy świetności ma poza sobą.

Port Barry był w przeszłości ważnym centrum eksportu walijskiego węgla. W latach 1909–1913 w dokach tego portu zatrudniano od 8 do 10 tys. pracowników. Pełnił też istotną funkcję w czasie II wojny światowej. Obecnie port stracił swoje znaczenie. Kopalnie walijskie zamknięto, ustał eksport węgla. Usługi portowe świadczone są jedynie w Doku nr 2. Pozostała część portu przekształcona została w waterfront, pełniący funkcję centrum rezydencjalnego i usługowego.

Port o głębokości przy nabrzeżach do 9,4 m przyjmować może statki o długości do 150 m. Ciekawostką jest wielkość pływów w porcie, które sięgają 10 m.

## **Kingston upon Hull**

Do położonego w Anglii Północnej portu Kingston upon Hull „Sołdek” zawinął tylko raz. To silnie uprzemysłowione miasto liczy obecnie około 260 tys. mieszkańców i ma dobre połączenie lądowe i wodne z pobliskim regionem, stanowiącym jego zaplecze. Port należy od 1981 r. do konsorcium Associated British Ports.

Z uwagi na duże pływy, baseny portowe mają charakter dokowy.

Duże pływy skutkują znacznymi wahaniami głębokości przy nabrzeżach, które wynoszą od 4,6 do 8,8 m. Największą głębokość notuje się przy King George Dock, gdzie przy wiosennym stanie wód dochodzi ona do 12,8 m.

Port przeładowuje około 100 tys. TEU rocznie, a także oleje jadalne, produkty spożywcze, ładunki masowe i papier.



Plan portu Klaipėda



Wejście do portu w Klaipėdzie



## Kłajpeda

Do litewskiego portu Kłajpeda „Sołdek” zawiął tylko raz. Kłajpeda liczy obecnie około 160 tys. mieszkańców, a przyległy port rozwija się dynamicznie w ostatnich latach. Niestety z dostępnych źródeł nie można uzyskać zbyt wiele informacji. Wiadomo, że portem zarządza państwowa spółka Klaipeda State Seaport. Po przebudowie niegdyś niebezpiecznego wejścia do portu i części nabrzeży, głębokości w porcie wahają się pomiędzy 7 a 13,8 m.

Przeładunki w porcie sięgają obecnie około 50 mln ton rocznie. Ich struktura to:

- nawozy sztuczne – 34%;
- ropa i produkty naftowe – 21%;
- ładunki ro-ro – 12%;
- kontenery – 11%;
- zboża – 8%.

## Konkluzje

W stosunku do czasów, w których pływał „Sołdek”, nastąpił dramatyczny spadek zużycia węgla w Europie. Dotyczy to zarówno energetyki przemysłowej, jak i gospodarstw domowych. Obecnie tani węgiel z kopalń odkrywkowych Chin, USA czy Australii wożony jest dużymi masowcami do terminali, które zlokalizowane są w pobliżu instalacji energetycznych.

Wszystkie porty, do których zawiązał „Sołdek”, pełnią nadal funkcje portowe, chociaż wiele z nich radykalnie zmieniło wielkość i strukturę przeładunków.

Procesy globalizacyjne sprawiły, że niektóre porty odwiedzane przez „Sołdka” rozwinęły się dynamicznie (np. Rotterdam, Antwerpia, Le Havre, Kłajpeda), inne zaś odnotowały stagnację lub nawet regres (np. Kopenhaga, Oxelösund, Methil, Barry).



Maciej Maksymowicz

## Zdarzenia na „Sołdku” na podstawie zachowanych materiałów źródłowych

„Sołdek” był eksploatowany przez długich 31 lat, większość rejsów była do siebie podobna, przez co praca na statku bywała dla załogi zapewne nieraz mocno monotonna. Na podstawie zachowanych w zasobach archiwalnych Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku materiałów źródłowych, przede wszystkim zapisów w dziennikach okrętowych i pism urzędowych prowadzonych pomiędzy kapitanami statku a armatorem, można wynotować zdarzenia, które z zasady odbiegały od rutyny i nie miały związku z codzienną pracą na pokładzie. Nie były przy tym zgodne z obowiązującym porządkiem prawnym.

Opisane w materiałach źródłowych przypadki takich niezwiązanych bezpośrednio z eksploatacją statku zdarzeń, które powinny występować rzadko, miały w większości przypadków charakter powtarzalny. Ze względu na ich charakter trudno opisywać je jako stały element rejsów, ale bez wątplenia pojawiają się w zachowanych materiałach źródłowych często, bo w odstępach kilku miesięcy. Można zatem zaryzykować hipotezę, że zdarzenia uznawane za ekstraordynaryjne, takie jak: przemyt, „ślepi pasażerowie” czy samowolne zejścia członków załogi z pokładu, były niejako wpisane w życie na „Sołdku”. Większość z nich wynikała pośrednio z czynników zewnętrznych i specyfiki czasów, w jakich funkcjonował statek. Nie bez znaczenia dla jego historii pozostaje fakt, że był on eksploatowany od

25 października 1949 do 22 grudnia 1980 r. Zarówno rok rozpoczęcia, jak i rok zakończenia pracy statku są latami ważnych wydarzeń w dziejach naszego kraju, jak również zamykają klamrą pewien okres historyczny.

Statek rozpoczął swoją pracę 10 miesięcy po tym, jak powstała Polska Zjednoczona Partia Robotnicza. W czasie, gdy Związek Socjalistycznych Republik Radzieckich odrzucił fasadę rządów koalicyjnych i frontów ludowych na rzecz ustanowienia partii komunistycznej jako hegemonia władzy i wprowadził korektę polityki wobec swoich państw satelickich, przyjmując dla nich formułę tak zwanej demokracji ludowej. Agent NKWD Bolesław Bierut został sekretarzem generalnym partii, a radziecki dowódca Konstanty Rokossowski – ministrem obrony narodowej kraju<sup>1</sup>. W momencie kiedy statek rozpoczął pływanie, to stalinizm „wypłynął u nas na szerokie wody”.

Zakończenie eksploatacji „Sołdka” także zbiegło się czasowo z wydarzeniami ważnymi dla historii kraju. W 1980 r. rozpoczął się rozpad systemu politycznego narzuconego w momencie, kiedy statek wszedł do eksploatacji. Sierpniowa fala strajków, piętnastomiesięczny okres przebijania się wolności w komunistycznym ustroju, narodziny niezależnego ruchu społecznego, który przeistoczył się później w liczący dziesięć milionów NSZZ „Solidarność”, doprowadziły finalnie, pomimo stanu wojennego, do przemian politycznych. Zestawiając dalej losy statku z szerszymi wydarzeniami historycznymi, można powiedzieć, że kiedy „Sołdek” stawał się obiektem muzealnym, do przejścia w stan spoczynku, drobnymi krokami, przygotowywał się w naszym kraju komunizm.

Zdarzenia na statku w latach 1949–1980, które nie były bezpośrednio związane z jego eksploatacją, w większości przypadków wynikały poniekąd z ogólnych uwarunkowań politycznych i gospodarczych tego okresu. Zjawiskiem, już wielokrotnie opisywanym, był, prowadzony przez chcących poprawić swoje zarobki marynarzy, przemyt towarów na statku. Przypadki jego wykrycia, które możemy odtworzyć na podstawie zachowanych materiałów źródłowych, nie mogą być świadectwem skali tego zjawiska. Zawierają one natomiast ciekawe informacje o charakterze

---

<sup>1</sup> Przy okazji można wspomnieć, że Rokossowski w 1949 r. uzyskał od Miejskich Rad Narodowych tytuł honorowego obywatela Gdańska i Gdyni, a obecna ul. Bohaterów Monte Cassino w Sopocie została nazwana jego nazwiskiem.

i ilości towarów przemycanych, o konsekwencjach, jakie ponosili złapani przez służby celne przemycający marynarze, jak również o reperkusjach, jakie w wyniku przemytu ponosił amator statku.

Jednym z części przemyczanych towarów, tak jak ma to miejsce do dzisiaj, były papierosy. O skali zjawiska na „Sołdku” może świadczyć pismo skierowane przez dyrektora naczelnego Polskiej Żeglugi Morskiej, inż. Mariana Ożarowskiego, do wszystkich kapitanów obsługujących relacje duńskie, który 22 kwietnia 1977 r. pisał: „Informuję Ob. Ob. Kapitanów, że w dniu 20.04.br. członek załogi s/s «Sołdek», palacz ob. Adolf Krawczak został przyłapany przez duńskie władze celne w Skaerbeck na przemycie 3000 [poprawione ołówkiem na 4000] papierosów. Duński Urząd Celny nałożył na Ob. A. Krawczaka karę celną w wysokości 6180 koron duńskich, a że uznano go za niewypłacalnego, karą tą obłożono statek. Przedsiębiorstwo poleciło agentowi odmówić zapłacenia kary, a Urząd Celny uzyskał w sądzie w Skaerbeck nakaz aresztowania statku, co spowodowało jego przetrzymanie przez 24 godziny. W przypadku kategorycznego podtrzymywania odmowy zapłacenia przez PŻM kary celnej, zgodnie z prawodawstwem duńskim, statkowi groziło 2-miesięczne przetrzymanie, a następnie sprzedaż, na pokrycie kary celnej. W związku z powyższym zobowiązuję Ob. Ob. Kapitanów do przedsięwzięcia wyjątkowych starań, celem zabezpieczenia statków przed próbami przemytu. Jednocześnie informuję, że jakkolwiek w stosunku do winnych przemytu przedsiębiorstwo zawsze wyciągało surowe konsekwencje, to szczególnie podobnych przypadków tolerował nie będę. Na marginesie dodaję, że odbiorca węgla w Skaerbeck «Elsamoil» zwracał uwagę załodze s/s «Sołdek» na ograniczenie wizyt w jego biurach, w celach komercyjnych, pod sankcją częściowego zakazu schodzenia na ląd. Jak widać z obecnego przypadku ostrzeżenie to nie pomogło”<sup>2</sup>. Treść zachowanego pisma świadczy o tym, że skala zjawiska przemytu papierosów na statku była duża i mocno uciążliwa dla przedsiębiorstwa. Musiało ono ponosić finansową odpowiedzialność za indywidualne czyny członków załogi „Sołdka”. Dyrektor wspominał w piśmie o możliwości aresztowania statku w takich przypadkach, a nawet jego sprzedaży przez stronę duńską.

<sup>2</sup> Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku, Archiwum Aktów Pisanych [dalej: NMM/AAP], Polska Żegluga Morska, Dot. przemytu w portach duńskich, dyrektor naczelnny inż. Marian Ożarowski, 22.04.1977.

Z pisma nie wynika to bezpośrednio, ale można przypuszczać, że kara za ten przemyt została w końcu zapłacona przez pracodawcę.

Przechodzenie odpowiedzialności karnej za niewłaściwe czyny członka załogi na przedsiębiorstwo powtarzało się. Inny tego przykład został opisany w liście z 2 października 1976 r., kilka miesięcy przed tym, jak dyrektor naczelny PŻM wystosował cytowane pismo. Kapitan „Sołdka” Ryszard Wachułka w liście skierowanym do Działu Kadr Morskich w Szczecinie informował o wykryciu przemytu prowadzonego przez członka załogi i nałożeniu za to kary na cały statek. W tym przypadku poza papierosami udało się wykryć także dwie butelki alkoholu. W piśmie czytamy: „W dniu 1.10.1976 r. w południe zostałem powiadomiony przez ofic. Służbowego o wizycie pracowników Urzędu Celnego. W/wymienieni pracownicy powiadomili mnie o rzekomym znalezieniu na łądzie 1680 szt. papierosów amerykańskich, 1 but. whisky i 1 but. polskiej wódki, twierdząc że artykuły te należą do zatrzymanego na łądzie ob. Dryjera Henryka. W związku z powyższym nałożyli karę na statek w wysokości 2927 koron duńskich. Kategorycznie odmówiłem zapłaty twierdząc że skoro mają winnego to on odpowiada osobiście, mimo wszystko celnicy usiłowali wymusić na mnie zapłacenie nałożonej kary przez statek, co jeszcze raz kategorycznie odmówiłem, twierdząc że statek żadnemu z członków załogi nie wydał tak dużej ilości papierosów i alkoholu, w wyniku czego ob. Dryjer Henryk pozostał w areszcie oczekując na rozprawę”<sup>3</sup>. Dalsze losy marynarza zostały opisane w kolejnym liście kapitana do Działu Kadr Morskich PŻM, już w Szczecinie, z 5 października tr., gdzie czytamy: „Niniejszym informuję, że w dniu 04.10.76 r. o godzinie 18.30 policja kryminalna przywiozła na statek marynarza ob. Dryjer Henryka. W dniu 2 października odbył się sąd nad obwinionym, który został skazany na 6 dni aresztu za przemyt jednej butelki alkoholu – z zamianą na 244 koron duńskich grzywny. Ponieważ w/w nie miał możliwości, odbył karę częściową w wymiarze 3 dni, następnie zapłacił 146 koron duńskich grzywny pobranych na statku, z należnych mu dewiz. W rezultacie czego został zwolniony z aresztu i dostarczony na statek. Podróż Kopenhaga – Szczecin, ob. Dryjer odbył jako pasażer. W messie załogowej w obecności niepełnej załogi wytknąłem marynarzowi ob. Drejer Henrykowi zajmowanie się przemytem ze szczególnym wskazaniem

<sup>3</sup> NMM/AAP, s.s. „Sołdek”, 2.10.1976, Polska Żegluga Morska w Szczecinie, Dział Kadr Morskich, kapitan R. Wachułka.

szkodliwości tego rodzaju praktyk, za które konsekwencje ponosi nie tylko on sam ale również cała załoga a armatorowi i reprezentującym go przedstawicielom nie mało kłopotów. [...] Wnioski: proszę o ukaranie naganą z ostrzeżeniem z wpisaniem do akt osobowych. Proszę również co najmniej przez najbliższe dwa lata nie mustrować na statki bliskiego zasięgu. Wnioski powyższe oparłem na szkodliwości czynu jakiego dopuścił się ob. Dryjer Henryk – po uprzednim zebraniu pozytywnej opinii o w/w wśród załogi<sup>4</sup>. Warto zaznaczyć, że marynarz został skazany na karę za przemyt jednej butelki wódki. Można przypuszczać, że władze duńskie były w stanie udowodnić przemyt wyłącznie polskiej wódki, a butelka whisky oraz papierosy nie mogły stanowić materiału dowodowego w sprawie. Nie zawsze udawało się zabrać wszystkich zamieszanych w przemyt marynarzy w drogę powrotną do macierzystego portu. W piśmie skierowanym do Granicznego Punktu Kontroli w Porcie Szczecińskim kapitan „Sołdka” Kazimierz Jawor musiał tłumaczyć brak jednego z członków załogi na statku: „W dniu 2.01.78 r. o godz. 19.30 w porcie Kopenhaga został zatrzymany przez Policję i Urząd Celny mł. stew. Andrzej Fagas [...]. Powodem zatrzymania w/w było posiadania na terenie miasta Kopenhaga niedozwolonej ilości papierosów. W związku z zakończeniem wyładunku statku i koniecznością wyjścia w morze na żądanie Policji przekazałem Księż. Żeglarską i niezbędne rzeczy codziennego użytku osobistego<sup>5</sup>. Dzięki kolejnemu zachowanemu dokumentowi, sporządzonemu przez kapitana statku, dowiadujemy się, gdzie m.in. chowane na statku były przemycane papierosy: „Dnia 27.10.74 r. pracownicy Urzędu Celnego w Kopenhadze wykryli w bunkrze węglowym w kuchni 19,5 kartona papierosów «Malboro» produkcji polskiej. Oświadczam, iż papierosy te nie były zamawiane, przez statek w Baltonie ani też zagranicą. Natomiast zostały wniesione przez osobę lub osoby nie ustalone przez kierownictwo statku. Papierosy w ilości 3900 szt. zostały skonfiskowane przez Urząd Celny w Kopenhadze, w załączeniu pokwitowanie<sup>6</sup>”.

<sup>4</sup> NMM/AAP, s.s. „Soldek”, 5.10.1976, Polska Żegluga Morska, Dział Kadr Morskich, dot. marynarza ob. Dryjer Henryka zatrzymanego w dniu 1.10.76 r. w Kopenhadze pod zarzutem przemytu, kapitan R. Wachułka.

<sup>5</sup> NMM/AAP, s.s. „Soldek”, 3.01.1978, pismo do Granicznego Punktu Kontroli w Porcie Szczecin, dot. zatrzymania przez władze duńskie mł. stewarda Andrzeja Fagasa, kapitan Kazimierz Jawor.

<sup>6</sup> NMM/AAP, s.s. „Soldek”, 29.10.1974, Polska Żegluga Morska w Szczecinie, Dział Kadr Morskich, dot. ujawnionego przemytu papierosów, kapitan s/s „Soldek” (podpis nieczytelny).

Nie tylko papierosy i alkohol był przedmiotem przemytu na „Sołdku”. W drodze powrotnej do kraju przemycano także ubrania. W dokumentach cytowanych poniżej znajduje się informacja, że były one ukryte w specjalnym schowku w dziale maszynowym. Czytamy: „Uprzejmie informuję, że dnia 25.04.1972 r. grupa operacyjna Urzędu Celnego w Szczecinie wykryła w schowku w dziale maszynowym następujące towary: koszule polo marki «Glory» – 18 sztuk; swetry damskie marki JL. «Knitwear» – 12 sztuk; koszule polo marki «Gloria» – 7 sztuk; koszule polo marki «Lindon» – 4 sztuki; swetry półgolf marki «Lindon» – 2 sztuki; rum «Caney» a 0,75 L – 1 butelka. Ponieważ zakupy zagranicą dokonywane były indywidualnie a schowek w dziale maszynowym / miejsce dostępne całej załodze maszynowej / właściciela znalezionej towaru nie ustalono. Powyższy wypadek omówiono na zebraniu załogi”<sup>7</sup>. Koszule polo marki „Lindon” musiały cieszyć się sporym powodzeniem u nas w kraju, ponieważ pojawiają się w raportach sporządzonych kilka miesięcy wcześniej także przez kpt. Jana Koca, gdzie możemy przeczytać: „Uprzejmie informuję, że dnia 30.11.71 grupa operacyjna Urzędu Celnego wykryła w schowku pokładowym na prawym skrzydle mostku nawigacyjnego 20 sztuk «polo» marki «Lindon». Ponieważ zakupy zagranicą dokonywane były indywidualnie a schowek dostępny dla wszystkich właściciela znalezionej towaru nie ustalono. Powyższy wypadek oraz zagadnienie przemytu w ogóle omówiono na zebraniu załogowym”<sup>8</sup>.

Marynarze z „Sołdka” bywali także aresztowani przez służby duńskie bez dowodów rzeczowych, co zostało przedstawione w zachowanej korespondencji z 1975 r. W tym przypadku sprawa była o tyle wyjątkowa, że zatrzymano aż czterech członków statku, co miało znaczący wpływ na jego pracę. W liście opisanym jako „poufny” dyrektor ds. pracowniczych PŻM mgr Stanisław Ożeg zwracał się do kapitana statku Jerzego Kabacińskiego z prośbą o bliższe informacje: „W związku z zatrzymaniem w dniu 26.06.75 r. przez władze duńskie w Kopenhadze członków załogi s/s «Sołdek» Ob. Ob. w osobach: B. Pierzchlewicz – II oficer; H. Bartłomiejski – R/O; E. Rollinger – steward; Z. Kowalski – steward,

<sup>7</sup> NMM/AAP, s.s. „Soldek”, 26.04.1972, Polska Żegluga Morska w Szczecinie, Dział Kadr Morskich, dot. ujawnionego przemytu, kapitan Jan Koc.

<sup>8</sup> NMM/AAP, s.s. „Soldek”, 30.11.1971, Polska Żegluga Morska w Szczecinie, Dział Kadr Morskich, dot. ujawnionego przemytu, kapitan Jan Koc.



Dział Kadr Morskich uprzejmie prosi Ob. Kapitana o bliższe informacje w przedmiotowej sprawie<sup>9</sup>. Kapitan w odpowiedzi, w krótkiej notatce, opisał przełożonemu, że marynarze zostali zatrzymani do wyjaśnienia, ponieważ odwiedzili w Kopenhadze sklep o nazwie „Gryf”, w którym, według duńskiej policji kryminalnej, prowadzony jest nielegalny handel: „Dnia 26.06.75 około godziny 19.30 zostało zatrzymanych przez policję duńską czterech członków załogi statku a mianowicie: Ob. Pierzchlewicz B. II of.; Ob. Bartłomiejski H.R/O; Ob. Rollinger E. stew. I; Ob. Kowalczyk Z. Stew. W/w zostali zatrzymani w chwilę po wejściu do sklepu o nazwie Gryf. Zatrzymanych przewieziono na komisariat, dokonano rewizji oraz przetrzymano do następnego dnia do godziny 14.00 pod pretekstem braku paszportów. Dwaj funkcjonariusze policji kryminalnej którzy odwiedzili w/w członków załogi na statek w rozmowie ze mną wyjaśnili że sklep Gryf podejrzany jest o nielegalną działalność handlową i dlatego członków załogi statku przetrzymano do «całkowitego wyjaśnienia sprawy». Zapytano mnie również czy prawdą jest że paszporty członków załogi znajdują się na statku. O powyższej sprawie powiadomiłem natychmiast przedstawiciela PŻM<sup>10</sup>. W kolejnym piśmie kapitan statku sporządził już dokładny raport z całego zajścia, z podaniem dokładnych okoliczności, dat i godzin zajścia: „Dnia 27.6.75 r. około godziny 07.00 zostałem powiadomiony przez oficera służbowego, że czterech członków załogi a mianowicie ob.ob.: B. Pierzchlewicz – II of.; H. Bartłomiejski – R/O; E. Rollinger – steward; Z. Kowalski – steward. Nie wrócili na statek na noc, a stewardi Rollinger i Kowalski nie przystąpili do pracy. Natychmiast o powyższym powiadomiłem telefonicznie przedstawiciela PŻM ob. Jankowskiego z prośbą o zasięgnięcie informacji na policji. Około godziny 08.30 przybyła na statek brygada operacyjna urzędu celnego i dokonała rewizji pomieszczeń statkowych. Około godziny 09.30 rewizję zakończono niczego nie kwestionując. Zapytany starszy urzędnik celny o zaginionych członków załogi odpowiedział tylko, że są zatrzymani przez policję. Ponownie poinformowałem o powyższym ob. Jankowskiego. Około godziny 14.00 przybyło na statek dwóch policjantów

<sup>9</sup> NMM/AAP, s.s. „Soldek”, 25.08.1975, Polska Żegluga Morska, poufne, kapitan Jerzy Kabaciński.

<sup>10</sup> NMM/AAP, s.s. „Soldek”, 3.07.1975, Polska Żegluga Morska w Szczecinie, Dział Kadr Morskich, dot. zatrzymania przez policję duńską czterech członków załogi w dniu 26/27.6.75, kapitan Jerzy Kabaciński.

i przywiozło zatrzymanych członków załogi. W rozmowie wyjaśnili, że czterech członkowie załogi statkiem zostali zatrzymani w sklepie o nazwie «Gryf», w którym policja podczas rewizji stwierdziła nielegalne artykuły a mianowicie złoto, konserwy, mięso i wędliny. Policjanci pytali również o książki żeglarskie zatrzymanych. Wyjaśnili również, że zmuszeni byli zatrzymać tych członków załogi «do pełnego wyjaśnienia sprawy». Zatrzymani członkowie załogi w rozmowie ze mną twierdzili że jedyną pretensję, którą policja miała do nich, to brak dokumentów – paszportów. W czasie zatrzymania zdjęto im jednak odciski palców<sup>11</sup>.

Przytoczone powyżej wybrane opisy przypadków związanych z przemytem i działaniami służb celnych nie dotyczą przestępstw o ciężkim charakterze. Przymyt papierosów, czy też koszul, prowadzony był przez marynarzy indywidualnie i na małą skalę. Służby celne skoncentrowały swoje działania na próbach wykrywania poszczególnych prób przemytu. Ostatni z opisanych przypadków, kiedy aresztowano na chwilę aż czterech członków załogi, był wyjątkowy, także przez to, że mógł wpłynąć na pracę całego statku. Zazwyczaj wykrywano poszczególne partie przemycanego towaru, czasem znajdując przy tym winnego. Pozostali członkowie załogi raczej nie byli chętni do współpracy ze służbami.

Na pokładzie „Soldka” miały miejsce także zdarzenia, w których członkowie załogi, którzy byli poddawani kontroli przez różne służby celne, sami z przymusu stawali się służbą przeprowadzającą kontrolę. Do zakresu ich obowiązków na pokładzie należało, między innymi, systematyczne poszukiwanie w różnych częściach statku tak zwanych ślepych pasażerów, czyli osób, które nielegalnie starały się uciec z Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej do wolnego świata. Zarówno w przypadku wykrywania przez celników nielegalnych towarów, jak i wykrywania przez marynarzy nielegalnych pasażerów obie służby odnosiły sukcesy, co znajduje świadectwo w zachowanych materiałach źródłowych. Wymiar tych sukcesów w obu wypadkach jednak znacznie się różnił. W pierwszym było to symboliczne wykrycie przemytu kilku sweterków, a w drugim nierzadko złamane życie złapanego człowieka. Opisane w dokumentach przypadki niedoszłych uciekinierów były dramatyczne, a karne konsekwencje ich czynów były

<sup>11</sup> NMM/AAP, s.s. „Soldek”, 2.09.1975, dot. postój w Kopenhadze, zatrzymanie przez władze duńskie członków załogi w dniu 26.6.75 r., kapitan Jerzy Kabaciński.

najwyższe ze wszystkich przytaczanych tu zdarzeń, które miały miejsce na pokładzie statku. Treść tych dokumentów w pełni obrazuje dramatyzm sytuacji, dla przykładu raport kapitana statku Jana Koca z dnia 9 stycznia 1972 r., sporządzony w morzu, w dniu wykrycia takiego nieproszonego pasażera, dokładnie opisuje taką sytuację: „Statek zakończył załadunek węgla w dniu 06.01.72 o godz. 04.30 na nabrzeżu Wałbrzyskim. Dnia 06.01.72 o godz. 13.25 statek przeholował na Wały Chrobrego, gdzie oczekiwał na wyjście do Kopenhagi. Tablicę dla załogi wystawiono na dzień 08.01.72 r. godz. 22.00. Dnia 07.01.72 o godz. 12.30 do lewej burty s/s Sołdek zacumował s/s Wieczorek. W dniu 08.01.72 o godz. 22.30 ogłoszono alarm przeszukiwania statku, poszukiwanie zakończono o 23.00 – osób postronnych nie wykryto. O godz. 23.30 po zakończeniu odprawy i przybyciu pilota wezwano załogę na miejsce manewrowe. Po odejściu na wodę s/s Wieczorek podano hol na holownik «Marian». Hol na skutek niewłaściwego zapracowania holownika pękł, po podaniu drugiego holu odcumowano o godz. 23.50. W dniu następnym tj. 09.01.72 o godz. 08.30 ogłoszono ponowne przeszukiwanie statku, w wyniku którego około godz. 09.00 bosman Ob. Stanisław Kogut wykrył w skrzyni p-poż na piasek na pokładzie szalupowym /na rufie/ „ślepego pasażera”. Ponieważ do redy Świnoujście było tylko około trzech godzin jazdy zdecydowałem zawrócić statek, powiadamiając jednocześnie o powyższym wypadku Graniczny Punkt Kontrolny w Świnoujściu. Po zmianie kursu przesłuchano «ślepego pasażera», którym okazał się pracownik Shipcontrolu ob. P. Józef, oraz dokonano rewizji osobistej zabezpieczając znalezione przy nim rzeczy. Wg. zeznań w/w wskoczył na statek w momencie odcumowywania i natychmiast ukrył się w skrzyni na pokładzie łodziowym. Powyższe mogło ujść uwadze załogi, która była zaabsorbowana rzucaniem cum, podawaniem holu, oraz chronieniem lewej burty od uszkodzenia przez s/s Wieczorek. Dnia 09.01.72 o godz. 12.30 dobiła do prawej burty s/s Sołdek jednostka patrolowa WOP nr 315, na którą po załatwieniu wszelkich formalności przekazano «ślepego pasażera». O godz. 13.45 wznowiono podróż do Kopenhagi, gdzie zacumowano dnia 10.01.72 o godz. 05.00”. Kapitan statku na końcu swojego raportu deklarował, że po tym wydarzeniu wzmocni kontrolę na statku podczas postoju w porcie w Kopenhadze, która miała zapobiec przedostawaniu

się na pokład innych ślepych pasażerów, tym razem tych chcących uciec z Danii do PRL-u, w dokumencie czytamy: „W celu zabezpieczenia statku od podobnych wypadków zarządziłem aby od momentu na miejsca do odcumowania sternik manewrowy obserwował nabrzeże ze skrzydła mostku, kontynuując obowiązki marynarza trapowego”<sup>12</sup>.

W zapisach dziennika okrętowego nr 90 na stronie 72, w rubryce „wpisy dodatkowe”, możemy także przeczytać relację z tych wydarzeń: „Niedziela dnia 09 stycznia 1972 r. podróż nr 989 ze Szczecina do Kopenhagi. Dnia 09.01.72 r. o godz. 08.30 ogłoszono ponownie alarm przeszukiwania statku. O godz. 09.15 mł. mar. A. Wiechoczek zameldował o wykryciu przez bosmana S. Koguta w skrzynce p-poż. na piasek na pokładzie szalupowym «ślepego pasażera» – o powyższym powiadomiono Kapitana, na polecenie którego skierowano statek z powrotem do Świnoujścia. [Podpis nieczytelny] III oficer.

O godzinie 13.40 na redzie Świnoujścia zdano na jednostkę WOP wykrytego «ślepego pasażera». [Podpis nieczytelny] II oficer. W dniu dzisiejszym celem zapobieżenia przedostaniu się na statek osób postronnych w momencie odcumowania, zarządziłem aby od chwili «na miejsce» do odcumowania sternik manewrowy obserwował nabrzeże ze skrzydła mostku, kontynuując obowiązki mar. trapowego. J. Koc”<sup>13</sup>.

W zasobach Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku zachował się także obszerny protokół z przesłuchania „ślepego pasażera”, które zostało przeprowadzone przez członków załogi już na pokładzie. Przesłuchania, z którego został sporządzony odpowiedni protokół, dokonali: kapitan, pierwszy oficer, sekretarz oddziałowej organizacji partyjnej oraz bosman. Potwierdzony został przebieg wydarzeń opisany już w poprzednich dokumentach, dodatkowo w protokole znalazły się ważne dla członków załogi zapisy, w których zostało ostatecznie potwierdzone, że: „Ob. P. Józef zeznaje co następuje: Nikogo z załogi nie znam i z nikim nie umawiałem się o ułatwienie przejazdu”<sup>14</sup>. Członkowie załogi już na pokładzie dokonali także rewizji zatrzymanego, w sporządzonym na tę

<sup>12</sup> Nazwisko nie zostanie przytoczone w opracowaniu. Uciekinier w momencie powstania dokumentu był osobą prywatną i nie był członkiem załogi. NMM/AAP, s.s. „Soldek”, 9.01.1972, raport kapitański, dot. wykrycia „ślepego pasażera”.

<sup>13</sup> NMM/AAP, s.s. „Soldek”, Dziennik okrętowy nr 90, nr rej. 896/70, s. 72 (wpisy dodatkowe).

<sup>14</sup> NMM/AAP, s.s. „Soldek”, 9.01.1972, Protokół z przesłuchania ślepego pasażera.

okoliczność protokole sporządzono spis przedmiotów. Wszystko, poza ubraniem, zostało odebrane zatrzymanemu, zapakowane i opieczętowane. Wykaz tych przedmiotów jest ciekawym dokumentem, obrazującym, jaki był majątek osoby, która zdecydowała się na początku lat siedemdziesiątych ubiegłego wieku na rozpoczęcie nowego życia w wolnym świecie. Lista w protokole informuje: „W trakcie rewizji stwierdzono następujące przedmioty: dowód osobisty, przepustka portowa, notes z adresami, prawo jazdy, świadectwo szkoły podstawowej zawodowej, świadectwo dojrzałości, list zapieczętowany, zaświadczenie BHP, zdjęcia osobiste szt. 5, klucze szt. 3 na kółku, długopis + wkład zapasowy, 8,10 zł w bilonie, latarka elektryczna z dwoma bateriami, czapka, rękawiczki, szalik, kurtka, buty, scyzoryk, papiery różne szt. 23, marynarka, sweter, koszula, kamizelka, podkoszulek, spodnie z paskiem, kalesony, krótkie spodenki, skarpety 2 pary, w/w przedmioty zapakowano i opieczętowano, za wyjątkiem bielizny osobistej i ubrania”<sup>15</sup>. Wykryty w skrzyni przeciwpożarowej Józef P. został przekazany, wraz z protokołem przesłuchania, protokołem rewizji osobistej i opieczętowanymi rzeczami znalezionymi w trakcie rewizji w dniu 9 stycznia 1972 r. o godzinie 13.25 w granicznej placówce kontrolnej w Świnoujściu<sup>16</sup>.

W zasobach Muzeum zachowało się także pięć protokołów z przesłuchań poszczególnych członków załogi, które wiązały się z opisanym przypadkiem wykrycia „ślepego pasażera”. Prowadzone były one przez komisję składającą się z kapitana, pierwszego oficera oraz sekretarza oddziałowej organizacji partyjnej. Dwa z nich zawierają dokładny opis wykrycia „ślepego pasażera” przez bosmana Stanisława Koguta oraz marynarza Andrzeja Wiehoczka. W protokole z przesłuchania trzeciego oficera Andrzeja Romańskiego, pełniącego wachtę morską w czasie wykrycia „ślepego pasażera”, zapisane zostało: „W dniu 09.01.72 w czasie pełnienia wachty morskiej w godzinach 08.00–12.00 ogłosiłem o godz. 08.30 powtórny alarm przeszukania statku. Statek w tym czasie znajdował się około 30 mm od Świnoujścia. O godzinie 09.15 przeszukujący rejonu mar. Wiehoczek i bosman Kogut znaleźli na rufie *blind* pasażera o czym powiadomili mnie natychmiast, ja z kolei zawiadomiłem dowództwo

<sup>15</sup> NMM/AAP, s.s. „Soldek”, 9.01.1972, Protokół rewizji osobistej

<sup>16</sup> NMM/AAP, s.s. „Soldek”, 9.01.1972, Protokół przekazania ślepego pasażera.

statku”<sup>17</sup>. Bosman „Sołdka”, który odkrył „ślepego pasażera”, dokładnie opisał moment wykrycia uciekiniera: „W skrzyni na piasek ujrzałem skulonego nieznanego mi osobnika. Zapytałem go co on tu robi i kazałem mu wyjść z tej skrzyni. Zorientowałem się że jest to „ślepy pasażer” i wraz z marynarzem Wiechoczkiem odprowadziliśmy go na śródokręcie do świetlicy. Ja pozostałem przy znalezionym a mar. Wiechoczek powiadomił o powyższym fakcie oficera wacht. Kapitana i I Oficera. Ślepy pasażer nie stawiał żadnego oporu i nie wdawał się ze mną w żadną rozmowę. Po przybyciu Kapitana i I Oficera przeprowadziliśmy rewizję osobistą i przesłuchaliśmy znalezionego. Pozostałem przy nim wraz z marynarzem wachtowym do czasu przybycia okrętu patrolowego Wop-u. Na który przekazano «blindę»”<sup>18</sup>.

Zagadnienie uciekinierów, którzy chcieli wydostać się z PRL-u na pokładzie „Sołdka”, można zilustrować dodatkowo kolejnym bardzo podobnym przypadkiem. Pięć miesięcy przed próbą opisaną powyżej ucieczki Józefa P. miało miejsce odkrycie na pokładzie statku innego „ślepego pasażera”. W dzienniku okrętowym „Sołdka” nr 89 (nr rej. 897/70), na stronie 41, w rubryce „wpisy dodatkowe, poprawki, uwagi” możemy odnaleźć następujący zapis: „Dnia 05.09.71 około godz. 08.30 st. mar. Kowalski Franciszek sprawdzając ponownie szalupy wykrył ukrytego w lewej szalupie «ślepego pasażera» którym okazał się ob. L. Grzegorz”<sup>19</sup>. W raporcie kapitańskim z 5 września 1971 r. możemy przeczytać: „Po zrewidowaniu ob. L. Grzegorza i spisaniu protokołu umieszczono w/w w kabinie asystenta pokładowego wystawiając przy kabinie stałe posterunki. O godz. 9.30 połączyłem się przez radiotelefon z Dyrektorem Naczelnym ob. Żyłkowskim i przedstawiłem dwuznacznie zaistniałą sytuację”<sup>20</sup>. Instrukcja wysłana z Biura Portowego nakazywała przekazanie niechcianego pasażera na bliźniaczy statek „Jedność Robotnicza”, kapitan „Sołdka” w raporcie wynotował: „Dn. 5.09.71 r. o godz. 14.50

<sup>17</sup> NMM/AAP, s.s. „Sołdek”, 9.01.1972, Protokół przesłuchania III oficera ob. Andrzeja Romańskiego na okoliczność wykrycia ślepego pasażera.

<sup>18</sup> NMM/AAP, s.s. „Sołdek”, 9.01.1972, Protokół przesłuchania bosmana ob. Stanisława Koguta na okoliczność wykrycia ślepego pasażera.

<sup>19</sup> Nazwisko nie zostanie przytoczone w opracowaniu. Uciekinier w momencie powstania dokumentu był osobą prywatną i nie był członkiem załogi. NMM/AAP, s.s. „Sołdek”, Dziennik okrętowy nr 89, nr rej. 897/70, s. 41 (wpisy dodatkowe).

<sup>20</sup> NMM/AAP, s.s. „Sołdek”, 5.09.1971, raport kapitański.

rzuciłem kotwicę 2,5 Mm od portu Grenaa w oczekiwaniu na przyście s/s «Jedność Robotnicza» i zawiadomiłem agenta w porcie Randers, że z powodu awarii maszyny przyście do portu będzie opóźnione<sup>21</sup>. Wrogi kraj kapitalistyczny nie mógł być informowany o prawdziwych przyczynach zmiany harmonogramu pracy statku, dlatego i w tym wypadku konieczne było „dwuznaczne przedstawianie rzeczywistości”. Podobnie jak poprzednio, dokonano protokolarnego przesłuchania i przeszukania. Przy zatrzymanym znaleziono między innymi: dowód osobisty, prawo jazdy, książeczkę wojskową, świadectwo szkoły podstawowej, ale także postanowienie o tymczasowym aresztowaniu wydane przez Prokuraturę Powiatową w Szczecinie oraz świadectwo zwolnienia tymczasowo aresztowanego wydane przez Wojewódzki Areszt Śledczy w Szczecinie. Wśród rzeczy zatrzymanego była też jedna koperta zawierająca pięć druków ofert matrymonialnych oraz jedna koperta i trzy listy.

W opisanych tu przypadkach złapania „ślepych pasażerów” nie udało się nikomu ustalić, kiedy niechciani pasażerowie przedostali się na pokład statku. Pomimo szczegółowych serii przesłuchań, nie było możliwości ustalenia dokładnego czasu wejścia na pokład „ślepych pasażerów”, co uniemożliwiało pociągnięcie do odpowiedzialności członków załogi, którzy pełnili w tym momencie wachty. Opisane powyżej dwa przypadki złapania „blind” w odstępie zaledwie kilku miesięcy mogą być pewnym świadectwem dużej skali tego zjawiska. Niestety z powodu braku kompletnych archiwaliów trudno odtworzyć pełną statystykę takich przypadków. Inną kwestią jest także brak zestawień ilościowych osób, którym szczęśliwie udało się przedostać na pokładzie „Sołdka” do wolnego świata.

„Sołdek” w czasach swojej eksploatacji stawał się nie tylko środkiem wykorzystywanym do ucieczki z PRL-u przez „ślepych pasażerów”, ale także samych członków załogi, którzy w dogodnym momencie schodzili bezpowrotnie z pokładu. W dzienniku okrętowym nr 104, w dniu 2 sierpnia 1975 r., zostało opisane takie zdarzenie: „W dniu dzisiejszym nie stawił się na wyjście statku palacz ob. Tadeusz Zakrzewski. Po przybyciu pilota, holownika i cumowników statek oczekiwał bezskutecznie na w/w od godz. 12.30 do godz. 13.45. Przed odcumowaniem zasięgnąłem informacji miejscowej policji czy ob. Zakrzewski nie uległ wypadkowi

---

<sup>21</sup> Tamże.

i otrzymałem odpowiedź negatywną. Na podstawie informacji uzyskanych ze stacji pilotowej w Travemuende palacz Zakrzewski nie zjawił się również miejscu uprzedniego postoju statku do godziny 15.00<sup>22</sup>. Dziesięć lat wcześniej, 25 sierpnia 1964 r., kapitan Jerzy Kabaciński w piśmie skierowanym do Działu Kadr Morskich PŻM w Szczecinie opisał bardzo podobny przypadek: „Marynarz Karol M. zamustrowany został na s. s. «Soldek» dnia 15.08.64 r. W czasie jego pobytu statek odbył jeden rejs do portu duńskiego Kyndby i następny rejs do Kopenhagi. Dnia 22.08.64 r. o godzinie 14.00 po zakończeniu pracy pokładowej marynarz Karol Marszałek zszedł ze statku. Dnia 23.08.64 r. od godz. 08.00 przypadła marynarzowi Marszałkowi służba przy trapie na którą w/w się nie stawił<sup>23</sup>. Kapitan zawiadomił agenta, który upewnił się u miejscowej policji, że nie było żadnego wypadku z udziałem zaginionego marynarza. „Zaginiony” nie stawił się na pokładzie do dnia 24 sierpnia 1964 r. do godziny 20.00, kiedy statek wychodził w morze. Kapitan w swojej notatce zapisał tylko: „W czasie swego pobytu na statku nie zauważono aby w/w kontaktował się z kimś za granicą. Wśród załogi również nie miał bliższych przyjaciół. Powód zejścia ob. Marszałka w Kopenhadze jest mi absolutnie nie znany<sup>24</sup>.”

„Soldek”, ze względu na dużą częstotliwość rejsów i krótkie trasy, doskonale nadawał się do wykorzystywania jako środek do ucieczki z PRL-u dla „blind” lub samych marynarzy. Zdarzało się jednak, że „Soldek” przewoził „nadprogramowych pasażerów” z powrotem do kraju. Na przykład 2 lutego 1976 r. miała miejsce taka sytuacja. Na pokładzie statku znaleźli schronienie polscy rybacy, których kuter nieszczęśliwie zatonął podczas połowu na Bałtyku. Kapitan Stanisław Maj w piśmie do Granicznego Punktu Kontroli w Szczecinie przesłał następującą informację: „Niniejszym zaświadczam, że dnia 2.02.1976 r. przed wyjazdem z Kopenhagi zostali przywiezieni na statek przez konsula PRL w Kopenhadze 3-ch członków załogi polskiego kutra U-123 celem przewiezienia ich do kraju. Kuter U-123 zatonął podczas połowu na Bałtyku<sup>25</sup>.” Opisane powyżej zdarzenia, które w normalnych warunkach należałoby określać jako wyjątkowe,

<sup>22</sup> NMM/AAP, Szczecin, dn. 3.08.1975, Dziennik okrętowy nr 104, nr. rej. 701/74.

<sup>23</sup> NMM/AAP, S/S „Soldek”, Szczecin 25.08.1964 r., pismo do PŻM Szczecin do Działu Kadr Morskich, kapitan Jerzy Kabaciński

<sup>24</sup> NMM/AAP, S/S „Soldek”, Szczecin 25.08.1964 r., pismo do PŻM Szczecin do Działu kadr, kapitan Jerzy Kabaciński

<sup>25</sup> NMM/AAP, 4.02.1976, G.P.K. Szczecin – Port, kapitan s/s „Soldek” Stanisław Maj.



miały na przestrzeni lat funkcjonowania statku charakter powtarzalny. Wiązało się to z tym, że statek był eksploatowany w trakcie wieloletniej próby wprowadzenia w naszym kraju na trwałe systemu komunistycznego. Systemu, w którym marynarze zmuszeni byli dorabiać przemytem do swoich pensji, przywożąc przy tym do kraju brakujące towary. Systemu, z którego ludzie chcieli po prostu uciekać. Na dzieje „Sołdka” złożyło się w sumie 1478 ukończonych rejsów morskich, przewiezienie 3,5 miliona ton towarów (nie licząc tych schowanych przez marynarzy w skrytkach) i odwiedziny ponad 60 portów morskich. Do dziś przebywa on przy naszym nabrzeżu „na zasłużonej i pracowitej emeryturze”. Można powiedzieć, że statek, pomimo opisanych powyżej zdarzeń, przetrwał etap historii, w którym został zbudowany i eksploatowany.

## Bibliografia

- Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku, Archiwum Aktów Pisanych [dalej: NMM/AAP], Polska Żegluga Morska, Dot. przemytu w portach duńskich, dyrektor naczelny inż. Marian Ożarowski, 22.04.1977.
- NMM/AAP, s.s. „Sołdek”, Dziennik okrętowy nr 90, nr rej. 896/70 (wpisy dodatkowe).
- NMM/AAP, s.s. „Sołdek”, Dziennik okrętowy nr 89, nr rej. 897/70 (wpisy dodatkowe).
- NMM/AAP, s.s. „Sołdek”, Szczecin 25.08.1964 r., pismo do PŻM Szczecin do Działu Kadr Morskich, kapitan Jerzy Kabaciński.
- NMM/AAP, s.s. „Sołdek”, 5.09.1971, raport kapitański.
- NMM/AAP, s.s. „Sołdek”, 30.11.1971, Polska Żegluga Morska w Szczecinie, Dział Kadr Morskich, dot. ujawnionego przemytu, kapitan Jan Koc.
- NMM/AAP, s.s. „Sołdek”, 9.01.1972, Raport kapitański, dot. wykrycia „ślepego pasażera”.
- NMM/AAP, s.s. „Sołdek”, 9.01.1972, Protokół z przesłuchania ślepego pasażera.
- NMM/AAP, s.s. „Sołdek”, 9.01.1972, Protokół rewizji osobistej.
- NMM/AAP, s.s. „Sołdek”, 9.01.1972, Protokół przekazania ślepego pasażera.
- NMM/AAP, s.s. „Sołdek”, 9.01.1972, Protokół przesłuchania III oficera ob. Andrzeja Romańskiego na okoliczność wykrycia ślepego pasażera.
- NMM/AAP, s.s. „Sołdek”, 9.01.1972, Protokół przesłuchania bosmana ob. Stanisława Koguta na okoliczność wykrycia ślepego pasażera.
- NMM/AAP, s.s. „Sołdek”, 26.04.1972, Polska Żegluga Morska w Szczecinie, Dział Kadr Morskich, dot. ujawnionego przemytu, kapitan Jan Koc.
- NMM/AAP, s.s. „Sołdek”, 29.10.1974, Polska Żegluga Morska w Szczecinie, Dział Kadr Morskich, dot. ujawnionego przemytu papierosów, kapitan s/s „Sołdek” (podpis nieczytelny).
- NMM/AAP, s.s. „Sołdek”, 3.07.1975, Polska Żegluga Morska w Szczecinie, Dział Kadr Morskich, dot. zatrzymania przez policję duńską czterech członków załogi w dniu 26/27.6.75, kapitan Jerzy Kabaciński.
- NMM/AAP, Szczecin, dn. 3.08.1975, Dziennik okrętowy nr 104, nr rej. 701/74.

NMM/AAP, s.s. „Sołdek”, 25.08.1975, Polska Żegluga Morska, poufne, kapitan Jerzy Kabaciński.

NMM/AAP, s.s. „Sołdek”, 2.09.1975, dot. postój w Kopenhadze, zatrzymanie przez władze duńskie członków załogi w dniu 26.6.75 r., kapitan Jerzy Kabaciński.

NMM/AAP, 4.02.1976, G.P.K. Szczecin – Port, kapitan s/s „Sołdek” Stanisław Maj.

NMM/AAP, s.s. „Sołdek”, 2.10.1976, Polska Żegluga Morska w Szczecinie, Dział Kadr Morskich, kapitan R. Wachułka.

NMM/AAP, s.s. „Sołdek”, 5.10.1976, Polska Żegluga Morska, Dział Kadr Morskich, dot. marynarza ob. Dryjer Henryka zatrzymanego w dniu 1.10.76 r. w Kopenhadze pod zarzutem przemytu, kapitan R. Wachułka.

NMM/AAP, s.s. „Sołdek”, 3.01.1978, pismo do Granicznego Punktu Kontroli w Porcie Szczecin, dot. zatrzymania przez władze duńskie mł. stewarda Andrzeja Fagasa, kapitan Kazimierz Jawor.



Jerzy Litwin

## Gdzie ma cumować „Sołdek”?

Wiele dużych muzeów morskich na świecie oprócz budynków na lądzie dysponuje statkami i okrętami, które z uwagi na ich rozmiary są prezentowane na wodzie. Dość często cumują one przy macierzystej instytucji, zdarza się jednak, że z różnych powodów obiekty takie są eksponowane w oddaleniu od budynków muzeum i wtedy stanowią oddziały, niekiedy i zamiejscowe, tak jak nasz „Dar Pomorza”, który cumuje w Gdyni.

W dziejach Narodowego Muzeum Morskiego problem zabezpieczenia i eksponowania zabytkowych statków pojawił się stosunkowo późno. W pewnym stopniu wynikało to z trudności obiektywnych, z jakimi w pierwszym dziesięcioleciu funkcjonowania muzeum w Gdańsku borykała się jego dyrekcja. Były nimi braki wykwalifikowanych pracowników, znających się na technice morskiej, ograniczone środki finansowe na działalność i wreszcie brak odpowiedniego terenu oraz nabrzeża przy głównej siedzibie. To też sprawiło, że nasza instytucja nie zabezpieczyła wówczas bocznokołowca pasażerskiego, a wtedy jeszcze takie statki pływały po Wiśle.

Pierwsze działania skierowane na gromadzenie zabytków techniki morskiej muzeum zaczęło przejawiać w 1971 r., kiedy pozyskano z Polskich Linii Oceanicznych (PLO), z wycofanego ze służby transatlantyka „Batory”, wyprodukowany w 1934 r. w Wielkiej Brytanii zespół prądotwórczy z silnikiem spalinowym. Następnie w 1972 r., ze sprzedawanego na złom

do Danii motorowca PLO „Romuald Traugutt”, zakupiono wyprodukowany w 1913 r. silnik wysokoprężny, który jest jednym z najstarszych tego typu silników zachowanych na świecie. Ponadto pozyskano z tego statku silnik pomocniczy.

Przyjęcie do zbiorów takiego obiektu jak silnik statku pełnomorskiego było bardzo trudnym zadaniem. Muzeum nie miało w tym okresie żadnego placu magazynowego, nie mówiąc już o odpowiedniej hali. Dlatego zdemontowany silnik, składowany na kilku odkrytych wagonach kolejowych dzięki życzliwości Zarządu Portu w Gdańsku, był przetaczany co jakiś czas na różne, akurat wolne bocznice w porcie. W końcu, niestety, odmówiono dalszej pomocy. Wagony miały być złomowane, więc muzeum musiało zabrać silnik. Poszukiwania następnej życzliwej naszemu muzeum firmy trwały długo. Ostatecznie elementy silnika zgodziło się przyjąć Przedsiębiorstwo Robót Czerpalnych i Podwodnych w Gdańsku. Tam składowano silnik do 2000 r., a po zakończeniu budowy głównej siedziby muzeum na Ołowiance zabytek ten w częściach przetransportowano za pomocą dźwigu pływającego na niewielki plac obok nowego budynku. Wkrótce potem, po wykonaniu betonowego fundamentu, dokonano montażu silnika na jego pokładzie. Obok znalazł miejsce zespół prądotwórczy z silnikiem „Batorego” i wiele innych urządzeń.

W planach rozwojowych naszego muzeum było też pozyskanie ważnych dla polskiej historii morskiej statków. Już w 1971 r. na łamach miesięcznika „Morze” oficjalnie zaprezentowano plany rozwoju Muzeum Morskiego w Gdańsku, uwzględniające również zamiar przejęcia w przyszłości „Daru Pomorza”<sup>1</sup>. Wizję taką wtedy publikowano, chociaż statek ten był związany z Gdynią, gdzie miał stałe miejsce postoju przy prestiżowym nabrzeżu. Autorzy tego pomysłu nie uwzględniali tego, że w czasach, gdy „Dar Pomorza” pływał pod polską banderą, podobne wielkością żaglowce bez napędu mechanicznego już od ponad stulecia nie cumowały przy nabrzeżach starego portu w Gdańsku. Były za duże i w celu ich przyjmowania zbudowano w XIX wieku Nowy Port. Z kolei jeszcze w okresie międzywojennym statki o podobnej do „Sołdka” wielkości, często nawet po kilka w jednym czasie, wpływały na Motławę i cumowały w pobliżu zabytkowego Żurawia. Niektóre przyplływały z węglem do usytuowanej

<sup>1</sup> Zob. J. K. [Józef Kuszewski], *W perspektywie: Narodowe Muzeum Morskie*, „Morze” 1971, nr 10, s. 23.

na Ołowiance elektrowni, inne przeladowywały towary do magazynów i spichlerzy przy nabrzeżu północnego cypla Wyspy Spichrzów.

W połowie lat siedemdziesiątych w muzeum rozważano potrzebę zabezpieczenia „Sołdka” w przyszłości. O konieczności zachowania tego statku, jako zabytku i symbolu aspiracji stoczniowych w Polsce, prowadzono rozmowy z ówczesnym dyrektorem Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego (ZPO), Stanisławem Skrobotem. Sugerowano też, aby ZPO – wówczas silna pod względem ekonomicznym firma – zostało w przyszłości inwestorem posadowienia „Sołdka” w części Kanału na Stępcie, nieopodal odbudowywanych już dla muzeum spichlerzy. Decyzji w tej sprawie nie podjęto, a „Sołdek” dalej systematycznie dostarczał węgiel, zwłaszcza do elektrowni w Kopenhadze.

Na początku lat osiemdziesiątych sprawy ZPO oraz polskich stocznii potoczyły się już w innym kierunku i kiedy wiosną 1982 r. muzeum przejmowało od Polskiej Żeglugi Morskiej (PŻM) „Sołdka”, to o pomoc ze strony Stoczni Gdańskiej było już bardzo trudno. Co więcej, ZPO kończyło swoją działalność. Tym samym kierownictwo naszego muzeum musiało samo rozwiązać ten problem.

Rudowęglowiec „Sołdek” 27 kwietnia 1981 r., po przeholowaniu ze Szczecina do Gdańska, został oficjalnie przekazany przez dotychczasowego właściciela, PŻM, Centralnemu Muzeum Morskiemu w Gdańsku. Trzeba tu dodać, że armator ten nie tylko bardzo chciał uratować statek przed złomowaniem, ale dążył do tego, aby przejęło go szczecińskie Muzeum Narodowe, mające w swej strukturze Dział Morski. Jednak dyrektor szczecińskiego muzeum nie przyjął statku, tłumacząc to brakiem dostępu do przystani i zbyt dużym oddaleniem budynku siedziby od nabrzeża, przy którym mógłby cumować „Sołdek”. Argument ten wydaje się zrozumiały. Inaczej postąpił wówczas dyrektor naszej instytucji Przemysław Smolarek, który też nie dysponował nabrzeżem, a budowa obiektów na Ołowiance była jeszcze mało zaawansowana, niemniej już trwała... Zdecydował się on ratować ten niezwykły statek, bo gdyby nasze muzeum nie przyjęło „Sołdka”, to statek poszedłby na złom. Dlatego dobra była decyzja dyrektora Smolarka, który odważył się podjąć ryzyko ochrony tego zabytkowego rudowęglowca. Liczył zapewne na pomoc zarówno Ministerstwa Kultury, jak i środowiska gdańskich okrętowców – i się nie zawiódł. Pełniący

funkcję ministra kultury prof. Wiktor Zin wyraził zgodę na przejęcie przez gdańskie muzeum zabytkowego statku. Podobnie troskę o statek wyraziło środowisko wybrzeżowych okrętowców, zgłaszając akces do tworzonego społecznego Komitetu Opieki nad s/s „Sołdkiem”. Przewodniczącym stowarzyszenia został prof. Jerzy Doerffer, w latach 1947–1949 budowniczy tego statku. Członkowie Komitetu Opieki nad s/s „Sołdkiem” i dyrekcja muzeum wspólnie podjęli decyzję, że nowy oddział będzie spełniać dwie funkcje: muzealną i monumentalną. W tym celu opracowano koncepcję adaptacji statku do celu wystawienniczego, a następnie projekt przebudowy. Wszystkie prace trwały do lipca 1985 r. – wreszcie 17 lipca 1985 r. statek muzeum „Sołdek” otwarto dla zwiedzających. Pierwszym miejscem ekspozycji i postoju „Sołdka” było, za zgodą administracji portu, nabrzeże przy ul. Wartkiej, w pobliżu ujścia Kanału Raduni do Motławy. Wówczas jeszcze trwały prace przy odbudowie spichlerzy i nawet muzeum, jako inwestor, budowało na Ołowiance nabrzeże. W nowym miejscu, już przy spichlerzach, „Sołdek” został przycumowany w 1988 r. i poza krótkimi okresami przeholowań na przeglądy do ówczesnej Gdańskiej Stoczni Remontowej wrósł – jak wszystko na to wskazuje – w pejzaż nad Motławą, stając się jej wizualną atrakcją. Postój zabytkowego statku, a właściwie jego eksponowanie, przy siedzibie muzeum, które jest jego zapleczem administracyjno-technicznym, uważamy w obecnej sytuacji za najlepszy.

Trzeba tu stwierdzić, że aktualne miejsce cumowania statku muzeum „Sołdek” ma nie tylko zwolenników, ale i pewne, raczej nieliczne grono przeciwników, których można podzielić na dwie grupy. Jedna z nich uważa statek za pamiątkę epoki komunizmu w Polsce – i dlatego nie akceptuje jego ochrony. Tym zwykle odpowiadamy, że statek jest dokumentem polskiej myśli technicznej i morskiej, a rozpoczęcie jego budowy za sprawą inż. Jerzego Doerffera zostało poświęcone przez zakonnika Ernesta Łanucha, ojca zakonu kapucynów przy kościele św. Jakuba. Wcześniej minister żeglugi Adam Rapacki wbił symboliczny nit w montowaną stępkę statku. Akt poświęcenia stępki budowanego statku nie był już potem powtarzany w produkcji stoczniowej. Także traser Stanisław Sołdek – przodownik pracy, wyróżniony nadaniem jego nazwiska powstającemu statkowi – wśród ówczesnych stoczniowców miał chyba najlepsze kwalifikacje zawodowe. Już w latach trzydziestych był pracownikiem stoczni w Modlinie, gdzie



szkolił się pod kierownictwem m.in. Aleksandra Potyrały, po wojnie profesora Politechniki Gdańskiej. W czasie okupacji pracował w stoczni w Płocku, gdzie pod kierownictwem specjalistów niemieckich udoskonalił swe umiejętności zawodowe. Nic też dziwnego w tym, że swoimi kwalifikacjami wyróżniał się wśród pracowników stoczni.

Druga grupa oponentów to ci, którzy nie aprobują postępu statku na Motławie, niekiedy twierdząc, że statek zasłania zabytki. Czyżby? Owszem, przysłania, ale część nowego budynku głównej siedziby naszej instytucji, który nie jest zabytkiem.

Faktem jest natomiast to, że „Sołdek” nadaje Motławie charakter kanału portowego, a jego ewentualny brak, zwłaszcza w okresie jesienno-zimowym, kiedy zamiera ruch na rzece, sprawiłby, że Motława przypominałaby wtedy staw z pectwem wodnym, pluskającym między dwiema kładkami.

Choć dzisiaj uważam, że nie ma lepszego miejsca na postój i ekspozycję statku muzeum „Sołdek”, to nie chciałbym wykluczyć innych dogodnych i atrakcyjnych w późniejszej perspektywie lokalizacji dla tego oddziału naszego muzeum. Taka zmiana mogła zaistnieć na początku naszego stulecia, kiedy dużą częścią obszaru po Stoczni Gdańskiej władała firma Synergia 99. Wtedy to, wobec potrzeby pozyskania większego terenu dla planowanego rozwoju muzeum, co zbiegło się w czasie z koniecznością ochrony dziedzictwa technicznego likwidowanej Stoczni Gdańskiej, postanowiłem tam właśnie szukać możliwości wypełnienia ważnej misji naszej instytucji. Na terenie postoczniovym postulowałem utworzenie Muzeum Stoczni lub Muzeum Przemysłu Stocznioviego i z takimi propozycjami na przełomie lat 2001/2002 wystąpiłem do ówczesnego właściciela obszaru po byłej stoczni – firmy Synergia 99, której prezes Janusz Lipiński zaakceptował ten projekt. Idea znalazła duże wsparcie w lokalnych mediach, a na pierwszych dokumentacjach planowanego do przekształcenia obszaru postocznioviego pojawiła się informacja o przeznaczeniu jednej z hal dawnego wydziału W3 na potrzeby naszego muzeum. W hali tej planowano m.in. ekspozycję posiadane zabytki techniki okrętowej, zgromadzone zabytkowe jachty oraz zorganizować wystawę o historii gdańskich stoczni. W pobliżu tej hali, przy nabrzeżu, do którego miała dochodzić prestiżowa aleja, miał cumować statek muzeum „Sołdek”. W taki sposób spełniony byłby mój postulat utworzenia

Muzeum Stoczni, a „Sołdek” zyskałby zaplecze techniczno-administracyjne na łądzie. Plany te jednak, jak bańka mydlana na wietrze, pękły wraz ze sprzedażem terenu przez Synergię 99 innej firmie, która, pomimo moich starań, nie była zainteresowana taką inicjatywą.

Co warto jest przypomnienia, projekt Muzeum Stoczni zyskał poparcie Komisji Kultury Rady Miasta, ale same władze Gdańska nie wykazały wówczas żadnego zainteresowania ochroną dziedzictwa Stoczni Gdańskiej. Sprawę stoczniowego muzeum jeszcze raz podjąłem w latach 2005–2007. Niestety, także i tym razem bez powodzenia, choć znowu projekt wsparły media i Komisja Kultury Rady Miasta. Władze Gdańska jednak tłumaczyły swoją decyzję innymi planowanymi inwestycjami, w tym budową Europejskiego Centrum Solidarności i Teatru Szekspirowskiego.

Należy tu wspomnieć o projekcie utworzenia Muzeum Stoczni Gdańskiej przez założoną w 2008 r. Fundację Stoczni Gdańskiej. Miała ona, przy pomocy ISD – firmy ukraińskiej gospodarującej na zachowanej dla celów produkcyjnych części terenu – zabiegać o stworzenie tego muzeum. Fundacja ta w celach statutowych deklarowała m.in.: „Badanie i propagowanie historii przemysłu stoczniowego, wspieranie i promocję Stoczni Gdańsk [...]”<sup>2</sup>. Fundację rozwiązano 28 listopada 2015 r. i nie są znane szerzej wyniki zadeklarowanych, przytoczonych wyżej zamiarów.

Wobec niepowodzenia zgłaszanych inicjatyw nasze muzeum podjęło działania mające na celu rozwój instytucji na terenach już posiadanych. I tak w 2012 r. zbudowany został przy Żurawiu Ośrodek Kultury Morskiej, w 2014 r. wznieśliśmy w naszym Oddziale – Muzeum Zalewu Wiślanego w Kątach Rybackich halę magazynowo-wystawienniczą. W latach 2013–2016 zakończyliśmy rewaloryzację naszego Oddziału – Muzeum Rybołówstwa w Helu i w latach 2014–2016 wznieśliśmy w Tczewie nowy budynek mieszczący Centrum Konserwacji Wraków Statków i Magazyn Studyjny. Mamy także dalsze plany.

Narodowe Muzeum Morskie w Gdańsku zamierza we własnym zakresie rozwiązać problem zgromadzonych zabytków techniki okrętowej i stoczniowej. Obiekty te są składowane na placu przy głównej siedzibie

---

<sup>2</sup> K. Katka, *Posel PiS Andrzej Jaworski zamyka Fundację Stoczni Gdańskiej*, „Gazeta Wyborcza” (Trójmiasto), 4.02.2016, <http://trojmiasto.wyborcza.pl/trojmiasto/1,35635,19582732,posel-andrzej-jaworski-zamyka-fundacje-stoczni-gdanskiej.html> (data dostępu: 11.02.2018).

na Ołowiance, gdyż nasza instytucja nie posiada innej odpowiedniej dla nich przestrzeni przechowywania. Dlatego jedynym możliwym sposobem rozwiązania tego problemu jest wykorzystanie posiadanego placu na Ołowiance. Na tej parceli muzeum planuje wznieść magazyn studyjny i w nim wyeksponować swoją kolekcję. Do ostatecznych decyzji daleka droga, ponieważ trzeba jeszcze czekać na zmianę w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Wierzę jednak, że za kilka lat powstanie na Ołowiance hala dla zabytków techniki morskiej. Tym samym postawimy przysłowiową kropkę nad i, gdyż magazyn studyjny urządzeń okrętowych będzie jednocześnie wystarczającym zapleczem techniczno-administracyjnym dla statku muzeum „Sołdek”.

Planowane przedsięwzięcie jest rozwiązaniem minimalnym, tak ze względu na mały teren, jak i jego najbliższe, zabytkowe sąsiedztwo. W konsekwencji usytuowany tu obiekt z trudem pomieści już posiadane zabytki. Muzeum nie będzie miało zatem miejsca, aby zabezpieczyć kolejne obiekty. Dlatego jeszcze raz swe myśli kieruję ku olbrzymim terenom po Stoczni Gdańskiej i uważam, że teraz, kiedy gotowe są Teatr Szekspirowski i Europejskie Centrum Solidarności, władze naszego miasta mogłyby rozwiązać problem ochrony zabytków techniki na obszarze postoczniovym.

Mam też świadomość tego, że i przyszły los statku muzeum „Sołdek”, zabytku, który dokumentuje produkcję Stoczni Gdańskiej i jest obecnie chroniony przez muzeum, może być zagrożony. Wynikać to będzie z okresowych potrzeb swobodnego holowania „Sołdka” do stoczni w celu inspekcji podwodnych partii jego kadłuba. Dotychczas nie było z tym problemu, ale oprócz budowy bezsensownych kładek przez Motławę rozważano kontynuację budowy ul. Nowej Wałowej, której bieg przez Motławę miałby być poprowadzony po moście nad rzeką. Ostatnio jednak, po sukcesie, jakim jest zbudowanie tunelu pod Martwą Wisłą, słychać o planie budowy tunelu także tutaj – oby tak się stało...

Dlatego apeluję do projektantów i decydentów o uwzględnienie najważniejszego faktu – budowa mostu ograniczy ruch statków na Motławie, i to u jej ujścia do Martwej Wisły. Jeśli już musi powstać skomunikowanie z prawym brzegiem Motławy, to warto zdecydować się na tunel, tak jak w Nowym Porcie. Nie zamykajmy Motławy dla żeglugi! Tu nie chodzi

tylko o holowanie „Sołdka”, ale i o zachowanie tradycyjnej drogi wodnej, wiodącej do atrakcyjnej części miasta – historycznego portu nad Motławą.

Na zakończenie mojego wystąpienia warto zadać też pytanie, jak długo może być chroniony „Sołdek”? Myślę, że za dwadzieścia, trzydzieści lat będzie nas stać na takie rozwiązania, jakie już są stosowane np. w Belgii i Wielkiej Brytanii, gdzie posadowiono statki w suchych dokach i na linii wodnej przykryto je szklaną taflą. W taki sposób zamknięto podwodną część kadłuba, chroniąc statek przed procesami przyspieszającymi korozję, jakie zachodzą w wypadku postoju statku na wodzie. Może zatem taki dok powstanie kiedyś choćby w Kanale na Stępce przy Ołowiance?

Przemysław Węgrzyn

## Wybrane przykłady wykorzystania walorów edukacyjnych statku muzeum „Sołdek”

„Jest ciekawy, tajemniczy, stary, duży, ciężki, żelazny... Proszę pana, a czy statek nie zatonie? Czy walczył na wojnie? Kiedy odpływamy? To był statek piracki, prawda?” – oto „Sołdek” w całej okazałości! „Sołdek” oczami wyobraźni dzieci oprowadzanych po statku, który był już sceną teatralną, plenerem filmowym i ślubnym, a nawet statkiem kosmicznym, który z dwutysięczną załogą odbywał międzygalaktyczne podróże w uniwersum *Gwiezdnych wojen*.

Współczesny świat oferuje mnóstwo różnorodnych atrakcji. Wizyta w muzeum nie może być nudna, ponieważ stereotyp nudnego muzeum wciąż ma się dobrze w XXI wieku i zbyt wolno traci moc oddziaływania na młodego odbiorcę. W przypadku „Sołdka” jest na pewno inaczej. To zabytek, którego nie trzeba zbyt wiele upiększać, żeby był po prostu „fajny” i pozytywnie zaskakiwał.

Dzieci są wręcz zafascynowane naszym statkiem. Kto powiedział, że zakamarki i tajemnicze przejścia znajdują się tylko w gotyckich zamkach? Jako wieloletni przewodnik, obserwujący różne reakcje zwiedzających „Sołdka”, śmiem twierdzić, że wspinanie się po stromych schodach na mostek kapitański robi na gościach podobne wrażenie jak choćby

wchodzenie na zamkową basztę, a przejście przez wąski korytarz łączący kotłownię z siłownią okrętową powoduje u dzieci taki sam dreszczyk emocji, jak, przykładowo, penetrowanie jaskini w Tatrach. Takich miejsc na statku jest bardzo dużo i można w nich prowadzić naprawdę ciekawe zajęcia. Chciałbym wymienić kilka ich rodzajów i wykazać ich edukacyjne zalety.

### **Lekcje muzealne i zajęcia wakacyjne**

Lekcje muzealne można śmiało zaliczyć do klasycznej edukacji muzealnej. Ich celem jest przekazanie za pomocą różnych metod dydaktycznych konkretnych treści na temat danego zabytku lub kolekcji. Ktoś stojący z boku może od razu powiedzieć: „O, matko, «Sołdek» – jaki to musi być ciężko strawny kawałek edukacyjnego chleba!”. A właśnie że nie! O dawnych sposobach budowy statków można zrobić zarówno akademicki wykład, na którym połowa studentów będzie smacznie drzemała, jak i pójść inną drogą i przeprowadzić w pełni interaktywny edukacyjny *show*, którego uczestnicy wezmą do ręki prawdziwe żelazne nity, założą maski spawalnicze, kaski i rękawice robocze i poczują się jak stoczniovcy, którzy siedemdziesiąt lat temu pracowali przy budowie „Sołdka”. Proszę mi wierzyć, na dzieci działa to jak wizyta w fabryce czekolady!

Dział Edukacji Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku od wielu lat przygotowuje i prowadzi lekcje muzealne na „Sołdku”, skierowane głównie do uczniów szkół podstawowych z klas 1–3 oraz 4–6. Każda lekcja posiada własny scenariusz i kładzie nacisk na odmienne elementy wiedzy okrętowej związanej z naszym statkiem. W ostatnich latach największą popularnością cieszyły się następujące lekcje muzealne:

„Z węglem przez morze” – zajęcia w formie gry muzealnej, podczas której uczestnicy samodzielnie rozwiązują specjalne karty zadań, odbywając spacer po najciekawszych miejscach na statku;

„Sprawny jak marynarz” – zajęcia sprawnościowe, w trakcie których uczestnicy przeciągają linę, szukają bryłek węgla w kotłowni, pokonują „ślalom stewarda” oraz rzucają linę na poler cumowniczy, na końcu otrzymując dyplom marynarski;

„Mali odkrywcy wielkiego statku” – lekcja skierowana do najmłodszych dzieci z zerówek, które po raz pierwszy w życiu mają okazję wejść do siłowni okrętowej, wdrapać się po stromych schodach na mostek kapitański oraz poznać różnicę pomiędzy łańcuchem kotwicznym a liną cumowniczą.

Podobną formę mają zajęcia wakacyjne na „Sołdku”. Co roku, w sezonie letnim, gościmy na naszym statku grupy przyjezdne z całej Polski oraz dzieci spędzające wakacje w mieście. Największą popularnością w ostatnich latach cieszyły się zajęcia pt. „Przemytnicy kontra celnicy”, w trakcie których grupa dzieci dzieliła się na marynarzy przemycających nielegalne towary oraz celników, którzy dokonywali drobnozłowego przeszukania statku. Każdy „przemytnik” musiał w wybranych pomieszczeniach statku ukryć „swoją towar” – były to różne imitacje biżuterii, złota, cennych rzeźb i obrazów – a następnie poczekać na „czarną brygadę” celników, wyposażonych w plany techniczne „Sołdka” z zaznaczonymi miejscami potencjalnych skrytek. Zabawa była naprawdę przednia, trochę wykraczająca poza standardowe działania edukacyjne i może nieco kontrowersyjna, ale na pewno fascynująca i, co ważne, w pełni interaktywna. Dzieci poznawały dzięki tej grze różne pomieszczenia okrętowe, uczyły się czytania planu, ale przede wszystkim dążyły do przechytrzenia drugiej strony w tych jedynych w swoim rodzaju okrętowych podchodach.

Szukając pomysłów na nowe scenariusze, nasi edukatorzy często sięgają do literatury popularnej oraz opracowań naukowych. Lekcja „Przemytnicy kontra celnicy” została zainspirowana opowiadaniem pana Andrzeja Perepeczki *Niepowtarzalny urok celnej odprawy*, z kolei tegoroczne zajęcia wakacyjne pt. „Awarie nam nie straszne” bezpośrednio nawiązywały do groźnych awarii na „Sołdku”, szeroko omawianych na konferencjach naukowych poświęconych naszemu statkowi.

Co najbardziej podoba się dzieciom podczas zajęć edukacyjnych prowadzonych na „Sołdku”? Oto odpowiedź mojej koleżanki z Działu Edukacji, Kamili Jezierewskiej: „Najbardziej dzieciom podoba się mostek kapitański i stanie za kołem sterowym. Nikt dobrowolnie nie opuści tego pomieszczenia, dopóki nie pokręci kołem i nie krzyknie: «Prawo na burt!». Myszkowanie po zakamarkach kotłowni i szukanie ukrytych

przedmiotów to kolejna ich ulubiona zabawa. Z innych pomieszczeń najbardziej podziwiają kuchnię – dziwią się, czy na pewno podczas sztormu nie wyleje się zupa z garnków, a świetlikami nie wleje się woda. Dzieci zadają też odwieczne pytanie: «Gdzie marynarze robili... siusiu?». Ale najsmaczniejszą wisienką na torcie jest zawsze «wybijanie szklanek» na dzwonie znajdującym się na dziobie statku».

Oprócz zajęć dla dzieci ze szkół podstawowych prowadzimy także lekcje dla młodzieży starszej – gimnazjalnej i ponadgimnazjalnej. Kilka lat temu na specjalne życzenie jednej ze szkół średnich zorganizowaliśmy na „Sołdku” jednodniowe warsztaty poświęcone okrętownictwu, w trakcie których uczestnicy mogli wziąć do ręki narzędzia wykorzystywane w dawnych pracach stoczniowych (wiertarki, młoty pneumatyczne, elektrody spawalnicze, maski ochronne twarzy) oraz wykonać ćwiczenia związane z czytaniem planów technicznych – zarówno na desce kreślarskiej, jak i w terenie, podczas okrętowej gry na orientację.

### **„Program dla rodzin”**

Inną formą zajęć edukacyjnych jest oferta skierowana do rodzin z dziećmi, które cyklicznie, w wybrane niedziele roku, odwiedzają różne oddziały Narodowego Muzeum Morskiego, nie omijając oczywiście przy tym naszych statków muzealnych – „Daru Pomorza” i „Sołdka”. Każdy zespół, tj. rodzina, otrzymuje zestaw kart zadań, z którymi zwiedza statek pod czujnym okiem edukatora, rozwiązując po drodze różne wymyślone przez niego zagadki. Zasada jest prosta – dzieci proszą o pomoc rodziców, a jeżeli oni też nie znają odpowiedzi, to wspólnie muszą jej odszukać w różnych pomieszczeniach naszego parowca. Dzieciom i rodzicom bardzo podoba się niepowtarzalna atmosfera panująca na „Sołdku”, a szczególnie te wszystkie jego niesamowite zakamarki, które jak w żadnym innym obiekcie naszego muzeum umożliwiają ukrywanie wskazówek i podpowiedzi. Rodziny rywalizują ze sobą, co wytwarza za każdym razem całkiem spory dreszczyk sportowych emocji, ale także wzmacnia więzi pomiędzy dzieckiem a jego rodzicem. A wszystko to rozgrywa się w niezwykle urokliwych przestrzeniach statku muzeum „Sołdek”.



## Warsztaty dla niepełnosprawnych

Edukatorzy Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku od wielu lat przykładają szczególną wagę do rozwijania programów edukacyjnych dla różnych grup wykluczonych, np. osób niepełnosprawnych. Niestety na „Sołdku” nie możemy organizować zajęć dla osób na wózkach, ponieważ nie pozwalają na to bariery architektoniczne występujące na statku. Nie mamy za to żadnych przeszkód, żeby organizować na jego pokładzie zajęcia dla osób niepełnosprawnych intelektualnie. W bieżącym roku odbyły się na „Sołdku” zajęcia w ramach programu Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego „Kultura Dostępna”, zatytułowane „Kurs poza horyzont”, z których skorzystali uczniowie jednej z trójmiejskich szkół specjalnych o umiarkowanym i średnim stopniu niepełnosprawności, w tym m.in. osoby z autyzmem.

Zajęcia miały charakter warsztatów, w czasie których uczestnicy, poprzez sensoryczne poznawanie, odkrywali, jak funkcjonuje statek, jakie generuje dźwięki oraz jakie sekrety związane są z pracą palacza okrętowego, mechanika i kapitana. Rozpoznawali także sylwetki różnych typów współczesnych statków, przymierzali kaski stoczniove i kamizelki ratunkowe oraz sprawdzali, czy nity rzeczywiście są twarde. Największą radością dla edukatora była możliwość zaobserwowania szerokiego wachlarza niepowtarzalnych uśmiechów, które podczas interaktywnego kontaktu z zabytkiem pojawiały się na twarzach niepełnosprawnej młodzieży – osób, które na co dzień funkcjonują w zamkniętym, własnym świecie, do którego drzwi bardzo trudno znaleźć pasujący klucz. Jak widać, „Sołdkowi” się to udało!

## Noc Muzeów

Największym wydarzeniem muzealnym każdego roku jest Noc Muzeów, podczas której muzea odsłaniają skrywane na co dzień tajemnice, zapraszając swych gości do miejsc niedostępnych lub organizując jedyne w swoim rodzaju pokazy. Każde muzeum pragnie czymś oczarować zwiedzającego, podzielać na jego wyobraźnię, stworzyć jakiś alternatywny świat, który

przyciągnie swą pięknoscią, oryginalnością lub tajemniczością. Statek muzeum „Sołdek” doskonale wpisuje się w taką właśnie narrację.

Pierwsze Noce Muzeów na „Sołdku” organizowane były wokół tematów związanych z okrętownictwem i życiem codziennym na statku. Następnie zaczęliśmy wplatać w nasze scenariusze pewne elementy grozy, odpowiednio je dawkując dla młodszych i starszych zwiedzających. Apogeum popularności „Sołdka” w czasie Nocy Muzeów miało miejsce w 2011 r., kiedy po raz pierwszy przygotowaliśmy imprezę poświęconą *Gwiezdnym wojnom* pt. „Od statku pływającego do... kosmicznego”. Sukces tego wydarzenia przeszedł nasze najśmielsze oczekiwania, dlatego po czterech latach powróciliśmy do tego samego tematu i ponownie nie zawiedliśmy się na naszych fanach.

Przygotowanie do tej imprezy obejmowało nie tylko długie rozmowy z osobami posiadającymi wierne imitacje kostiumów filmowych, ale także opracowanie nowej aranżacji pomieszczeń „Sołdka” – zmianę oświetlenia, instalację systemów nagłaśniających, rzutników multimedialnych, kotar oddzielających przejścia pomiędzy ładowniami, naklejenie „kosmicznej” folii w bulajach, a także zgromadzenie i ustawienie różnych modeli ze świata *Gwiezdných wojen* czy wreszcie stworzenie specjalnych animacji komputerowych, które były wyświetlane na nadbudówce statku.

Wydaje się, że „Sołdek” w takim kosmicznym „przebraniu” mógłby zostać uznany przez niektórych za jakiegoś „dziwoląga”, a całość wydarzenia – za profanację naszego cennego zabytku. Niewykluczone, że pojawiły się takie głosy, ale proszę mi wierzyć, wielu spośród zwiedzających nasz statek w czasie tych niezapomnianych Nocy Muzeów postanowiło wrócić na niego już po kilku dniach lub tygodniach, po to tylko, żeby dokładnie poznać jego historię i w dziennym już świetle przejść się po pokładzie. Wykładnia merytoryczna takiej imprezy posiada również bardzo silne podstawy. Twórcy *Gwiezdných wojen* czerpali inspiracje z różnych dziedzin nauki i techniki, m.in. także z elementów nautyki. Powoli poruszające się w przestrzeni kosmicznej ogromne statki – tzw. imperialne niszczyciele gwiazdne – miały swój pierwowzór w okrętach liniowych i lotniskowcach z czasów I i II wojny światowej. Niektóre sceny batalistyczne z *Gwiezdných wojen* do złudzenia przypominają okręty wojenne, strzelające do siebie

salwami burtowymi, a charakterystyczny odgłos oddychania przez jedną z najważniejszych postaci filmu (Lorda Vadera), brzmi prawie identycznie jak odgłos oddychania nurka pod wodą.

Grupa rekonstrukcyjna „Legion 501. Polish Garrison”, odgrywająca role ponad 20 postaci z *Gwiezdnych wojen*, była „Sołdkiem” dosłownie zachwycona, podkreślając wielokrotnie, że jest on wręcz stworzony do takiego rodzaju wydarzeń, o czym najlepiej świadczyć może zestawienie zdjęć wykonanych podczas naszej Nocy Muzeów z kadrami oryginalnego arcydzieła George’a Lucasa. Udział grup rekonstrukcyjnych w tego typu imprezach wydaje się być idealnym pomostem, łączącym *show* i „szaleństwo” Nocy Muzeów z wysublimowaną edukacją historyczną.

„Sołdek” w swym wymiarze „kosmicznym” został na nowo odkryty przez społeczeństwo – przeniknął do masowej świadomości i został wydobyty z kokonu „zabytku”, co nie zawsze jest pozytywnie odbierane przez potencjalnych gości muzeów. Zostało to również zauważone w przestrzeni internetowej, na wszelkiego rodzaju forach i portalach społecznościowych, dzięki czemu powstał zupełnie nowy produkt marketingowy w duchu nowoczesnego przeplatania się kultury tradycyjnej z masową.

## Zwiedzanie realne i wirtualne

Na zakończenie chciałbym wspomnieć o jeszcze jednej formie edukacyjnej, która w ostatnich latach rozwija się szczególnie szybko – to wspomniany przed chwilą Internet i jego narzędzia społecznościowe, takie jak Facebook czy Twitter. Istnieją już nawet zorganizowane grupy, regularnie spotykające się w różnych ciekawych miejscach, z których prowadzą relacje „na żywo”, wykorzystując w tym celu wyżej wymienione kanały społecznościowe. Członkowie takiej właśnie trójmiejskiej grupy, „3miasto Tweetup”, gościli wiosną tego roku na „Sołdku” i podczas godzinnego oprowadzania wykonali mnóstwo zdjęć, które wraz z komentarzami na bieżąco publikowali na Facebooku i Twitterze, trafiając w ten sposób do ogromnej rzeszy odbiorców na całym świecie, gdyż Internet – jak wiemy – nie ma żadnych granic. Jakie wrażenie na tego typu zwiedzających zrobił „Sołdek”? Zacytujmy kilka internetowych komentarzy i niech będą one najlepszym podsumowaniem mojego wystąpienia:

„Dzisiaj zwiedzamy Muzeum Morskie. Statek «Sołdek» ma w sobie 300 tys. nitów!»;

„Rury, rurki, kraniki, zaworki i inne maszynowni stworki”;

„Świetny czas, inspirujące rozmowy, ciekawi ludzie, radosne zwiedzanie.

Dziękuję za epicką sobotę!”;

„Nowe technologie łączą się z historią...”;

„Trzeba to koniecznie powtórzyć. Organizuję wycieczkę na drugi statek-muzeum. Czas odwiedzić «Dar Pomorza!»”<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Zob. <https://twitter.com/3miastotweetup> (data dostępu: 18.12.2017).

Elżbieta Wróblewska

## Setna rocznica urodzin Stanisława Sołdka (1916–2016)

Stanisław Sołdek urodził się 12 maja 1916 r. we wsi Oleksów pod Kozienicami na Kielecczyźnie<sup>1</sup>. Rodzice Stanisława należeli do bardziej światłych mieszkańców polskiej wsi. Matkę – Bolesławę z Kępińskich – cechowały zalety, dzięki którym, jak wspomina Sołdek, dzieci nie odczuwały swej trudnej sytuacji społecznej: rozsądek, uprzejmość w stosunku do ludzi, otwartość na świat. Matka przekazała też dzieciom świadomość pochodzenia społecznego i narodowego. Zaszczepiła w nich zamiłowanie do pracy oraz poszanowanie dla języka i tradycji polskiej.

Dzieciństwo spędził Sołdek na typowej dla międzywojennych stosunków polskich prowincji, gdzie nie było prawie wcale przemysłu ani większych skupisk robotników. Nie znaczy to, że miejscowych chłopów nie dotykały następstwa rozwijającej się formacji społeczno-ekonomicznej kapitalizmu. Szalejąca wojna i zniszczenia, jakie wiązały się z przemarszami wojsk, czyniły sytuację materialną chłopstwa opłakaną. Wciągnięcie olbrzymiej masy ludności w wojnę doprowadziło do ruiny wiele rodzin zamieszkujących wsie. Dlatego ojciec Stanisława Sołdka, Tomasz, wydziedziczony chłop, jeszcze nie robotnik, szukał pracy poza rodzinną wsią. Sołdek

---

<sup>1</sup> Dane biograficzne opracowane na podstawie artykułu Walentego Aleksandrowicza, *Budowniczy Polski Ludowej, pionier polskiego przemysłu okrętowego Stanisław Sołdek (1916–1970)*, „Nautologia” 1983, rok XVIII, nr 2, s. 28–39.

senior, świadom swego trudnego położenia społecznego, postanowił obok pracy najemnego chłopca wykonywać zawód cieśli. Zdobył tę profesję po uciążliwej i trudnej nauce, dzięki pomocy krewnych. Po wielu staraniach o pracę i mieszkanie dla rodziny przeniósł się do Nowego Dworu. Zatrudnienie znalazł w pobliskim Modlinie, w miejscowej stoczni rzecznej.

W przeciwieństwie do krewnych ze wsi Oleksów i do większości dzieci wiejskich Stanisław Sołdek mógł teraz uczęszczać do miejskiej szkoły powszechnej w Nowym Dworze. Dobrze wspomina swoich nauczycieli, szczególnie matematyka (i jednocześnie przyrodnika), który nauczył go precyzji wystawiania się oraz rozwinął jego talent do matematyki i rysunków.

Szkołę powszechną ukończył Sołdek z wynikiem bardzo dobrym i jako czternastoletni chłopiec w 1931 r. rozpoczął kursy doksztalcające. Ojca nie było stać na opłacenie nauki syna w gimnazjum. Szkołę Zawodową Magistratu w Nowym Dworze Stanisław traktował poważnie i ukończył ją także z wynikiem bardzo dobrym. Po latach wspominał: „Snułem plany, po ukończeniu siedmiu klas wstąpię do gimnazjum, potem dalej i będę budował okręty. Tęskniłem, by zobaczyć morze. Śniłem o żaglowcach i okrętach [...]”<sup>2</sup>.

Dzięki ojcu przyjęto Stanisława Sołdka na praktykę traserską do Państwowej Stoczni Modlińskiej. Trasowania uczył się pod kierunkiem mistrza Józefa Tomaszewskiego. Jako zdolny i pilny uczeń szybko dał sobie radę z dość obszernym i fizycznie wyczerpującym jak na możliwości młodzieńca programem praktyki. Przechodził w terminie wszystkie stopnie wtajemniczenia w zawodzie trasera. W stopniu bardzo dobrym opanował rysunek i wyspecjalizował się w budowaniu małych okrętów. Żalił się w swojej biografii, że „nie danym [mu – przyp. W. Aleksandrowicz] było zostać gimnazjalistą, że przekreślono marzenia o Politechnice, ale była przecież trasernia”<sup>3</sup>. W wieku szesnastu lat zaczął zarabiać na utrzymanie, i to nie tylko własne. Przez pierwsze trzy miesiące praktyki nie otrzymywał żadnego wynagrodzenia. Do końca pierwszego roku zarabiał dwadzieścia osiem groszy za godzinę. W drugim roku praktyki dostawał trzydzieści pięć groszy za godzinę, w trzecim czterdzieści pięć

---

<sup>2</sup> Tamże, s. 29.

<sup>3</sup> Tamże.

groszy, a w czwartym – pięćdziesiąt pięć groszy. „I teraz dopiero poznałem prawdziwe oblicze Modlińskiej Stoczni – wspominał – w której zacząłem pracować jako praktykant w traserni. Praca była trudna i ciężka. Do domu wracałem często tak wyczerpany, że zasypiałem nad książkami – uczyłem się bowiem w dalszym ciągu. [...] Pracując w takich warunkach starałem się jednak poznać jak najlepiej swoje rzemiosło, w którym zaczynałem znajdować coraz więcej upodobania. Gdy, nabrawszy już wprawy – wykreślałem na białej podłodze traserni tzw. płynność linii przekrojów kadłuba statku – czułem odpowiedzialność tej czynności. Zdawałem sobie sprawę, że drobne nawet pomyłki w wykresie – a tym samym w sporządzeniu drewnianego szablonu, który z kolei stanie się wzorem dla stalowego lub żelaznego elementu statku – mogą spowodować «zawalenie» całej skomplikowanej roboty przy budowie jednostki, opóźnić o wiele dni, a nawet tygodni jej wodowanie”<sup>4</sup>.

Po czterech latach praktyki, w 1935 r., Stanisław Sołdek zdał egzamin czeladniczy. W wieku niespełna dwudziestu lat został więc wykwalifikowanym traserem. Przez następne dwa lata u boku ojca budował statki w Stoczni Modlińskiej.

Trasernia w Modlinie wykonywała wtedy szablony do pierwszych polskich okrętów – „Czajki” i „Rybitwy”. W tym czasie Sołdek poznał zasłużonego dla budownictwa okrętowego w Polsce inż. Wacława Czarnowskiego, który był dla młodego traserza mistrzem nad mistrzami. Jemu osobiście zawdzięczał Sołdek poznanie tajników budowy statków. Po odejściu w roku 1936 inż. Czarnowskiego ze Stoczni Modlińskiej obaj okrętowcy spotkali się ponownie po II wojnie światowej, już w Stoczni Gdańskiej, w której Wacław Czarnowski był pierwszym naczelnym dyrektorem.

Stanisław Sołdek, pomimo odmowy udzielenia zgody na odejście, postanowił także rozstać się ze stoczną w Modlinie i wyjechać do Warszawy. Podjął tam pracę w Fabryce Towarzystwa Motorów „Perkun”, zapisał się na kurs spawalniczy, który ukończył z dyplomem. W Warszawie postanowił też rozpocząć naukę w gimnazjum celem przygotowania się do studiów politechnicznych. Związał się z lewicowym ruchem młodzieżowym. Był zaangażowany w działalność Towarzystwa Uniwersytetu Robotniczego

<sup>4</sup> S. Sołdek, *Moja droga*, „Morze” 1954, nr 5, s. 4.

(TUR). Tymczasem w 1938 r. zachorował ojciec Stanisława Sołdka. Trzeba było pomóc rodzicom i młodszemu rodzeństwu, Sołdek wrócił więc do Nowego Dworu i stał się jedynym żywicielem rodziny. Podjął ponownie pracę w Modlinie. Zastąpił chorego ojca. Dyrekcja stoczni przyjęła go bez zastrzeżeń co do jego umiejętności zawodowych. Obawy mógł budzić tylko jego stosunek do ruchu młodzieżowego oraz spraw robotniczych.

Gdy wybuchła wojna, Stanisław Sołdek został zatrudniony, jak wielu jego kolegów, przy demontażu stoczniowych urządzeń. Pożegnał się ze stoczną 5 września 1939 r. Stanął w szeregach obrońców Mazowsza. Bronił także Modlina. Od listopada 1939 do maja 1940 r. pracował w twierdzy Modlin w charakterze ślusarza. Trwała okupacja. Sołdek znalazł się na liście poszukiwanych przez władze okupacyjne. Hitlerowcy pragnęli wykorzystać jego umiejętności w budownictwie okrętowym. Sołdek wykonywał wtedy różne zajęcia. Był robotnikiem rolnym, cieślą, stolarzem, podejmował każdą pracę, by utrzymać rodzinę. Jego brat Jan związał się z konspiracją i przebywał poza domem. Cały wysiłek żywiciela rodziny spadł więc na Stanisława. Gdy dotarła do Nowego Dworu wiadomość, że hitlerowcy zamordowali Jana Sołdka, matka tego nie przeżyła. Wkrótce po niej, wyczerpany chorobą, umarł także ojciec. Odtąd Stanisław Sołdek przejął obowiązki głowy rodziny (miał jeszcze dwoje rodzeństwa).

Aby uniknąć zesłania do Niemiec, w lipcu 1940 r. Sołdek wyjechał do Płocka, gdzie pod innym nazwiskiem podjął pracę spawacza w stoczni rzecznej w Płocku-Radziwiu, którą wykonywał do 18 stycznia 1945 r. Po okupacji hitlerowskiej, do maja 1945 r., zatrudniony był, również jako spawacz, w tamtejszej Stoczni Państwowego Zarządu Wodnego. W stoczni w Płocku ukończył też kurs monterki kabinowej.

W okresie od czerwca 1945 do lutego 1946 r. Stanisław Sołdek pracował w Państwowym Zakładzie Przetwórstwa Warzyw i Owoców w Płocku w charakterze konserwatora maszyn. Współpracował również w tym zakresie z miejscowymi warsztatami stoczniowymi. Poznał tam przyszłą żonę, Helenę z Szachowskich, z którą pragnął się osiedlić nad polskim morzem. Marzenia, jak pisze w swej biografii, miały stać się wkrótce rzeczywistością<sup>5</sup>. Trwała jednak jeszcze wojna.

<sup>5</sup> Zob. S. Sołdek, *Spełniły się moje marzenia*, oprac. literackie S. Osińska, Warszawa 1949, s. 11.



Kiedy pod koniec marca 1946 r. Sołdek przybył na Wybrzeże, kończył się pierwszy etap działalności Stoczni Gdańskiej. Właściwie wypełniały go roboty porządkowe, takie jak oczyszczanie terenu z min i sprzętu wojennego, a następnie usuwanie zniszczonych urządzeń, wywożenie gruzów i remontowanie placów produkcyjnych. W odbudowanych halach zaczęto instalować urządzenia i maszyny potrzebne do podjęcia produkcji. Oficjalnego otwarcia pierwszej w powojennej Polsce stoczni, nazwanej później Stoczną Gdańską im. Lenina, dokonano 12 września 1945 r. Symbolem gotowości do podjęcia normalnej pracy stało się pierwsze uderzenie młotem ośmiusettonowej prasy wyremontowanej przez stoczniowców. Do pierwszych prac stoczniowych należało wydobywanie wraków, które zalegały w basenach i kanałach stoczniowych, oraz remontowanie statków. Stanisław Sołdek także brał udział w takich pracach. Pierwszą pływającą jednostką, zbudowaną wówczas w stoczni, była drewniana krypa, która pełniła funkcję bazy dla nurków pracujących przy podnoszeniu wraków. Sołdek rozpoczął swą działalność w traserni od wykresów elementów tej transportowej barki.

W niespełna rok po zakończeniu wojny zaczęły się rysować możliwości rozpoczęcia budowy pierwszych mniejszych statków. Trzeba jednak było uruchomić poszczególne wydziały stoczni. Brakowało wciąż wykwalifikowanych pracowników. Jednym z nielicznych fachowców był Stanisław Sołdek. Po krótkim czasie awansował na zastępcę mistrza traserni w Stoczni Gdańskiej. Sprowadził wtedy żonę Helenę, z którą zamieszkał w Sopocie. Jeszcze w tym samym roku trasował materiały stalowe na pierwsze spawane kutry typu MIR-20. Była to pierwsza poważniejsza praca, którą wykonywał niemal samodzielnie, pod nadzorem mistrzów.

Wodowanie kutrów było niejako sprawdzianem, od którego zależało podjęcie produkcji na szerszą skalę. Sprawdzianem tym były również wspomniane remonty statków. Stanisław Sołdek uczestniczył m.in. w naprawie parowca „Narocz”, zbudowanego w 1925 r. w Wielkiej Brytanii, pracował też nad rekonstrukcją zniszczonej rufy holownika „Ryś”, wydobytego z dna kanału portowego. W stoczni remontowano przedwojenny s/s „Kraków”, co okazało się ważnym doświadczeniem dla wielu przyszłych fachowców: „Był to statek z klasy francuzów, który wszedł na skały pod Szwecją i rozpruł sobie cały kadłub. Myśmy to wszystko reperowali, duża

robota. Sołdek też przy tym pracował, dostał dobrą szkołę” – wspominał prof. Jerzy Doerffer<sup>6</sup>.

Zapotrzebowanie państwa na nowy tonaż było ogromne, więc głównym celem twórców powojennego przemysłu okrętowego stała się budowa pełnomorskich statków handlowych. Już 5 maja 1946 r. przedsiębiorstwo Gdynia–Ameryka Linie Żeglugowe (GAL) zawarło ze Zjednoczeniem Stoczni Polskich (ZSP) porozumienie w sprawie budowy nowych statków, w tym m.in. sześciu parowców do przewozu węgla i rudy, dwóch motorowców, dwóch trampów i czterech holowników o mocy 400 KM. Zjednoczenie zadanie to zleciło Stoczni Gdańskiej. Budowę jednostek rozpoczęto właśnie od rudowęglowców typu B-30 o nośności przeszło 2500 t, które projektowano na podstawie dokumentacji zakupionej we Francji.

Zarysowały się także możliwości przystąpienia do budowy wielkich statków pełnomorskich. Wymagało to jednak zasadniczych zmian w systemie organizacji poszczególnych stoczni należących do ZSP, a także reorganizacji przemysłu kooperującego z branżą okrętową. Z tego powodu 19 października 1947 r. Stocznia nr 1 i Stocznia nr 2 zostały połączone w jedno przedsiębiorstwo pod oficjalną już nazwą Stocznia Gdańska. W ten sposób utworzono ośrodek przemysłu okrętowego zdolny do podjęcia seryjnej produkcji dużych pełnomorskich statków.

Tymczasem we wrześniu 1947 r. Stanisław Sołdek, pod kierunkiem wytrawnego trasera Karola Chwastka, podjął pionierskie prace w traserni przy budowie pierwszego polskiego rudowęglowca. Karol Chwastek znał Sołdka jeszcze sprzed wojny ze wspólnej pracy w Stoczni Modlińskiej i to właśnie on prawdopodobnie namówił go do pracy w traserni Stoczni Gdańskiej.

Oto jak opisywał swoje miejsce zatrudnienia Stanisław Sołdek: „Trasernia to hala o długości 90 m i szerokości 20 m, z podłogą białą lub szarą, równą jak stół kreślarski. Podłoga to warsztat pracy trasera. Dominują w tym pomieszczeniu światło i cisza. Cisza w traserni przypomina czytelnię. Tu się czyta dokumentację techniczną<sup>7</sup>. Za czasów Stanisława Sołdka w traserni nie było maszyn. Pracował tylko człowiek. Według Sołdka praca trasera to czynność bardzo dokładna i niezwykle precyzyjna.

<sup>6</sup> J. W. Doerffer, *Życie i pasje. Wspomnienia*, t. 1: *Lata młodości 1918–1952*, Gdańsk 2002, s. 200–201.

<sup>7</sup> W. Aleksandrowicz, dz. cyt., s. 32.

Nawet najdrobniejsze niedokładności mogą bowiem spowodować duże odchylenia od zasad budowy statków, a tym samym narazić stocznię na straty. Dane z dokumentacji opracowanej w biurze projektowym traser przynosił na podłogę w skali jeden do jednego, czyli w naturalnej wielkości statku. Dane zaś dotyczące długości statku przenoszono w Stoczni Gdańskiej, ze względu na ograniczoną powierzchnię hali, w skali jeden do dwóch. Plan był przenoszony na podłogę we wszystkich przekrojach: poprzecznych, wzdłużnych i ukośnych, tak aby uzyskać opływową linię statku. Stanisław Sołdek uważał, że trasernia to nie tylko serce stoczni i nie tylko czytelnia, lecz także „sala korekty”, w której teoretyk konstruktor zdaje egzamin przed praktykiem traserem. Ten drugi natomiast zdaje egzamin we wręgowni oraz w hali montażowej<sup>8</sup>. Wracając do budowy pierwszego rudowęglowca, należało wykonać dużą liczbę szablonów, ponieważ każda pomyłka mogła nieść daleko idące konsekwencje w postaci zmarnowania cennych materiałów hutniczych. Źle przygotowany szablon mógł spowodować niewłaściwe wygięcie blach i profili, a tym samym błędy w kształcie kadłuba. Dlatego tak dużą wagę przywiązywano do prac traserskich. Od pracy trasera, jego dokładności i staranności, zależał wynik końcowy – prawidłowo zbudowany kadłub.

Dodać trzeba, że na traserni wylapywano sporą ilość błędów konstrukcyjnych; wówczas pod nadzorem inż. Jerzego Doerffera wprowadzano korekty, po czym zawiadamiano o tym Centralne Biuro Konstrukcji Okrętowych w Gdańsku.

Praca przy budowie rudowęglowca miała charakter zespołowy. Założono jednak, że wszystkie niedokładności będzie osobiście sprawdzał i konsultował z budowniczym statku Stanisław Sołdek. Pierwsze elementy konstrukcyjne opuściły trasernię po około sześciu miesiącach. Po przekazaniu szablonów do wręgowni, walcowni i kadłubowni Sołdek w dalszym ciągu śledził wyniki pracy zespołu, którym kierował – była to brygada składająca się z osiemnastu ludzi. Już wtedy trwało ciche współzawodnictwo pracy.

W polskim przemyśle okrętowym współzawodnictwo pracy zapoczątkowano w styczniu 1948 r. w Centralnym Biurze Konstrukcyjnym Zjednoczenia Stoczni Polskich. Z kolei w marcu tr., na łamach „Biuletynu

---

<sup>8</sup> Tamże.

Prasowego Zjednoczenia Stoczni Polskich”, pracownicy Kadłubowni III ogłosili apel do załogi Stoczni Gdańskiej o przystąpienie do masowego współzawodnictwa pracy. Jak opisywano, każdy z oddziałów stoczni posiadał wyznaczony na miesiąc rodzaj zadań i ustaloną pracochłonność. Podstawą rywalizacji była wyrażona w procentach wartość stosunku planowanej do wykonanej pracochłonności. Podobne zasady dotyczyły współzawodnictwa indywidualnego tam, gdzie wyznaczano indywidualne normy pracochłonności<sup>9</sup>. Sołdek wziął udział we współzawodnictwie i otrzymał tytuł przodownika pracy, osiągnąwszy 206% normy, podobnie jak drugi traser – Lech Głogowski. Wyzwanie to zresztą podjęli wszyscy pracownicy traserni. Wkrótce brygada pod kierownictwem Stanisława Sołdka przodowała w ogólnozakładowym współzawodnictwie przy budowie pierwszego polskiego statku pełnomorskiego. Wówczas ceniono pracę traserów, od nich bowiem rozpoczynał się proces budowy kadłuba.

W okresie budowy tej jednostki, a także następnych statków, współzawodnictwo pracy było akceptowane i dość powszechne. W trudnych, powojennych warunkach pozwalało osiągnąć mobilizację pracowników do wykonania określonych zadań i z pewnością przyczyniło się do przyspieszenia tempa budowy statków. Można więc powiedzieć, że w pierwszym okresie po wojnie idea współzawodnictwa pracy miała rację bytu i nie budziła społecznego sprzeciwu<sup>10</sup>.

Budowa rudowęglowca przebiegała dość sprawnie. Sołdek wspominał: „Sami wtedy trasowaliśmy i sporządzaliśmy szablony, sami wycinaliśmy blachy nożycami mechanicznymi, sami montowaliśmy na statku gotowe już elementy [...]. Wysiłki nasze skierowaliśmy przede wszystkim na jakościowe, a nie tylko ilościowe przekroczenie norm. Okazało się, że nie oznacza to wcale zwolnienia tempa. Szablony, sporządzone na podstawie precyzyjnie wykonanych wykresów, oddawaliśmy na kilka dni przed wyznaczonym terminem. Niemniej wyteżona praca trwała w walcowni, wręgowni, kadłubowni i na pochylni – we wszystkich działach stoczni”<sup>11</sup>.

<sup>9</sup> W. Kuszewski, *Współzawodnictwo pracy w Stoczni Gdańskiej w okresie budowy rudowęglowca „Sołdek”*, [w:] „Sołdek” pierwsza powojenna polska stępka. Symposium w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku, 3 kwietnia 2013 roku, red. J. Litwin, Gdańsk 2013, s. 82.

<sup>10</sup> Tamże, s. 81.

<sup>11</sup> S. Sołdek, *Moja droga*, dz. cyt., s. 5.

Zwycięzcy współzawodnictwa pracy byli nagradzani. W „Biuletynie Prasowym Zjednoczenia Stoczni Polskich” z października 1948 r. możemy przeczytać relację z zakończenia pierwszego etapu współzawodnictwa pracy w Stoczni Gdańskiej. Po przemówieniu przewodniczącego Mydlarza wręczono nagrody, dwie pierwsze uzyskali: Stanisław Sołdek, traser – 15 000 zł oraz Henryk Gajewski, ślusarz – 5000 zł. Wymieniono także wyróżniających się pracowników, a byli to traser Stanisław Sołdek i Lech Głogowski, którzy osiągnęli 206% normy<sup>12</sup>. Stanisław Sołdek jako najwybitniejszy przodownik pracy był też uhonorowany w inny sposób. Jego nazwisko zostało wytypowane na nazwę dla pierwszego zbudowanego po II wojnie światowej w Stoczni Gdańskiej statku typu B-30. Następny statek z tej serii otrzymał nazwę przodującej ekipy monterów kadłubowych: „Brygada Makowskiego”.

Bezpośredni przełożony Stanisława Sołdka, prof. Jerzy Doerffer, tak wspominał wybór nazwy dla statku: „We wrześniu wyłonił się ważny problem nadania właściwego imienia pierwszemu statkowi. Były różne propozycje łącznie z taką, aby nazwać go moim nazwiskiem, ale w końcu postanowiono nadać statkowi nazwisko przodownika pracy. Panowała wówczas moda na przodowników pracy. Wyłonił się problem, kogo tutaj wybrać z licznego grona przodowników pracy, bo takich bohaterów stocznia musiała mieć wielu, a statek był tylko jeden. W końcu zwrócono się do mnie z zapytaniem, kogo ja widziałbym jako najbardziej godnego. Powiedziałem, że moim zdaniem na takie wyróżnienie zasługuje praca trasera. Od dokładności bowiem jego pracy zależy wszystko inne, jak obróbka, prefabrykacja, montaż itd. I dlatego proponuję wyznaczyć Stanisława Sołdka, młodego trasera. Sęk jednak w tym, że Sołdek nie był członkiem partii i nie miał zamiaru nim zostać. W końcu jednak namówiono go, tak że zdecydował się wstąpić do PPR jeszcze przed wodowaniem [...]”<sup>13</sup>.

Wodowanie pierwszego rudowęglowca wyznaczono na 7 listopada 1948 r. Przedstawiciel Ministerstwa Żeglugi, reprezentujący jednocześnie armatora, 23 października tr. na zebraniu delegatów robotników

<sup>12</sup> APGd, 1290/260, Dokumenty związane z budową i wodowaniem rudowęglowców, Zespół akt Zjednoczenia Stoczni Polskich, s. 5–6.

<sup>13</sup> J. W. Doerffer, dz. cyt., s. 216.

z poszczególnych zakładów Stoczni Gdańskiej osobiście poinformował Stanisława Sołdka, że statek otrzyma nazwę „Sołdek”. Po tej oficjalnej wiadomości, 25 października, decyzją ministra żeglugi matką chrzestną przygotowanego do wodowania statku została Helena Sołdkowa. Właśnie wtedy, wśród wielu innych nazwisk robotników, nazwisko Sołdek pojawiło się po raz pierwszy w gazetach Wybrzeża i nie tylko, o Sołdku pisała cała ówczesna prasa polska: „Dziennik Bałtycki”, „Dziennik Polski”, „Dziennik Łódzki”, „Dziennik Zachodni”, „Ekspress Wieczorny”, „Głos Wybrzeża”, „Kurier Morski”, „Kurier Polski”, „Kurier Szczeciński”, „Robotnik”, „Rzeczpospolita”, „Wieczór”, „Życie Warszawy” i szereg innych.

Oto jak sam Stanisław Sołdek mówił o swoim awansie w rozmowie z dziennikarką „Polski Zbrojnej” podczas Kongresu Zjednoczeniowego Partii Robotniczych w Warszawie: „Dzięki dużej praktyce i pewnym udoskonaleniom, jakie wprowadziłem, zostałem pierwszym z traserów. Komisja do spraw współzawodnictwa wzięła również pod uwagę to, iż nie opuściłem ani jednego dnia pracy. [...] Mogę jedynie powiedzieć, że po skończeniu lewantów będę pracować przy budowie kutrów rybackich, statków dla zagranicy i holowników morskich. Być może, że będziemy robić dla nas 7000-tonowe statki. Pewne jest tylko, iż będę pracować jeszcze intensywniej dla dobra narodu i zjednoczonej klasy robotniczej”<sup>14</sup>.

Wodowanie pierwszego statku i jego chrzest budziły ogromne zainteresowanie społeczeństwa, już nigdy potem niespotykane. „Przy wodowaniu i chrzcie s/s Sołdek byliśmy wszyscy ówczesni okrętowcy i żegludowcy. Tego się nie zapomina przez całe życie. To był pierwszy, pełnomorski statek zbudowany w stocznjach polskich po II wojnie światowej!” – wspominał Jerzy Kotlarski, który poznał Sołdka jeszcze jako praktykant w Stoczni Gdańskiej<sup>15</sup>.

Stanisław Sołdek przez cały czas śledził wyposażanie rudowęglowca ochrzczonego jego nazwiskiem.

W tym okresie spotkała Sołdka druga życiowa radość, jak można domniemywać, mająca dla niego większe znaczenie osobiste. Otóż partia skierowała go na wyższą uczelnię. Spełniło się jego marzenie o nauce

<sup>14</sup> D. B. Łomaczewska, *Traser Sołdek opowiada o swojej pracy*, „Polska Zbrojna” 1949, nr 7; W. Aleksandrowicz, dz. cyt., s. 37.

<sup>15</sup> J. Kotlarski, *W służbie klasyfikacji statku. Pamiętnik życia*, cz. III: *Trwanie*, Sopot 1998, s. 94.

budownictwa okrętowego. Radość była tym większa, że w trakcie wzdowania statku Stanisław Sołdek przyrzekł podnieść swoje kwalifikacje zawodowe.

Na okoliczność studiów Sołdek otrzymał urlop szkoleniowy. Uczęszczał na wykłady, by w charakterze eksternisty dogonić swoich kolegów. Miał dużo do nadrobienia. Po uzyskaniu małej matury na wieczorowych kursach w I Państwowym Koedukacyjnym Gimnazjum i Liceum rozpoczął kurs przygotowawczy przed studiami na wyższej uczelni, tzw. zerówkę albo kurs zerowy, w Uniwersyteckim Studium Przygotowawczym do Szkół Wyższych (USP)<sup>16</sup>, gdzie w czerwcu z wynikiem bardzo dobrym zdał egzamin przygotowujący na studia. Odtąd otrzymywał stypendium, 600 zł miesięcznie. Sołdek, będąc cały czas na etacie Stoczni Gdańskiej, 3 października 1950 r. został bez egzaminu wstępnego przyjęty w poczet studentów pierwszego roku na Wydziale Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej. Spośród 125 kandydatów na Wydział przyjęto wtedy 50 osób, z tego na podstawie egzaminu wstępnego 25, a resztę bez egzaminu, na podstawie świadectw z USP i dyplomów Przodownika Nauki i Pracy Społecznej, byli w tej grupie też obcokrajowcy. Specjalność budownictwo okrętowe, którą studiował Sołdek, liczyła 16 studentów (w tym dwóch Albańczyków i Bułgar, który dołączył później jako „spadkowicz”), po zostali studiowali budowę maszyn okrętowych. Ponieważ był zwolniony z praktyki stoczniowej, Sołdek uzyskał dyplom inżyniera budowy okrętów wcześniej niż koledzy z roku, bo już w czerwcu 1953<sup>17</sup>. Po ukończeniu Politechniki Gdańskiej Sołdek rozstał się z zawodem trasera, nie zdradził jednak stoczni. Wrócił do niej 1 lipca 1953 r. i został zastępcą kierownika ds. technicznych Wydziału Obróbki Kadłubów Stoczni Gdańskiej, starszym budowniczym statków. Dziś nazywa się to „główny inżynier budowy”. „Powitano mnie tak serdecznie, że znów poczułem się jak w rodzinie – wielkiej rodzinie stoczniowców. Stałem do pracy w wydziale obróbki kadłubów jako inżynier przygotowania produkcji, pełniąc jednocześnie

<sup>16</sup> E. Wełniak-Jamroż, *Stanisław Sołdek – przyczynek do życiorysu*, [w:] „Sołdek” – klejnot wśród muzealnych statków handlowych. Seminarium w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku, 27 kwietnia 2011 roku, red. J. Litwin, Gdańsk 2012, s. 126.

<sup>17</sup> M. Frąckowiak, *Kształcenie kadr dla przemysłu okrętowego w okresie po drugiej wojnie światowej*, [w:] *Zaczęło się od „Soldka”*. Symposium w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku, 6 listopada 2008 roku, red. J. Litwin, Gdańsk 2009, s. 92–93.

obowiązki zastępcy kierownika wydziału. Zaczęła się znowu wytężona, pochłaniająca mnie bez reszty praca<sup>18</sup> – wspominał.

W traserni zajął się m.in. szczegółami konstrukcyjnymi drobnicowców typu Lewant. W październiku znów pożegnał się ze stoczną na trzy lata, które poświęcił studiom magisterskim na PG, zakończonych dyplomem w lutym 1956 r. W tym czasie był współpracownikiem tamtejszej Katedry Technologii Okrętów, której kierownik, prof. Jerzy Doerffer, złożył 14 września 1954 r. wniosek do dziekana Wydziału Budowy Okrętów o nadanie Sołdkowi posady naukowego asystenta<sup>19</sup>. Stanisław Sołdek był ceniony przede wszystkim przez studentów jako dobry dydaktyk.

W tym okresie spotkało go jeszcze jedno wyróżnienie, mianowicie Zakładowy Komitet Frontu Narodowego przy Stoczni Gdańskiej wysunął jego kandydaturę na posła do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Był posłem ziemi gdańskiej w latach 1952–1956, pełniąc szereg odpowiedzialnych funkcji.

Pracując nadal w Stoczni Gdańskiej, Stanisław Sołdek był budowniczym m.in. słynnych dziesięcioletnich. W 1958 r. rozpoczął pracę w Polskim Rejestrze Statków (PRS). Był tam starszym inspektorem kadłubowym nadzoru technicznego, a od 1960 dyrektorem ds. technicznych. Po Sołdku funkcję tę przejął wspomniany wcześniej Jerzy Kotlarski, który tak opisał tamtą zmianę: „Minister Żeglugi Stanisław Darski powołał mnie na stanowisko Dyrektora Technicznego PRS na miejsce Stanisława Sołdka. Chciałbym zaznaczyć i podkreślić, że wzajemne przekazanie sobie obowiązków Dyrektora technicznego PRS miało charakter prawidłowy i przyjacielski, tak różny od nagłych odwołań dyrektorów ówczesnych czasów i znikanie ich ze sceny okrętownictwa. Nasza łączność, wspólna praca i przyjaźń zapoczątkowana jeszcze w czasach traserskich na Stoczni Gdańskiej, przetrwała aż do śmierci Stanisława Sołdka<sup>20</sup>. Do ciekawostek należały dokumenty klasyfikacyjne statku s/s „Sołdek” podpisane przez Stanisława Sołdka jako dyrektora technicznego PRS-u – jak wspomina też Jerzy Kotlarski.

---

<sup>18</sup> S. Sołdek, *Moja droga*, dz. cyt., s. 6.

<sup>19</sup> Archiwum Politechniki Gdańskiej, Z teczki pracownika, NLP/130/80/6, WOiO/656.

<sup>20</sup> J. Kotlarski, dz. cyt., s. 96.



W 1963 r. Stanisław Sołdek przeszedł na stanowisko dyrektora naczelnego w Stoczni „Wisła” w Gdańsku-Pleniewie.

Inżynier Marian Dołęga, dyrektor ds. technicznych Stoczni „Wisła” (za kadencji Sołdka kierownik wydziału wyposażeniowego i szef produkcji) wspomina, że po pewnym czasie dzięki Sołdkowi stocznia ta wyszła produkcyjnie na prostą, wykonano np. kontrakt dla Libii na budowę 33 statków rybackich, zaczęto budowę jednostek naukowo-badawczych, małych drewnianych trawlerów, łodzi i motorówek inspekcyjnych. Sołdek został jednak 23 lutego 1970 r. odwołany ze stanowiska i przeniesiony do pracy w Zjednoczeniu Morskich Stoczni Remontowych, co było dla niego ciężkim przeżyciem. Zbigniew Sołdek – syn Stanisława – wspomina: „Miałem 16 lat, gdy ojciec zmarł. Wrócił wówczas z Libii i po krótkim okresie został odwołany ze stanowiska dyrektora Stoczni «Wisła». Przeszedł następnie do pracy w Zjednoczeniu Morskich Stoczni Remontowych. To był dla niego prawdziwy szok – przecież całe życie poświęcił przemysłowi okrętowemu... Wie pan, z wieloma ludźmi rozmawiałem na temat tego odwołania i po dziś dzień nie wiem, dlaczego tak się stało. Odwołanie ze stanowiska było dla niego osobistą tragedią. A to z kolei spowodowało drugi zawal serca i... koniec. – Jakie wspomnienia wiąże pan z ojcem? – Ojciec nie był surowy – raczej wyrozumiały. Często tłumaczył nam wiele nowych niezrozumiałych dla nas rzeczy, przybliżał pozytywne przykłady. Dużo podróżował, sporo czasu poświęcał też pracy zawodowej i działalności społecznej. Natomiast gdy przychodził do domu – przebierał się i zajmował się mną i bratem. Pamiętam jeszcze, że pasjonował się żeglarstwem. I to zainteresowanie starał się wpoić, mnie i memu bratu. Wówczas to byliśmy częstymi gośćmi w Klubie Żeglarskim Stoczni «Wisła»”<sup>21</sup>.

Stanisław Sołdek dużo czasu poświęcał Gdańskowi, uważając, że zobowiązuje go do tego przyznane mu odznaczenie „Za zasługi dla Gdańska”. Działał też na szerszym forum, był członkiem KW PZPR, przewodniczącym w Komitecie Dzielnicowym PZPR Gdańsk-Portowa, członkiem ZMS-u, ZZ Metalowców, ZZ Pracowników Żeglugi PRL i ławnikiem Izby Morskiej. Na uwagę zasługuje to, że angażował się w działalność stowarzyszeń naukowo-technicznych, a szczególnie Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Mechaników Polskich (SIMP).

<sup>21</sup> S. Lewandowski, *Nie stawiać pomników za życia*, „Wieczór Wybrzeża”, 29–30.06 – 1.07.1984.

Poza wieloma przyznanymi mu odznaczeniami, w 1969 r., a więc po przeszło dwudziestu latach od historycznego wodowania rudowęglowca „Sołdek”, otrzymał tytuł „Zasłużony Stoczniowiec PRL” oraz Order Sztandaru Pracy I klasy.

Stanisław Sołdek – dzisiaj patron statku muzeum – stał się symbolem przemian zachodzących w powojennej historii naszego kraju. Nadanie pierwszej polskiej jednostce pełnomorskiej ze znakiem firmowym Stocznia Gdańskiej, prototypowemu rudowęglowcowi, jego nazwiska uczyniło ten symbol szczególnie wymownym. Podczas wodowania 6 listopada 1948 r. bohater tego opracowania wypowiedział słowa:

„Ślubuję na honor polskiego robotnika postępowaniem swym nie przynieść ujmy nazwisku, które stało się nazwą pierwszego pełnomorskiego statku zbudowanego w polskich stoczniach, zawsze wzorowo wypełniać swoje obowiązki, rozwijać i udoskonalać kwalifikacje zawodowe, utrzymywać w należytym stanie swoją sprawność fizyczną i umysłową, pod każdym względem służyć przykładem swego życia i pracy, oraz stać niezłomnie na straży zdobyczy klasy robotniczej”<sup>22</sup>.

Każdy dzień wypełnionego pracą życia Stanisława Sołdka był praktyczną realizacją tamtego ślubowania. Stanisław Sołdek dla kraju był symbolem rozwoju przemysłu okrętowego, a dla ludzi, którzy go znali, był wzorem człowieka szlachetnego, mądrego i głęboko zaangażowanego. Nie zawiódł zaufania, jakim go obdarzono. Pochowany został w Alei Zasłużonych na Cmentarzu Srebrzysko w Gdańsku.

Czcząc pamięć Stanisława Sołdka, gazety pisały: „Zmarły pozostawił po sobie wspomnienie człowieka o nieskazitelnym charakterze i wielkich zaletach osobistych, wybitnego budowniczego polskiej floty, dzielnego towarzysza i serdecznego kolegi” oraz: „W zmarłym tracimy wieloletniego zasłużonego pracownika przemysłu okrętowego, jednego z jego pionierów, wybitnego specjalistę, człowieka prawego charakteru i oddanego działacza politycznego i społecznego”<sup>23</sup>.

---

<sup>22</sup> W. Aleksandrowicz, dz. cyt., s. 35.

<sup>23</sup> Na podstawie nekrologów z „Głosu Wybrzeża” i „Dziennika Bałtyckiego” z 16–22.06.1970.

## Bibliografia

### Źródła archiwalne

Archiwum Narodowego Muzeum Morskiego w Gdańsku, Archiwum Ludzi Morza: Witold Bublewski, Jerzy Kotlarski, „Sołdek – człowiek, statek, historia, życiorys”, 11.06.1979; „Stoczniowy Dziennik Poranny”, 18.06.1970, nr 141.

Archiwum Państwowe w Gdańsku [dalej: APGd], 1290/260, Dokumenty związane z budową i wodowaniem rudowęglowców, Zespół akt Zjednoczenia Stoczni Polskich.

APGd, 2384/22226, Zespół akt Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Gdańsku.

Archiwum Politechniki Gdańskiej [dalej: APG], NLP/130/80/6, Z teczki pracownika.

APG, WOiO/656, Z teczki studenta.

### Literatura

„Sołdek”: klejnot wśród muzealnych statków handlowych. Seminarium w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku 27 kwietnia 2011 roku, red. J. Litwin, Gdańsk 2012.

25 lat statku-muzeum „Sołdek” 1981–2006. Sympozjum w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku 6 listopada 2006 roku, red. J. Litwin, Gdańsk 2008.

Aleksandrowicz W., *Budowniczy Polski Ludowej, pionier polskiego przemysłu okrętowego Stanisław Sołdek (1916–1970)*, „Nautologia” 1983, rok XVIII, nr 2.

Doerffer J. W., *Życie i pasje. Wspomnienia*, t. 1: *Lata młodości 1918–1952*, Gdańsk 2002.

Doerffer J. W., *Budowa rudowęglowców typu B30 – garść wspomnień*, „Nautologia” 2000, rok XXXV, nr 1.

Filipowicz M., *Ludzie, stocznie i okręty*, Gdańsk 1985.

*Historia pierwszych polskich pełnomorskich statków zbudowanych w polskich stoczniach w latach 1938–1961*, oprac. E. Gill, Gdańsk 1998.

Kotlarski J., *W służbie klasyfikacji statku. Pamiętnik życia*, cz. III: *Trwanie*, Sopot 1998.

*Okręty i żegluga. Ilustrowana Encyklopedia dla Wszystkich*, red. Z. Grzywaczewski, Warszawa 1977.

Siennicki I., *Dzieje statku-muzeum „Sołdek”*, Gdańsk 1988.

*Studia okrętowe w Politechnice Gdańskiej 1945–2005*, red. M. Dzida, M. Frąckowiak, S. Sobkowski, E. Brzoska, Gdańsk 2005.

Wojciechowski H., *Stocznia Gdańska. Fakty i liczby*, Gdańsk 1968.

*Zaczęło się od „Sołdka”. Sympozjum w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku, 6 listopada 2008 roku*, red. J. Litwin, Gdańsk 2009.

### **Artykuły i informacje prasowe z lat 1948–1988**

Czubasiewicz B., *Sołdek – synonim pracy*, „Głos Szczeciński” 1974, nr 166.

Hołub B., *Spełnione ślubowanie*, „Głos Wybrzeża” 1974, nr 75.

Janicki A., *Portrety Matek Chrzestnych, Sołdkowie*, „Bryza” 1977, nr 3.

K. K., *Wypełnione przyrzeczenie*, „Wybrzeże” 1988, nr 20.

Kryda Sz., *Rok Sołdka*, „Głos Wybrzeża”, 4–5.11.1978.

Lewandowski S., *Nie stawiać pomników za życia*, „Wieczór Wybrzeża”, 29–30.06 – 1.07.1984.

Łomaczewska D. B., *Traser Sołdek opowiada o swojej pracy*, „Polska Zbrojna” 1949, nr 7.

Niemcewicz Z., *Człowiek i praca. Sołdek*, „Głos Pracy” 1973, nr 275.

Roszewski W., *Możemy i potrafimy*, „Trybuna Ludu”, 22–24.07.1977, nr 172.

Sitek A., *Człowiek i Statek*, „Dziennik Bałtycki”, 29.04.1986, nr 100.

Sołdek S., *Moja droga*, „Morze” 1954, nr 5.

Sołdek S., *Spełniły się moje marzenia*, Warszawa 1949.

Spigalski H., *Sołdkowe pół wieku – od wodowania*, „Budownictwo Okrętowe i Gospodarka Morska” 1998, rok XLIII, nr 10.

Stachowska U., Misiorny M., *Sołdek – czyli odwaga i upór*, „Trybuna Ludu”, 1.07.1974, nr 182.

Twardowski M., *Pierwszy i jedyny*, „Nasze Morze, Maritime Magazine” 2006, nr 6.

Woliński S., *Sołdek – człowiek i symbol*, „Morze Marynarz Polski” 1948, nr 12.

Wróbel Z., *Życie nie zmarnowane. Wierność ślubowaniu*, „Trybuna Ludu”, 11.09.1983.

*Zmarł Stanisław Sołdek*, „Tygodnik Morski” 1970, nr 26.

## **IV. Stocznia dziś**



Piotr Filipkowski  
Peter Wegenschimmel

## Kontrnarracja perspektywy oddolnej. Program badań transformacji przemysłu stocznioowego<sup>1</sup>

Badacze makrospołecznych przemian strukturalnych w krajach postkomunistycznych opisują pracowników przemysłowych jako przegranych nowego kapitalistycznego systemu. Jedną z jego charakterystycznych cech jest słabość instytucjonalnych ram świata pracy<sup>2</sup>. W najbardziej chyba znanym opracowaniu David Ost konstatuje dyskursywną rekonfigurację klasy robotniczej, która w transformacyjnej narracji politycznej przedstawiana jest jako przeszkoda dla demokracji, a medialnie jako zagrożenie dla reform gospodarczych<sup>3</sup>. Nie chodzi jednak tylko o dyskursywną dyskwalifikację, o opisywanie tej grupy w kategoriach

---

<sup>1</sup> Tekst powstał w ramach projektu badawczego „Transformations from Below: Shipyards and Labor Relations in the Uljanik (Croatia) and Gdynia (Poland) Shipyards since the 1980s” prowadzonego przez Institut für Osteuropäische Geschichte, Universität Wien (prof. Philipp Ther) oraz Leibniz-Institut für Ost- und Südosteuropaforschung w Regensburgu (prof. Ulf Brunnbauer). Projekt jest finansowany przez Deutsche Forschungsgemeinschaft oraz austriacki Wissenschaftsfonds. Obaj autorzy są członkami zespołu badawczego projektu. Strona internetowa: <http://www.transformations-from-below.eu/>.

<sup>2</sup> D. Bohle, B. Greskovits, *Neoliberalism, Embedded Neoliberalism, and Neocorporatism. Paths towards Transnational Capitalism in Central-Eastern Europe*, „West European Politics” 2007, nr 3, s. 443–466.

<sup>3</sup> W. Kozek, *Destruktorzy. Tendencyjny obraz związków zawodowych w tygodnikach politycznych w Polsce*, [w:] *Instytucjonalizacja stosunków pracy w Polsce*, red. ..., Warszawa 2003, s. 161–185.

„innego”<sup>4</sup>, lecz również o instytucjonalne wyłączenie jej z aktywnego współzarządzania nową rzeczywistością<sup>5</sup>.

W naszym badaniu zadajemy więc pytanie o to, co pozostało z tak daleko idącej w PRL-u sprawczości robotników, którzy pracowali w podlegającym głębokim przemianom przemyśle stoczniowym. Przyjmujemy przy tym, że aktorzy społeczni mają dostęp do różnych zasobów realizowania swojej sprawczości. Jeden z takich zasobów stanowią narracje o tym, co się stało i co się dzieje w stoczniach. Innymi słowy, chodzi o prawo do skonstruowania własnej historii tych przemian i swojej w nich roli. Oczywiście otwarte pozostaje kluczowe pytanie o „siłę przebicia” opowieści pracowniczych oraz ich moc obowiązywania – to znaczy bycia podstawą konkretnych decyzji politycznych, gospodarczych czy choćby tych związanych z codziennym zarządzaniem przedsiębiorstwem. Jest to w gruncie rzeczy pytanie o władzę dyskursywną, o to, kto ma ostatni głos, a ściślej – głos wiążący.

Na podstawie kwerendy prasowej dotyczącej polskich stoczni w latach 1990–2009, a także wywiadów przeprowadzonych z byłymi pracownikami stoczni, można śmiało mówić o rozdwojeniu narracji pracowniczych i medialnych. W tych pierwszych przeważa bowiem perspektywa produkcyjna, której sedno stanowi świat pracy – produkcja przedstawia się tutaj jako doznanie niemal fizyczne, uobecnia się w niej doświadczenie kontaktu ze stoczniową materią i materialnością: hałas procesu budowy statków i hałas ich wodowania. Ale ta opowieść daje też wgląd w zmiany w reżimie produkcyjnym, ujawnia dumę ze zbudowanych statków czy wynalazków racjonalizatorskich. Narracje medialne – ale też eksperckie, dominujące w dokumentach „ratowniczych” (jak plany restrukturyzacji czy raporty kontrolne) – opanowane są natomiast przez konkurencyjną

---

<sup>4</sup> D. A. Kideckel, *The Unmaking of an East-Central European Working Class*, [w:] *Postsocialism. Ideals, Ideologies and Practices in Eurasia*, ed. C. Hann, London–New York 2002, s. 128.

<sup>5</sup> Zob. też A. Mrozowicki, *Coping with Social Change. Life Strategies of Workers in Poland's New Capitalism*, Leuven 2011, s. 43. Nie chcemy opisywać stoczniovców jako pasywnych aktorów pozbawionych refleksyjnej sprawczości. Bardziej poprawne wydaje się nam pojęcie symbolicznej rekonfiguracji. Taką perspektywę proponuje m.in. Janusz Gardawski, który pisze o przyzwoleniu dla reform gospodarczych wśród robotników (J. Gardawski, *Przyzwolenie ograniczone. Robotnicy wobec rynku i demokracji*, Warszawa 1997). Z kolei David Ost pisze o niebezpiecznym uniwersalizmie, który twił w ruchu społecznym Solidarności. Z niego wywodziły się podczas transformacji różne interesy, co uniemożliwiało mówienie jednym głosem. Perspektywa ta jest zgodna z pojęciem sprawczości, choć zadaje pytanie o dyskurs, który umożliwiał dobrowolną rezygnację z przywilejów i bezpieczeństwa socjalnego (D. Ost, *The Defeat of Solidarity. Anger and Politics in Postcommunist Europe*, Ithaca–London 2005).



narrację przedsiębiorczą, która nie postrzega stoczni jako miejsca produkcji statków, lecz zysków (a częściej jeszcze – strat). Ten neoliberalny język nie jest w stanie docenić długiego stażu i doświadczenia zawodowego pracowników oraz szczególnej zawodowej wspólnoty, tak mocno eksponowanej w ich własnych narracjach.

Dużą część doniesień medialnych wypełniają narracje skandalizujące. Pokazują one stocznie jako przestrzenie gwałtownych, agresywnych i w gruncie rzeczy niezrozumiałych, „dzikich” protestów. Sami ich organizatorzy – przedstawiciele (niektórych) związków zawodowych – nie przyczyniają się do zbudowania innego obrazu. Sięgają bowiem do ogranych i medialnie utrwalonych schematów walki politycznej sprzed lat, do wizualnych ikon protestów roku 1980 i narodzin Solidarności. Te klisze, choć tak oswojone, oddalają – jak się nam zdaje – perspektywę podjęcia dialogu o rzeczywistych problemach pracowników. A nawet ich wyraźnego zobaczenia i (wspólnego) nazwania, nie mówiąc już o próbach rozwiązania. Każdy z aktorów tego stoczniowego dramatu zaczyna mówić zupełnie innym językiem.

### **Likwidacja stoczni – początek nowej ery**

Mnogość i nowa hierarchizacja narracji sprawia, że władza interpretacyjna wymyka się z rąk stoczniowców, co powoduje w nich poczucie bezradności. W opisie przemysłu stoczniowego dominują teraz narracje neoliberalne, a dokładniej „fiskalne”, przedstawiające stocznie w kategoriach nierentowności, strat czy ujemnych bilansów księgowych.

Jednak ten proces nie zaczął się dopiero po zmianie ustrojowej – jego początki widzimy wcześniej. Naszym zdaniem władza interpretacyjna stoczniowców została naruszona po raz pierwszy wraz z likwidacją Stoczni Gdańskiej w roku 1988. Pokazuje to dobitnie Zarządzenie nr 42 Prezesa Rady Ministrów w sprawie postawienia w stan likwidacji Stoczni Gdańskiej im. Lenina, w którym pojęcie rentowności staje się wartością absolutną. Minister przemysłu Mieczysław Wilczek usiłował podkreślić ekonomiczne podłoże decyzji, aby odeprzeć zarzuty o jej politycznym charakterze.

W tym momencie model transformacji gospodarczej powstający od 1980 r., oparty w dużej mierze (i mimo wszystko) na wynegocjowanej ze

stoczniovcami wizji gospodarki uspołecznionej, uległ załamaniu. Mówiąc dosadnie: „rewolucyjna” narracja produkcyjna i pracownicza została pożarta przez rewolucję gospodarczą – którą sama wyzwoliła, a przynajmniej otworzyła jej drzwi. Piętnując decyzję o likwidacji Stoczni Gdańskiej jako polityczną, a nie ekonomiczną<sup>6</sup>, stoczniovcy nie przeciwstawili się jej, lecz *de facto* ją wzmocnili, podejmując walkę z wyimaginowanym przeciwnikiem, a nie trudny dialog z realnie odtąd dominującą narracją ekonomiczną, opartą na rozliczaniu wyłącznie finansowych zysków i strat przedsiębiorstwa. Konflikt polityczny niejako zamroził narrację produkcyjną – ułatwił natomiast uwolnienie i ekspansję tej biznesowej, zarządczej, *stricte* ekonomicznej.

Likwidacja Stoczni Gdańskiej skutkowała istotnym zmniejszeniem zatrudnienia o ok. 2000 osób, w tym 1000 wykwalifikowanych pracowników bezpośredniej produkcji. Nawet jeśli proces likwidacji został powstrzymany w 1990 r. decyzją ministra przemysłu Tadeusza Syryjczyka o wszczęciu postępowania przygotowawczego w sprawie przekształcenia jej w spółkę akcyjną, ogłoszenie likwidacji zakładu było zapowiedzią oddania sprawczości związanej z upadłościami i likwidacjami w przemyśle stoczniowym.

## Zasoby upadłych bohaterów – władza interpretacyjna

Do analizy trajektorii tego procesu w trakcie transformacji używano metody *power resource approach*<sup>7</sup>. To podejście badawcze pochodzi z aktualnych badań nad związkami zawodowymi, ich upadkiem<sup>8</sup> lub odradzeniem

---

<sup>6</sup> R. Śmiech, *Pracownicy Stoczni Gdańskiej. Przebieg procesu kształtowania się i rozpadu załogi przedsiębiorstwa*, [w:] „Solidarność” w imieniu narodu i obywateli, red. M. Latoszek, Kraków 2005, s. 190.

<sup>7</sup> B. J. Silver, *Forces of Labour. Arbeiterbewegungen und Globalisierung seit 1870*, Berlin 2005; E. O. Wright, *Working-Class Power, Capitalist-Class Interest and Class Compromise*, „The American Journal of Sociology” 2000, No. 105, s. 957–1002; U. Brinkmann, H.-L. Choi, R. Detje i in., *Strategic Unionism. Aus der Krise zur Erneuerung? Umriss eines Forschungsprogramms*, Wiesbaden 2008; W. F. Haug, *Gewerkschaften im High-Tech-Kapitalismus vor der Hegemoniefrage*, „Das Argument” 2009, Heft 51, s. 879–893; D. Gerst, K. Pickshaus, H. Wagner, *Revitalisierung der Gewerkschaften durch Arbeitspolitik? Die Initiativen der IG Metall – Szenario für Arbeitspolitik in und nach der Krise*, [w:] *Gewerkschaftliche Modernisierung*, Hrsg. T. Haipeter, K. Dörre, Wiesbaden 2011; S. Schmalz, K. Dörre, *Der Machtressourcenansatz. Ein Instrument zur Analyse gewerkschaftlicher Handlungsvermögen*, „Industrielle Beziehungen” 2014, Heft 3, s. 217–237.

<sup>8</sup> S. Crowley, D. Ost, *Conclusion. Making Sense of Labor Weakness in Postcommunism*, [w:] *Workers After Workers' States. Labor and Politics in Postcommunist Eastern Europe*, ed. S. Crowley, D. Ost, New York–Oxford 2001, s. 219–233.

się, jak w przypadku *labor revitalization studies*<sup>9</sup>. Podejście to oferuje możliwości badania porządku organizacyjnego w stosunku do zasobów władzy w konkretnych kontekstach<sup>10</sup>. Zasoby w *power resource approach* są społecznie i strukturalnie wynegocjowanymi potencjałami sprawczości grup społecznych. Trzymając się teorii strukturyzacji Anthony'ego Giddensa, sprawczość definiować można jako zdolność do interwencji w świecie albo powstrzymania się od niej, jeśli ma to wpływ na określony proces albo stan spraw („to intervene in the world, or to refrain from such intervention, with the effect of influencing a specific process of state of affairs”<sup>11</sup>). Dodalibyśmy, że interwencja, o której tu mowa, w konstruktywistycznym sensie może być również interpretacją świata. Podążając za filozofią historii Friedricha Nietzschego<sup>12</sup>, władzę interpretacyjną rozumiemy zatem jako subkategorię władzy dyskursywnej<sup>13</sup>. Definiuje ona ściślej sprawczość jako zdolność interpretacji dziejów, przy czym także własnego losu.

Naruszona wyraźnie po raz pierwszy poprzez decyzję o likwidacji Stoczni Gdańskiej, sprawczość dyskursywna stoczniowców, wyrażająca się w narracji produkcyjnej, nie odżyła ani podczas transformacji politycznej w 1989 r., ani w latach następnych. Jeśli wróciła, to – jak pokazuje poniższy przykład – jako farsa. Doszło do rozejścia się narracji produkcyjnej (pracowniczej) i przedsiębiorczej (biznesowej). Przy czym ta druga zyskała z czasem całkowitą dominację, ostatecznie przesądzając o losach stoczni. Pokazuje to poniższa analiza prasowa<sup>14</sup>.

<sup>9</sup> K. Voss, R. Sherman, *Breaking the Iron Law of Oligarchy. Union Revitalization in the American Labor Movement*, „American Journal of Sociology” 2000, No. 106, s. 303–349; P. Fairbrother, C. Yates, *Trade Unions in Renewal. A Comparative Study*, London–New York 2003; A. Mrozowicki, dz. cyt.

<sup>10</sup> W celu bardziej szczegółowej analizy rozróżnia się pewne kategorie zasobów. Klasyczne zasoby obejmuje koncepcja władzy strukturalnej (*structural power*) oraz stowarzyszeniowej (*associational power*) – por. przytaczane teksty Erika Olina Wrighta lub Beverly J. Silver. Pierwsze pojęcie opisuje zasoby władzy pracowników, które wynikają z ich pozycji w przedsiębiorstwie lub na rynku pracy. Pracownicy mogą sabotować proces produkcji, mogą wstrzymywać się od dostarczania siły roboczej – świadczenia pracy. W odróżnieniu od pierwszego, drugie pojęcie oznacza pewną formę zrzeszania się, opisuje kolektywną władzę pracowników.

<sup>11</sup> A. Giddens, *The Constitution of Society. Outline of the Theory of Structuration*, Berkeley–Los Angeles 1984, s. 14.

<sup>12</sup> A. Greiert, *Interpretation, Macht, Geschichte. Nietzsche für Historiker*, „Nietzscheforschung” 2008, Heft 15, s. 79–94.

<sup>13</sup> Po wielu dyskusjach do *power resource approach* została wprowadzona kategoria władzy społecznej, która uwzględnia otoczenie związków zawodowych i próby rozszerzania swoich postulatów w innych częściach społeczeństwa, chociażby dyskursywnie. Dlatego władza dyskursywna należy do niej. Zob. C. Lévesque, G. Murray, *Understanding Union Power. Resources and Capabilities for Renewing Union Capacity*, „Transfer. European Review of Labour and Research” 2010, No. 16, s. 333–350.

<sup>14</sup> Podobne analizy, które można podsumować jako próby *critical discourse studies*, zostały przeprowadzone przez Wiesławę Kozek, *Destruktorzy. Tendencyjny obraz związków zawodowych w tygodnikach politycznych w Polsce*, [w:] *Instytucjonalizacja stosunków pracy w Polsce*, red. ..., Warszawa 2003, s. 161–185; oraz Wojciecha Figla i Piotra

## Strajk jako farsa

Prezentowany tutaj przykład dotyczy strajku w działającej, już w ramach w III RP, Stoczni Gdańsk SA, która była wówczas częścią grupy Stoczni Gdynia. Spór poprzedzający strajk był związany z systemem płac w firmie. Według NSZZ „Solidarność” zarząd wyznaczał pracownikom nierealne normy zadaniowe, dzięki czemu mógł obniżyć koszty pracy<sup>15</sup>. Kiedy zarząd zdecydował się dodatkowo na zwolnienia grupowe, NSZZ „Solidarność” postanowił wejść w spór zbiorowy z władzami firmy, podając jako przedmiot sporu ów wymuszający nadmierną eksploatację personelu system grupowej organizacji pracy<sup>16</sup>. Informacji o wejściu w spór zbiorowy towarzyszyły zapowiedzi strajków na 14 i 31 sierpnia, w rocznice rozpoczęcia i zakończenia protestu sprzed dwudziestu jeden lat. 14 sierpnia – w dwudziestą pierwszą rocznicę rozpoczęcia słynnego osiemnastodniowego strajku z 1980 r., który doprowadził do podpisania porozumień gdańskich – odbył się w Stoczni Gdańskiej dwugodzinny strajk ostrzegawczy. Wybór daty daje nam możliwość symbolicznego ramowania strajku, ale także pozwala na porównanie go z rokiem 1980. Według prasy, pomimo legalizacji związku zawodowego, „dyrekcja zastrasza ludzi twierdząc, że akcja protestacyjna jest nielegalna. – Jak za starych czasów, przez radiowęzeł straszy się stoczniowców, że mają się liczyć z konsekwencjami udziału w proteście”<sup>17</sup>. Pisano, że prezes „Szlanta postawił sprawę na ostrzu noża. Od samego rana cały zarząd był w mobiliacji. Nie wypuszczali ze statków ludzi, ściągnięto posiłki ze straży przemysłowej Gdyni”<sup>18</sup>. „Prezes Szlanta stał pod jednym statkiem, a prezes Twarowski pod drugim, to ludzie bali się zejść”<sup>19</sup>.

Frekwencja była bardzo umiarkowana, może 400 osób na 3800 zatrudnionych. A nawet przyznając, że miało tu miejsce nielegalne zastraszanie,

---

Ostrowskiego, *The Portrait of an Entrepreneur. Discursive Representation of Employers in the Polish Opinion-Making Weeklies*, „Humanizacja Pracy” 2015, nr 3, s. 67–79.

<sup>15</sup> J. Tittenbrun, *Z deszczu pod rynnę. Meandry polskiej prywatyzacji*, t. II, Poznań 2007, s. 280.

<sup>16</sup> R. Socha, *Rozkołysana kolebka*, „Polityka” 2001, nr 35, s. 64–65.

<sup>17</sup> M. Cygański, *Sierpień w sierpniu*, „Głos Wybrzeża” 2001, nr 157, s. 1.

<sup>18</sup> B. Madajczyk-Krasowska, *Historia wraca jako farsa*, „Dziennik Bałtycki” 2001, nr 190, s. 19.

<sup>19</sup> R. Socha, dz. cyt., s. 64–65.

niska frekwencja i fakt, że w ogóle dało się zastraszyć pracowników świadczy o spadku stowarzyszeniowej władzy związku. „Nie ma już tamtej atmosfery”<sup>20</sup> – wspominał Alojzy Szablewski, pierwszy przewodniczący stoczniowej Solidarności. „21 lat temu był entuzjazm. Ludzie przystępując do protestu mieli nadzieję że mogą coś zmienić”<sup>21</sup>. W związku z tym jedna z gazet nawet cytowała Marksa, pisząc, że rewolucja wraca jako farsa. Podsumowując, w prywatnym przedsiębiorstwie nie traktowano już poważnie strajków stoczniowców. Janusz Szlanta oświadczył wcześniej: „Jeśli związek jest pewien swoich postulatów, powinien urządzać protesty najdalsze od symbolicznych”<sup>22</sup>. Jego zdaniem w proteście naprawdę chodziło o podtrzymanie znaczenia związku zawodowego, a system grupowy organizacji pracy był tylko pretekstem. Nawiązując do ramy historycznej, związek zawodowy chciał zmobilizować swoje zasoby symboliczne i narracyjne, żeby odbudować lub rekonstruować swoją władzę. Mówiono: „Rozpoczęta 21 lat temu walka, nigdy nie była zakończona”<sup>23</sup>. W tym sensie walka ta, choć nie na poziomie produkcyjnym, lecz symbolicznym, dla związku była jak najbardziej poważna.

W 2001 r., nawiązując do „kolebki Solidarności”, nie udało się związkowi przekształcić dyskursu liberalnego w dyskurs produkcyjny. Tak jak w roku 1988, również w 2001 przedstawiciele związku zawodowego argumentowali, że ich decyzja nie miała podłoża ekonomicznego: „Chodzi o odwrócenie uwagi opinii publicznej od kwestii prawnych związanych z przejściem Stoczni Gdańskiej”<sup>24</sup>. Protestujący nie skorzystali więc z szansy odbudowy narracji produkcyjnej – jako alternatywy dla hegemonicznej narracji przedsiębiorczej. Uciekali w dyskurs polityczny, w którym mieli symboliczne zakorzenienie i wieloletni już trening. Ten dyskurs był już jednak nieadekwatny i ostatecznie nieefektywny.

Dopiero rok później, znów w rocznicę strajku, wyciągnięto wnioski z tych protestów. Komisja Zakładowa NSZZ „Solidarność” Stoczni Gdańskiej opublikowała list otwarty, który zwracał uwagę na zagubienie dyskursu produkcyjnego w dominującej retoryce politycznej i biznesowej,

<sup>20</sup> B. Madajczyk-Krasowska, dz. cyt., s. 19.

<sup>21</sup> M. Cygański, dz. cyt., s. 1.

<sup>22</sup> R. Socha, dz. cyt., s. 64–65.

<sup>23</sup> B. Madajczyk-Krasowska, dz. cyt., s. 19.

<sup>24</sup> M. Cygański, dz. cyt., s. 1.

kształtowanej przez elity finansowe: „Z 21 postulatów [...] Sierpnia ‘80 realizowane są tylko te, które mówią o wolności politycznej i suwerenności kraju. Postulaty dotyczące człowieka, jego godności osobistej, jego bytu są jedynie respektowane, kiedy jest to wygodne elitom finansowym i gospodarczym [...] prawo pracownicze pozostało jedynie na papierze, a [...] politycy, manipulując społeczeństwem, uderzyli w przedstawicieli zakładów pracy, związki zawodowe, wykorzystując ich brak doświadczenia. Upodłonej przez właścicieli załodze Stoczni Gdańskiej zabrano wszystkie nabyte wcześniej uprawnienia”<sup>25</sup>.

Strukturalnie spadkowi władzy interpretacyjnej i stowarzyszeniowej, co miał pokazać przykład z 2001 r., towarzyszyło również osłabienie władzy instytucjonalnej stoczniowców<sup>26</sup>: zamykanie rad pracowniczych w procesie przekształceń własnościowych (1990–1991), anulowanie akcji pracowniczych w związku z upadłością Stoczni Gdańskiej (1996), liberalizacja kodeksu pracy oraz zwolnienia grupowe. Ostatecznym potwierdzeniem tego procesu była upadłość stoczni w Gdyni i w Szczecinie oraz likwidacja, upadłość, a w końcu także odchodzenie od budowy statków w Stoczni Gdańsk SA.

W ramach deinstytucjonalizacji przedsiębiorstwa i tworzenia spółki akcyjnej zniesiono organy samorządu załogi pracowników i zastąpiono je nowymi podmiotami, takimi jak rada nadzorcza oraz walne zgromadzenie. Wynikiem tej zmiany było wyłączenie pracowników z współzarządzania oraz uprzywilejowanie akcjonariuszy – co okazało się jasnym w przypadku upadłości stoczni, kiedy pomijano akcje pracownicze. Upadłość Stoczni Gdańskiej w 1996 r., z jej kontynuacją działalności przez syndyka oraz późniejszym wykupem przez Stocznnię Gdynia SA, jest przykładem wywłaszczenia, w którym 40% akcji firmy, które posiadali pracownicy, straciło wartość. Takie rozstrzygnięcie kwestii własnościowych, eliminujące pracowników, wpłynęło też na rozdwojenie narracji, które miało miejsce w czerwcu 2001 r., kiedy „podczas Walnego Zgromadzenia

<sup>25</sup> Cyt. za: J. Tittenbrun, dz. cyt., s. 281–282.

<sup>26</sup> Pojęcie władzy instytucjonalnej stanowi wzbogacenie klasycznej koncepcji *power resource approach*. Można ją nazywać władzą wtórną, ponieważ obejmuje ona instytucje pracownicze, które stanowią trwały efekt wcześniejszych walk na szczeblu strukturalnym lub spółdzielczym (np. układ zbiorowy, kodeks pracy). Zob. U. Brinkmann, O. Nachwey, *Krise und strategische Neuorientierung der Gewerkschaften*, „Aus Politik und Zeitgeschichte” 2010, Heft 60, s. 21–29.

Akcjonariuszy przedstawiciele Stoczni Gdynia chwalili się, że firma jest w świetnej kondycji i jako jedna z niewielu, nie musi nikogo zwalniać<sup>27</sup>. Tymczasem w sierpniu doszło do zwolnienia 500 pracowników.

Utrata władzy we wszystkich jej wymiarach, szczególnie w wymiarze symbolicznym, pozbawiła stoczniowców ich niegdyś uprzywilejowanego statusu przodowników klasy robotniczej. Był to warunek konieczny do sprawnego przeprowadzania transformacji pod znakiem neoliberalnej hegemonii. Walka symboliczna, która była jej częścią – niewykluczone, że najważniejszą – była emblematyczna i wzorcowa dla przebiegu polskiej transformacji. W tej walce narracja produkcyjna, kiedyś centralna i organizująca myślenie o pracy i jej sensie, całkowicie przegrała. Można więc mówić o nowej epoce. Ta rzeczywistość zaczęła się w Gdańsku – jak słyszymy w hasłach reklamowych miasta – choć nie w roku 1980 ani 1989, lecz w 1988, kiedy Mieczysław Rakowski ogłosił likwidację Stoczni Gdańskiej.

### Cicha kontrnarracja – stoczniowe historie mówione

Tej utraconej sprawczości przywrócić się nie da. Ani w wymiarze społecznym, ani symbolicznym czy dyskursywnym. Oba są zresztą ściśle ze sobą związane, co pokazuje i nasza analiza. Świat społeczny, w którym ta sprawczość była możliwa, już nie istnieje. To, co można (jeszcze) zrobić, to podjąć próbę zarejestrowania, częściowego chociaż zrekonstruowania i przeanalizowania opowieści pracowników stoczni o ich życiu i pracy. Jest to jedno z zadań, które stawiamy sobie w naszym projekcie badawczym. Projekt ten, już w nazwie, w uprzywilejowanej pozycji sytuuje perspektywę oddolną w badaniu transformacji (i likwidacji) stoczni. Oznacza to w praktyce sięgnięcie do historii mówionej jako pełnoprawnej metody badawczej – a więc nagrywanie i naukowe wykorzystanie wywiadów ze „świadkami historii”<sup>28</sup>.

Pełnoprawne traktowanie historii mówionej w badaniu takim jak nasze, a także uprzywilejowanie perspektywy oddolnej, nie polega oczywiście

<sup>27</sup> M. Cygański, dz. cyt., s. 1.

<sup>28</sup> W tym punkcie nawiązujemy więc do tradycji europejskiej *oral history*, która ściśle wiąże się z historią społeczną i oddolnym badaniem doświadczeń i świadomości „zwykłych ludzi” (*history from below*). Fundacyjna dla tej tradycji jest świetna książka brytyjskiego historyka Paula Thompsona: *The Voice of the Past. Oral History* (najnowsze wydanie: Oxford 2000).

na tym, by zrekonstruować historię transformacji (i likwidacji) przemysłu stoczniowego wyłącznie, czy nawet głównie, na podstawie rozmów z pracującymi w niej kiedyś robotnikami i inżynierami, po czym ogłosić, że „tak było naprawdę”. Chodzi tu raczej o poznanie i zrozumienie sposobów doświadczania, przeżywania pracy w stoczni oraz opowiadania o niej. Nie traktujemy przy tym zarejestrowanych dzisiaj, to znaczy w ostatnich kilku miesiącach, opowieści jako prostych reprezentacji minionych doświadczeń i przeżyć naszych rozmówców, jako wizjerów, które pozwolą nam podejrzeć przeszłość. Z drugiej strony jednak staramy się unikać przeciwnej skrajności, polegającej na traktowaniu współczesnych opowieści jako całkowicie oderwanych od przeszłych doświadczeń ich autorów, jako narracji ukształtowanych wyłącznie przez aktualne dyskursy albo skonstruowanych *ad hoc* na potrzeby wywiadu. Mówiąc krótko – nie interesuje nas ani czysta „prawda doświadczenia”, ani same „zmyslenia pamięci”, lecz uważna analiza każdego (fragmentu) wywiadu, pozwalająca wydobyć zarówno historyczne doświadczenia czy fakty w ich jednostkowej niepowtarzalności, jak i uwspólnione konstrukty grupowej pamięci czy schematy narracyjne.

Dla problemu, który podjęliśmy w tym artykule, to rozróżnienie nie jest zresztą centralne. Ważniejsze jest tu bowiem rozpoznanie, że wywiady ze stoczniowcami, które dotąd zarejestrowaliśmy<sup>29</sup>, wyraźnie pokazują istnienie pewnej spójnej, wspólnej stoczniowcom narracji. I jest to właśnie narracja, którą wyżej nazwaliśmy produkcyjną. Więcej, ona wydaje się spoiwem bardzo wielu, jeśli nie wszystkich, zarejestrowanych dotąd wywiadów. A są to – takie było nasze metodologiczne zamierzenie, które staramy się konsekwentnie realizować – wywiady z różnymi ludźmi: zarówno robotnikami, jak i inżynierami (w tym kierującymi kluczowymi procesami produkcyjnymi w stoczni), zarówno tymi, którzy od co najmniej kilku lat są na emeryturze, jak i tymi, którzy nadal pracują – w przemyśle stoczniowym (także zagranicznym) albo poza nim. Różne też było ich zaangażowanie w ruch Solidarności kiedyś, podobnie jak różny był ich stosunek do związków zawodowych później, w czasie transformacji. Różne też mieli i mają – nie dopytywaliśmy o to, ale zwykle było to jasne

<sup>29</sup> W chwili pisania tego tekstu mamy 25 wywiadów. Wszystkie wywiady są archiwizowane i po zakończeniu projektu zostaną udostępnione do dalszych badań.



– preferencje polityczne. A jednak spojrzenie na stocznnię jako na miejsce produkcji statków, ciężkiej, ale bardzo ważnej – także „dla kraju” – a przy tym fascynującej pracy, jest wspólnym refrenem tych opowieści. Ale nie chodzi o samą pracę, nawet wyjątkową, i jej ściśle produkcyjny wymiar. W tych indywidualnych historiach wyraźnie słycać także wspomnienie wspólnoty stoczniowego losu, mocno zarysowane kontury spójnego świata społecznego. Świata, który przy wszystkich swoich deficytach – wszak wielu z naszych rozmówców bardzo aktywnie i świadomie angażowało się w protesty roku 1970, a potem w ruch Solidarności – dawał poczucie społecznego zakorzenienia i biograficznego sensu, który wykraczał poza realizację indywidualnych, wyłącznie prywatnych celów życiowych.

Oczywiście, taki wgląd w tamto stoczniowe doświadczenie mówi nam coś ważnego o współczesności naszych rozmówców (a także, w szerszym wymiarze, naszej współczesności), o ich dzisiejszym doświadczeniu pracy, o braku t a m t e g o zakorzenienia. I nie chodzi tu bynajmniej – może warto to na wszelki wypadek wyraźnie zaznaczyć – o prostą „nostalgię za PRL-em”, o to, że „za komuny było lepiej”. Niektórym może było, innym – pewnie większości – zdecydowanie nie. Ale naszym rozmówcom nieporównywalnie s e n s o w n i e j pracowało się „w Komunie”, jak potocznie i powszechnie nazywano Stocznnię im. Komuny Paryskiej w Gdyni, a potem jeszcze przez kilka, kilkanaście lat w Stoczni Gdyńskiej SA, niż gdzie indziej potem i teraz. Właśnie dlatego, że mieli poczucie społecznej podmiotowości – i z czasem słabnącej, ale jednak do końca obecnej, chociażby tylko w ramach wewnętrznej, to znaczy podtrzymywanej między sobą, komunikacji, władzy dyskursywnej – dzisiaj rozbitej i rozproszonej nawet w tym hermetycznym, międzypracowniczym wymiarze. Ale ciągle uchwytniej na poziomie indywidualnym, w biograficznych narracjach stoczniowców.

W tym artykule nie ma miejsca na bardziej szczegółową rekonstrukcję tej pracowniczej narracji na podstawie zebranych przez nas dotąd wywiadów – to jest duże, osobne zadanie badawcze. Warto jednak tę narrację przybliżyć chociaż punktowo, przywołując dwa cytaty z dwóch odmiennych wywiadów.

Zacznijmy od fragmentu rozmowy z panem Czesławem, który rozpoczął pracę w „Komunie” w roku 1960 jako monter kadłubowy, by szybko

awansować do stanowiska starszego mistrza (tzw. dyplomowanego) i kierować dużym zespołem ludzi. Pochodził z Podlasia, do Gdyni przyjechał za namową stoczniowych rekruterów, którzy w różnych regionach kraju werbowali do pracy absolwentów szkół zawodowych. Pan Czesław ma świetną pamięć i duży dar narracyjny – o procesie budowy statków opowiada z wielką precyzją i znanstwem, potrafi w obrazowy sposób przywołać wiele konkretnych sytuacji ze swojego stoczniowego doświadczenia. Jego karierę przerwał stan wojenny – za próbę podjęcia strajku już po jego ogłoszeniu został aresztowany, osądzony i trafił na rok do więzienia – najpierw do Gdańska, potem do ośrodka internowania w Potulicach. Wyrokowi towarzyszył wilczy bilet, który nie utracił mocy po odbyciu kary. Mimo starań, pan Czesław nie mógł wrócić do stoczni. Z trudem udało mu się podjąć jakąkolwiek pracę i utrzymać rodzinę. Podupadł na zdrowiu, w 1990 r. przeszedł zawał – powrót do stoczni po politycznym przełomie nie wchodził więc w grę. Na podstawie tych kilku biograficznych informacji moglibyśmy się spodziewać, że kluczowym doświadczeniem życiowym rozmówcy było zaangażowanie w ruch Solidarności i „walka z komuną”. Zapłacił wszak za nią ogromną cenę. A jednak, mimo wielu szczegółów dotyczących własnego zaangażowania w działalność opozycyjną i represji, które z tego wynikały, mimo nawet wielu komentarzy do dawnej i bieżącej sytuacji politycznej, dominantą tego wywiadu nie jest polityka, lecz doświadczenie budowania statków. Doświadczenie bardzo konkretne, bardzo materialne, a jednocześnie, z dzisiejszej perspektywy – „magiczne”. Oto puenta rozmowy z panem Czesławem. Na pytanie prowadzącego<sup>30</sup>, czy lubił pracę w stoczni i czy by do niej wrócił, gdyby to było możliwe po roku 1989, odpowiada:

„Bardzo lubiłem. Nawet jako monter bym wrócił”.

A na ostatnie, zamykające wywiad pytanie, czy lubi dziś jeszcze patrzeć na płynący statek, rozmówca odpowie z przejęciem:

„Lubię. W ogóle tak się zżyłem z tym wszystkim. To był mój żywioł. Potworną rzecz budowałem, taki statek, wszystko. Dla chłopaka z prowincji, kiedy przyjechałem do stoczni i zacząłem budować, to było coś fantastycznego. Tak jak lot na Księżyc”.

<sup>30</sup> Wywiad prowadził Piotr Filipkowski.

Kolejny cytat pochodzi już z innego wywiadu. To rozmowa z panem Adamem, inżynierem z Gdańska, który po ukończeniu słynnego w branży okrętowej technikum Conradinum, a potem Wydziału Budowy Okrętów na Politechnice Gdańskiej, który cieszył się nie mniejszą renomą, pod koniec roku 1989 podjął pracę w tej samej gdyńskiej stoczni, w której kilka lat wcześniej w tak dramatycznych okolicznościach zakończył pracę pan Czesław. Wywiad przybliży więc zupełnie inny czas istnienia zakładu – występującego już nie pod nazwą „Komuny Paryskiej”, ale jako Stocznia Gdynia SA, do niedawna wymalowaną i z daleka widoczną na wielkim stoczniowym dźwigu suwnicowym<sup>31</sup>. To czas transformacji stoczni, przeobrażenia jej w spółkę akcyjną, prywatyzacji, potem swoistej renacjonalizacji, a wreszcie powracających kłopotów i likwidacji zakładu. A jednak o tych wszystkich procesach dowiadujemy się z tego wywiadu bardzo niewiele. Dużo natomiast mówi pan Adam o budowaniu statków z perspektywy inżynierskiej, z perspektywy biura projektowego. Ale nie brakuje też refleksji ogólniejszych, a nawet przenikliwych obserwacji socjologicznych. Oto jedna z nich:

„Jak pan porozmawia z większą ilością osób, to zapewne jednym z uczuć, które się pojawia, jest żal, że tego już nie ma. To naprawdę było coś, co ludzi przyciągało. To jest takie dziwne, bo z jednej strony dużo ludzi na pewno zdawało sobie sprawę, że stocznia jest mało dochodowa, czy że nie przynosiła dochodów. Że była mała efektywność i różne takie sprawy. Niemniej jednak jakiś szacunek dla tej firmy zawsze wydawało mi się, że wśród ludzi był. I może dlatego, że to się tak też długo trzymało i jednak jakieś konkretne efekty były. I te statki rzeczywiście, jak się chodziło zobaczyć chrzest, czasami można było wejść na pokład, to robiły wrażenie. I się mówiło, że poziom wykonania jest bardzo dobry”.

A więc i tu w centrum jest narracja produkcyjna. Zupełnie inny moment historii stoczni (a także historii Polski i świata), inne w niej miejsce (tam – pochylnia i suchy dok, tu – biuro projektowe), inne pokolenie, inna grupa zawodowa, zupełnie inny moment biograficzny – a jednak świadectwo przywiązania do stoczni jako miejsca pracy, budowy statków w gruncie rzeczy podobne. Choć tam wyrażone emocjonalnym, osobistym

---

<sup>31</sup> W trakcie przygotowywania tego tekstu do druku dźwig został przemaalowany i dziś więc go nazwa jednej z firm stoczniowych, działających na tym terenie po upadku Stoczni Gdynia SA.

wspomnieniem, a tu refleksyjnym uogólnieniem – wpływającym wszak z doświadczenia własnego i kolegów stoczniowców.

Te cytaty z dwóch pod wieloma względami bardzo od siebie różnych wywiadów to jedynie przykłady. Podobne fragmenty znajdujemy w niemal każdej zarejestrowanej opowieści. Więcej – wyrażone tu emocje zdają się ich głównym motywem, ich wspólnym, jak powiedzieliśmy, refrenem. Ale uchwycić go dziś można już tylko indywidualnie, na poziomie pojedynczych głosów stoczniowców. Bo już nie ma tamtej wspólnoty stoczniowego doświadczenia i losu. Narracja produkcyjna, kiedyś tak ważna i dominująca, całkowicie przegrała. Wypadła też z publicznego dyskursu i społecznej świadomości. Pozostała wyłącznie w tych rozproszonych, cichych wspomnieniach. Nie da się przywrócić im mocy obowiązywania. Można zaledwie – i to staramy się robić – utrwalić chociaż niektóre z nich, nadając im status świadectw pewnego sposobu przeżywania i postrzegania pracy, a także życia i losu. Minionego, ale jeszcze – „z bliska” – zrozumiałego.

# Bibliografia

## Literatura

- „Solidarność” w imieniu narodu i obywateli, red. M. Latoszek, Kraków 2005.
- Brinkmann U., Choi H.-L., Detje R. i in., *Strategic Unionism. Aus der Krise zur Erneuerung? Umriss eines Forschungsprogramms*, Wiesbaden 2008.
- Fairbrother P., Yates C., *Trade Unions in Renewal. A Comparative Study*, London–New York 2003.
- Gardawski J., *Przyzwolenie ograniczone. Robotnicy wobec rynku i demokracji*, Warszawa 1997.
- Gewerkschaftliche Modernisierung*, Hrsg. T. Haipeter, K. Dörre, Wiesbaden 2011.
- Giddens A., *The Constitution of Society. Outline of the Theory of Structuration*, Berkeley–Los Angeles 1984.
- Instytucjonalizacja stosunków pracy w Polsce*, red. W. Kozek, Warszawa 2003.
- Mrozowicki A., *Coping with Social Change. Life Strategies of Workers in Poland's New Capitalism*, Leuven 2011.
- Ost D., *The Defeat of Solidarity. Anger and Politics in Postcommunist Europe*, Ithaca–London 2005.
- Postsocialism. Ideals, Ideologies and Practices in Eurasia*, ed. C. Hann, London–New York 2002.
- Silver B. J., *Forces of Labour. Arbeiterbewegungen und Globalisierung seit 1870*, Berlin 2005.
- Thompson P., *The Voice of the Past. Oral History*, Oxford 2000.
- Tittenbrun J., *Z deszczu pod rynnę. Meandry polskiej prywatyzacji*, t. II, Poznań 2007.
- Workers After Workers' States. Labor and Politics in Postcommunist Eastern Europe*, ed. S. Crowley, D. Ost, New York–Oxford 2001.

## Artykuły

- Bohle D., Greskovits B., *Neoliberalism, Embedded Neoliberalism and Neocorporatism. Paths towards Transnational Capitalism in Central-Eastern Europe*, „West European Politics” 2007, No. 3.
- Brinkmann U., Nachwey O., *Krise und strategische Neuorientierung der Gewerkschaften*, „Aus Politik und Zeitgeschichte” 2010, Heft 60.

- Cygański M., *Sierpień w sierpniu*, „Głos Wybrzeża” 2001, nr 157.
- Figiel W., Ostrowski P., *The Portrait of an Entrepreneur. Discursive Representation of Employers in the Polish Opinion-Making Weeklies*, „Humanizacja Pracy” 2015, nr 3.
- Greiert A., *Interpretation, Macht, Geschichte. Nietzsche für Historiker*, „Nietzscheforschung” 2008, Heft 15.
- Haug W. F., *Gewerkschaften im High-Tech-Kapitalismus vor der Hegemoniefrage*, „Das Argument” 2009, Heft 51.
- Lévesque C., Murray G., *Understanding Union Power. Resources and Capabilities for Renewing Union Capacity*, „Transfer. European Review of Labour and Research” 2010, No. 16.
- Madajczyk-Krasowska B., *Historia wraca jako farsa*, „Dziennik Bałtycki” 2001, nr 190.
- Schmalz S., Dörre K., *Der Machtressourcenansatz. Ein Instrument zur Analyse gewerkschaftlicher Handlungsvermögen*, „Industrielle Beziehungen” 2014, Heft 3.
- Socha R., *Rozkołysana kolebka*, „Polityka” 2001, nr 35.
- Voss K., Sherman R., *Breaking the Iron Law of Oligarchy. Union Revitalization in the American Labor Movement*, „American Journal of Sociology” 2000, No. 106.
- Wright E. O., *Working-Class Power, Capitalist-Class Interest and Class Compromise*, „The American Journal of Sociology” 2000, No. 105.

Waldemar J. Affelt

## Zaniechane lub nieznane milieu historii Stoczni Gdańskiej

Spoleczności miejskie XXI wieku będą w stanie przetrwać tylko wówczas, jeśli nadal będą kontynuowały poszukiwanie sposobów swojego rozwoju i funkcjonowania we wspólnych ramach, obejmujących nie tylko ich społeczne zróżnicowanie, ale także, a może przede wszystkim, głębię ich pamięci kulturowej, którą wypełnione jest każde miasto z osobna. W czasach, gdy zróżnicowanie społeczne wszędzie prowadzi do fragmentacji, jedynie pamięć kulturowa pozwoli utrzymywać niezbędne więzi społeczne, umożliwiające tej mozaice ludzi o różnym pochodzeniu i różnych kulturach, a także różnym pokoleniom, żyć razem.

Laurent Levi-Strauss<sup>1</sup>

### Wprowadzenie

W tytule zawarłem pojęcie „milieu historii”, którego odpowiednikiem w najnowszym angielskojęzycznym piśmiennictwie konserwatorskim

---

<sup>1</sup> L. Levi-Strauss, *Sacred Places and Historic Cities: Preservation, Governance, and Practicalities*, [w:], *Historic Cities and Sacred Sites*, ed. I. Serageldin, E. Shluger, J. Martin-Brown, Washington 2000, s. 381: „The urban societies of the twenty-first century will be able to survive only if they will continue to find ways to develop and function within a framework of common references that draw not only on their social diversity but also, and perhaps mainly, on the depth of their cultural memory contained within each city itself. At a time when social diversity is everywhere leading to fragmentation, it is only this cultural memory that will maintain the indispensable social bonds that enable a mosaic of people with different origins and cultures, and of different generations, to live together”. Jeśli nie podano inaczej, wszystkie tłumaczenia z języka angielskiego w opracowaniu autora (przyp. red.).

jest *historic environment*. Jednakowoż nie tłumaczę go wprost, np. jako otoczenie lub środowisko historyczne, gdyż mogłyby one sugerować jakiś ośrodek – przedmiot konserwacji, znajdujący się w konkretnym otoczeniu lub środowisku, co nie oddałoby głębokiego i prawdziwie holistycznego sensu oryginału, jaki wyrażają przykładowe definicje:

- „*Milieu historii* wynika z interakcji między ludźmi i miejscami w czasie oraz obejmuje wszystkie zachowane materialne pozostałości dawnej działalności człowieka, zarówno widoczne, podziemne lub podwodne, jak również krajobraz i uprawianą lub utrzymywaną roślinność”<sup>2</sup>.
- „*Milieu historii* jest dowodem aktywności ludzkiej, która łączy ludzi z miejscami, tworząc zależności jakie możemy oglądać, odczuwać i zrozumieć”<sup>3</sup>.
- „*Milieu historii* obejmuje wszystkie aspekty wynikające z interakcji między ludźmi i miejscami w czasie”<sup>4</sup>.

Znaczenie, jakie obecnie nadaje się temu kluczowemu pojęciu, wyraża tytuł najnowszej europejskiej ustawy o ochronie zabytków, uchwalonej w Walii w 2016 r.<sup>5</sup>, gdzie użyto go ponad dwadzieścia razy, podczas gdy „krajobraz kulturowy” pojawia się zaledwie raz, a „dziedzictwo kulturowe” – wcale. A więc *milieu historii* staje się najbardziej pojemnym pojęciem inwokującym polityki, programy, plany, projekty itd. w sferze zachowywania dla przyszłych pokoleń śladów oraz materialnych i niematerialnych dowodów rozwoju cywilizacyjnego ludzkości. W sposób oczywisty wiąże się to z tzw. polityką pamięci, czy też nie-pamięci, wynikającą z ideologicznych przesłanek, które legitymizują i/lub uzasadniają działania osób i instytucji aktualnie sprawujących władzę na wszystkich jej szczeblach.

---

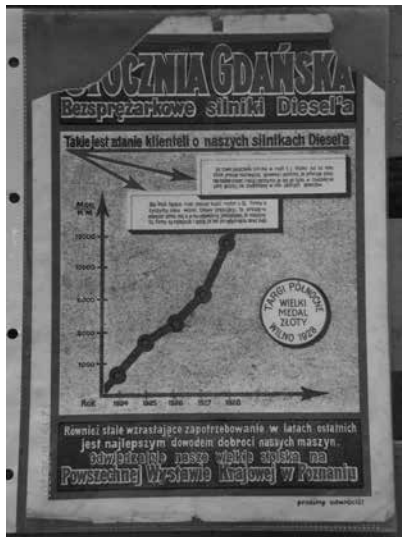
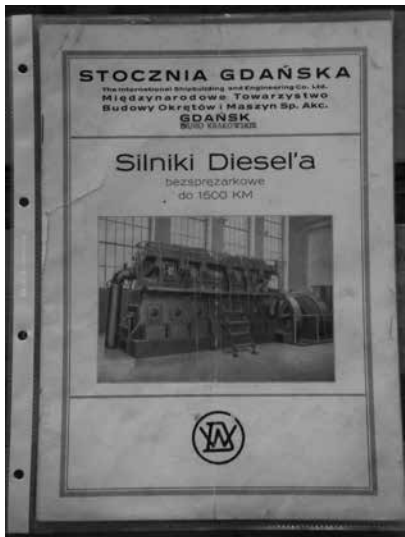
<sup>2</sup> „*Historic environment*: All aspects of the environment resulting from the interaction between people and places through time, including all surviving physical remains of past human activity, whether visible, buried or submerged, and landscaped and planted or managed flora”. Cyt. za: „National Planning Policy Framework”, Annex 2: „Glossary”, Department for Communities and Local Government, London 2012, s. 52.

<sup>3</sup> „*Scotland’s historic environment* is the physical evidence for human activity that connects people with place, linked with the associations we can see, feel and understand”. Cyt. za: „Historic Environment Scotland Policy Statement”, Scottish Government, June 2016, s. 7.

<sup>4</sup> „*Historic environment* – All aspects of the environment resulting from the interaction between people and places through time, including all surviving physical remains of past human activity, whether visible, buried or submerged, and deliberately planted or managed”. Cyt. za: „Conservation Principles for the sustainable management of the historic environment in Wales”, Welsh Assembly Government, Cardiff 2011, s. 36.

<sup>5</sup> Historic Environment (Wales) Act 2016.





Seria polskojęzycznych katalogów firmowych z lat międzywojennych, zawierających nazwę producenta: „Stocznia Gdańska”; fot. W. Affelt, 2015

W aspekcie ontologicznym milieu historii przybiera postać monstrualnej czasoprzestrzennej sieci wzajemnie uzależnionych obiektów nieruchomych i ruchomych przedmiotów – ponadto jest to sfera ezoteryczna, zawierająca w swoich węzłach elementy dziedzictwa niematerialnego lub wspomnienia o ludziach minionych. Tak rozumiane dziedzictwo przeszłości staje się żywiołem, jakże różnym od akademickiego standardu nauczania tzw. ochrony dóbr kultury, która w polskim wydaniu wciąż tkwi w Rieglowskiej myśli z początku XX w.<sup>6</sup> czy też we Frodlowskiej metodzie wartościowania dzieł sztuki<sup>7</sup>. Są one tyleż archaiczne, co bezużyteczne przy analizowaniu wartości kulturowych i społeczno-ekonomicznych dziedzictwa przemysłowego, czy bardziej ogólnie – techniki. Ten tradycyjizm kształcenia w dziewiętnastowiecznym niemieckim standardzie *Fachhochschule* ma już niewiele wspólnego z intelektualnymi i filozoficznymi wyzwaniem XXI w., które wyłaniają się z wielu potrzeb różnorodnych społeczności, m.in. ze zjawiska wykluczania (i samo-wykluczania) jednostek i grup społecznych z procesu konsumpcji wytworów kultury, a także z zakłócania naturalnych i bezpośrednich więzi międzyludzkich poprzez zastępowanie ich e-komunikacją czy wielokryterialnego zróżnicowania wspólnot dziedzictwa<sup>8</sup>. Obejmuje nas zatem żywioł kultury niosący rozmaite w formie i rozmiarach artefakty powstałe od zarania cywilizacji, ale i nieustannie powstające od nowa, a nawet biegnący w przyszłość, gdy snujemy plany lub poznajemy czyjeś zamiary. Pośród tych rzeczy dawnych i nowych jesteśmy podmiotem istnienia i zarazem przedmiotem poznawania, któremu towarzyszy wspomnienie umarłych i wyobrażenie właściwego ich czasom milieu, wspomagane niekiedy

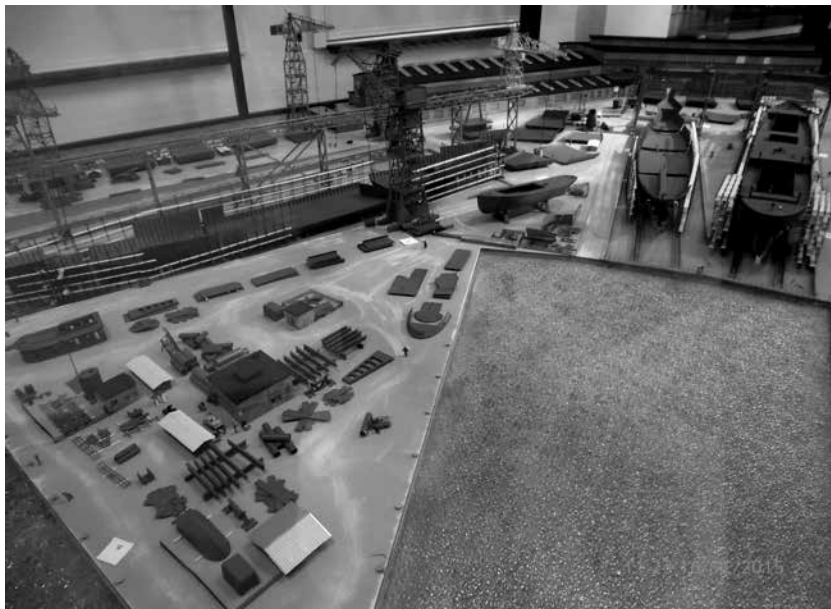
<sup>6</sup> A. Riegl, *Georg Dehio i kult zabytków*, przeł. R. Kasperowicz, Warszawa 2012. Autor (1858–1905) wprowadził w swojej teorii wartościowania dóbr kultury elementy, które dzisiaj można by uznać za zapowiedź nowoczesnych koncepcji ochrony dziedzictwa zrównoważonego (ang. *sustainable heritage*), obejmującego obiekty spoza domeny sztuki. Wobec współczesnego instrumentarium zawartego w konwencjach i rekomendacjach UNESCO i Rady Europy oraz w tzw. kartach ICOMOS i TICCIH, Rieglowskie rozważania są głównie przyczynkiem do historii idei.

<sup>7</sup> W. Frodl, *Pojęcia i kryteria wartościowania zabytków, ich oddziaływanie na praktykę konserwatorską*, przeł. M. Arszczyński, Warszawa 1966. Autor (1908–1994) kolaborował z reżimem hitlerowskim, uczestnicząc w alokacji dzieł sztuki zagrabionych Żydom, do czego z pewnością stosował jakąś zabytkoznawczą analizę wartościującą.

<sup>8</sup> „Council of Europe Framework Convention on the Value of Cultural Heritage for Society” [Konwencja ramowa Rady Europy w sprawie znaczenia dziedzictwa kulturowego dla społeczeństwa], Faro 2005. W art. 2b tego dokumentu zawarto pojęcie *heritage community*, które w przekładzie przygotowanym przez Ministerstwo Spraw Zagranicznych zdefiniowano następująco: „wspólnota dziedzictwa składa się z ludzi uznających wartość poszczególnych aspektów dziedzictwa kulturowego i pragnących – w ramach działalności publicznej, podtrzymać dziedzictwo i przekazać je przyszłym pokoleniom”.

BARWY I ZNAKI HEŁMÓW OCHRONNYCH							
L.P.	ZAWÓD, STANOWISKO, FUNKCJA	BARWA ŁASZCZKA	OZNACZENIA DODATKOWE	L.P.	ZAWÓD, STANOWISKO, FUNKCJA	BARWA ŁASZCZKA	OZNACZENIA DODATKOWE
1	2	3	4	1	2	3	4
1.	STRASZĄCY PRACOWNICY WYDZIAŁU PRACOWNIA I OBYWATELSTWA PRZEMYSŁOWYCH I GOSPODARSTW		CIEMNIE SZYBKO ZWIĄZAĆ WYDZIAŁ PRACOWNIA I OBYWATELSTWA PRZEMYSŁOWYCH NA LEWYM BOKU	14.	BUDOWNICY KIEROWNIKI PRACOWNI STALNIE		CIEMNIE SZYBKO ZWIĄZAĆ WYDZIAŁ PRACOWNIA I OBYWATELSTWA PRZEMYSŁOWYCH NA LEWYM BOKU
2.	PRACOWNICY PRACOWNIA PRZEMYSŁOWYCH I GOSPODARSTW		CIEMNIE SZYBKO ZWIĄZAĆ WYDZIAŁ PRACOWNIA I OBYWATELSTWA PRZEMYSŁOWYCH NA LEWYM BOKU	15.	KAPUŁAN I OBYWATELSTWA		CIEMNIE SZYBKO ZWIĄZAĆ WYDZIAŁ PRACOWNIA I OBYWATELSTWA PRZEMYSŁOWYCH NA LEWYM BOKU
3.	INSTRUMENTALISTY INSTRUMENTALISTY I INSTRUMENTALISTY		CIEMNIE SZYBKO ZWIĄZAĆ WYDZIAŁ PRACOWNIA I OBYWATELSTWA PRZEMYSŁOWYCH NA LEWYM BOKU	16.	PRACOWNICY INSTRUMENTALISTY INSTRUMENTALISTY I INSTRUMENTALISTY		CIEMNIE SZYBKO ZWIĄZAĆ WYDZIAŁ PRACOWNIA I OBYWATELSTWA PRZEMYSŁOWYCH NA LEWYM BOKU
4.	PRACOWNICY INSTRUMENTALISTY INSTRUMENTALISTY I INSTRUMENTALISTY		CIEMNIE SZYBKO ZWIĄZAĆ WYDZIAŁ PRACOWNIA I OBYWATELSTWA PRZEMYSŁOWYCH NA LEWYM BOKU	17.	INSTRUMENTALISTY INSTRUMENTALISTY I INSTRUMENTALISTY		CIEMNIE SZYBKO ZWIĄZAĆ WYDZIAŁ PRACOWNIA I OBYWATELSTWA PRZEMYSŁOWYCH NA LEWYM BOKU
5.	INSTRUMENTALISTY INSTRUMENTALISTY I INSTRUMENTALISTY		CIEMNIE SZYBKO ZWIĄZAĆ WYDZIAŁ PRACOWNIA I OBYWATELSTWA PRZEMYSŁOWYCH NA LEWYM BOKU	18.	PRACOWNICY INSTRUMENTALISTY INSTRUMENTALISTY I INSTRUMENTALISTY		CIEMNIE SZYBKO ZWIĄZAĆ WYDZIAŁ PRACOWNIA I OBYWATELSTWA PRZEMYSŁOWYCH NA LEWYM BOKU
6.	INSTRUMENTALISTY INSTRUMENTALISTY I INSTRUMENTALISTY		CIEMNIE SZYBKO ZWIĄZAĆ WYDZIAŁ PRACOWNIA I OBYWATELSTWA PRZEMYSŁOWYCH NA LEWYM BOKU	19.	INSTRUMENTALISTY INSTRUMENTALISTY I INSTRUMENTALISTY		CIEMNIE SZYBKO ZWIĄZAĆ WYDZIAŁ PRACOWNIA I OBYWATELSTWA PRZEMYSŁOWYCH NA LEWYM BOKU
7.	INSTRUMENTALISTY INSTRUMENTALISTY I INSTRUMENTALISTY		CIEMNIE SZYBKO ZWIĄZAĆ WYDZIAŁ PRACOWNIA I OBYWATELSTWA PRZEMYSŁOWYCH NA LEWYM BOKU	20.	INSTRUMENTALISTY INSTRUMENTALISTY I INSTRUMENTALISTY		CIEMNIE SZYBKO ZWIĄZAĆ WYDZIAŁ PRACOWNIA I OBYWATELSTWA PRZEMYSŁOWYCH NA LEWYM BOKU
8.	INSTRUMENTALISTY INSTRUMENTALISTY I INSTRUMENTALISTY		CIEMNIE SZYBKO ZWIĄZAĆ WYDZIAŁ PRACOWNIA I OBYWATELSTWA PRZEMYSŁOWYCH NA LEWYM BOKU	21.	INSTRUMENTALISTY INSTRUMENTALISTY I INSTRUMENTALISTY		CIEMNIE SZYBKO ZWIĄZAĆ WYDZIAŁ PRACOWNIA I OBYWATELSTWA PRZEMYSŁOWYCH NA LEWYM BOKU
9.	INSTRUMENTALISTY INSTRUMENTALISTY I INSTRUMENTALISTY		CIEMNIE SZYBKO ZWIĄZAĆ WYDZIAŁ PRACOWNIA I OBYWATELSTWA PRZEMYSŁOWYCH NA LEWYM BOKU	22.	INSTRUMENTALISTY INSTRUMENTALISTY I INSTRUMENTALISTY		CIEMNIE SZYBKO ZWIĄZAĆ WYDZIAŁ PRACOWNIA I OBYWATELSTWA PRZEMYSŁOWYCH NA LEWYM BOKU
10.	INSTRUMENTALISTY INSTRUMENTALISTY I INSTRUMENTALISTY		CIEMNIE SZYBKO ZWIĄZAĆ WYDZIAŁ PRACOWNIA I OBYWATELSTWA PRZEMYSŁOWYCH NA LEWYM BOKU	23.	INSTRUMENTALISTY INSTRUMENTALISTY I INSTRUMENTALISTY		CIEMNIE SZYBKO ZWIĄZAĆ WYDZIAŁ PRACOWNIA I OBYWATELSTWA PRZEMYSŁOWYCH NA LEWYM BOKU
11.	INSTRUMENTALISTY INSTRUMENTALISTY I INSTRUMENTALISTY		CIEMNIE SZYBKO ZWIĄZAĆ WYDZIAŁ PRACOWNIA I OBYWATELSTWA PRZEMYSŁOWYCH NA LEWYM BOKU	24.	INSTRUMENTALISTY INSTRUMENTALISTY I INSTRUMENTALISTY		CIEMNIE SZYBKO ZWIĄZAĆ WYDZIAŁ PRACOWNIA I OBYWATELSTWA PRZEMYSŁOWYCH NA LEWYM BOKU
12.	INSTRUMENTALISTY INSTRUMENTALISTY I INSTRUMENTALISTY		CIEMNIE SZYBKO ZWIĄZAĆ WYDZIAŁ PRACOWNIA I OBYWATELSTWA PRZEMYSŁOWYCH NA LEWYM BOKU	25.	INSTRUMENTALISTY INSTRUMENTALISTY I INSTRUMENTALISTY		CIEMNIE SZYBKO ZWIĄZAĆ WYDZIAŁ PRACOWNIA I OBYWATELSTWA PRZEMYSŁOWYCH NA LEWYM BOKU
13.	INSTRUMENTALISTY INSTRUMENTALISTY I INSTRUMENTALISTY		CIEMNIE SZYBKO ZWIĄZAĆ WYDZIAŁ PRACOWNIA I OBYWATELSTWA PRZEMYSŁOWYCH NA LEWYM BOKU	26.	INSTRUMENTALISTY INSTRUMENTALISTY I INSTRUMENTALISTY		CIEMNIE SZYBKO ZWIĄZAĆ WYDZIAŁ PRACOWNIA I OBYWATELSTWA PRZEMYSŁOWYCH NA LEWYM BOKU

Tablica z kodem kolorów i oznaczeń na stocznioch kaskach, sala pamięci w budynku 89A; fot. W. Affelt, 2015



Makieta przedstawiająca rejon „A” Stoczni Gdańskiej, ekspozycja w Sali BHP; fot. W. Affelt, 2015

przez obiekty zachowane z przeszłości... Czyż Deleuzjańska koncepcja kłacza nie jest przydatnym narzędziem do zobrazowania tego wszystkiego – owego żywiołu, który jest dynamiczny, nieomal nieuchwytny na co dzień, bo wciąż *in statu nascendi*?<sup>9</sup> Wszak mamy na niego wpływ: zachować dowód przeszłości, zwany niekiedy zabytkiem, czy pozwolić na jego usunięcie, a także mówić o nim, interpretować, czy też milczeć, godząc się na zamazywanie jego mentalnego obrazu, w końcu zaś na wymazanie go z pamięci?

Jako konserwator zabytków architektury obrałem specjalność nieomal nieznaną w Polsce przełomu lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych XX w. Dziedzictwem techniki zaczęli zajmować się liczni badacze o różnych kompetencjach dopiero w XXI w., głównie dzięki nieco spóźnionej refleksji o jego szybkim przemijaniu ze względu na gwałtowne tempo dokonującej się w Polsce transformacji polityczno-ekonomicznej, kiedy to gwałtowny żywioł przemian wygenerowany w ramach jednego pokolenia zwarł się z niemrawym bogactwem wytworów kultury materialnej minionych pokoleń. Na mapie Polski pojawiły się charakterystyczne „białawe” plamy jakby „opudrowanej” ziemi, bo tak na fotografiach z lotu ptaka – dzisiaj drona albo satelity – wyglądają tereny poprzemysłowe po wyburzeniach, nim pojawią się na nich samosiewy. Skupiska poindustrialnych ruin na obrzeżach, ale i w centrum miast wyglądają inaczej – mają swoich eksploratorów, entuzjastów i aktywistów-społeczników<sup>10</sup>. Substancję poindustrialną, opuszczoną przez zabytkoznawców czy konserwatorów, zajmujących się w Polsce „prawdziwymi zabytkami” i, co gorsza, wciąż kształcących zastępy „miłośników malowniczych dzieł architektury” w dziewiętnastowiecznym duchu opanowują deweloperzy za nic mający jej wartości kulturowe. Swoją rolę w tym interes zwierają z nimi komercyjni architekci, nieprzytomnie przetwarzając tę autentyczną substancję podług swojej wizji i bez zabytkoznawczej czy konserwatorskiej refleksji nad jej wartościowością i znaczeniem.

W niniejszym artykule omawiam działania na rzecz zachowania milieju historii Stoczni Gdańskiej, w których brałem udział – jest to osobista „mała

<sup>9</sup> G. Deleuze, F. Guattari, *Tysiąc plateau*, przekład zbiorowy, wstęp M. Herer, Warszawa 2016.

<sup>10</sup> Przykłady [online] amatorskiej dokumentacji filmowej stanu obiektów Stoczni Gdańskiej: *Opuszczony Szpital Stoczniowy*, <http://www.forgotten.pl/miejsce.php?id=2286> (data dostępu: 9.02.2017); *Stocznia Gdańska – Urban Exploration – GoPro Video 2016*, <https://www.youtube.com/watch?v=FZDDInFUbY4> (data dostępu: 9.02.2017); *Stocznia Gdańska*, <https://www.youtube.com/watch?v=FpKslKeprP0> (data dostępu: 9.02.2017).

narracja”. Z repertuaru wartości dóbr kultury technicznej zawartych w mojej autorskiej metodzie TECHNITAS<sup>11</sup> zajmę się jedynie przyczynkiem do analizy wartości historycznej – i będzie to załączek wielkiej narracji, dla której powstania podwaliny stworzyła konferencja zorganizowana przez Europejskie Centrum Solidarności w dniach 3 i 4 listopada 2016 r. Nad całością mojego wywodu czuwa duch konserwatorstwa pojmowanego według Karty Weneckiej, czyli jako próba zachowania dla przyszłych pokoleń wartości kulturowych dziedzictwa w całym bogactwie jego autentyczności i różnorodności<sup>12</sup>.

### **Mała narracja na temat osobistych starań o zachowanie milieu Stoczni Gdańskiej**

Ćwierć wieku temu – jako nauczyciel akademicki na Politechnice Gdańskiej – przystąpiłem do organizowania pierwszej w Polsce konferencji międzynarodowej o dziedzictwie techniki pod tytułem „Preservation of Industrial Heritage – Gdańsk Outlook”<sup>13</sup>. Z założenia sesje obrad miały być urozmaicone wizytami studyjnymi. Oczywiście celem była Stocznia Gdańska, której nazwę wówczas znano na całym świecie. Gdy w słoneczny dzień majowy 1993 r. przybyliśmy tu na zwiedzanie zaplanowane na trzy godziny, program dnia się załamał, ponieważ goście zagraniczni nie tylko byli bardzo zainteresowani wszystkim, co miał nam do powiedzenia przewodnik – dawny pracownik stoczniowego biura projektów – ale po prostu rozpierzchli się po terenie, nie zważając na przepisy obowiązujące na obszarze czynnego zakładu przemysłowego. Uczestnikami konferencji byli znawcy problematyki dziedzictwa techniki, którzy czegoś podobnego do tej stoczni, działającej wciąż w dziewiętnastowiecznych budynkach, dotąd nie widzieli. Inspiracją poznawczą była oczywiście osoba Lecha Wałęsy, nieodmiennie kojarzona z tym miejscem.

Za temat wizyt studyjnych następnych konferencji w latach 1995 oraz 1999 obrałem inne obiekty, ale sugestie otrzymywane z zagranicy skłoniły mnie do powtórnego odwiedzenia terenów, teraz już postoczniowych,

<sup>11</sup> W. Affelt, *TECHNITAS. Konteksty dziedzictwa kulturowego techniki*, Zabrze 2015.

<sup>12</sup> Tegoż, *Duch Karty Weneckiej w teorii i praktyce zachowania dziedzictwa techniki*, [w:] *Karta Wenecka 1964–2014*, red. W. Bukowska, J. Krawczyk, Toruń 2016, s. 131–140.

<sup>13</sup> Tegoż, *Europejskie Warsztaty Ochrony Dziedzictwa Przemysłowego w Gdańsku*, „Pismo PG” 1993, nr 2, s. 16.



Widok na ul. Doki, Droga do Wolności w pobliżu Sali BHP; fot. W. Affelt, 2012



Donica betonowa w pasie niegdyś kultywowanej zieleni przy hali 47A; fot. W. Affelt, 2011



podczas czwartej edycji w 2005 r. W tej konferencji o nazwie „Heritage of Technology – Gdańsk Outlook 4” (w skrócie: HOT-GO4) uczestniczył gość szczególnie – pan Laurent Levi-Strauss, wicedyrektor Departamentu Dziedzictwa Kulturowego, kierownik Działu Dziedzictwa Materialnego (ang. *Deputy Director for the Division of Cultural Heritage, Chief of Section for Tangible Heritage*) UNESCO. Przywiodła go do Gdańska także ciekawość skonfrontowania z rzeczywistością dwukrotnie składanego (w latach 1997 i 2005) wniosku o wpisanie staromiejskiego obszaru Gdańska, z wyłączeniem terenów stoczniowych, na Listę Światowego Dziedzictwa, który nie uzyskał aprobaty międzynarodowych ekspertów i został wycofany przez stronę polską<sup>14</sup>. Jego autorzy, nader tradycjonalistycznie postrzegając substancję miasta, prawdopodobnie nie zapoznali się ze stosownymi „Wytycznymi operacyjnymi Komitetu Dziedzictwa Światowego”<sup>15</sup> i nie uwzględnili, że autentyzm Starego i Głównego Miasta jest znikomy (odbudowa po zniszczeniach 1945 r.), zaś nie zauważyli autentycznego, wówczas zintegrowanego i dobrze zachowanego od lat siedemdziesiątych XIX w. zasobu postocznioowego, przylegającego nieomal do owej szacownej historycznej, ale nieautentycznej tkanki urbanistycznej. Pobyt światowej śmietanki specjalistów od dziedzictwa techniki na prywatnych już wówczas terenach byłej Stoczni Gdańskiej pomógł zorganizować Roman Sebastyański, którego znałem od dziesięciu lat. Zwiedzanie, a później prelekcja przedstawicielek Biura Rozwoju Gdańska na temat przyszłości tego miejsca poskutkowały opracowaniem przez zagranicznych uczestników konferencji memoriału, którego oryginał załączam jako „Aneks I”<sup>16</sup>. Został on przekazany władzom miasta oraz opublikowany w moim tłumaczeniu na łamach czasopisma politechnicznego „Pismo PG”<sup>17</sup>. Niezależnie od memorandum Laurent Levi-Strauss już z Paryża przesłał oficjalny list do Polskiego Komitetu do spraw UNESCO,

<sup>14</sup> M. Chrzan, *Gdańsk poza prestiżową listą UNESCO*, <http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Gdansk-pozza-prestizowa-lista-UNESCO-n23590.html> (data dostępu: 10.02.2017).

<sup>15</sup> „Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention”, The World Heritage Committee, UNESCO, Paris 2012.

<sup>16</sup> Materiały pokonferencyjne znajdują się w zasobie Biblioteki Narodowej w wersji papierowej i na nośniku CD jako „Heritage of Technology, Gdańsk Outlook 4: International Conference, May 4–7, 2005, Gdańsk – Gdynia – Tczew – Malbork – Nowy Dwór Gdański”, ed. E. Wittbrodt, W. Affelt, Gdansk University of Technology. Faculty of Mechanical Engineering, Gdansk 2005.

<sup>17</sup> Zob. W. Affelt, *HOT-GO 4*, „Pismo PG” 2005, nr 6, s. 19.

w którym zawarł swoje refleksje z pobytu w Gdańsku, przechowywany w tamtejszym archiwum; wersję tekstu, którą otrzymałem do upowszechnienia jako sekretarz konferencji, zamieszczam w „Aneksie II”.

W następnym roku – czego obawiali się uczestnicy konferencji HOT-GO 4 – właściciele terenów postoczniowych przystąpili do wyburzenia substancji wprawdzie historycznej, jednakowoż niezabytkowej w rozumieniu polskiej Ustawy z dnia 23 lipca 2004 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, gdyż żadnej z form ochrony dotąd nie zastosowano. Ospałość państwowych i samorządowych służb ochrony zabytków tłumaczy poniekąd „Opinia konserwatorska dotycząca oceny podstawowych wartości zabytkowych wybranych budynków na terenie Stoczni Gdańskiej S.A.” z 1999 r., zlecona prywatnej pracowni autorskiej w Gdańsku przez prywatną firmę Synergia 99 Sp. z o.o. z Radomia. Uznać ją wypada za przykład swoistego rozdwojenia jaźni, gdyż zawarte w nim stwierdzenia sygnowane przez ośmiu autorów przeczą sobie, z jednej strony opisując z erudycją akademickiego historyka architektury „walory kulturowe” poszczególnych budynków, z drugiej zaś dopuszczając ich swobodną przebudowę, a nawet zburzenie, a więc bez refleksji konserwatorskiej<sup>18</sup>.

Spektakularnym wyburzeniem była likwidacja zespołu rezydencjonalnego dyrektora Stoczni Cesarskiej w 2008 r. Skutkowało to znaczącym obniżeniem stopnia integralności zespołu przemysłowego w rozumieniu kryteriów UNESCO, co zostało przypieczętowane wyburzeniem robotniczego osiedla dawnej Stoczni Schichaua, którego jeden rząd budynków z końca XIX w. dotrwał aż do roku Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej Euro 2012, gdy „poległ” w ramach gwałtownej estetyzacji trasy dojazdu do stadionu. Zapewne decydom wydawało się, że kibice piłkarscy to

---

<sup>18</sup> Niech przykładem tutaj będzie budynek 138A, któremu przypisano następujące walory kulturowe: „Element historycznego założenia – dawna rezydencja dyrektora stoczni. Zespól składał się z willei, ogrodu i oficyny. Obiekt typowy dla architektury rezydencji końca XIX wieku – przykład «katalogowy» [brak wskazania owego «katalogu»] o dobrze opracowanym detalu. Pomimo dokonanych przebudów, modernizacji technicznych funkcjonalnych, zachował czytelność pierwotnej architektury zarówno w jej wyrazie zewnętrznym, dyspozycji przestrzennej wnętrza oraz w zachowanym detalu wyposażenia. Walory zabytkowe elementów konstrukcyjnych budynku zostały zniszczone wykonaną nadbudową. Charakterystycznym, rzadko spotykanym elementem jest ściana piwniczna murowana w formie przypory do wysokości cokołu wysokiego parteru. Zalecenia i sugestie dotyczące obiektu: Dopuszcza się rozbiórkę lub adaptację obiektu, jeżeli pozwolą na to względy techniczne, w zależności od decyzji projektowych. W przypadku adaptacji konieczna jest rewaloryzacja autentycznego fragmentu bryły budynku”. Kopia dokumentu w posiadaniu autora.



Przenośny pulpit do kierowania operacją wodowania kadłuba; fot. W. Affelt, 2013

ludzie nader wrażliwi na piękno i nietolerujący śladów dawności tych skądinąd zaniedbanych budynków.

8 grudnia 2008 r. w Instytucie Sztuki Wyspa odbyła się premiera filmu pt. *A teraz co?* w reżyserii Agnieszki Adamek i Malwiny Toczek<sup>19</sup>. Wówczas to za pośrednictwem Romana Sebastyańskiego poznałem Michała Szlągę – jednego z bohaterów obrazu. Większość widzów stanowiła młodzież ze stoczniowej Kolonii Artystów i to do niej postanowiłem zaapelować podczas dyskusji. Przyjąłem ton trybuna-konserwatora zabytków, wzywając do akcji społecznej na rzecz zachowania dziedzictwa tego miejsca. Mówiłem żarliwie i myślałem bardzo serio, że znalazłem posłuch i rycerzy dobrej sprawy, którzy zewrą szeregi i stawią opór hydrze zniszczenia, która tutaj na ich oczach pożera zabytkowe otoczenie, a może wkrótce pożre ich samych. Błędnie tuszylem o skuteczności mojego apelu... Artysta to nie konserwator; on poszukuje podniety, klimatu, bytowego wsparcia, sposobności wystawienia na publiczny widok swoich dzieł. Nie jemu ruszać w szranki z urzędnikami od ochrony zabytków. Szkoda czasu, a jak podnieta przemienie, a klimat ulegnie zmianie, artysta jak nomad przemieści się ku innej podniecie w lepszym klimacie. Ale wówczas tego nie wiedziałem, podejmując tę może śmieszoną misję pobudzenia konserwatorskiego ducha w sercach stoczniowych artystów. Z Michałem Szlągą było inaczej – tutaj niczego nie musiałem pobudzać, bo on wrzał namiętnością do tego miejsca, wrośnięty w nie od zarania swojej dojrzałości...

Wkrótce potem nastąpiło ważne wydarzenie – pierwsze w dziejach transformacji ustrojowej i jej skutków dla dziedzictwa stoczniowego w Gdańsku: 7 kwietnia 2009 r. w siedzibie Fundacji Wyspa Progress na terenie byłej Stoczni Gdańskiej, z inicjatywy senatora prof. Janusza Rachonia, byłego rektora Politechniki Gdańskiej, i posła Arkadiusza Rybickiego (1953–2010) odbyła się debata na temat przyszłości terenów postoczniowych<sup>20</sup>. Wzburzony poseł Rybicki ujawnił wtedy, na co idzie

<sup>19</sup> Premiera filmu dokumentalnego *A teraz co?* w Instytucie Sztuki Wyspa: <http://rozrywka.trojmiasto.pl/Premiera-filmu-dokumentalnego-A-teraz-co-w-IS-Wyspa-imp113413.html> (data dostępu: 9.02.2017); cały film dostępny jest online: [https://video.search.yahoo.com/yhs/search;\\_ylt=A0LEVv2Y5Z5YigQA0KgPxQt.?p=A+teraz+co%3F&fr=yh-s-Lkry-SF01&fr2=piv-web&hspart=Lkry&hsimp=yhs-SF01&type=YHS\\_SF\\_900#id=13&vid=ffffb7a0a5a6275200c-4795179c1fa28&action=view](https://video.search.yahoo.com/yhs/search;_ylt=A0LEVv2Y5Z5YigQA0KgPxQt.?p=A+teraz+co%3F&fr=yh-s-Lkry-SF01&fr2=piv-web&hspart=Lkry&hsimp=yhs-SF01&type=YHS_SF_900#id=13&vid=ffffb7a0a5a6275200c-4795179c1fa28&action=view) (data dostępu: 10.02.2017)

<sup>20</sup> K. Żelazek, *Debata: Żurawie wizytówką Gdańska*, „Pismo PG” 2009, nr 4, s. 19.

gruz ze stoczniowych wyburzeń – na podbudowę płyty fundamentowej stadionu PGE Arena w Gdańsku, wznoszonego na igrzyska Euro 2012. Człowiek ten, emocjonalnie związany z dziejami Solidarności, który własnoręcznie wypisał na płytach sklejk tekst 21 postulatów Międzyzakładowego Komitetu Strajkowego z 17 sierpnia 1980 r. – dzisiaj uznanych za dziedzictwo ludzkości programu UNESCO „Pamięć Świata” – mógłby być prawdziwym mężem opatrnościowym stoczniowej sprawy, ale jego życie zakończyło się nagle 10 kwietnia 2010 r. w katastrofie smoleńskiej. Podczas dyskusji wojewódzki konserwator zabytków zdumiał mnie erystyczną „zagrywką”, gdy na pytanie, dlaczego nie chroni obiektów postoczniowych, odpowiedział beztrąsko, że z powodu niewpisania ich do rejestru zabytków. *Sic!* Debata skierowała uwagę uczestników i mediów – czyli uwagę społeczną – na temat zastępczy: jak ochronić żurawie stoczniowe...

10 maja 2010 r. podczas konferencji „ProRevita” w Łodzi zaprezentowałem referat pt. *Problem Stoczni Gdańskiej*. Ukazał się on dwa lata później w księdze pokonferencyjnej pod nieco zmienionym tytułem i zilustrowany fotografiami Michała Szlaga<sup>21</sup>. Do artykułu dodałem także przekład wspomnianego wyżej memorandum z gdańskiej konferencji HOT-GO4. Moje wystąpienie zostało przyjęte owacyjnie, szczególnie przez licznie przybyłą młodzież akademicką, chociaż natychmiast skontrolował je przewodniczący konferencji stwierdzeniem, iż właśnie wrócił z Gdańska, gdzie przebywał w związku z konkursem na projekt architektoniczny budynku ECS-u, ale Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków o niczym takim jemu nie opowiadał. Nie mniej jednak dwa dni później łódzka „Gazeta Wyborcza” opublikowała sprawozdanie z obrad, pobierając do tytułu *passus* z mojego wystąpienia<sup>22</sup>.

<sup>21</sup> W. Affelt, M. Szlaga, *Stocznia Gdańska – rewitalizacja pamięci czy obiektu?*, [w:] *Zakres i granice ingerencji konserwatorskiej w adaptacji obiektów i zespołów poprzemysłowych: Prorevita 2010*, red. A. Kępczyńska-Walczak, Łódź 2012, s. 75–112.

<sup>22</sup> A. Hac, *Jak uchronić poprzemysłowe dziedzictwo przed barbarzyńcami?*, „Gazeta Wyborcza” (Łódź), 12.05.2010, nr 109, s. 4: „Nie tylko w Łodzi fabryki padają ofiarą szukających łatwego zysku właścicieli i spekulantów z rynku nieruchomości. Z krajobrazu Gdańska znika kolebka «Solidarności». *Quod non fecerunt barbari, fecerunt Barberini* (czego nie zniszczyli barbarzyńcy, zniszczył Barberini) – tak Rzymianie skwitowali zniszczenie części Panteonu przez jednego z papieży. Wczoraj słowa te sparafrazował, opowiadając w Muzeum Sztuki najnowszą historię Stoczni Gdańskiej, dr Waldemar Affelt [...]”. Artykuł dostępny również online: [http://www.archiwum.wyborcza.pl/Archiwum/1,0,7214195,20100512LO-DLO,Jak\\_uchronic\\_poprzemyslowe\\_dziedzictwo\\_przed\\_barbarzyncami,zwykly.html](http://www.archiwum.wyborcza.pl/Archiwum/1,0,7214195,20100512LO-DLO,Jak_uchronic_poprzemyslowe_dziedzictwo_przed_barbarzyncami,zwykly.html) (data dostępu: 9.02.2017).



Ceremonia technicznego wodowania kadłuba promu „Bergensfjord”; fot. W. Affelt, 2013

Na siódmym posiedzeniu Rady Interesariuszy Młodego Miasta 29 maja 2012 r. wybrano przewodniczącego, którym został magister inżynier arch. Wiesław Bielawski, zastępca Prezydenta Miasta Gdańska, ja zaś miałem przyjemność wygłosić wykład inauguracyjny o dziedzictwie industrialnym<sup>23</sup>. Pan Prezydent Gdańska przybył w trakcie oklasków po zakończeniu mojej prezentacji. Postanowiłem ilustrować swoje wystąpienie wyłącznie zagranicznymi przykładami dobrych praktyk rewitalizacji dziedzictwa przemysłowego, chociaż zacząłem od slajdów ukazujących widok terenu stoczniowego, jaki wyłania się w perspektywie ul. Wały Jagiellońskie – najczęściej wykorzystywanej przez turystów drogi dojścia do tego miejsca. Wprawdzie bez komentarza, ale urbanistyczna koncepcja jest oczywista – zasłonić panoramę stoczni potężną bryłą budynku ECS-u...

Wówczas jeszcze widniał mural Iwony Zając *Stocznia* (2004–2012) złożony z serii obrazów o łącznej powierzchni 250 m<sup>2</sup>, namalowanych na tynku 23 przeszł muru ogrodzeniowego Stoczni Gdańskiej od strony ul. Jana z Kolna, ilustrujący opowieści stoczniowców o ich życiu i pracy<sup>24</sup>. Wobec akcji wyburzania zabudowy stoczni i zapowiedzi usunięcia tegoż muru artystka podjęła decyzję o stopniowym zamalowywaniu murali na czarno, co zakończyła w grudniu 2012 r.<sup>25</sup> Ten wyjątkowy w skali świata akt interwencji artystycznej i perswazyjnego przekazu społecznego w sprawie wartości obiektu dziedzictwa kultury – w głęboko przemyślanym przez autorkę aspekcie pamięci – przeminął, a przecież mógłby nadal istnieć w przestrzeni publicznej jako trwałe świadectwo pamięci. Smutny akt pożegnania muralu został przedstawiony na krótkim filmie<sup>26</sup>.

W tymże czasie Michał Szłaga podejmował decyzję o przygotowaniu do druku książki, która ukazała się na jesieni 2013 r. Poprzedzone to zostało konceptualną akcją wyprodukowania pod koniec 2012 r. zestawu szesnastu *Paskudnych Pocztówek 2007–2012*, które w zamyśle miały w ramach zwyczajau

<sup>23</sup> <https://mlodemiesto.wordpress.com/rada-interesariuszy-mlodego-miasta/dokumenty-ze-spotkan/> (data dostępu: 10.02.2017).

<sup>24</sup> I. Zając, *Stocznia*, <http://www.stoczniaweterze.com/> (data dostępu: 9.02.2017).

<sup>25</sup> G. Borkowski, *Od muralu Iwony Zając do „Stoczni w eterze”. Zapis historii i historia zapisu*, <http://archiwum-obieg.u-jazdowski.pl/kronika/28774> (data dostępu: 9.02.2017); *Nike odchodzi – napisy końcowe muralu „Stocznia”*, <http://kfp.pl/nike-odchodzi-napisy-koncowe-muralu-stocznia> (data dostępu: 9.02.2017).

<sup>26</sup> *The Shipyard Nike Is Leaving* [film dokumentalny], reż. I. Zając, Gdańsk 2012–2013, <https://vimeo.com/68158510> (data dostępu: 9.02.2017).

przesyłania życzeń świąteczno-noworocznych roznieść po kraju i świecie wieść o stanie postoczniovych terenów. Na banderoli wydrukowano tekst:

„Wybrane fotografie są efektem 12 lat obserwacji i dokumentowania terenów dawnych stoczni gdańskich. Szczerze mówiąc, uważam, że te fotografie są paskudne; paskudny temat, paskudna misja, paskudne światło, paskudne techniczne spojrzenie. Wolałbym ich nigdy nie musieć zrobić.

Kiedy w 2000 roku zacząłem fotografować stocznię, moje zdjęcia wyrażały naiwny zachwyty nad pięknem zastanego miejsca. Niejeden miłośnik fotografii i stoczni z radością powiesiłby je sobie na ścianie.

Jednak wraz ze znacznymi zmianami w tutejszym krajobrazie, których jako *m i e s z k a n i e c* doświadczałem na co dzień, moje widzenie zaczęło się radykalizować. I tak narodził się cykl *Paskudne Pocztówki 2007–2012*.

Mam nadzieję, że analiza tego cyklu przyczyni się do szerszej refleksji nad procesem, którego mimowolnymi świadkami jesteśmy od kilkunastu lat. Gdańsk traci bezpowrotnie jedną ze swoich najbardziej fascynujących i niesamowitych przestrzeni. Można ją bezrefleksyjnie zastąpić *n o w y m*, na pewno jednak nie da się odbudować jej charakteru stylistycznymi sztuczkami architektów. Nie wystarczy jeden osamotniony żuraw. Dzisiejsze Młode Miasto, uboższe o kilkadziesiąt procent oryginalnej zabudowy, nie jest już tym, czym było dziesięć lat temu. Część wyburzeń była zamierzona, część była wynikiem nieszczęśliwego wypadku. Jednakże dużą część trudno logicznie wytłumaczyć. Warto wykorzystać to doświadczenie, aby zastanowić się nad skutkami dotychczasowych działań, dokonać trzeźwego osądu sytuacji, co, być może, pozwoli nie popełniać podobnych błędów w najbliższej przyszłości”.

Powyższy tekst zawiera elementy łagodnej perswazji i interwencji, wynikające z koncepcji Neuro-Lingwistycznego Programowania; poniżej podaję jego „aktywny” fantom:

Wybrane fotografie są efektem 12 lat  
obserwacji i dokumentowania      dawnych stoczni gdańskich  
paskudna      paskudne      paskudne  
paskudne      paskudne      paskudne  
w 2000 roku  
naiwny zachwyty



z radością

mieszkaniec

*Paskudne*

2007–2012.

traci bezpowrotnie  
i niesamowitych przestrzeni.  
sztuczkami architektów  
kilkadziesiąt procent oryginalnej zabudowy  
nieszczęśliwego wypadku

świadkami jesteśmy  
fascynujących  
zastąpić n o w y m  
stylistycznymi  
jeden osamotniony żuraw  
nie popełniać błędów  
dokonać trzeźwego  
zastanowić się  
osądu  
przyszłości.

Wnioski z tego lingwistycznego eksperymentu znalazły zastosowanie w formułowaniu niezwykle lapidarnych komentarzy (skądinąd podyktowanych liczbą znaków w layoucie przyjętym przez grafika komputerowego) do fotografii pomieszczonych w książce Michała Szłagi na stronach 72–217, której premiera odbyła się we wrześniu 2013 r.<sup>27</sup>

Autor proponował mi napisanie kalendarium tego miejsca, ale zamiast tego opracowałem krótki metatekst – właściwie jedno zdanie stworzone na planie Deleuzjańskiego kłacza, zacytowane w „Aneksie III”<sup>28</sup>. Konstelacja przywołanych tutaj siedemnastu bytów – artefaktów związanych raczej z techniką niż ze sztuką i raczej z silnym komponentem inwencji twórczej w typie *ingenium* niż z pomysłem na dekorum – jest zaledwie

<sup>27</sup> M. Szłaga, *Stocznia Szłaga. Shipyard Szłaga*, Gdańsk 2013.

<sup>28</sup> W. Affelt, *Jeżeli tu nie ostanie się nic...*, [w:] tamże, s. 241. Michał Szłaga to właśnie zdanie (metatekst) przyjął jako konceptualny konstrukt ćwiczenia dydaktycznego podczas prowadzonych przez siebie warsztatów fotograficznych w gdańskiej Akademii Sztuk Pięknych. Ich żniwo zostało zaprezentowane w Galerii Miejskiej w sierpniu 2016 r. w ramach wystawy „Nie-Miejsca Non-Places”. Towarzyszyła temu projekcja wideo, w której wystąpiłem jako narrator, odczytując (bardzo wolno) tenże właśnie metatekst. Zob. [http://www.Ggm.Gda.Pl/en,0,0,1609,non\\_places,0,0,index.Php](http://www.Ggm.Gda.Pl/en,0,0,1609,non_places,0,0,index.Php) (data dostępu: 9.02.2017).



Monumentalny komunikat perswazyjny zakładowej polityki BHP; fot. W. Affelt, 2013

jądrem mgławicy i może być ekspandowana i eksplorowana nieomal nieskończenie wraz z osadzaniem w kolejnych węzłach, którymi są przykładowo XVIII, XIX i XX:

- I. Rycina przełomu wydm przez Wisłę w Pleniewie w 1840 r.
- II. Plan Gdańska z 1886 r.
- III. Tabliczka producencka wrót śluzy w Przegalinie z 1894 r.
- IV. Płyta nagrobna rodziny Klawitterów z lat 1865–1929.
- V. Teren placu zebrzań ludowych z lat 1889–1892.
- VI. Kamienna rzeźba portretowa głowy Ferdinanda Gottloba Schichaua z 1904 r.
- VII. Nazwa „Stocznia Gdańska” z 1922 r.
- VIII. Muzeum Stutthof z 1939 r.
- IX. Statek muzeum rudowęglowiec s/s „Soldek” z 1948 r.
- X. Książka Günthera Stavorinusa *Die Geschichte der Königlichen/ Kaiserlichen Werft Danzig 1844–1918*, Köln–Wien 1990.
- XI. Tablice 21 postulatów gdańskich z Sierpnia 1980.
- XII. Symulakry warsztatu elektryka i kabiny suwnicowej z 2014 r.
- XIII. Znak Dziedzictwa Europejskiego na słupku Bramy nr 2 z 2015 r.
- XIV. Stadion PGE Arena z 2012 r.
- XV. Apartamentowce na Brabanku z 2015 r.
- XVI. Kadłub promu pełnomorskiego „Bergensfjord” z 2013 r.
- XVII. Tysiące negatywów i fotografii w kolekcji ECS-u.
- XVIII. Makiety basenu dokowego w rejonie „A” oraz pochylni rejonu „B”.
- XIX. Żeliwna pokrywa kotła z odlanym napisem „Stocznia Gdańska” w łódzkim EC1.
- XX. Tablica z obowiązującym w Stoczni Gdańskiej kodem oznaczeń kasków.

Książka Szlagi posłużyła jako przewodnik dla autorów „Wielkiej inwentaryzacji dziedzictwa stoczniowego na Młodym Mieście” – jak zapowiedziały media<sup>29</sup>. Widziano ich, jak przemierzają tereny stoczniowe z jej egzemplarzem pod pachą. No i stało się: w pomorskiej wojewódzkiej ewidencji zabytków w 2014 r. przybyło ponad 200 obiektów

---

<sup>29</sup> M. Adamowicz, *Wielka inwentaryzacja dziedzictwa stoczniowego na Młodym Mieście. Policzną dźwigi i budynki stoczni*, <http://gdansk.naszemiasto.pl/artukul/wielka-inwentaryzacja-dziedzictwa-stoczniowego-na-mlodym,1905013,art,t,id,tm.html> (data dostępu: 10.02.2017).

stoczniowych<sup>30</sup> – jaka szkoda, że po dziesięciu miesiącach opublikowano inną liczbę...<sup>31</sup>

Kulminacyjny moment mojej „małej narracji” wiąże się z pracami nad „Studium wyboru ochrony konserwatorskiej terenów i obiektów postoczniowych w Gdańsku”<sup>32</sup>. Zostało ono zaprezentowane publicznie 14 sierpnia 2015 r. w ECS-ie. I nagle po latach decyzyjnego paraliżu sprawy ruszyły, a 3 listopada 2016 r. Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków wpisał najdawniejsze obiekty do rejestru zabytków<sup>33</sup>. Ach, gdyby stało się to wcześniej, może poprzedni konserwator wojewódzki nie zdążyłby wyrazić zgody na wywiezienie z terenu stoczni żelbetowych schronów wartowniczych, co w istocie było szczególnie wymownym aktem dezintegracji zabytkowego zasobu, gdyż te właśnie obiekty świadczyły o ponurej historii II wojny światowej z lat 1944–1945, gdy do prac na terenie stoczni hitlerowcy wykorzystywali niewolniczą siłę roboczą z obozu koncentracyjnego KL Stutthof<sup>34</sup>.

## Zalążek wielkiej narracji o milieu historii Stoczni Gdańskiej

Tworząc metodykę wartościowania zasobów dziedzictwa techniki TECHNITAS, musiałem ustalić jej słownik. Oto pojęcia kluczowe:

- Pojęcie *zabytku techniki* obejmuje ruchome i nieruchome obiekty materialne, które człowiek stworzył, aby przetrwać i poprawiać warunki swojej egzystencji. Są one zasadniczym składnikiem cywilizacji i kultury, dokumentując rozwój społeczno-ekonomiczny, postęp naukowo-techniczny i/lub znaczące wydarzenia historyczne. Pojęcie to obejmuje nie tylko wielkie dzieła geniuszu ludzkiego, ale również skromne obiekty, które z upływem czasu stały się w skali

<sup>30</sup> K. Kaługa, *Hale, dźwigi i frezarki na liście zabytków*, [http://www.rmfm24.pl/fakty/polska/news-hale-dzwigi-i-frezarki-na-liscie-zabytkow,nld,1363698#utm\\_source=paste&utm\\_medium=paste&utm\\_campaign=chrome](http://www.rmfm24.pl/fakty/polska/news-hale-dzwigi-i-frezarki-na-liscie-zabytkow,nld,1363698#utm_source=paste&utm_medium=paste&utm_campaign=chrome) (data dostępu: 10.02.2017).

<sup>31</sup> ms, *Pięć kolejnych stoczniowych budynków w ewidencji zabytków*, <http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Piec-kolejnych-stoczniowych-budynkow-w-ewidencji-zabytkow-n87310.html#> (data dostępu: 10.02.2017).

<sup>32</sup> W. Affelt, T. Błyskosz, M. Gawlicki, B. Szymgin, „Studium wyboru ochrony konserwatorskiej terenów i obiektów postoczniowych w Gdańsku”, Polski Komitet Narodowy Międzynarodowej Rady Ochrony Zabytków ICOMOS, Gdańsk 2015. Zob. <https://mlodemiesto.files.wordpress.com/2015/08/icomos.pdf> (data dostępu: 10.02.2017).

<sup>33</sup> R. Borowski, *Stocznia Cesarska w rejestrze zabytków*, <http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Stocznia-Cesarska-w-rejestrze-zabytkow-n107076.html> (data dostępu: 10.02.2017).

<sup>34</sup> M. Tymiński, *Stoczniove schrony uratowane*, <http://www.ochronazabytkow.gda.pl/uncategorized/stoczniove-schrony-uratowane/http://strefahistorii.pl/article/436-stocznia-gdanska-male-schrony-uratowane> (data dostępu: 10.02.2017).

lokalnej miejscami o znaczeniu kulturalnym. Z dobrami materialnymi mogą wiązać się elementy dziedzictwa niematerialnego<sup>35</sup>.

- **Ochrona zabytków** techniki stanowi dyscyplinę, która odwołuje się do wszystkich dziedzin nauki i techniki, mogących wnieść wkład do badań i zachowania tych dóbr kultury.
- **Technofakt** to każdy składnik kulturowego dziedzictwa techniki, nazwany tak dla podkreślenia jego specyfiki i powszechności występowania (każdy technofakt jest artefaktem, ale nie każdy artefakt jest technofaktem).
- **Miejscowy zasób dziedzictwa techniki**, dalej zwany MZDT, tworzą wszystkie technofakty ruchome i nieruchome zintegrowane z infrastrukturą, bezpośrednim otoczeniem, strefą buforową ochrony krajobrazowej oraz krajobrazem kulturowym, którego wyróżnikiem jest powód, z jakiego dany zasób powstał, np. przetwarzanie surowców w produkty, wytwarzanie energii i/lub zaspokojenie potrzeb społecznych.
- **Ochrona MZDT** powinna zapewnić kompletność i całościowość wszystkich technofaktów go tworzących oraz utrzymanie sprawności urządzeń technicznych (przynajmniej w zakresie umożliwiającym interpretację/prezentację ich działania), a w odniesieniu do budowli inżynierskich – spełnienie postulatów ich społecznej przydatności funkcjonalno-użytkowej, choćby nowej.
- **Konserwacja i restauracja** technofaktów mają na celu zachowanie dla przyszłych pokoleń wartościowości zarówno wszelkich składników danego MZDT, jak również miejsc je upamiętniających, jako świadectwo historii.

---

<sup>35</sup> Konwencja UNESCO o ochronie niematerialnego dziedzictwa kulturowego z 2003 r., art. 2: „1. «Niematerialne dziedzictwo kulturowe» oznacza praktyki, wyobrażenia, przekazy, wiedzę i umiejętności – jak również związane z nimi instrumenty, przedmioty, artefakty i przestrzeń kulturową – które wspólnoty, grupy i, w niektórych przypadkach, jednostki uznają za część własnego dziedzictwa kulturowego. To niematerialne dziedzictwo kulturowe, przekazywane z pokolenia na pokolenie, jest stale odtwarzane przez wspólnoty i grupy w relacji z ich otoczeniem, oddziaływaniem przyrody i ich historią oraz zapewnia im poczucie tożsamości i ciągłości, przyczyniając się w ten sposób do wzrostu poszanowania dla różnorodności kulturowej oraz ludzkiej kreatywności. Dla celów niniejszej Konwencji, uwaga będzie skierowana wyłącznie na takie niematerialne dziedzictwo kulturowe, które jest zgodne z istniejącymi instrumentami międzynarodowymi w dziedzinie praw człowieka, jak również odpowiada wymogom wzajemnego poszanowania między wspólnotami, grupami jednostkami, oraz zasadom zrównoważonego rozwoju. 2. «Niematerialne dziedzictwo kulturowe», w rozumieniu ustępu 1, przejawia się między innymi w następujących dziedzinach: a) tradycje i przekazy ustne, w tym język jako nośnik niematerialnego dziedzictwa kulturowego; b) sztuki widowiskowe; c) zwyczaje, rytuały i obrzędy świąteczne; d) wiedza i praktyki dotyczące przyrody i wszechświata; e) umiejętności związane z rzemiosłem tradycyjnym”.

Zatem w dalszym tekście będę używał neologizmu „technofakt”, który powinien zwrócić uwagę na istotę dziedzictwa techniki, a przez to i jego odrębność wobec tradycyjnie postrzeganego tzw. zabytku architektury przemysłowej. Otóż dla przykładu, gdyby budynki fabryki pozbawić ścian zewnętrznych, jednocześnie zachowując wyposażenie technologiczne, to nadal mielibyśmy do czynienia z wartościowym dziedzictwem kulturalnym techniki, natomiast działanie odwrotne – tak powszechne w ramach fasadyzmu rewitalizacji przestrzeni poprzemysłowej – daje skutek przeciwny, tzw. dziedzictwo techniki przestaje istnieć, a w historycznym krajobrazie miejskim pozostaje jedynie jego wspomnienie. Technofakt podkreśla odmienność dóbr kultury technicznej wobec tradycyjnie adorowanych dzieł sztuki i architektury, a partneruje mu techno-estetyka, które to pojęcie wprowadziła w Polsce prof. Krystyna Wilkoszewska<sup>36</sup>.

Każdy MZDT jest wyodrębnioną jednostką administracyjną oraz posiada nazwę własną, właściciela lub wieczystego użytkownika, określony granicami obszar własności oraz sąsiedztwo zidentyfikowane w sensie prawnym i otoczenie w sensie fizycznym, uwidocznione odpowiednio na planie sytuacyjnym i lokalizacyjnym<sup>37</sup>. Dany zakład produkcyjny czy budowla inżynierska istnieją w krajobrazie, będąc w różnym stopniu i na różny sposób powiązanymi z sąsiadującymi układami urbanistycznymi lub obszarami naturalnymi. W każdym przypadku należy uwzględnić osiem typów składników tworzących ów MZDT:

1. **Obiekty dziedzictwa archeologicznego** obejmujące struktury, konstrukcje, zespoły budowlane, eksploatowane tereny, przedmioty, zabytki innego rodzaju, jak też ich otoczenie znajdujące się na ziemi lub pod wodą; w odniesieniu do technofaktów także pozostałości surowców, odpady produkcyjne, wyroby pozaklasowe (złomowane) itp.<sup>38</sup>

<sup>36</sup> K. Wilkoszewska, *Wprowadzenie*, [w:] *Piękno w sieci. Estetyka a nowe media*, red. ..., Kraków 1999, s. 9.

<sup>37</sup> *Plan lokalizacyjny* ukazuje dany zasób w ujęciu mapy pozwalającej zidentyfikować w otaczającym go krajobrazie inne elementy, jak topografię terenu, inne obiekty i tereny, sieci dróg wodnych, lądowych i kolejowych itp. i powinien być skoordynowany z częścią graficzną miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego lub studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego; *plan sytuacyjny* jest sporządzany na kopii aktualnej mapy zasadniczej lub mapy jednostkowej przyjętej do państwowego zasobu geodezyjnego i kartograficznego w skali pozwalającej nanieść wszystkie obiekty naziemne, pod- i nadziemne oraz przyrodnicze ożywione i nieożywione znajdujące się w obrębie danego zasobu w granicach jego własności (ogrodzenia) wraz z bezpośrednim otoczeniem.

<sup>38</sup> Europejska konwencja o ochronie dziedzictwa archeologicznego (poprawiona), La Valetta, 16 stycznia 1992 r. (tzw. Konwencja Maltańska Rady Europy) oraz Konwencja UNESCO o ochronie podwodnego dziedzictwa kul-



Teren „A”, hala z zewnętrzną suwnicą belkową; fot. W. Affelt, 2015

2. **Obiekty nieruchome**, czyli budynki i/lub budowle. Wszystkie ich elementy składowe powinny być objęte przeglądem stanu zachowania, na podstawie którego powstaje opis stanu zachowania<sup>39</sup>. Opisowo-pomiarowa inwentaryzacja budowlano-architektoniczna powinna obejmować stosowne badania, pozwalające wykonać rozwarstwienie chronologiczne całego zasobu, czyli ustalić fazy jego powstawania<sup>40</sup>. Ogląd wewnątrz pozwala na rozpoznanie ich wartości techno-estetycznej.

3. **Małe technofakty** przenośne o maksymalnej masie np. do 50 kg dopuszczanej do dorywczego transportu ręcznego przez dorosłego mężczyznę zgodnie z przepisami BHP<sup>41</sup>, jak np.: stolarka okienna i drzwiowa, meble zakładowe – szczególnie warsztatowe, zakładowe gabloty i tablice ogłoszeń, narzędzia i przedmioty techniczne, ubiory służbowe i ochronne, archiwa zakładowe, dokumentacja budowlano-technologiczna, instrukcje technologiczne, instrukcje obsługi i BHP, literatura firmowa i katalogi produktów, plakaty zakładowe, urządzenia kontroli czasu pracy, małe formy plastyczne i upominki firmowe, albumy ikonograficzne, opracowania inwentaryzacyjne graficzne, pomiarowe, opisowe itp. Należy pamiętać, iż właśnie te obiekty najłatwiej ulegają rozproszeniu z uszczerbkiem dla integralności zasobu.

4. **Duże obiekty ruchome**, czyli przewoźne, wymagające użycia mechanicznych środków transportu ze względu na masę lub gabaryt,

---

turowego z 2001 r.: „Podwodne dziedzictwo kulturowe oznacza wszelkie ślady egzystencji ludzkiej mające charakter kulturowy, historyczny lub archeologiczny, które pozostawały całkowicie lub częściowo pod wodą, okresowo lub stale, przez co najmniej 100 lat wraz z ich kontekstem archeologicznym i przyrodniczym”. Zob. <https://www.nid.pl/upload/iblock/31e/31e948056a3c34470e800fa5edf9a0a5.pdf> (data dostępu: 10.02.2017).

<sup>39</sup> Według polskiej normy zharmonizowanej PN-EN 16096:2013-02 „Konserwacja dóbr kultury – Przegląd i opis stanu zachowania architektonicznego dziedzictwa kultury” następujące elementy budynku powinny podlegać ocenie stanu zachowania: „e l e m e n t y k o n s t r u k c y j n e : fundamenty, ściany nośne i kurtynowe, filary, słupy, pilastry, łuki, sklepienia, kopuły, stropy, więźba dachowa i pokrycie dachu, schody, pochylnie, inne; e l e m e n t y p o m o c n i c z e : okna, drzwi, witraże, sufitry podwieszane, wieżyczki, kominy, świetliki, obramowania, balkony, zadaszenia, daszki, galerie, rynny, rury spustowe, kraty, balustrady, inne; p o w i e r z c h n i e : tynki, boazerie, okładziny, elementy wykończeniowe, dekoracje, powłoki malarskie, obrazy, płaskorzeźby, snycerka, mozaiki, posadzki, inne; i n s t a l a c j e : systemy grzewcze, odwodnieniowe, wodno-kanalizacyjne, wentylacyjne, klimatyzacyjne, elektryczne, przeciwpożarowe i gaśnicze, systemy bezpieczeństwa, ogrodzenia, bramy, inne; e l e m e n t y z e w n ę t r z n e : drogi, parki, ogrody, podwórka, i n n e ; warunki środowiskowe” (s. 17–20).

<sup>40</sup> W każdym przypadku cykl życia obiektu budowlanego obejmuje przynajmniej trzy fazy: I faza – od powstania do pierwszej przemiany tj. przebudowy, rozbudowy, nadbudowy, rozbiórki, powodującej zmianę stanu zachowania; II faza – dokonywanie przemiany; III faza – od zakończenia II fazy do dnia dzisiejszego, z uwzględnieniem skutków procesu starzenia się substancji, jej zużywania i deterioracji. Każda kolejna przemiana rozwija to podejście stratygraficzne o dwie nowe fazy.

<sup>41</sup> Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 14 marca 2000 w sprawie bezpieczeństwa i higieny pracy przy ręcznych pracach transportowych (Dz. U. 2000 nr 26 poz. 313) ze zm. (Dz. U. 2000 nr 82 poz. 930).





Stalowe rzeźby *Brama 1* i *Brama 2* Grzegorza Klamana, w tle bryła Europejskiego Centrum Solidarności; fot. W. Affelt, 2015

np.: maszyny, instalacje, urządzenia, elementy i detale architektoniczne (spolia i transfery po demontażu). Należy wspomnieć, iż właśnie te obiekty najszybciej zbywa syndyk masy upadłości lub nowy właściciel, dezintegrując i degradując tym samym zasób oraz przyczyniając się do często nieodwracalnej utraty być może unikatowych technofaktów.

5. **E l e w a c j e b u d y n k ó w** (zewnątrzne powierzchnie architektoniczne) wraz z dekorum, detalami i elementami architektonicznymi oraz zielenią przyobektową, współtworzące wraz z innymi obiektami i otoczeniem wnętrze architektoniczno-krajobrazowe, które powinno zostać przeanalizowane metodą wnętrz architektoniczno-krajobrazowych WAK<sup>42</sup>.

6. **P r z e s t r z e ń z e w n ę t r z n a** między obiektami MZDT, wyznaczona przez ich bryły, a także ogrodzenie, bramę, układ dróg i placów zakładowych, duże obiekty dźwignicowe jak żurawie i suwnice, obiekty małej architektury oraz zewnętrzne instalacje zakładowej infrastruktury, np. rozdzielnie elektryczne, baterie zaworów, studzienki i pokrywy włazów, maszty i estakady przewodów rurowych itp. Ze względów krajobrazowych należy zwrócić uwagę na otoczenie<sup>43</sup> i zasięg ewentualnej strefy buforowej<sup>44</sup>. Przestrzeń ta zawierająca obiekty kulturowe i naturalne – wytwory przyrody martwej i ożywionej – powinna być przedmiotem analizy jako wnętrze architektoniczno-krajobrazowe (w skrócie: WAK) w ujęciu jako otwarcie widokowe „na obiekt” i „od obiektu” w skali danego zespołu architektoniczno-budowlanego z wykorzystaniem instrumentarium audytu krajobrazowego.

7. **H i s t o r y c z n y k r a j o b r a z m i e j s k i**, czyli krajobraz kulturowy, w którym istnieje analizowany zespół technofaktów, badany według zasad podejścia krajobrazowego oraz metody JARK-WAK w skali urbanistycznej. W rzeczywistej sytuacji topograficznej i istniejącej zabudowy należy zidentyfikować osie widokowe i najlepsze miejsca obserwacyjne

---

<sup>42</sup> J. Bogdanowski, *Metoda jednostek i wnętrz architektoniczno-krajobrazowych (JARK-WAK) w studiach i projektowaniu*, Kraków 1999; standardowa metoda waloryzacji krajobrazu w następujących zakresach: skala planistyczna, tzw. JARK; skala urbanistyczna, ZWAK – zespoły WAK; skala architektoniczna, tzw. WAK.

<sup>43</sup> Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, art.3, p. 15: „Otoczenie – teren wokół lub przy zabytku wyznaczony w decyzji o wpisie tego terenu do rejestru zabytków w celu ochrony wartości widokowych zabytku oraz jego ochrony przed szkodliwym oddziaływaniem czynników zewnętrznych”.

<sup>44</sup> Według „Operational Guidelines...”, poz. 15, § 104, wydanie 2016: „Strefa buforowa to obszar otaczający obiekt dziedzictwa, objęty komplementarnymi ograniczeniami prawnymi i/lub zwyczajowe, które dotyczą jego użytkowania i rozwoju, zapewniając tym samym dodatkową warstwę ochrony nieruchomości”.



Nieistniejące już estakady przewodów rurowych; fot. W. Affelt, 2012



Tablica z planem sytuacyjnym Stoczni Gdańskiej, obecnie element wystawy stałej ECS-u; fot. W. Affelt, 2009

– punkty widokowe ekspozycji widokowej „na obiekt” i „od obiektu” oraz widoków, panoram, sylwet i dominant. Zachowanie różnorodności kulturowej w krajobrazie (aspekt poznawczy) oraz wykorzystanie jego malowniczości (aspekt estetyczny) powinny być postulatem ochrony krajobrazowej w planowaniu przestrzennym, celem zaleceń konserwatorskich oraz przesłanką do założeń projektu rewitalizacji.

8. Elementy dziedzictwa niematerialnego skojarzone z MZDT powinny być identyfikowane zgodnie z rodzajami wskazanymi w Konwencji UNESCO (zob. przypis 35).

Składniki dziedzictwa techniki są formą wyrazu kulturowego społeczności i narodów oraz czynnikiem współtworzącym różnorodność ich tożsamości i kultur, niosąc rozliczne treści kulturowe, znaczenia symboliczne i wartości zasługujące na zachowanie dla przyszłych pokoleń<sup>45</sup>.

Spśród ośmiu wartości kulturowych stanowiących kanon wartościowania według metody TECHNITAS<sup>46</sup> w tym artykule zajmuję się jedynie wartością historyczną technofaktu. Może być ona analizowana w rozmaitych kontekstach, które reprezentują poszczególne atrybuty:

- a) Postaci historyczne związane z technofaktem.
- b) Wydarzenia historyczne związane z technofaktem.
- c) Postęp techniczny: innowacje, wynalazki.
- d) Rozwój gospodarczy: uprzemysłowienie.
- e) Rozwój społeczny: demografia, edukacja zawodowa.
- f) Zmiany i przeobrażenia krajobrazowe: urbanizacja, transport.
- g) Historia własna obiektu/miejsca: narracje świadków.

Wynikiem analizowania wartości historycznej jest narracja osadzona na linii czasu i zawierająca zbiór informacji, które służą popularyzacji obiektu i uświadamianiu jego wartościowości. Uzasadniają one także zalecenia konserwatorskie wydane w celu zapewnienia zachowania śladów przeszłości i wpływu czasu również w relacji z atrybutami pozostałych siedmiu wartości. Do badania wartości historycznej technofaktu niezbędne jest wykorzystanie warsztatu badawczego historyka, szczególnie wyspecjalizowanego w historii gospodarczej i historii techniki oraz

<sup>45</sup> Konwencja UNESCO w sprawie ochrony i promowania różnorodności form wyrazu kulturowego, Paryż, 20 października 2005 r.

<sup>46</sup> Pozostałymi wartościami są: autentyczność, integralność, artystyczność, wspólnotowość, niematerialność, techno-estetyczność, unikatowość. Zob. W. Affelt, *TECHNITAS. Konteksty...*

zdolnego do przeprowadzenia dokładnej i żmudnej kwerendy archiwalnej i bibliograficznej.

Linia czasu, na której można osadzić poszczególne technofakty – choćby tych siedemnaście węzłów z metatekstu w „Aneksie III” – w przypadku Stoczni Gdańskiej może zostać podzielona na następujące odcinki – przedziały czasowe:

- 1844–1870: państwowa stocznia Królestwa Prus Königlische Werft Danzig;
- 1870–1918: państwowa stocznia Drugiej Rzeszy niemieckiej Kaiserliche Werft Danzig;
- 1922–1939: międzynarodowa spółka akcyjna działająca pod trzema oficjalnymi nazwami: The International Shipbuilding and Engineering Company Limited, Danziger Werft und Eisenwerkstätten Aktiengesellschaft, Stocznia Gdanska;
- 1889–1939: prywatna stocznia Schichau-Werft Danzig;
- 1939–1945: hitlerowska stocznia marynarki wojennej Trzeciej Rzeszy;
- 1945–1946: zarząd sowiecki nad zdewastowanymi przez uciekających hitlerowców terenami stoczniowymi;
- 1947–1996: Stocznia Gdańska (im. Lenina w latach 1967–1990) do ogłoszenia upadłości; 1996–2017: przekształcenia własnościowe, zmiany nazwy, wyburzenia.

Spójrzmy, jak interpretacja technofaktów z wymienionych przeze mnie w metatekście (I–XVII) oraz nowododanych (XVIII–XX) plasuje się na osi czasu i w poszczególnych składnikach MZDT:

Linia czasu	Archeologia	Nieruchome	Ruchome M.	Ruchome D.	Elewacje	Przestrzeń	Krajobraz	Niematerialne
1844–1870	IV, X, XV, XVII	I, X, XIV, XV	XV	XV	I, X	I, X, XV	I, X	X
1870–1918	II, IV, X, XIV, XVII	II, III, IV, X, XIV, XVII, XVIII	X	III, X	II, X, XVII, XVIII	II, X, XVII, XVIII, XVIII	II, III, X, XVII, XVIII	III, IV, X, XV, XVII, XVIII, XVIII
1922–1939	IV, XIV	IV, XIV, X V, XVII, XVIII, XIX	BRAK	XVII	XIV, XVIII	XIV, XVII, XVIII	XIV, XV, XVII, XVIII	IV, VII, XIV, XVII, XVIII, XIX
1889–1939	XIV, XVII	V, VI, XIV	BRAK	XVII	V, VI, XIV, XVII, XVIII	V, XIV, XVII	V, XIV, XVII	VI, XVII, XVIII
1939–1945	VIII, XVII	VIII, XVII, XVIII	BRAK	VIII, XVII	XVII, XVIII	VIII, XVII, XVIII	XVII, XVIII	VIII, XVII, XVIII
1945–1946	XVII	XVII	BRAK	XVII	XVII, XVII	XVII, XVIII	XVII, XVIII	XVII
1947–1996	XIV, XVII	IX, XI, XII, XIII, XIV, XVII, XVIII	XII, XIII, XVII, XX	XI, XII, XIII, XVII	XII, XIII, XIV, XVII, XVIII	IX, XI, XII, XIII, XIV, XVII, XVIII, XX	IX, XI, XIV, XVII, XVIII, XX	VII, IX, XI, XII, XIII, XIV, XVII, XVIII, XX
1996–2017	XIV, XVII	XIV, XVI, XVII, XVIII	XVI, XVII	XVI, XVII	XVI, XVII, XVIII	XVI, XVII, XVIII	XVI, XVIII	VII, XVI, XVII, XVIII

**Tabela 1.** Afiliowanie technofaktów z „Aneksu III” w zależności od przedziałów czasowych oraz składników MZDT

Pobieżna analiza powyższego zestawienia ukazuje białe plamy w rozpoznawaniu znaczeń i wartości kulturowych miejsca zabytkowego oraz milieu jego historii. Wiele technofaktów wskazuje na prawdopodobieństwo wystąpienia obiektów podziemnych i podwodnych, ale z drugiej strony wiadomo, że stosownych badań archeologicznych tutaj nie prowadzono. Wyraźne niedowartościowanie dotyczy małych przedmiotów ruchomych – i to nie dziwi, gdyż one właśnie najłatwiej i najszybciej ulegają rozproszeniu, jeżeli ominie je troska konserwatorska lub muzealnicza. Już ten zbiór technofaktów umożliwia rozwarstwienie zarówno na planie sytuacyjnym, jak i w skali krajobrazowej, która przy uwzględnieniu realiów topograficznych i układu hydrologicznego Martwej Wisły obejmuje obszar od brzegu wiślanego w przekopie z 1895 r. do dzisiejszego ujścia w Nowym Porcie. W takim ujęciu Ostrów (stoczniowy teren „C”) jest interesującym tematem badawczym. W pewnym sensie zaskakuje obfitość materiału referencyjnego do badania elementów dziedzictwa niematerialnego, jak również wielokontekstualny potencjał interpretacyjny materiału ikonograficznego. Wnikliwe wykorzystanie tak naszkicowanej czasoprzestrzeni kłacza kulturowego umożliwi stworzenie obszernej i treściowo bogatej narracji o wartości historycznej tego miejsca, które było niegdyś potężną Stoczną Gdańską, w której od 1948 r. powstało ponad tysiąc staków.

## Zakończenie

Dla skonkludowania rozważań przyjrzyjmy się jeszcze jednej tabeli. Dzięki niej zobaczymy, jak rozkłada się zachowany obecnie MZDT na linii czasu:



Linia czasu	Nieruchome	Ruchome	Przestrzeń zewnętrzną	Krajobraz	Niematerialne
1844–1870	brak	brak	brak	linia wygradzenia terenu „A” od strony miasta według układu hydrologicznego fos i cieków wodnych	narracje tradycji niemieckiej marynarki wojennej
1870–1918, rejon „A”	basen dokowy, 288, 168, 131, 128, 75, 49, 47, 43, 42, 41, 36, 35, 34, 32	brak	linia nabrzeża i ulice Wyposażeniowców, Narzędziowców, Kooperantów, Odlewników, Dokowa, Podstoczniowa	plan sytuacyjny zabudowy terenu „A” według układu hydrologicznego fos i cieków wodnych przed 1900 r., otwarcie na miasto w miejscu Bramy nr 1 od ul. Lisia Grobla	narracje niemieckiego stoczniownictwa i marynarki wojennej obejmujące wszystkie zbudowane tu jednostki
1922–1939, rejon „A”	151, 38	brak	usytuowanie budynku 131 względem muru ogrodzeniowego i linii nabrzeża, ul. Krótka	pierwszy budynek stoczniowy od strony dojścia z miasta wzdłuż brzegu Motławy i Wisły, żuraw przy relikcie budynku 88A	historyczna nazwa miejsca Milch Peter, tj. Mleczny Piotr
1889–1939, rejon „B”	pochylnie, 99, 98, 94, 86, 32, 31, 29	aranżacja autentycznego wnętrza „warsztatu elektryka”	ul. Monterów, przy Pirsie, Stolarzy	tylko rejon pochylni	narracje niemieckie o historii wielkich zwodowanych jednostek
1939–1945	3B, 48B, 64B, 33B, 90B, 132B, 89A		ul. Elektryków, Rurarzy, zwarty zespół hal modernistycznych – konstruktywizm przy ul. Elektryków	dominanta miejsca: hala traserni 3B	historie wszystkich zwodowanych U-Bootów
1945–1946	brak	brak	brak	brak	brak

1947–1996	zespół 4B, 175A, Brama nr 2 z budynkiem portierni, rzeźby plenerowe Brama 1 i Brama 2 Grzegorza Klamana	wyposażenie hali 4, makiety rejonu pochylni „B” i basenu dokowego, pulpit sterowniczy do wodowania	ul. Traserów	zespół żurawi, pomnik Poległych Stoczniovców 1970	ceremonia wodowania
1996–2017	budynek ECS-u	publikacje i gadżety, symulakry, aranżacje narracyjne, scenografie	ul. Nowa Wałowa	dominanta miejsca: bryła ECS-u	narracje narodowo-patriotyczne i Solidarnościowe

**Tabela 2.** Afiliowanie technofaktów MZDT w zależności od typu jego składników oraz przedziałów czasowych

Z punktu widzenia polskiej racji stanu – jakkolwiek to brzmi – niepokoi brak równowagi pomiędzy zachowaną substancją poniemiecką, w tym hitlerowską, a pozostałościami substancji o polskiej proveniencji, zarówno międzywojennej, jak i powojennej. Najwyraźniej aspekt poprawności politycznej w tym miejscu uszedł uwadze osób decydujących o wyburzeniach. Jest to wyzwanie (i wezwanie) do podjęcia działań przywracających zrównoważenie w interpretacji tego miejsca, które w swojej historii, licząc od 1844 r., było związane z Polską przez 87 lat, a więc połowę tej linii czasu. Rejon „C”, czyli Ostrów, pozostaje dotąd dla mnie niedostępny, zatem nie mogę nic o nim powiedzieć, ale przypuszczam, że jest to miejsce niemniej interesujące, chociaż o historii użytkowania stoczniowego o kilkadziesiąt lat krótszej. Z terenu „A” i „B” zniknęło też wiele ulic zakładowych z powodu wyburzenia całych pierzei, ale to może zostać odtworzone w przestrzeni nowej zabudowy jako realizacja zalecenia konserwatorskiego lub szczegółowych zapisów w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego.

Idea Deleuzjańskiego kłącza skłania – może nieco mechanistycznie – do dalszego poszukiwania technofaktów tworzących nowe węzły

w rozbudowywanej sieci poznawczej, co w efekcie wspomóże interpretacje milieu historii tego unikatowego w skali globalnej miejsca, jakim była, ale i nadal jest Stocznia Gdańska, mimo dokonanych aktów niszczenia, w bardzo wielu kontekstach.

Interpretacje historyczne stają się interesujące, jeżeli w jakiś sposób są bliskie współczesnemu człowiekowi, gdy znajduje on w nich informacje o innych ludziach lub sytuacjach, z którymi może się utożsamić. Albowiem zachowanie dziedzictwa kulturowego w XXI w. jest skupione na człowieku, a tego nie uczą w ramach konserwatorstwa czy zabytkoznawstwa. Tam wciąż ośrodkiem badań i działań jest rzecz – przedmiot duży lub mały, ruchomy lub nieruchomy – czy też krajobraz kulturowy, a przecież beneficjentem idei zachowania dokumentów przeszłości nie są owe martwe obiekty materialne, ale człowiek, który z nich potrafi i chce czerpać poznanie. A jakże ogromną moc poznawczą i wartość wspólnotowej tożsamości posiadają elementy dziedzictwa niematerialnego! Temat Stoczni Gdańskiej to niezmierzone pole dla humanistycznej eksploracji. Technikom, inżynierom i konserwatorom zaś pozostawmy zadanie zachowania tej autentycznej substancji historycznej, która się jeszcze tu ostała, bo w niej właśnie mieszka duch dziedzictwa niematerialnego. Zaniechanie należytej troski o jego lokum może sprawić, iż opuści to miejsce, pozostawiając nas samym sobie, gnuśniejących w znoju codzienności, która kurczy nasze bytowanie do „tu i teraz”, gdzie nie ma już przestrzeni na refleksję o przeszłości i formułowanie przesłanek do twórczej antycypacji przyszłości... Bogactwo milieu historii Stoczni Gdańskiej jest niezmierzone, i oby czasy zaniechania badań i studiów nad nim minęły. Poznajmy je więc dla dobra pamięci kulturowej wspólnot dziedzictwa w społeczności miejskiej Gdańska, a także wszystkich innych w kraju i na świecie.

## **International Conference ‘Heritage of Technology – Gdansk Outlook 4’**

### **Message from Mr Laurent Lévi-Strauss, Deputy-Director of the UNESCO Division of Cultural Heritage**

Dear Chairperson,

It was my honor to attend, on behalf of the Director-General of UNESCO, Mr Koïchiro Matsuura, the International Conference, ‘Heritage of Technology – Gdansk Outlook 4,’ organized by Gdansk University of Technology, and held at Gdansk, Gdynia, Tczew and Nowy Dwor Gdanski, in May 2005. This event, held under the patronage of the Polish National Commission, addressed a major field of cultural heritage, and one that has not yet received adequate recognition worldwide. That is, the heritage of technology, and more specifically, two central domains of this heritage; industrialization and engineering technology.

And indeed, I should note that the location for such a conference could not have been more appropriate, given the outstanding industrial and engineering heritage of Gdansk and its surrounding region, renowned for its historic traditions of shipyard, railway, electric power plant, canal and bridge construction. For well over a century, the city and region has been a major site of industrial achievement, and as such, represents one of the dominant stages in the evolution of modern society. More recently, Gdansk became the site of one of the most significant social movements of the century. When, some twenty-five years ago, thousands of men and women struggled for their livelihoods and self – respect in the shipyards of Gdansk within the Solidarity Movement led by Lech Valesa, the city also became an emblem of freedom, prefiguring manifestations for liberty throughout Europe, and altering the universal understandings of workers rights. At the same time, the event also marked a wider international

phenomenon that has already had a major impact in industrial societies worldwide: With advances in global technology in field of transport and engineering, more traditional modes of industrial production have been replaced, often reducing manual employment opportunities.

As you are aware, the field of tangible cultural heritage has traditionally emphasized historic buildings and monuments, and their more traditional contexts. More often, this orientation has not given sufficient attention to industrial heritage or to the technical impacts and the historical achievements of engineering. Given the major impact of these domains in shaping societies and their heritage worldwide, including social and cultural life, the Conference played a significant role in raising awareness, as well as exploring ways to develop multi-disciplinary and inter-institutional collaboration in this field. The Conference should also be praised for the contribution it has made to much needed reflection on the value of industrial heritage as part of the heritage of humanity, as well as to possible approaches to revitalizing abandoned industrial zones with local community participation. Given the growing number of such zones in countries worldwide, such initiatives are of great importance. No doubt this event could also contribute to the greater recognition of industrial heritage by the UNESCO World Heritage Convention.

The Conference brought together leading experts to present papers and to explore suitable approaches to the heritage of technology. Particular attention was given to the integration of heritage considerations in the education of engineers. In this regard, topics addressed the development of methodologies taking into account living cultural contexts, as well as sustainable management, restoration and conservation practices. Such approaches are ever more essential to ensure that human contexts and values are central to industrial and engineering developments, in an increasingly technological era where local communities and their needs risk being sidelined by rapid progress.

UNESCO wholeheartedly supported the Conference and strongly encourages further research, publications and activities on Heritage

and Technology, such as the valuable initiatives undertaken by Professor Waldemar Affelt, the Conference Secretary and member of the Faculty of Engineering and Environment at the Gdansk University of Technology. These initiatives, aimed at raising awareness of the cultural and social values of historical engineering, along with the various topics addressed by other participants at the Conference, merit further attention and support on national and international levels. Dr Affelt's sheer dedication and competence ensured the success of the Conference, and UNESCO hopes that he will gain deserved support to continue his work in this innovative and important field of research.

It remains for me to congratulate and to thank the University of Gdansk for this successful and highly worthwhile event.

Laurent Lévi-Strauss  
Deputy-Director  
UNESCO Division of Cultural Heritage

## Aneks II

### **M e s s a g e on the world value of “Stocznia Gdańska” Gdansk, 7 May 2005**

The symbolic significance of Gdansk Shipyard is related to the importance of the founding of Solidarnosc of course. For that alone the shipyard is world famous. But it also represents and tells us the story about an important part of 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> century history related to working conditions, technological development and international trade that can be seen in the shipyard. This history contains the stories of working and living conditions for many people during the 20<sup>th</sup> century. The buildings and the structures at the site are means allowing people, today and in the future, to understand, feel and relate to this recent history.

While the World Heritage List contains some naval shipyards that projected state power overseas in the Age of Empires – Venice, Karlskrona and Suomenlinna – there is nothing yet that represents commercial steel shipbuilding of the late 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> centuries. We suggest that Stocznia Gdanska be considered an outstanding representative of this form of shipyard. Without tangible evidence of the working life of the shipyard, the value of Solidarnosc becomes only intangible.

We believe the plans now launched for developing the area could take more care of these heritage values as a platform for future development. We suggest that a conservation management plan be prepared that will reflect the cultural significance of the site. It should identify the most valuable cranes, launching slips, dry docks, workshops, machinery-such as the hammers and presses in the forge – and indications of working life, society and organized labour that may be given in signs and other symbols. Guidelines should be given about important views and the appropriate locations for new development. Thus cultural heritage and new development can work together in a process that will create sustainable structures for the future.

Accepted by acclamation  
by the participants of the International Conference  
„Heritage of Technology – Gdańsk Outlook 4”  
from 15 countries



United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization  
Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture

1, rue Miollis  
75732 Paris Cedex 15  
France

Tel :+33 (0)1 45 68 41 90  
Fax:+33.(0)1 45 67 55 .96

8 December 2005

Ref.: D.DIR/CLT/CH-084

Dear Professor Wittbrodt,

It was my honor to attend, on behalf of the Director-General of UNESCO, Mr Koïchiro Matsuura, the International Conference "Heritage of Technology – Gdansk Outlook 4", organized by Gdansk University of Technology, and held at Gdańsk, Gdynia, Tczew and Nowy Dwór Gdański, in May 2005. This event, held under the patronage of the Polish National Commission for UNESCO, addressed a major field of cultural heritage, and one that has not yet received adequate recognition worldwide. That is, the heritage of technology, and more specifically, two central domains of this heritage; industrialization and engineering technology.

And indeed, I should note that the location for such a conference could not have been more appropriate, given the outstanding industrial and engineering heritage of Gdansk and its surrounding region, renowned for its historic traditions of shipyard, railway, electric power plant, canal and bridge construction. For well over a century, the city and region has been a major site of industrial achievement, and as such, represents one of the dominant stages in the evolution of modern society. More recently, Gdańsk became the site of one of the most significant social movements of the century. When, some twenty-five years ago, thousands of men and women struggled for their livelihoods and self – respect in the shipyards of Gdańsk within the Solidarity Movement led by Lech Wałęsa, the city also became an emblem of freedom, prefiguring manifestations for liberty throughout Europe, and altering the universal understandings of workers rights. At the same time, the event also marked a wider international phenomenon that has already had a major impact in industrial societies worldwide: with advances in global technology in field of transport and engineering, more traditional modes of industrial production have been replaced, often reducing manual employment opportunities.

Senator RP Professor Edmund WITTBRODT  
Chairperson for the International Conference  
"Heritage of Technology – Gdańsk Outlook 4"  
Gdańsk University of Technology  
Narutowicza 11/12  
PL - 81952 Gdańsk  
POLAND



# Aneks III

## JEŻELI TU NIE OSTATNIE SIĘ NIC... WALDEMAR J. AFFELT

### Jeżeli tu nie ostatnie się nic, to

rycina w zbiorach Biblioteki Gdańskiej PAN, obrazująca zator lodowy w Płoni Wielkiej ok. 8 km od Gdańska, który w nocy z 31 stycznia na 1 lutego 1840 roku sprzątnął wody Wisły tak, że przelały się przez wydmy i rozpląkały ją, tworząc drugie naturalne ujście do morza, zmieniło to warunki hydrologiczne starego koryta rzeki z czasem nazwanej Wąłą Martwą, sprzyjając lokalizacji w tym miejscu nagierem przystani pruskich okrętów, później stoczni parafowej, a także nowych nabrzeży portowych poza pierścieniem fortyfikacji Gdańska;

- plan Gdańska Richarda Berlinga z 1896 roku, na którym uwidoczniło fortyfikacje bastionowe, fosy i sieć kanałów, zabudującą o wytyczeniu układu ulic zakładowych i lokalizacji trwałej zabudowy stoczni, a w tym basenu na planie części wyznika kołowego, zamykanego bramą płynącą do wodociągów z trzaski płaskich walców używanych słuźców przy udziale doku pływającego – system z lat 70. XIX w. unikatowy w skali świata;

- tabliczka produkcyjna firmy „J. W. KLAWITTER DANZIG 1894” umocowana w wrotach przepiępowodowych słuźców w Przegalinie, zbudowanej w ramach projektu Przekopu Wisły, czyli sztucznego ujścia do Bałtyku w Świnie, które wody wlewa, ceremonialnie na sygnał telegraficzny cesarza Wilhelma II uwolnione, same wypłynęły 31 marca 1895 roku, nadsłuchując fenomen natury z 1840, gdańszczanin Johannes Wilhelm Klawitter (1801-1863), wykładawca Królewskiej Szkoły Nawigacyjnej w Gdańsku, utworzył na Brabanku, albo Bragebanku – terenie na wschód od ujścia kanału Raduni do Motławy – pierwszą prywatną stocznię przemysłową w Gdańsku już w 1827 roku, którą niezamierzenie stała się źródłem wykwalifikowanych robotników dla późniejszej pruskiej stoczni królewskiej „J. W. Klawitter” był budowniczym pierwszego okrętu zwodowanego w tej parafowej stoczni oraz pierwszego w Prusach doku pływającego, pracującego to ponad 60 lat;

- plyta nagrobna rodziny Klawitterów na Cmentarzu Nieistniejących Cmentarzy obok polskokatolickiego kościoła Bożego Ciała przy ul. 3 Maja w Gdańsku;

- plaski teren Placu Zebrań Ludowych powstały w latach 1889-1892 jako skutek wybrania gruntu z niedzijskiej Kruczej Górki (Krahenberg) na potrzeby podniesienia poziomu terenu pod prywatną stocznię Schichau przy pomocy specjalnie skonstruowanej nad torami kolejowymi kolejkę linową o długości 480 m i pokonyjącej różnicę 20 m wysokości; była to reminiscencja XVII-wiecznego gdańskiego curiousum – Innowego

przemianka hubelkowego zaprojektowanego przez Adama Wybę (ok. 1590-1653, także Wieża Adama lub Adam Wjeb) do usypienia naczelnika Bastionu Przedmiejskiego w pobliżu kościoła św. Trójcy, przerosnącego nad kanałem Raduni i fosą miejską grunt z Biskupiej Górki odległej o ok. 200 m;

- pełnoplastyczna rzeźba portretowa głowy elżbiężana Ferdnanda Gotloba Schichaua (1814-1896) z atrybutem łodzi umieszczona na fasadzie Głównego Politechniki Gdańskiej w 1904 roku i tworząca, wraz ze złożoną kompozycją drobnioczą nad dolnym wieściem bocznym w elewacji frontowej, symboliczny element architektonicznej apoteozy pruskiej nauki i techniki;

- „Stocznia Gdańska” jako polskojęzyczna oficjalna nazwa przedsiębiorstwa The International Shipbuilding and Engineering Company Limited powstałego w 1922 roku w miejscu pruskiej stoczni cesarskiej z 20-procentowym udziałem Rzeczypospolitej Polskiej;

- Muzeum Stutthof w Słutowie; przez trzy podoboz KL Stutthof Außenarbeitslager Danziger Werft, Außenarbeitslager Holm oraz Außenarbeitslager Schichau Werft Danzig w latach 1944-1945 przeszło kilka tysięcy więźniów i ofiar pracy przymusowej w hitlerowskiej stoczni gdańskiej, w tym wielu Żydów;

- rudowęglowiec v/s Soldek – pierwszy pehormski statek w całości polskiej produkcji, zwodowany 6 listopada 1948 w Stoczni Gdańskiej pod nazwiskiem tutejszego trasa Stanisława Soldeka (1916-1970), którego żona Helena (1919-2005) była matką chrzestną, obecnie zacumowany przy Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku jako statek-muzeum;

- książka Guntera Stavorinusa „Die Geschichte der Königlichen / Kaiserlichen Werft Danzig 1844-1918”, opublikowana przez Böhlau Verlag, Köln & Wien w 1990 r., będąca nagłennym studium źródeł historycznych nt. pruskiej Stoczni Królewskiej / Cesarskiej w Gdańsku;

- Tablice 21 Postulatów Gdańskich z Siernia 1980, wpisane w 2003 r. na Światowej Liście Programu UNESCO „Pamięć Świata” (Memory of the World), obejmującą najważniejsze dokumenty dziejów ludzkości; postulatory sformułowane czwartego dnia strajku w nocy z 16 na 17 sierpnia przez Międzyzakładowy Komitet Strajkowy, później zaakceptowany w Nizakalnym Samorządzie Związek Zakładowy „Solidarność”, zostały głosem ludu – na terenie stoczni zapisane czerwioną farbą młnową i czarnymi ołówkami praszkami na dwóch płytach ze szkła przy Arkadiuszu Rybickim (1953-2010) i Macieju Grzywaczewskim, członku Ruchu Młodej Polski, i następnego dnia zawieszane na stoczniowej Bramie nr 2; oryginał jest przechowywany w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku;

Rybińskiego (1953-2010) i Macieja Grzywaczewskiego, członku Ruchu Młodej Polski, i następnego dnia zawieszane na stoczniowej Bramie nr 2; oryginał jest przechowywany w Centralnym Muzeum Morskim w Gdańsku;

- symulakry warsztatu Elektyka (Lech Wałęsa ur. 1943) i kabiny Sowirowskiej (Anna Walentynowicz 1929-2010) zapowiedziane w projektach scenograficznych aranżacji przyszłych ekspozycji w Europejskim Centrum Solidarności;

- Znak Dziedzictwa Europejskiego European Heritage Label umieszczony w 2008 roku na żelbetonowym słupku stoczniowej Bramy nr 2, wpisanej do krajowego rejestru zabytków 6 grudnia 1999 roku pod nr A-1206;

- stadion PGE Arena – na podbudowie jego fundamentów użyto gruz z rozbiórki budynków Stoczni Gdańskiej, rozpoczętej w 2006 roku, a czym wspomni 7 kwietnia 2009 roku poseł Arkadiusz Rybicki (1953-2010) podczas debaty nt. przyszłości terenów postocznioowych, zorganizowanej w siedzibie Fundacji Wyspa „Progress”;

- Apartmentowce na Brabanku, zaplanowane przy ul. Stara Stocznia obok powstającego właśnie Muzeum II Wojny Światowej, w historycznym miejscu początku ery industrialnej w Gdańsku – stoczni Klawitterów i ich domu rodzinnego, którego pozostałości (fundamenty, części drewniane go zbiornika i pieca) odkrył archeologowie w latach 2011-2012, badając teren pod budowę;

- dziiesięciopokładowy kadłub wyposażony technicznie o stoczniowym numerze budowy NB 88, który 1 marca 2013 r. giczał z pochylni B1 Wydziału K-3 byłej Stoczni Gdańskiej (jako 1027 jednostka zbudowana tu po roku 1945 i być może ostatnia...), po wykorzystaniu wnętrza w stoczni norweskiej będzie kursował jako luksusowy pehormski prom pasażersko-samochodowy pod historyczną nazwą „Bergensfjord” (v/s linowiec oceaniczny 1913-1958);

- tyście negatywów i fotografii, ilustrujących codzienność i wydarzenia w Stoczni Gdańskiej od roku 1945, znajdujące się w wciąż rosnącym zasobie zbiorów dokumentalnych Europejskiego Centrum Solidarności; **zaświadczyć wraz z tą książką przyszłym pokoleniom o dziedzictwie materialnym i niematerialnym tego miejsca, ale także o tożsamości jego rewitalizatorów i pozostałych interesariuszy różnego autoramentu, którzy zostawiła po sobie krajobraz postocznioowy, miewięj prawdziwie o nich samych...**

# Bibliografia

## Literatura

- Affelt W., *Europejskie Warsztaty Ochrony Dziedzictwa Przemysłowego w Gdańsku*, „Pismo PG” 1993, nr 2.
- Affelt W., *HOT-GO 4*, „Pismo PG” 2005, nr 6.
- Affelt W., *TECHNITAS. Konteksty dziedzictwa kulturowego techniki*, Zabrze 2015.
- Bogdanowski J., *Metoda jednostek i wnętr architektoniczno-krajobrazowych (JARK-WAK) w studiach i projektowaniu*, Kraków 1999.
- Deleuze G., Guattari F., *Tysiąc plateau*, przekład zbiorowy, wstęp M. Herer, Warszawa 2016.
- Frodl W., *Pojęcia i kryteria wartościowania zabytków, ich oddziaływanie na praktykę konserwatorską*, przeł. M. Arszczyński, Warszawa 1966.
- Hac A., *Jak uchronić poprzemysłowe dziedzictwo przed barbarzyńcami?*, „Gazeta Wyborcza” (Łódź), 12.05.2010, nr 109.
- Historic Cities and Sacred Sites*, ed. I. Serageldin, E. Shluger, J. Martin-Brown, Washington 2000.
- Karta Wenecka 1964–2014*, red. W. Bukowska, J. Krawczyk, Toruń 2016.
- Piękno w sieci. Estetyka a nowe media*, red. K. Wilkoszewska, Kraków 1999.
- Riegl A., *Georg Dehio i kult zabytków*, przeł. R. Kasperowicz, Warszawa 2012.
- Szlaga M., *Stocznia Szlaga. Shipyard Szlaga*, Gdańsk 2013.
- Zakres i granice ingerencji konserwatorskiej w adaptacji obiektów i zespołów poprzemysłowych: Prorevita 2010*, red. A. Kępczyńska-Walczak, Łódź 2012.
- Żelazek K., *Debata: Żurawie wizytówką Gdańska*, „Pismo PG” 2009, nr 4.

## Filmy i relacje

- A teraz co?* [film dokumentalny], reż. A. Adamek, M. Toczek, Gdańsk 2008.
- Stocznia Gdańska – Urban Exploration – GoPro Video 2016* [film amatorski], <https://www.youtube.com/watch?v=FZDDInFUby4>
- Stocznia Gdańska* [film amatorski], <https://www.youtube.com/watch?v=FpKslKeprP0>
- The Shipyard Nike Is Leaving* [film dokumentalny], reż. I. Zajęc, Gdańsk 2012–2013.

## Strony internetowe

<http://archiwum-obieg.u-jazdowski.pl/kronika/28774>

<http://gdansk.naszemiasto.pl/artykul/wielka-inwentaryzacja-dziedzictwa-stoczniewego-na-mlodym,1905013,art,t,id,tm.html>

<http://kfp.pl/nike-odchodzi-napisy-koncowe-muralu-stocznia>

<http://www.forgotten.pl/miejsce.php?id=2286>

<http://www.ochronazabytkow.gda.pl/uncategorized/stoczniewe-schrony-uratowane/http://strefahistorii.pl/article/436-stocznia-gdanska-male-schrony-uratowane>

[http://www.rmfm24.pl/fakty/polska/news-hale-dzwigi-i-frezarki-na-liscie-zabytkow,nId,1363698#utm\\_source=paste&utm\\_medium=paste&utm\\_campaign=chrome](http://www.rmfm24.pl/fakty/polska/news-hale-dzwigi-i-frezarki-na-liscie-zabytkow,nId,1363698#utm_source=paste&utm_medium=paste&utm_campaign=chrome)

<http://www.stocznieweterze.com/>

<http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Gdansk-poza-prestizowa-lista-UNESCO-n23590.html>

<http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Piec-kolejnych-stoczniewych-budynkow-w-ewidencji-zabytkow-n87310.html#>

<http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Stocznia-Cesarska-w-rejestrze-zabytkow-n107076.html>

<https://mlodemiesto.wordpress.com/rada-interesariuszy-mlodego-miasta/dokumenty-ze-spotkan/>



Marcin Gawlicki

## **Wartości kulturowe terenów dawnej Stoczni Gdańskiej – szansa czy hamulec zrównoważonego rozwoju miasta?**

W 2015 r. zespół ekspertów Polskiego Komitetu Narodowego ICOMOS na zlecenie władz Gdańska przygotował opracowanie zatytułowane „Studium wyboru form ochrony konserwatorskiej terenów i obiektów postocznioowych w Gdańsku”<sup>1</sup>. Znalazły się w nim: analiza historyczna z kalendarium działań związanych z ochroną terenów dawnej stoczni, waloryzacja, czyli opis wartości poszczególnych budowli, obiektów, zespołów oraz miejsc według stanu na 22 kwietnia 2015 r., wskazanie zabytkowych obiektów oraz granic obszarów podlegających ochronie, a także analiza krajobrazowa ukazująca relacje przestrzenne terenów postocznioowych ze strukturami urbanistycznymi Gdańska. We wnioskach zaprezentowano rekomendacje zalecanych form ochrony oraz zasad zarządzania.

Celem artykułu jest przybliżenie tych ustaleń „Studium”, które dotyczą historii dotychczasowych działań konserwatorskich. Przedstawiona zostanie ich ocena oraz komentarz odnoszący się do poszukiwania

---

<sup>1</sup> W. Affelt, T. Błyskosz, M. Gawlicki, „Studium wyboru form ochrony konserwatorskiej terenów i obiektów postocznioowych w Gdańsku”, redakcja naukowa M. Gawlicki, konsultacja naukowa B. Szymgin, PKN ICOMOS, Gdańsk 2015.

przedmiotu i form dialogu, a także przeszkód utrudniających współpracę stron zaangażowanych w kształtowanie krajobrazu kulturowego tego rejonu miasta. Na tym tle zarysowują się pola konfliktów, gdyż wartości kulturowe stoczni mogą być postrzegane zarówno jako szansa harmonijnego rozwoju, jak i próba budowy skansenu w śródmieściu Gdańska.

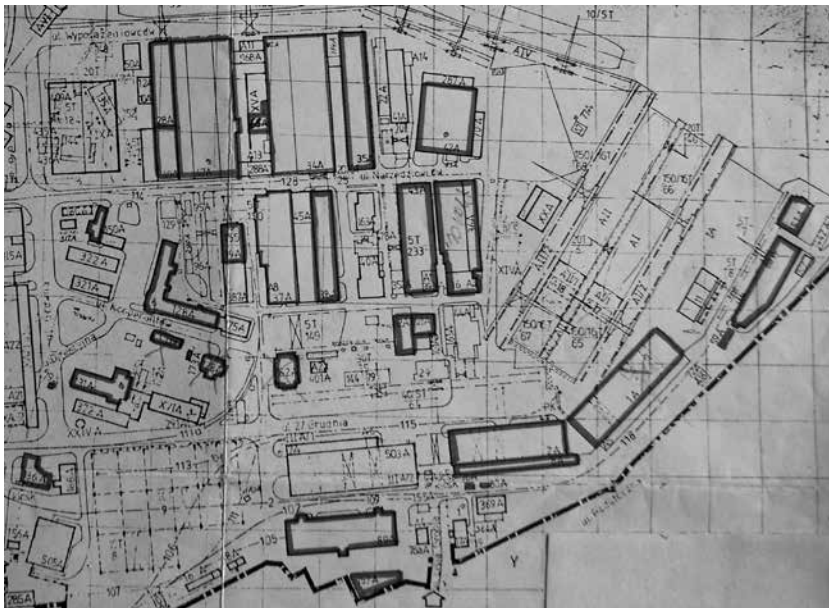
Początek batalii o zachowanie dziedzictwa kulturowego stoczni sięga połowy lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku<sup>2</sup>. Jednocześnie z przekształceniami prawnymi i własnościowymi związanymi z ogłoszeniem upadłości Stoczni Gdańskiej SA, we wrześniu 1996 r. Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków w Gdańsku podjął działania zmierzające do oceny wartości zabytkowej terenów stoczni oraz stworzenia pełnej ewidencji jej zasobów kulturowych. Mimo utrudnionego dostępu do wielu miejsc i obiektów, związanego z nadal trwającą produkcją, wykonano pierwsze karty ewidencyjne dla całego obszaru stoczniowego, łącznie z wyspą Ostrów. Na załączniku graficznym zaznaczono kilkadziesiąt najbardziej wartościowych obiektów<sup>3</sup>. Do końca 1998 r. wykonano kolejnych 15 białych kart ewidencyjnych dla obiektów położonych na obszarze dawnej Stoczni Cesarskiej. Zgodnie z ówczesnym stanem prawnym ewidencja otwierała możliwość wdrożenia procedur wpisów do rejestru zabytków.

Na podstawie zebranej dokumentacji naukowej oraz opierając się na kolejnych lustracjach terenowych, na wniosek instytucji zarządzających terenami stoczniowymi, we wrześniu 1999 r. Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków sporządził zawierający 17 pozycji „Wykaz obiektów przemysłowych o wartości zabytkowej na terenie Stoczni Gdańskiej S.A.,” który w owym czasie stał się podstawowym wyznacznikiem kierunków ochrony i strategii postępowania konserwatorskiego. Do wpisu do rejestru zabytków wyznaczono pięć obiektów z terenu dawnej Stoczni Cesarskiej, a kolejnych dwanaście przewidziano do objęcia „szczególną ochroną konserwatorską”. Wśród nich znalazła się m.in. dawna willa dyrektora stoczni.

---

<sup>2</sup> Autor artykułu sprawował w latach 1991–2002 funkcję Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w Gdańsku, podjął decyzję o wpisaniu pl. Solidarności i Sali BHP do rejestru zabytków, w latach 2007–2010 był inicjatorem nadania terenom stoczni Znak Dziedzictwa Europejskiego, był także przewodniczącym Polskiego Komitetu do spraw Światowego Dziedzictwa Kulturowego.

<sup>3</sup> Białe karty ewidencji zabytków przechowywane są w Archiwum Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Gdańsku.



Biała karta ewidencyjna z 1996 r. Linią czerwoną oznaczono obiekty o wartościach kulturowych

Planowane rozpoczęcie procedury administracyjnej wpisów do rejestru zabytków uzależniono od wygaszenia działalności produkcyjnej stoczni.

Ramy ochrony konserwatorskiej stały się istotną przeszkodą dla realizacji opracowanej w 1996 r. wizji zagospodarowania terenu, zawartej w analizie pt. „Studium rewitalizacji północnej części śródmieścia Gdańska – synteza”<sup>4</sup>. Głównym elementem nowego układu kompozycyjnego dzielnicy miała być ul. Nowa Wałowa, przebiegająca przez środek terenów stoczniowych, także w miejscu kilku nadal istniejących wartościowych pod względem kulturowym budynków, w tym willi dyrektora<sup>5</sup>. Pojawiły się pierwsze konflikty pomiędzy projektantami planów a administracją konserwatorską.

Na zlecenie firmy Synergia 99 Sp. z o.o., w owym czasie zarządzającej częścią terenów stoczniowych, w listopadzie 1999 r. powstała „Opinia konserwatorska dotycząca oceny podstawowych wartości zabytkowych wybranych budynków na terenie Stoczni Gdańskiej S.A.”, w której zakwestionowano wartości zabytkowe części obiektów z listy opracowanej miesiąc wcześniej przez Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Autorzy „Opinii” dopuszczali rozbiórkę dziewięciu obiektów – w tym dawnej willi dyrektora – do zachowania wyznaczając jedynie osiem budynków z przedstawionej wyżej listy<sup>6</sup>. Opracowanie nie uzyskało akceptacji urzędu konserwatorskiego, co obniżyło temperaturę sporu do czasu opracowania miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

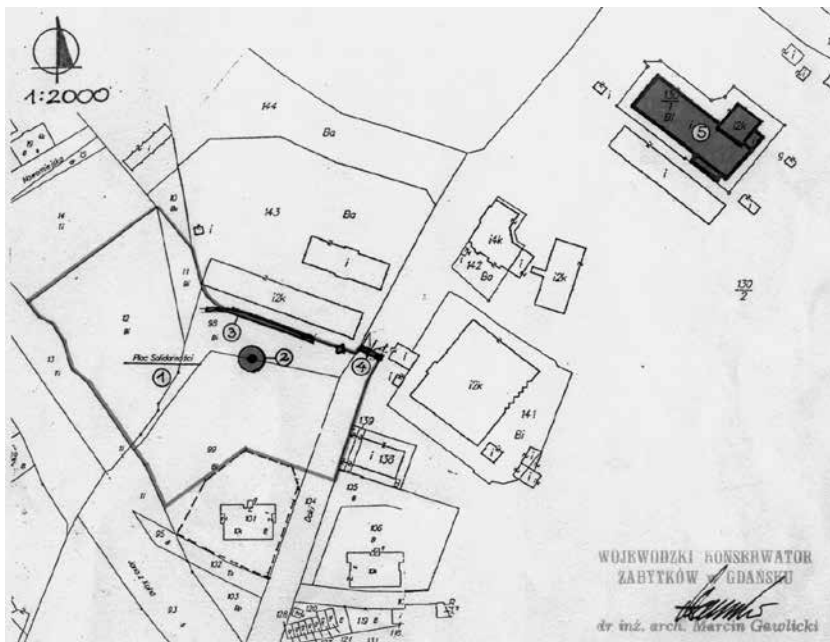
Nowy etap w kalendarium ochrony terenów postoczniowych otworzyła 6 grudnia 1999 r. decyzja Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, wpisująca do rejestru zabytków obiekty związane z dziedzictwem Solidarności. Ochroną objęto: „Plac Solidarności wraz z Pomnikiem Poległych Stoczniowców Grudnia 1970 r., murem wzdłuż północnej pierzei Placu oraz dawną Bramą nr 2 Stoczni Gdańskiej im. Lenina, obecnie Bramą nr 2 Stoczni Gdańskiej oraz dawny magazyn torped, obecnie sala

<sup>4</sup> M. Kochanowski, M. Berendt, D. Kochanowska, P. Lorens, „Studium rewitalizacji północnej części śródmieścia Gdańska”, Politechnika Gdańska, Wydział Architektury, Katedra Rozwoju Miasta, Gdańsk 1996.

<sup>5</sup> Historia terenu oraz opis poszczególnych etapów tworzenia wizji rozwoju tego fragmentu miasta zawarte zostały w obszernej publikacji: J. Lipiński, P. Lorens, *Młode Miasto Gdańsk. Laboratorium miejskich procesów rozwojowych*, Warszawa 2016.

<sup>6</sup> W. Gruszkowski, I. Berent, J. Czyszek, i in., „Opinia konserwatorska dotycząca oceny podstawowych wartości zabytkowych wybranych budynków na terenie stoczni Gdańskiej S.A.”, Gdańsk 1999.





Załącznik graficzny do decyzji o wpisie do rejestru zabytków pl. Solidarności, Bramy nr 2 i Sali BHP, 1999 r.



Sala BHP, widok od strony południowej, w tle zabudowania dawnej Stoczni Czeskiej

konferencyjna i muzeum zakładowe Stoczni Gdańskiej – tzw. Sala BHP<sup>7</sup>. Decyzja, która przy aprobacie podmiotów zarządzających terenami stała się ostateczną 30 grudnia 1999 r., wywołała w środowisku konserwatorskim szereg komentarzy i ocen. Szczególnie objęcie najwyższą formą ochrony zabytków pl. Solidarności i Bramy nr 2, czyli obiektów współczesnych wzniesionych relatywnie niedawno, stało się *novum* w krajowej praktyce konserwatorskiej. O takim rozstrzygnięciu przesądziły wartości niematerialne związane z dziedzictwem Solidarności, których ranga w owym czasie nie była jeszcze tak powszechnie doceniana. Już wkrótce trzeba było przyznać słusność podjętym decyzjom, które uchroniły przynajmniej część cennych wartości stoczni przed zniszczeniem<sup>8</sup>.

Kilka miesięcy później, opierając się na zgromadzonym materiale dokumentacyjnym, urząd konserwatorski sporządził wytyczne dla ochrony najcenniejszych budowli zabytkowych na terenie stoczni. Stały się one podstawą zapisu ochrony konserwatorskiej dla uchwalonego przez Radę Miasta Gdańska w 2001 r. „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska”, w którym uwzględniono wartość dawnych obiektów i zespołów przemysłowych stoczni, umieszczając je w grupie dóbr kultury niewpisanych jeszcze do rejestru zabytków. „Studium” dało podstawę do podjęcia w sierpniu 2003 r. uchwały o przystąpieniu do sporządzenia miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Dotychczasowy stan względnej równowagi pomiędzy wytycznymi konserwatorskimi a oczekiwaniami właścicieli terenów postoczniowych został naruszony w procedurze przygotowywania planów na przełomie lat 2003/2004. Znaczna część artykułowanych wcześniej wytycznych i postulatów konserwatorskich, głównie dotyczących ochrony wartościowych budynków i urządzeń, wynikająca z przeprowadzonego w poprzednich latach rozpoznania naukowego i umieszczenia w wojewódzkiej ewidencji zabytków, była przy biernej postawie administracji konserwatorskiej pominięta lub zdecydowanie złagodzona. Projekty planów zostały uzgodnione przez urząd konserwatorski wiosną 2004 r. i we wrześniu

<sup>7</sup> Decyzja Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, nr rej. A-1206, wydana 6 grudnia 1999 r.

<sup>8</sup> W kolejnych latach część obiektów stoczni związanych z jej historią i ruchem Solidarności, niewpisana do rejestru zabytków, przestała istnieć.

tego samego roku, po uchwaleniu przez Radę Miasta Gdańska, stały się obowiązującym prawem<sup>9</sup>.

W graficznej części do dziś obowiązującego „Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gdańsk Nowe Miasto – Stocznia, Plac Solidarności” wyróżniono zaledwie dziewięć obiektów o wartościach kulturowych, leżących na obszarze dawnej Stoczni Cesarskiej<sup>10</sup>. W tej grupie znalazły się dawne budynki: straży pożarnej, dyrekcji, formierni, modelarni, a także warsztat, hale produkcyjne, kotłownia, ślusarnia oraz kuźnia. Zgodnie z ustaleniami planu: „ochronie podlega ich charakter oraz detal architektoniczny”. W zaleceniach i informacjach niebędących podstawą wydawania decyzji administracyjnych wymienione wyżej obiekty określono, jako planowane do wpisania do rejestru zabytków. W ustaleniach dotyczących obszarów rehabilitacji istniejącej zabudowy i infrastruktury technicznej przewidziano likwidację istniejącego zagospodarowania przemysłowego z wyjątkiem obiektów o wartościach kulturowych. Pojawił się także zapis dotyczący każdorazowej zgody właściwego konserwatora zabytków na demontaż stoczniowych maszyn i urządzeń technicznych pochodzących sprzed 1945 r. oraz dotyczący ochrony parowych dźwigów samobieźnych na dawnym nabrzeżu wyposażeniowym<sup>11</sup>. Obiekty młodsze nie uzyskały podobnej ochrony. W szczególny sposób określono wartościową zabudowę stojącą w kolizji z planami przeprowadzenia arterii ul. Nowej Wałowej<sup>12</sup>. W trzech budynkach o wartościach kulturowych – dawnej willi dyrektora stoczni, centrali telefonicznej oraz warsztacie, do czasu budowy ulicy, ochronie podlegać miały: „ich charakter oraz detal architektoniczny”. Co miało nastąpić potem – nie zostało sprecyzowane. W ten sposób plan praktycznie przekreślił realną możliwość ich zachowania podczas budowy nowej trasy komunikacyjnej, a stan prawny umożliwił rozbiórkę tych wartościowych obiektów, planowanych wcześniej do wpisania do rejestru zabytków.

---

<sup>9</sup> „Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Gdańsk Nowe Miasto – Stocznia, Plac Solidarności”, Uchwała nr XXVIII/903/04 Rady Miasta Gdańska; „Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego Gdańsk Nowe Miasto – Północ”, Uchwała nr XXVII/902/04 Rady Miasta Gdańska, obie uchwały z 30 września 2004 r.

<sup>10</sup> Teren oznaczony jako 003-M/U32.

<sup>11</sup> Karta terenu nr 003.

<sup>12</sup> Karta terenu nr 021-KD82.

Podobnie pominięcie w zapisach planu konieczności ochrony wielu innych wartościowych obiektów stoczniowych przesądziło o ich przyszłym losie. Dla fragmentów terenu dawnej Stoczni Schichaua nie uwzględniono ochrony większości z zachowanych tu historycznych budynków<sup>13</sup>. Ponadto, za wyjątkiem wybranych korytarzy widokowych, dopuszczono dowolną wysokość zabudowy.

Na pozostałych obszarach ściśle związanych z historią stoczni nie wyszczególniono innych obiektów o wartościach kulturowych<sup>14</sup>. Natomiast wyznaczono strefę ochrony ekspozycji, w której wszelkie inwestycje – w zakresie koncepcji zagospodarowania terenu oraz studium sylwety od strony wody, z uwzględnieniem ekspozycji i korytarzy widokowych w kierunku historycznego zespołu zabudowy Gdańska – wymagają uzgodnienia z właściwym konserwatorem zabytków<sup>15</sup>. Plan wyznaczył także strefę ochrony archeologicznej, czyli obszar w zarysie dawnych nożożytnych fortyfikacji miejskich, na którym obowiązuje zasada nadzoru archeologicznego podczas prowadzonych prac budowlanych.

W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego rejonu Gdańsk Nowe Miasto – Północ, obejmującym większości terenów dawnej Stoczni Schichaua, pozostawiono funkcje produkcji przemysłowej. Jedynym budynkiem o wartościach kulturowych chronionym zapisami planu jest hala montażowa – dawna trasernia. Ochronie podlega jego charakter oraz detal architektoniczny wraz z napisem „Stocznia Gdańska” na południowym szczycie.

Próbując z perspektywy czasu ocenić skutki ustaleń powyższych planów dla stanu dziedzictwa kulturowego stoczni, dostrzeżemy, że uwzględniono w nich ochronę tylko niektórych wartościowych obiektów, a ilość ujętych w planie zabytków jest zdecydowanie zbyt mała. Braki ochrony ustanowionej zapisami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz pominięcie wielu obiektów w wojewódzkiej ewidencji zabytków skutkowało możliwością przeznaczenia zdekapitalizowanych budynków do rozbiórki. Tę diagnozę potwierdziło zjawisko dostrzegane w kolejnych latach. Mimo licznych protestów wielu środowisk, ale zgodnie

---

<sup>13</sup> Karty terenu nr 001-U33 i 020-P/U42.

<sup>14</sup> Karty terenu nr 001-U33 i 005-M/U33.

<sup>15</sup> Karta terenu nr U-33.



Hala montażowa, dawna trasernia, widok od strony południowej

z obowiązującą literą prawa, utracono wiele cennych elementów dawnej stoczni<sup>16</sup>. W zaistniałej sytuacji jedyną szansą objęcia ochroną budynków stoczni pozostawał wpis do rejestru zabytków. Na konieczność podjęcia takich działań wskazywała kolejna ekspertyza z 2007 r.<sup>17</sup>

W grudniu 2007 r. Rada Miasta Gdańska uchwaliła „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska”, w którym pomijając rzeczywistą ocenę wartości zabytkowych obszaru Stoczni Cesarskiej, jej ochronę ustalono wyłącznie w oparciu na zapisach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, które – jak wskazano wyżej – w obszarze ochrony wartości kulturowych są dalece niedoskonałe<sup>18</sup>.

Próbę oceny stanu ochrony dawnej Stoczni Gdańskiej i wyznaczenia właściwych kierunków postępowania podjął Polski Komitet do spraw Światowego Dziedzictwa Kulturowego na posiedzeniu wyjazdowym w Gdańsku w marcu 2009 r. Po zapoznaniu się ze strategicznymi dokumentami planistycznymi dotyczącymi ochrony wartości kulturowych oraz lustracji terenów postoczniowych wskazał kierunki postępowania mające na celu doprowadzenie do wpisania Gdańska – wyrażającego idee Solidarności – na listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. Dostrzeżono katastrofalny stan terenów dawnej Stoczni Gdańskiej i zagrożenia dla autentyczności miejsca związane z brakiem skutecznej ochrony prawnej<sup>19</sup>. Zwrócono także uwagę na konieczność zapewnienia pomocy władz państwowych przy podejmowaniu działań konserwatorskich. Mimo jednoznacznych wskazań kierunków postępowania gdański urząd konserwatorski i władze miasta zachowywały się biernie, a inicjatywa nie została podjęta.

Obok głównego nurtu aktywności związanych z przygotowywaniem terenów stoczniowych do planowanych zamierzeń inwestycyjnych,

<sup>16</sup> Korzystając z obowiązujących regulacji prawnych, tylko w 2014 r. decyzje Urzędu Miasta zezwoliły na rozbiórkę budynków: 46A, 31B, 32B, 87B, 504A, a w 2015 r.: 64B oraz 132B.

<sup>17</sup> R. Hirsch, A. Orchowska-Smolińska, „Gdańsk, dawna Stocznia Cesarska. Opinia w sprawie ochrony konserwatorskiej zespołu przestrzennego”, grudzień 2007.

<sup>18</sup> „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Gdańska”, Uchwała nr XVIII/431/07 Rady Miasta Gdańska z 20 grudnia 2007 r.

<sup>19</sup> Według prof. Sławomira Ratajskiego, Sekretarza Generalnego Polskiego Komitetu do Spraw UNESCO: „Uwaga – jeżeli zatraci się autentyczność, to obiekt traci szansę wpisu. Jeżeli na terenie Stoczni Gdańskiej cokolwiek dziś zbudujemy, to owo cokolwiek może umniejszyć wartość historyczną istniejącej autentycznej materii”. Zob. posiedzenie Sejmowej Komisji Kultury i Środków Przekazu z 6 maja 2010 r.: Biuletyn Komisji Sejmowych nr 3715/VI, <http://orka.sejm.gov.pl/Biuletyn.nsf/> (data dostępu: 15.06.2015).

z inicjatywy służb konserwatorskich i Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego 16 października 2003 r. dwie tablice z 21 postulatami gdańskimi zapisanymi podczas strajku w sierpniu 1980 r. zostały wpisane na Światową Listę Programu UNESCO „Pamięć Świata”, obejmującą najcenniejsze dokumenty i wydawnictwa<sup>20</sup>. Z kolei w październiku 2009 r. Stocznia Gdańska, jako miejsce związane z powstaniem i upamiętnieniem Solidarności, zostało nominowane przez Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego do wyróżnienia prestiżowym Znakiem Dziedzictwa Europejskiego. W efekcie przedstawionych powyżej działań w kwietniu 2015 r. historyczna Stocznia Gdańska – obiekty związane z powstaniem Solidarności, tj. budynek Sali BHP, Brama nr 2 i pl. Solidarności z pomnikiem Poległych Stoczniovców 1970 wraz z murem i tablicami inskrypcyjnymi, a także Europejskie Centrum Solidarności – otrzymały od Komisji Europejskiej wyróżnienie Znakiem Dziedzictwa Europejskiego jako zespół architektoniczny mający szczególne znaczenie dla historii, kultury i integracji europejskiej. Tymczasem zagadnienia skutecznej ochrony zachowanego dziedzictwa kulturowego związanego z historią rozwoju przemysłu stoczniowego w Gdańsku, w jego wymiarze materialnym i niematerialnym, nadal pozostawały poza głównym obszarem zainteresowania administracji konserwatorskiej.

Intensyfikacja działań nastąpiła dopiero w 2013 r. Na zlecenie Europejskiego Centrum Solidarności, w porozumieniu z Pomorskim Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków, Miejskim Konserwatorem Zabytków w Gdańsku oraz Narodowym Instytutem Dziedzictwa, Oddziałem Terenowym w Gdańsku, przystąpiono do sporządzenia kart ewidencyjnych obiektów zabytkowych na terenie dawnej Stoczni Gdańskiej (z wyłączeniem wyspy Ostrów), z zamiarem dopisania ich do wojewódzkiej ewidencji zabytków<sup>21</sup>. Opierając się na wynikach obszernych prac inwentaryzacyjnych, w marcu 2014 r. Pomorski Wojewódzki Konserwator Zabytków umieścił w wojewódzkiej ewidencji zabytków ponad 240 obiektów, m.in. stoczniowe hale, żurawie, budynki, pochylnie, elementy infrastruktury (np. polery, latarnie, torowiska), a także urządzenia i maszyny (np. suwnice, tokarki,

<sup>20</sup> Wraz z kolekcją dokumentów „Narodziny Solidarności – masowego ruchu społecznego”, która jest własnością Ośrodka KARTA w Warszawie.

<sup>21</sup> A. Orchowska-Smolińska, A. Dietrich, A. Woźniakowski, „Ewidencja obiektów dawnej Stoczni Gdańskiej”, Gdańsk 2014.





Znak Dziedzictwa Europejskiego umieszczony na zabytkowej Bramie nr 2

frezarki czy strugarki poprzeczne). Po uszczegółowieniu i korektach tego wykazu ustalono listę 66 obiektów pozostających w wojewódzkiej ewidencji zabytków.

Nierozstrzygniętą kwestią pozostawało uzasadnienie rozszerzenia wojewódzkiej ewidencji zabytków, która po zmianach ustawowych w praktyce stała się jedną z form ochrony zabytków. W maju 2014 r. operatorzy terenów postoczniowych wnieśli skargę do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gdańsku na włączenie przez Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków do wojewódzkiej ewidencji zabytków m.in. siedmiu stoczniowych żurawi typu KONE, dawnej hali produkcji U-Bootów, kilku schronów z okresu II wojny światowej, fragmentów torowisk czy nawierzchni brukowych. Strony skarżące zakwestionowały zabytkową wartość niektórych obiektów ujętych w ewidencji, uznały także, że część z nich to zabytki ruchome, których włączenie do wojewódzkiej ewidencji zabytków wymaga zgody właściciela. Wojewódzki Sąd Administracyjny w Gdańsku w październiku 2014 r. oddalił skargi, uznając, że włączenie do wojewódzkiej ewidencji zabytków dokonano poprawnie pod względem formalnym<sup>22</sup>.

Protesty społeczne związane z kolejnymi rozbiórkami budynków spowodowały w styczniu 2015 r. skierowanie przez Prezydenta Miasta Gdańska wniosku do Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków o wpisanie do rejestru zabytków terenów postoczniowych, jednocześnie wskazując na możliwość otwarcia procedury ustanowienia na tym terenie pomnika historii.

W świetle przedstawionych wyżej faktów należy uznać, że dotychczasowy zakres i formy ochrony konserwatorskiej terenów dawnej Stoczni Gdańskiej są dalece niezadowalające. Stan niedostatecznej kontroli spowodował, że w okresie ostatnich kilkunastu lat przestały istnieć budowle i obiekty stoczniowe o niekwestionowanej wartości kulturowej. Usunięto także wiele elementów zagospodarowania terenu, wyposażenia ruchomego i urządzeń świadczących o tradycji miejsca oraz dokumentujących różnorodne, ważne dla historii przemysłu procesy technologiczne. Doprowadzono do jednostkowego podejmowania

---

<sup>22</sup> W październiku 2016 r. Naczelny Sąd Administracyjny oddalił skargę kasacyjną przeciwko PWKZ, dotyczącą umieszczenia w ewidencji zabytków 20 obiektów, w tym siedmiu dźwigów stoczniowych.

decyzji na temat oceny wartości poszczególnych drobnych, i wydawałoby się nieistotnych, składników zasobu zabytkowego, np. urządzeń, instalacji, torów kolejowych, nawierzchni, schronów itp., zaniedbując całościowe spojrzenie na wartości kulturowe obszaru i konieczność jego zintegrowanej ochrony<sup>23</sup>.

Na podstawie ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami wartościowe obszary i obiekty położone na terenie dawnej Stoczni Gdańskiej mogą być chronione w formie rejestru zabytków, ewidencji zabytków oraz dzięki zapisom w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Do niedawna żadna z tych form ochrony nie została wypełniona w odpowiednim do rangi zabytku zakresie. W rejestrze zabytków znajdował się jedynie pl. Solidarności z Bramą nr 2 i dawna Sala BHP. Zasób ewidencji był ograniczony do niewielkiej grupy obiektów, a plan zagospodarowania przestrzennego nie mógł być określony jako w pełni spełniający oczekiwania konserwatorskie.

Inne przewidziane w ustawie formy ochrony konserwatorskiej w chwili obecnej nie mogą być skutecznie wdrożone. Władze miejskie w ostatnim czasie rozważały możliwość ustanowienia na terenach Stoczni Gdańskiej parku kulturowego, lecz z uwagi na nieskuteczność tej formy ochrony, słusznie od tej koncepcji odstąpiono<sup>24</sup>. Ustanowienie Pomnika Historii, podobnie jak ewentualny krok w kierunku Listy Światowego Dziedzictwa UNESCO, w myśl określonych procedur wymaga w pierwszej kolejności wpisania obszaru do rejestru zabytków, co, jak wiemy, przez lata nie było realizowane. Z kolei Znak Dziedzictwa Europejskiego to wyróżnienie prestiżowe, z którego w kontekście krajowego systemu ochrony zabytków niewiele wynika.

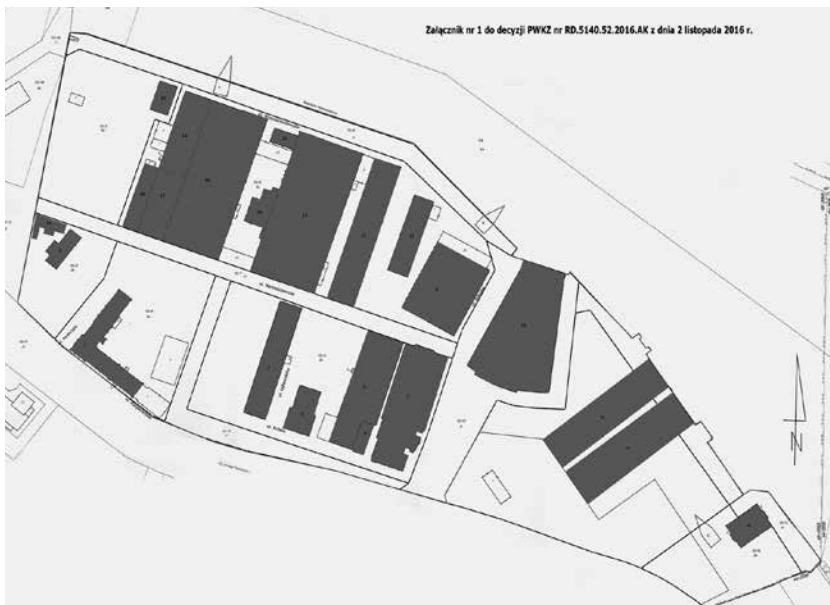
Przełamaniem impasu w ochronie terenów postoczniovych było wszczęcie przez Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków w marcu 2016 r. procedury wpisu do rejestru zabytków zespołu zabudowy dawnej stoczni. Kolejnym ważnym krokiem, w listopadzie 2016 r., było podjęcie decyzji o wpisaniu do rejestru zabytków terenu Stoczni

<sup>23</sup> Zintegrowana ochrona zabytków jest doktryną konserwatorską z przełomu XX i XXI w., rozumianą jako ochrona obiektu, jego wystroju i wyposażenia, a także jego bezpośredniego otoczenia oraz krajobrazu kulturowego, w którym jest osadzony, wraz z wymiarem niematerialnym. Pełna interpretacja zabytku wymaga jednak ujęcia również w kontekście idei i zasad zrównoważonego rozwoju.

<sup>24</sup> K. Zeidler, „Opinia prawna w zakresie możliwości wykorzystania formy ochrony zabytków, jaką jest park kulturowy, do ochrony zabytków Młodego Miasta w Gdańsku ze szczególnym uwzględnieniem krajobrazu kulturowego Gdańska”, styczeń 2013.



Stocznia Cesarska, widok od strony zachodniej



Załącznik graficzny do decyzji o wpisie Stoczni Cesarskiej do rejestru zabytków, 2016 r.

Cesarskiej<sup>25</sup>. Odrębnymi wpisami do rejestru objęto 21 budynków, w tym m.in.: dawny budynek stoczniowej dyrekcji, kuźnię, odlewnię, stolarnię (przekształconą w formiarnię), blachownię (przekształconą w kotłarnię), magazyn (późniejszą ślusarnię), stajnię (przekształconą w remizę straży pożarnej), halę budowy maszyn (przekształconą w narzędziownię), kotłarnię, modelarnię (przekształconą w centralny wydział mechaniczny), dok z płaską pochylnią oraz schron przeciwlotniczy. Do rejestru trafiły też trzy żurawie bramowe wypadowe oraz dwie pochylnie. Ochroną objęto także nazwy własne Basenu Dokowego i Nabrzeża Poremontowego oraz ulic położonych na terenie dawnej Stoczni Cesarskiej – Kooperantów, Wyposażeniowców, Narzędziowców, Odlewników, Krótką i Dokową. Te bez wątplenia słuszne, choć spóźnione, decyzje świadczą o odzyskaniu inicjatywy przez administrację konserwatorską i dają szanse na skuteczniejszą ochronę wartości kulturowych obszaru<sup>26</sup>.

Próby ochrony wartości kulturowych Stoczni Gdańskiej, podejmowane od ponad dwudziestu lat przez administrację konserwatorską, napotykały na szereg trudności, bywały też osiągnięciem konfliktów z operatorami i właścicielami terenu. Nieporozumienia wynikają z oczywistej różnicy oczekiwań i wizji związanych z terenami postoczniowymi. Konserwatorzy widzą w nich przyszłość i szansę rozwoju historycznej struktury i krajobrazu miasta w unikatowości i integralności jego walorów zabytkowych oraz materialnych i niematerialnych wartościach. Ważne pozostaje także coraz dobitniej przejawiane zainteresowanie społeczne i potencjał edukacyjny. Na przeszkodzie stają notowane od wielu lat: niszczenie zabytkowych obiektów stoczniowych, przekształcenia strukturalne o nie do końca znanym efekcie końcowym oraz brak wizji dobrze rozumianej kontynuacji. Istotnym czynnikiem negatywnym są coraz wyraźniej dostrzegane zmiany krajobrazu, a likwidacja niektórych dźwigów jest tego najlepszym przykładem. Obawy może również budzić utrzymanie *status quo* wzorca ochrony i nieuzasadnione utożsamianie niezbędnych działań ochronnych z próbami zatrzymania niezbędnego rozwoju i budową skansenów.

<sup>25</sup> Zob. <http://www.ochronazabytkow.gda.pl/> (data dostępu: 9.02.2017).

<sup>26</sup> Procedurę wpisu do rejestru zabytków, wspartą przez Radę Ochrony Zabytków pozytywną opinią wniosku o uznanie terenów Stoczni Gdańskiej za Pomnik Historii, zakończyła decyzja Generalnego Konserwatora Zabytków prof. Magdaleny Gawin z dnia 14 grudnia 2017 r., <http://www.mkidn.gov.pl> (data dostępu: 19.01.2018).



Ulica Narzędziowców, elewacje hal stoczniowych

Aby dopełnić obraz sytuacji, należy także spojrzeć na przeciwną stronę sporu. Właściciele i operatorzy terenów dostrzegają szanse w walorze komercyjnym gruntów i rozbudowie infrastruktury. Takiemu kierunkowi sprzyja szybkie usuwanie niechcianych budynków i obiektów dawnej Stoczni Gdańskiej. W sferze planów korzystne jest zwiększanie intensywności zabudowy, łącznie z zapewnieniem możliwości wznoszenia budynków wysokich oraz kreacją form architektonicznych odpowiadających oczekiwaniom rynku. Hamulcem tak rozumianego rozwoju jest rozszerzanie form i zakresu ochrony konserwatorskiej oraz zmienność czynników zewnętrznych, w tym zmiany w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego. Ważnym czynnikiem hamującym może być też opór i brak akceptacji społecznej<sup>27</sup>.

Można postawić pytanie, czy w spór ten wpisana jest konfrontacja czy współpraca? Ewentualna współpraca powinna precyzyjnie określać warunki i pola kompromisów. Budować je można wokół kierunków zmian struktury urbanistycznej obszaru i jego harmonijnych powiązań ze śródmieściem, możliwości adaptacji zabytkowych budowli i obiektów dawnej stoczni do współczesnych funkcji oraz roli studiów krajobrazowych w twórczym procesie przekształceń obszarów o wartościach kulturowych. Potencjał historycznej zabudowy można wykorzystać do rozwoju wielu instytucji kultury, które mogą tu znaleźć swoje filie lub siedziby. Nie trzeba dodatkowo uzasadniać lokalizacji na tym terenie Narodowego Muzeum Morskiego, Muzeum Sztuki Współczesnej, Centrum Wystawienniczo-Kongresowego AmberExpo czy Opery Bałtyckiej. Wzorem może być wiele przykładów podobnych rozwiązań zrealizowanych poza granicami kraju.

---

<sup>27</sup> Przykładowo jednym z ważnych czynników popularyzujących idee ochrony terenów stoczniowych była publikacja fotografii Michała Szlaga, które obrazują najnowszą historię interesujących nas terenów: *Stocznia Szlaga*, Gdańsk 2013.



Grzegorz Klaman

## Praktyki adaptacyjne – współczesna sztuka krytyczna w dawnej Stoczni Gdańskiej

Pierwszym i badajże najważniejszym projektem artystycznym na terenie dawnej Stoczni Gdańskiej była wystawa „Drogi do Wolności”, zrealizowana w 2000 r. z okazji dwudziestolecia Solidarności. Kluczowym założeniem organizatorów było skonstruowanie wystawy historycznej, która posługiwałaby się współczesnym językiem wizualnym, adekwatnym do ikonosfery obejmującej kulturę zarówno wschodniej, jak i zachodniej Europy, tak aby zaprezentować treści lokalne w sposób zrozumiały dla widzów z różnych stron świata. Wystawa główna w Sali BHP łączyła materiał historyczny: filmy, fotografie i obiekty z działaniami zaproszonych artystów, którzy przedstawiali rzeczywistość PRL-u za pomocą współczesnego języka sztuki. Materiał był tak przedstawiony, aby każdy widz mógł go przyswoić i poddać osobistej interpretacji, niewymuszonej ideologiczną presją. Zewnętrzną częścią wystawy było – i nadal jest – założenie przestrzenne składające się z dwóch budowli połączonych rampą. Wybór takich a nie innych form *Brama* był podyktowany intencją odejścia od oczekiwanej narodowo-patriotycznej symboliki oraz tradycji upamiętniania wydarzeń historycznych. Realizacja zmierzała w stronę antypomnika, który pozostaje w krytycznym dystansie do triumfalistycznych pomników w przestrzeni publicznej i dyskutuje z tradycją architektonicznej formy monumentalnej jako reprezentacji władzy. *Brama 1* – w kształcie dziobu

okrętu o pochylonej, zapadającej się sylwetce, od zewnątrz surowa konstrukcja z korodującej stali. Ściany wewnętrzne ukształtowane są w rodzaj wielkich regałów, które budzą skojarzenia z opustoszałym archiwum. Po wejściu do wnętrza odbiorca staje pomiędzy dwoma elektronicznymi wyświetlaczami tekstu biegnącego wzdłuż każdej z dwóch ścian. Wyświetlane teksty, na zasadzie kontrastów znaczeniowych, obejmują slogany i sentencje z jednej strony – ideologów komunizmu, z drugiej – niezależnych myślicieli i intelektualistów. Projekt zakładał możliwość zmiany tekstów i utrzymanie zasady otwartości wobec odczytywania historii z różnych perspektyw. Konstrukcja *Bramy 1* została przygotowana w taki sposób, aby wywoływać wrażenia zaburzenia równowagi. Doświadczany przez oglądających zawrót głowy może być skojarzony z przełożonym na doznanie psychofizyczne zabiegiem indoktrynacji, efekt Vertigo zostaje osiągnięty na poziomie formy architektonicznej. *Brama 2* nawiązuje do niezrealizowanego projektu *Pomnika III Międzynarodówki* autorstwa rosyjskiego konstruktywisty Władimira Tatlina. Jest to współczesna re-interpretacja utopijnych idei formułowanych na fali ruchów lewicowych, przejmowanych i wykorzystywanych następnie w ideologiach systemów totalitarnych. Forma wznoszącej się podwójnej spirali postępu (u Tatlina) jest rozbita siłą odśrodkową na rozpadające się kształty, pozbawione jednolitego ciąglego ukierunkowania w przestrzeni. Struktura ta symbolizuje rozpad totalitarnej ideologii, pierwotnie projektowanej jako początek i narodziny komunistycznej utopii. Kontrowersje, jakie wywołała ta wystawa, powstały poniekąd na osi nieustającego w Polsce konfliktu pomiędzy późną nowoczesnością a tradycyjnym historyzmem w przedstawianiu treści politycznych, które odnoszą się do pamięci zbiorowej. To walka o prawo do bycia depozytariuszem tych wartości i strażnikiem pamięci. Wystawa w Sali BHP miała być prototypem przyszłej ekspozycji w Europejskim Centrum Solidarności i myślę, że dyskusja na temat jej kształtu dopiero się otwiera. *Bramy* są pomnikami, które miały być ufundowane na nostalgii klerków opiekujących się historią i pamięcią – tak zniewolonych mentalnie, że niezdolnych do zaakceptowania nowoczesnej formy, która wymyka się nostalgii narodowej. *Brama 1* i *Brama 2* proponują odległy od topolatrii stosunek do miejsca i kontekstu historycznego. Ambiwalencja i niepewność w odbiorze tych prac powodują,

że sytuuje się je w zawieszeniu, w swoistym „niemiejsu”. Bliska obecność Europejskiego Centrum Solidarności potęguje tylko osamotnienie tych form. O dominującym w ostatnich dekadach stosunku do monumentu i sposobów upamiętniania pisze Aleksandra Ubertowska, powołując się na teoretyka kultury Andreasa Huyssena:

„Ponowoczesne odkrycie «muzeum» przekracza – ale i wpisuje w horyzont refleksji nad jego funkcją – modernistyczną krytykę tej instytucji jako narzędzia «kognitywnej opresji» i władzy, kreującego elitarne enklawy sztuki wysokiej uprawomocniające twórczość podporządkowaną określonym wartościom (europocentrycznym, mizoginistycznym, konstruującym wiecznotrwały «kanon» arcydzieł). Charakterystyczną cechą tego procesu jest zanikanie granic oddzielających od siebie muzeum, miejsce pamięci i pomnik [...]”<sup>1</sup>.

Opór wobec nowoczesnej formy może wymazać ją z przestrzeni publicznej. Projekt *Bram*, który inicjował powstanie ECS-u, teraz ulega stopniowej anihilacji w jego dominującym cieniu. Problemy i kontrowersje wokół wystawy „Drogi do Wolności” sprowokowały mnie do zastosowania odmiennej strategii artystycznej i uruchomienia performatywnego projektu „Subiektywnej Linii Autobusowej” w przestrzeni publicznej. Stocznia Gdańska jest bowiem rezerwuarem zarówno pamięci zbiorowej, jak i pamięci indywidualnych. Pamięć historyczna wizualizuje się w postaci wystawy „Drogi do Wolności” i monumentalnych realizacji takich jak pomnik Poległych Stoczniovców 1970 oraz *Brama 1* i *Brama 2*, podczas gdy pamięci subiektywne są praktycznie nieobecne, zmarginalizowane, niejednokrotnie postrzegane jako niepoprawne. Projekt „Subiektywnej Linii Autobusowej” to rodzaj spotkania poprzez zaangażowanie osób, świadków, uczestników historii, tych mniej znanych, lecz równie ważnych.

„Acz różnorodne, eksperymenty te, rządzone tą samą potrzebą, zmierzają ku jednemu: przekroczyć ograniczenia narzucane przez cokół, przestrzeń galerii, wreszcie przez samą sztukę. Z oporu wobec utowarowienia sztuki rodzą się prace tak efemeryczne i nieuchwytnie, że nie mogą być przedmiotem handlu, inne umykają monopolizowaniu poprzez

---

<sup>1</sup> A. Ubertowska, *Rzeźba w polu historii i nostalgii. Holocaust-Mahmmal Rachel Whiteread*, „Widok. Teorie i praktyki kultury wizualnej” 2013, nr 3, <http://pismowidok.org/index.php/one/article/view/84/153> (data dostępu: 1.02.2018). Zob. też A. Huyssen, *Twilight Memories. Marking Time in a Culture of Amnesia*, New York 1995; tegoż, *Present Pasts. Urban Palimpsests and the Politics of Memory*, Palo Alto 2003.

multiplikację, która unicestwia ich wartość rynkową. Polityczny wymiar owej postawy czyni z większości stymulowanych nią «rzeźb» wypowiedzi publiczne. Zmiany w naturze sztuki nadają też odmienny status odbiorcy, gdy kwestionują czysto kontemplacyjną rolę obserwatora, jaką narzuca muzeum lub galeria. [...] Od samego dzieła ważniejsze jest doświadczenie, jakie ono rodzi. Związek obydwu wykracza poza czyste założenia: sfera publiczna staje się rzeźbą”<sup>2</sup>.

Projekt swoistej „rzeźby społecznej” eksponował głosy wytlumione, echa, odbicia, szepty, fragmenty wspomnień i relacji, wpisując je w obecną sytuację i przestrzeń miejsca. Tereny dawnej Stoczni Gdańskiej są w trakcie fizycznej i symbolicznej przebudowy – wiele konstrukcji i budynków zostało wyburzonych, dynamicznie zmienia się industrialne otoczenie. Projekt pozwala uczestnikom stać się żywymi świadkami przemiany i nosicielami subiektywnej pamięci o niej w przyszłości. „Subiektywna Linia Autobusowa” (2002–2013) to projekt, w którym dawni pracownicy Stoczni Gdańskiej oprowadzali po swoim miejscu pracy, opowiadali o jego gospodarce, politycznej, a przede wszystkim osobistej historii.

Autobus zatrzymywał się m.in. przy dawnym warsztacie pracy Lecha Wałęsy. Zainicjowałem jego zwiedzanie jako propozycję zbadania napięcia pomiędzy „autentycznością” muzeum *in situ* a potrzebą upamiętnienia miejsc historii politycznej poprzez materializację, „urzeczowienie” historii. Jeden z elementów warsztatu został zaprezentowany w Muzeum Noblowskim w Sztokholmie i znajduje się w jego kolekcji. Kolejne miejsca postoju to mur, przez który przeskoczył Lech Wałęsa, pochylnie Stoczni Cesarskiej, dawna Sala BHP, hala U-Bootów i budynek dawnej dyrekcji stoczni. „Subiektywna Linia Autobusowa” umożliwiała także odwiedzenie wystaw sztuki współczesnej realizowanych przez Instytut Sztuki Wyspa oraz Międzynarodowy Festiwal Sztuk Wizualnych Alternativa.

Cofnijmy się jeszcze do początków osiedlania się artystów na tym terenie. Pierwszy był projekt Kolonii Artystów w 2002 r. w dawnej centrali telefonicznej, gdzie powstały pracownie, studia nagrań, miejsca pokazów i koncertów. Ważna przestrzeń dla młodych ludzi i studentów spontanicznej kreatywności, dogodna do prowadzenia warsztatów. Miejsce przyciągające swobodną

---

<sup>2</sup> M. North, *Sfera publiczna jako rzeźba. Od civitas Dei do ornamentu z ludzkiej masy*, [w:] *Pisanie miasta – czytanie miasta*, red. A. Zeidler-Janiszewska, Poznań 1997, s. 213–215.

atmosferą i dające szanse na posiadanie kawałka własnej pracowni. Prawie równocześnie powstała Modelarnia, założona w 2002 r. jako kolejna forma działalności Fundacji Wyspa Progress. Jako kooperatyw artystów, była nastawiona na działanie zespołowe. Przychylna szczególnie sztuce zaangażowanej społecznie i politycznie. Modelarnia stała się przestrzenią, w której artyści nie tylko tworzyli i wystawiali swoją sztukę, ale w której także żyli i którą traktowali jako swoje naturalne otoczenie. Artyści Modelarni, tworząc w ekstremalnych warunkach, walcząc z mrozem i ciągłym niedofinansowaniem, wypracowali sobie alternatywną ekonomię, która pozwalała im zachować niezależność od środków publicznych. Modelarnia dawała całkowitą swobodę działania bez cenzury, tworzenia na własną odpowiedzialność w aktywie. Odbyło się tam ponad 800 wydarzeń: akcji, koncertów, debat i wystaw. Powstała niezależna scena performansu. Niestety budynek został zburzony w 2012 r. decyzją właścicieli.

W międzyczasie pojawiła się idea trwałej obecności artystów na terenach dawnej Stoczni Gdańskiej, a wraz z nią postulat powołania Instytutu Sztuki Wyspa, który spełniałby funkcję stymulatora dyskusji na temat kultury wizualnej w naszym kraju oraz jego miejsca na międzynarodowej mapie kulturalnej. Był instytucją nowego typu, czerpiącą doświadczenia z obserwacji dotychczasowej tradycji w tej dziedzinie, ale unikającą raz zdefiniowanego strukturalnie kształtu. Jego koncepcja była horyzontalna, hybrydowa (naukowo-wystawienniczo-warsztatowa), a strategie – oparte na tworzeniu relacji i pobudzaniu procesów komunikacyjnych, nie zaś na raz zdefiniowanej reprezentacji. Cechą dzisiejszych społeczeństw i kultur jest znaczna dywersyfikacja, zmienność i mobilność. Taka też była specyfika działalności Instytutu Sztuki Wyspa.

Instytut swoimi zainteresowaniami wychodził poza samą sztukę, szukając związków z nowymi technologiami, architekturą, urbanistyką, muzyką, filmem, nową literaturą oraz współczesnymi teoriami kultury i życia społecznego. Do jego zadań należało nie tylko prezentowanie najciekawszych zjawisk współczesnej kultury artystycznej, ale także komentowanie zaplecza intelektualnego i dokumentacyjnego programu badawczego. Była to więc interdyscyplinarna placówka wystawiennicza, badawcza i edukacyjna. Wśród zasobów Instytutu znajdowały się m.in. kolekcja, biblioteka i czytelnia, a także wydawnictwo oraz archiwum sztuki współczesnej „WYSPA-base”. Istotną częścią Instytutu była

„Wyspa AIR Port”, czyli program pobytowy, którego celem było wprowadzanie międzynarodowego grona badaczy, teoretyków, krytyków i twórców kultury wizualnej w obszar nowej dzielnicy oraz całego regionu.

Założony w 2004 r. i prowadzony przez Fundację Wyspa Progress w Gdańsku Instytut Sztuki Wyspa był pierwszą w Polsce niekomercyjną instytucją o profilu międzynarodowym, zajmującą się zagadnieniami współczesnej kultury artystycznej, prowadzoną przez organizację pozarządową. Jego charakter i koncepcja programowa wyrastała bezpośrednio ze specyfiki terenów, na jakich był ulokowany, ich historii i tradycji z jednej strony oraz projektowanej przyszłości z drugiej. Mając w pamięci wiele nietrafnych projektów rewitalizacyjnych w Europie, przykładaliśmy krytyczne narzędzia praktyczne i teoretyczne do oceny następujących wokół zjawisk.

Instytut Sztuki Wyspa wpływał stymulująco pod względem intelektualnym i artystycznym na tereny postoczniove, wpisując się swoim programem w dyskusję na temat ich historycznej roli, łącząc je z dziejami niezależnych ruchów artystycznych Gdańska i Polski oraz współczesną, innowacyjną praktyką artystyczną. Warto tu przypomnieć takie projekty jak: wystawy „BHP” (2004), „Un Real” (2005), „Strażnicy doków” (2005), „Change and Resistance” (2007), serie warsztatów w kooperacji z Akademią Sztuk Pięknych w Gdańsku „Media><Nacje” (2005–2015), „Re.act.feminism #2 performatywne archiwum” (2012), projekt pokazywany w sześciu krajach Europy „Obóz Solidarność” (2011, wspólnie z Teatrem Nowym w Warszawie – m.in. Gdańsk, Kijów, Bruksela, Madryt) czy „Re-designing the East: Polityczni Dizajnerzy” (2010–2012 – Polska, Niemcy, Czechy, Węgry, Korea, Tajlandia, Indie).

Jednocześnie, w związku z planami zagospodarowania i rozwoju powstającej dzielnicy Młode Miasto, Instytut był otwarty na działania integrujące aktywne w tym obszarze podmioty oraz scalające jej przyszłe centrum z częścią historyczną. Wyspa spełniała ważną funkcję mediacyjną w procesie kształtowania nowego wizerunku tej części miasta, organizując wiele debat publicznych i medialnych. Program Instytutu zakładał wyrazistą kontekstualizację podejmowanych działań w wymiarze społecznym, historycznym, publicznym i estetycznym. Dobrym przykładem będzie tu projekt „Otwartego Ogrodu” (2013–2016) integrujący mieszkańców dzielnicy. Nie sposób nie wspomnieć legendarnego już Klubu Buffett, działającego w ramach Instytutu od 2010 r., miejsca integracji środowisk twórczych i artystycznych. Klubu

prezentującego prace wideo współczesnych polskich i światowych artystów, performanse, pokazy *live act*, małe solowe koncerty, muzykę eksperymentalną, jazz. Klub ten był wizytówką artystycznej sceny w Trójmieście i jako taki – był wielokrotnie wyróżniany w ogólnopolskich rankingach. Od 2010 r. Fundacja Wyspa Progress organizuje kolejne edycje Międzynarodowego Festiwalu Sztuk Wizualnych Alternativa w zaadaptowanej do tego celu Hali B90. Podjęliśmy próbę zaprojektowania festiwalu sztuki, a dokładniej cyklu dużych wystaw, obudowanego szeregiem wydarzeń towarzyszących, który poszukuje nowych dróg dla idei sztuki i jej roli społecznej, otwierając zarazem dyskusję nad możliwością powołania w tym miejscu Muzeum Sztuki Współczesnej – tak potrzebnego środowisku. Niestety decyzją władz miasta we wrześniu 2016 r., po dwunastu latach aktywności i pomimo poniesionych nakładów, artyści zostali zmuszeni do opuszczenia budynku i terenów dawnej Stoczni Gdańskiej. Tym samym upadło ostatnie miejsce sztuki krytycznej w wolnym mieście Gdańsku.

Historia niezależnych inicjatyw artystycznych i miejsc sztuki na terenie dawnej Stoczni Gdańskiej to historia entuzjazmu i zaangażowania kreatywnych ludzi zmagających się z bezdusznym, wąsko pojętym interesem prywatnych firm oraz obojętnością władz miejskich. Cicha, subwersywna rewitalizacja poprzez sztukę, trwająca ponad dekadę, wywołała więcej oporu niż akceptacji. Nie da się zastąpić oddolnej, spontanicznej i zróżnicowanej kreatywności Modelarni, Kolonii Artystów, Teatru Znak, Pracowni Aku, Klubu Harlejujów, Buffettu, Instytutu Sztuki Wyspa wypłukanymi z autentyzmu, gładkimi atrapami. Pojawia się groźba aksjologicznego zawłaszczania postaw zaangażowanych i krytycznych – symulowania ich w fasadowych projektach instytucjonalnych i komercyjnych. Czy tu, w tym symbolicznym miejscu, mamy zaakceptować zastąpienie horyzontalnych praktyk samoorganizacji projektami menadżerów od polityk kulturalnych?



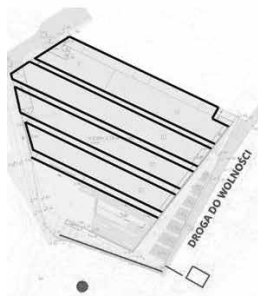


Mateusz Targowski

## **Fasady Europejskiego Centrum Solidarności – architektoniczny obraz tożsamości miejsca**

Fasady budynku pełnią w architekturze dwie podstawowe funkcje. Po pierwsze, odpowiadają na techniczną potrzebę wydzielenia przestrzeni wnętrza od zewnętrznych czynników środowiskowych i atmosferycznych. Dają poczucie bezpieczeństwa i zapewniają warunki do życia. Obok tej czysto użytecznej funkcji, po drugie, dużo ciekawszą rolę fasad jest kształtowanie wyrazu architektonicznego budynku. Poza formą bryły fasady są najważniejszym elementem, za pomocą którego ocenia się wartość estetyczną architektury. Ta rola jest szczególnie istotna w przypadku budynków użyteczności publicznej, zwłaszcza tych, które ze względu na swoją funkcję są wyjątkowe w skali miasta. Takim budynkiem bez wątpienia jest siedziba Europejskiego Centrum Solidarności.

Pod budowę ECS-u Miasto Gdańsk przeznaczyło obszar znajdujący się na terenach postoczniovych, w bezpośrednim sąsiedztwie pl. Solidarności oraz planowanej Drogi do Wolności. Plac Solidarności, którego centralny punkt stanowią monumentalne krzyże pomnika Poległych Stoczniovców 1970, oddzielony jest od działki ECS-u murem epitafijnym, będącym ważną cześcią założenia upamiętniającego tragiczne wydarzenia grudniowe. Mur ustawiony wzdłuż granicy dawnej Stoczni Gdańskiej



Schemat usytuowania gmachu ECS-u i Brama nr 2 w czasie strajku z sierpnia 1980 r.;  
fot. Zenon Mirola | Zbiory ECS



Szklane żaluzje na wschodniej elewacji gmachu ECS-u; fot. W. Kryński

łączy się z historyczną Bramą nr 2, która ma dawać początek Drodze do Wolności. Ten planowany ciąg pieszy, główna oś przyszłego Młodego Miasta, połączy pl. Solidarności z nabrzeżem Martwej Wisły. Droga do Wolności została wytyczona wzdłuż najważniejszych historycznie punktów terenów postoczniowych – Bramy nr 2 i Sali BHP. Dopełnieniem układu postanowiono uczynić gmach ECS-u.

Koncepcja tego budynku wyłoniona została w międzynarodowym konkursie architektonicznym w 2007 r. Jury oceniało strukturę funkcjonalną, rozwiązania technologiczne projektu, ale przede wszystkim wyraz architektoniczny i umiejętność wkomponowania formy w istniejący i planowany układ urbanistyczny Młodego Miasta<sup>1</sup>. Projekt budynku ECS-u odpowiada na szereg wyzwań wynikających z kontekstu miejsca. Szczególnie analizując fasady, dostrzeżemy jak ważną rolę decyzja o wyborze ich kształtu i materiału odegrała w osadzeniu budynku w zastanej, nagromadzonej wartościami historycznymi przestrzeni.

Ważnym pomysłem projektowym było zminimalizowanie środków przekazu. Zdecydowano posłużyć się tylko dwoma podstawowymi materiałami: stalą oraz szkłem. Szczególnie istotna wydaje się wzajemna relacja ich najważniejszych cech. Stal, z natury rzeczy zimna i odpychająca, stanowi twardą przegrodę, która jednoznacznie zamyka wnętrze budynku. Szkło – przeciwnie, z racji swej przezroczystości umożliwia swobodny dialog przestrzeni.

## **Szkło – spojrzenie ku wnętrzu**

Główne wejście do gmachu ECS-u zaprojektowano od wschodu, od Drogi do Wolności. Z tej strony budynek osłania przejrzysta fasada. Skomplikowany technicznie, ale wizualnie przejrzysty system konstrukcyjny zapewnia nośność dwukomorowym, wielowarstwowym pakietom szkła zespolonego, spełniającym wysokie wymagania w zakresie przenikalności termicznej, oraz szklanym żaluzjom, których zadaniem jest ochrona budynku przed przegrzaniem. Szklana elewacja została w tym miejscu użyta jako przegroda możliwie najbardziej obojętna dla wzroku. Spełnia

---

<sup>1</sup> P. Sung-jin, C. Dah-young, *European Solidarity Center, a Symbol of the Historic Scenes of Solidarity Movement*, „Space” 2007, nr 485, s. 23.



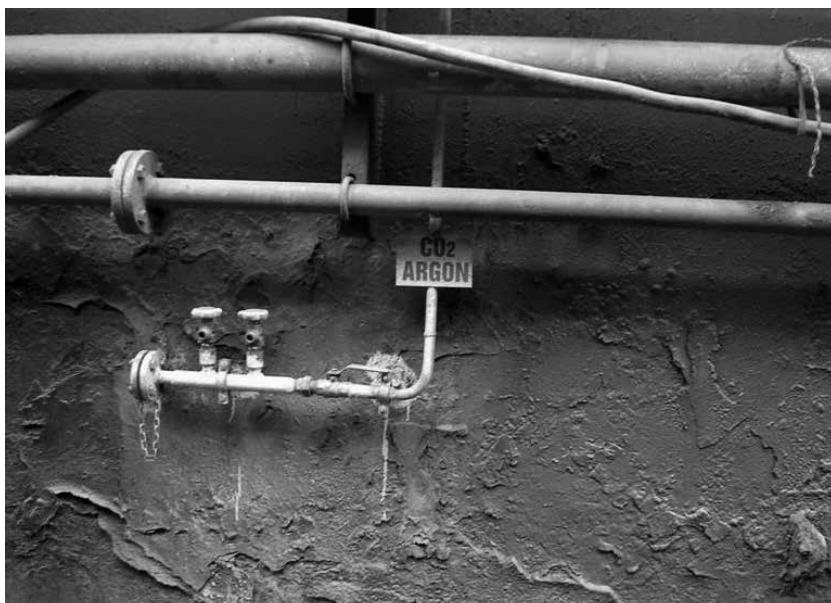
Fasada gmachu ECS-u od strony Drogi do Wolności; fot. W. Kryński



Pejzaż stoczniowy. Widok z mostu prowadzącego na wyspę Ostrów w kierunku zachodnim; fot. M. Targowski



Element stocznego krajobrazu – kotwica; fot. Archiwum PPW FORT



Faktura ściany doku stocznego; fot. Archiwum PPW FORT



Północno-wschodni narożnik gmachu ECS-u. Dok nr 3; fot. Archiwum PPW FORT

ona funkcję koniecznego fizycznego zamknięcia, ale jednocześnie zapewnia oczekiwaną transparentność. Umożliwia wgląd do środka Centrum, „zachęca do wejścia i uczestnictwa w jego codziennej działalności”<sup>2</sup>. W koncepcji architektonicznej istotną rolę odgrywała idea stworzenia miejsca przyjaznego i powszechnie odwiedzanego. Gmach ECS-u świadomie kształtowany był w ten sposób, aby zainicjować interakcję między wnętrzem a przestrzenią zewnętrzną. Nieznaczne uniesienie stalowych ścian parteru ma z jednej strony umożliwić dyskretne zajrzenie do budynku, ale z drugiej strony nie pozwolić na łatwe odkrycie jego całej zawartości. Limitowanie wejrzenia w strukturę gmachu ma zainteresować przypadkowego przechodnia i uczynić go uczestnikiem zdarzeń. W tradycyjnych muzeach przestrzenie wystawowe odizolowane są pełnymi fasadami, zazdrośnie strzegącymi cennych zasobów. Sale ekspozycji stałej w budynku ECS-u udostępnione są częściowo poprzez półprzezroczyste fasady dla wzroku przechodnia. Ekspozaty jednak nie są widoczne, dojrzeć można tylko sylwetki zwiedzających. Wieczorem efekt potęgowany jest światłem wydobywającym się z wnętrza. Aby zaspokoić ciekawość, trzeba przekroczyć próg ECS-u i dotrzeć do serca gmachu – wystawy głównej, obrazującej historię walki o wolność, powstania ruchu Solidarności i przemian ustrojowych w Polsce i Europie. Podobne zasady przy projektowaniu elewacji promuje duński architekt i urbanista Jan Gehl: „Projektowanie fasad budynków [...] zapewnia także możliwości wpływania na koncentrację działań i intensywność doświadczeń tych, którzy przechodzą obok chodnikiem. Koncentracja działań zależy od aktywnych [...] stref wymiany [...], które przyczyniają się do aktywizacji środowiska publicznego”<sup>3</sup>.

## Szkło – otwarcie na przestrzeń miasta

Równie ważne jest spojrzenie z wnętrza budynku w przestrzeń miasta. Zwiedzając wystawę stałą i wchodząc do poszczególnych sal, zainteresowani mogą zrelaksować się na kładkach, które są zawieszane w strzelistych

<sup>2</sup> B. Stobiecka, W. Targowski, *Solidarna prostota, cortenowska surowość – Europejskie Centrum Solidarności w Gdańsku*, „Świat Architektury” 2014, nr 11, s. 46–49.

<sup>3</sup> J. Gehl, *Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych*, Kraków 2009, s. 93.





Instalacja *Bramy* Grzegorza Klamana; fot. M. Peel

szczelinach między nimi. Z każdej kładki, ponad Drogą do Wolności, rozpościera się widok na wciąż niezagospodarowany pejzaż postoczniowy. Dopóki jeszcze istnieje, krajobraz ten potęguje autentyczność wystawy, ilustrując historię, której był scenerią. W przyszłości, kiedy urzeczywistni się wizja tętniącego życiem Młodego Miasta, przestrzeń ECS-u, dzięki temu jednocześnie symbolicznemu, ale i materialnemu połączeniu, być może zachowa kontakt z przeobrażającą się rzeczywistością i nie podzieli losów innych muzeów, które nierzadko stają się odrealnionymi gmachami, zarezerwowanymi dla wąskiego grona pasjonatów.

Oprócz fasady od strony Drogi do Wolności, szkło wypełnia także szczeliny i pęknięcia w stalowej „skorupie” budynku. Część z nich celowo ukształtowano w taki sposób, aby kadrować widoki z poszczególnych miejsc wewnątrz budynku na wybrane obiekty w jego sąsiedztwie. Najbardziej spektakularny jest widok, który rozpościera się z sali poświęconej Janowi Pawłowi II w kierunku pomnika Poległych Stoczniowców 1970. To metafizyczne miejsce, jak zauważa krytyk architektury Grzegorz Stiasny: „białe sprzyjające medytacji wnętrze, udekorowane cytatem z papieża Polaka i szklaną ścianą, zza której wyrasta wierzchołek stoczniowego pomnika trzech krzyży”<sup>4</sup>. Tego rodzaju architektoniczne zabiegi nie tylko uatrakcyjniają przestrzeń, ale przede wszystkim osadzają budynek w kontekście otoczenia.

### **Corten – kolor stoczni?**

W dyskusji na temat architektury budynku ECS-u często można usłyszeć wątpliwości dotyczące wyboru stali corten jako podstawowego materiału elewacyjnego. Pojawiają się zarzuty, że tak surowe tworzywo nie powinno stanowić licowego wykończenia. Można zetknąć się z opiniami, że gmach ECS-u wygląda, jakby był niedokończony, oraz takimi, które wprost nazywają go brzydkim. Warto zatem postawić pytanie, czy na pewno dobrym pomysłem był wybór materiału tak trudnego w odbiorze dla przeciętnego widza.

Kiedy patrzymy na zdjęcia przedstawiające krajobrazy stoczniowe, na przykład Stocznię Gdańską z czasów jej funkcjonowania lub dowolnie inną wciąż produkującą statki, łatwo wyodrębniamy wspólne cechy tych

<sup>4</sup> G. Stiasny, *Pałac Solidarności*, „Architektura Murator” 2015, nr 2, s. 50.

miejsc. Obok żywych kolorów świeżo odmalowanych statków i maszyn bez trudu odnajdujemy rdzawe faktury. Patyna i korozja pokrywa niezliczone powierzchnie wszechobecnej stali, podstawowego budulca nie tylko stoczniowych produktów, ale także dźwigów, żurawi i innych elementów wyposażenia doków. Spotkanie stali i wody, tworzywa i żywiołu, tak charakterystycznych dla przemysłu okrętowego, sprawia, że we wszystkich stoczniach korozja jest powszechnie obecna. Nadaje ona krajobrazowi charakterystyczną barwę w odcieniach brązu i ciemnej czerwieni. W gdańskim pejzażu kolorystkę tę dodatkowo dopełniają zabudowania dawnej Stoczni Cesarskiej oraz ceglane budynki, pokryte nagromadzonymi w czasie warstwami stoczniowego kurzu. Właśnie te naturalne, niejednorodne faktury powstałe w wyniku długoletniego sąsiedztwa z maszyną przemysłową, nawet bardziej niż kolor, charakteryzują stoczniowy krajobraz.

Elewacje ECS-u zaprojektowano jako fasady wentylowane, których warstwę wykończeniową stanowią wielkoformatowe płyty stalowe o grubości pięciu milimetrów. Tak ciężka okładzina wymagała indywidualnie opracowanego systemu mocowań oraz podkonstrukcji, która dodatkowo musiała sprostać, co wynikało z myśli architektonicznej, konieczności mocowania płyt do pochylonych ścian.

Dzięki swoim właściwościom stal corten jest materiałem, który doskonale odpowiada na warunki postawione przez projektantów. W wymiarze technicznym jest tworzywem jednorodnym, bardzo odpornym na warunki atmosferyczne. W środowisku naturalnym samoistnie pokrywa się patyną, która zapewnia mu odporność na korozję, i sprawia, że w czasie eksploatacji nie wymaga praktycznie żadnych zabiegów konserwujących. Zaskakująca antykorozyjność cortenu umożliwiła użycie go nie tylko jako materiału wykończeniowego, ale też tworzywa do wykonania haków montażowych, co przełożyło się na uproszczenie systemu mocowań. Ta sama patyna odpowiedzialna jest za efekt wizualny. Nadaje cortenowi różnorodny, zmienny w czasie rdzawy kolor oraz zróżnicowaną fakturę. Uzyskany dzięki tej trwale skorodowanej stali wyraz architektoniczny budynku ECS-u wpisuje go w lokalny pejzaż, a w przyszłości, po zbudowaniu Młodego Miasta, być może sprawi, że gmach muzeum zostanie jedyną pamiątką krajobrazu, który istniał w tym miejscu.



Instalacja *Freedom* Emilii Kalkowskiej-Marszałek; fot. M. Targowski



Element stoczniewego krajobrazu – magazyn płyt stalowych; fot. Archiwum PPW FORT



Instalacje Richarda Serry; fot. T. Cox



Gmach ECS-u od strony zachodniej; fot. W. Kryński

O trafności użycia cortenu mogą świadczyć również dzieła artystyczne związane z tematyką walki o wolność, które pojawiły się w przestrzeni Gdańska. W bezpośrednim sąsiedztwie ECS-u znajdują się rzeźbiarskie instalacje – *Bramy* przygotowane na wystawę „Drogi do Wolności”, autorstwa gdańskiego artysty Grzegorza Klamana. Jedna z nich wykonana jest właśnie z zardzewiałej blachy, z materiału, który według autora ma ulokować ją w tej konkretnej przestrzeni, sprawić, by była prawdziwa i uczciwie opowiadała o historii stoczni<sup>5</sup>. Nieco inaczej wybór tworzywa do swojej rzeźby *Freedom* tłumaczy gdańska rzeźbiarka Emilia Kalkowska-Marszałek. Wymyślony przez nią przestrzenny rebus ustawiony został w pobliżu Stoczni Gdańskiej tak, aby odbiorca mógł jednocześnie patrzeć na instalację oraz widzieć kontury dźwigów i zabudowań stoczni. Autorka przede wszystkim zwraca uwagę na moc wyrazu surowej i skorodowanej stali, której „forma i kolor [...] stały się bezpośrednią inspiracją do powstania tego projektu”. Artystka wspomina „spacer po Stoczni Gdańskiej, który odbyła w czasie studiów i widok olbrzymich tafli zardzewiałej blachy, które na długo utkwiły w jej pamięci”<sup>6</sup>. Mnogość podobnych skojarzeń udowadnia, że corten jest materiałem dobrze oddającym nie tylko ducha stoczni, ale zwłaszcza prostotę i siłę idei przyświecających społeczeństwu Europy Środkowo-Wschodniej podczas walki, której ostatecznym rezultatem było obalenie narzuconej im komunistycznej władzy.

## Corten – ekspresja formy

Najbardziej rzucającym się w oczy zabiegiem architektonicznym w projekcie budynku ECS-u jest, obok faktury, nieznaczne, kilkustopniowe pochylenie głównych ścian budynku w kierunku północno-wschodnim. W założeniu tym można doszukać się przynajmniej kilku znaczeń symbolicznych. Po pierwsze, warto zwrócić uwagę na kontynuację przestrzenną rzeźbiarskiego założenia pomnika Poległych Stoczniovców 1970. Rytmicznie rozmieszczone stalowe płaszczyzny ścian gmachu ECS-u powielają

<sup>5</sup> K. Lewandowska, *(Nie)pamięci Grzegorza Klamana. O tym, co dzieje się z Bramami Wolności*, „Fabularie” 2015, nr 2, s. 54–55.

<sup>6</sup> E. Kowalska, *Freedom – wolność z żurawiami w tle*, <http://ibedeker.pl/relacje/freedom-wolnosc-z-zurawiami-w-tle/> (data dostępu: 4.02.2017).



Gmach ECS-u w trakcie budowy. Na pierwszym planie fragment muru epitafijnego pomnika Poległych Stoczniovcow 1970; fot. M. Targowski



Gmach ECS-u jako tło dla pomnika Poległych Stoczniovcow 1970; fot. W. Kryński



Chuligańskie napisy na wyposażeniu stoczniovym oraz na elewacji gmachu ECS-u;  
fot. Archiwum PPW FORT



„falę”, która rozchodzi się od monumentalnych krzyży ustawionych na placu Solidarności. Na otwartej przestrzeni symbolizują ją promieniste okręgi, wyróżnione fakturą w kamiennej posadzce. Dalej „fala” niejako przybiera na sile, wyrasta z ziemi w postaci muru epitafijnego, a później rośnie wraz z kolejnymi pochylonymi taflami gmachu ECS-u. Symbolika „fali” uświadamia odbiorcę o ciągłości zdarzeń, od tragicznego grudnia 1970 r. poprzez historię Solidarności aż do powstania gmachu Centrum. Pokazuje przyczynowo-skutkową relację tych wydarzeń. Podobne myślenie zaprezentowali twórcy oprawy graficznej obchodów dwudziestopięciolecia porozumień sierpniowych, gdzie alegorią procesu upadku komunizmu stały się kostki domina, opadające jedna za drugą.

Wielkoformatowe arkusze stali składowane na terenie stoczni, przygotowane do montażu, często pokazywane są jako inspiracja dla formy gmachu Europejskiego Centrum Solidarności. Sposób ułożenia blach, świadczący o tym, że nie są przytwierdzone do podłoża i mogą być w każdej chwili zabrane, nadaje im szczególną ekspresję. Choć nieruchome, mają w sobie pewien dynamizm. Podobne wrażenie sprawia bryła ECS-u, która wygląda, jakby zatrzymała się tylko na chwilę. Wyrazista forma przydaje budynkowi kolejnych symbolicznych znaczeń. Podobnie jak ściany ECS-u, w każdej chwili zdolne do ruchu, tak samo idea Solidarności jest wciąż żywa, gotowa do wdrożenia i nadal ma ważną rolę do odegrania we współczesnym świecie. Ponadto stal, która pokrywa ściany, potęguje siłę tej symboliki. Sprawia, że wyobrażony ruch ma moc oddziaływania, zdolną do uporania się z najtrudniejszym wyzwaniem. Właśnie takim „zatrzymanym ruchem” posługuje się światowej sławy artysta Richard Serra. Jego rzeźby „pozostają w stanie wymuszonej równowagi”<sup>7</sup>, jakby w każdej chwili miały zmienić położenie, przechylić się, złożyć lub przewrócić. Dynamizm, ruch, zmiana – to pojęcia, które bez wątpienia dobrze obrazują nie tylko samą ideę Solidarności, ale przede wszystkim historię wystąpień społecznych, upadek komunizmu oraz transformację ustrojową w Europie.

Co ciekawe, obok tak wyniosłych konotacji, budynek ECS-u nasuwa także skojarzenia z codziennym życiem pracującej stoczni. Bryła Centrum, zwłaszcza widziana od strony północno-zachodniej, często porównywana

<sup>7</sup> W. Włodarczyk, *W poszukiwaniu istoty. Minimal-art i konceptualizm*, [w:] *Sztuka świata*, t. 10, red. ..., Warszawa 2001, s. 158.

jest do kadłubów statków, stojących w stoczniowych dokach. Z kolei wspomniany dynamizm przywodzi na myśl pracujące maszyny, dźwigi i przede wszystkim ludzi, którzy tworzyli ten żywy organizm, realizując wyznaczony prozaiczny cel produkcyjny. Takie porównania wydają się być jak najbardziej zaplanowane. Działania architektów, którzy celowo zaprojektowali wysokie szczeliny, przykryte dachowymi świetlikami, dodatkowo wzmocnione duchem miejsca, doprowadziły do wykreowania przestrzeni, która jednoznacznie kojarzy się z dokami czy halami produkcyjnymi. „Monumentalizm tego budynku zupełnie nie wyrasta z kanonu – przecież odrzucono i porządki klasyczne, i kamień. To architektura skojarzeń technicznych, a nie skojarzeń klasycznych”<sup>8</sup>.

### **Corten – potrzeba tła**

Przez lata zabudowania stoczni, dobrze widoczne nie tylko z okolicznych terenów, ale również z miejskich środków komunikacji, były wykorzystywane jako środek przekazu. Dachy, ściany czy mury ogrodzeń stanowiły tło dla różnego rodzaju haseł, od oficjalnych, często propagandowych sloganów, poprzez treści społeczne dotyczące zasad bezpieczeństwa pracy, po spontaniczne napisy wykonywane przez strajkujących stoczniowców. Wydaje się, że właśnie te ostatnie zainspirowały twórców pomnika Poległych Stoczniowców 1970, którzy główne założenie monumentu postanowili uzupełnić opisywanym już murem epitafijnym. Ta betonowa ściana o szczególnej wartości historycznej pokazuje, jak dobrze do tej przestrzeni pasują ciemnobrązowe cortenowe tafle fasady ECS-u. W trakcie wznoszenia budynku, kiedy żelazobetonowe ściany nie były jeszcze pokryte ostateczną stalową okładziną, betonowa kolorystyka gmachu ECS-u zlewała się z posadzką, krzyżami, a przede wszystkim z murem pomnika, którego kolorystyka utrzymana jest w odcieniach szarości. Warto zauważyć, że wcześniej tło dla pomnika stanowił szpaler kontrastujących zielonych topoli. Istniała obawa, że ECS, ze względu na swoją skalę, zdominuje monument i tym samym obniży jego rolę w hierarchii przestrzennej miasta. Zamierzenie projektantów było całkowicie odwrotne i dopiero dzięki stali

<sup>8</sup> T. Żylski, *Fantastyczny set polskiej architektury – rozmowa z minister kultury Małgorzatą Omilanowską*, „Architektura Murator” 2014, nr 12, s. 24–25.

corten stało się czytelne dla odbiorcy. Poprzez wyraźne odcięcie kolorystyczne stalowe ściany gmachu ECS-u stanowią doskonałe, kontrastujące tło dla betonowego pomnika i podkreślają jego centralne, priorytetowe miejsce w tej zdefiniowanej wydarzeniami historycznymi przestrzeni<sup>9</sup>.

Jak się okazało, corten sprawdził się również jako tło dla spontanicznych akcji i manifestów, prawdopodobnie nieprzewidywanych w trakcie prac projektowych. Kilkukrotnie na fasadzie ECS-u wyświetlane były hasła promujące instytucję kultury i zachęcające do zwiedzenia wystawy. Corten jest też dobrym, kontrastującym tłem dla białego światła, co zapewnia monochromatyczny odbiór projekcji. Z przymrużeniem oka warto może wspomnieć o zachowaniu tożsamości miejsca za sprawą „chuligańskich” napisów, które pojawiły się na budynku ECS-u podczas budowy. Wydrapany w stali na ścianie muzeum napis, promujący gdańską drużynę piłkarską, w zestawieniu z innym, wykonanym przez równie zaangażowanego kibica, udowadnia, iż mimo upływu lat społeczne wartości pozostają niezienne, a corten odpowiada na potrzeby lokalnego krajobrazu.

## Europejskie Centrum Solidarności

Zamknięta stalowymi taflami bryła gmachu Europejskiego Centrum Solidarności wprowadza nową wartość na terenach postoczniovych i daje początek przyszłej tkance miejskiej, która ma powstać w tym rejonie<sup>10</sup>. Wydaje się, że pomysły projektantów są czytelne dla świadomego odbiorcy, a mnogość skojarzeń wywołana relacją z cortenowymi elewacjami wzbogaca nie tylko gmach ECS-u, ale także jego sąsiedztwo. Również w rozumieniu urbanistycznym budynek Centrum wydaje się nie tylko respektować stan zastany, lecz także odpowiada na wizję Młodego Miasta. Z jednej strony domyka pl. Solidarności i wzmacnia ekspresję stojącego tam pomnika, z drugiej – stanowi pierwszy w pełni zabudowany kwartał na terenie postoczniovym, a właśnie zabudowy kwartałowej oczekuje się od nowoczesnego miasta.

<sup>9</sup> P. Pięciak, W. Targowski, *Dom z mitu, pamięci i nadziei*, „Budownictwo, Technologie, Architektura” 2016, nr 3, s. 11–12.

<sup>10</sup> M. Arczyńska, *Europejskie Centrum Solidarności (ECS), Gdańsk*, [w:] *Form follows freedom. Architektura dla kultury w Polsce 2000+*, red. J. Pulchra, J. Sepiół, Kraków 2015, s. 70–71.

# Bibliografia

## Literatura

*Form follows freedom. Architektura dla kultury w Polsce 2000+*, red. J. Pulchra, J. Sepioł, Kraków 2015.

Gehl J., *Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych*, Kraków 2009.

Lewandowska K., *(Nie)pamięci Grzegorza Klamana. O tym, co dzieje się z Bramami Wolności*, „Fabularie” 2015, nr 2.

Pięciak P., Targowski W., *Dom z mitu, pamięci i nadziei*, „Budownictwo, Technologie, Architektura” 2016, nr 3.

Stiasny G., *Pałac Solidarności*, „Architektura Murator” 2015, nr 2.

Stobiecka B., Targowski W., *Solidarna prostota, cortenowska surowość – Europejskie Centrum Solidarności w Gdańsku*, „Świat Architektury” 2014, nr 11.

Sung-jin P., Dah-young C., *European Solidarity Center, a Symbol of the Historic Scenes of Solidarity Movement*, „Space” 2007, nr 485.

*Sztuka świata*, t. 10, red. W. Włodarczyk, Warszawa 2001.

Żylski T., *Fantastyczny set polskiej architektury – rozmowa z minister kultury Małgorzatą Omilanowską*, „Architektura Murator” 2014, nr 12.

## Strony internetowe

<http://ibedeker.pl/relacje/freedom-wolnosc-z-zurawiami-w-tle/>

Wojciech Targowski

## **Gmach Europejskiego Centrum Solidarności – geneza przestrzeni, w poszukiwaniu tożsamości miejsca**

Fillida – to przestrzeń, na której rysują się trasy między zawieszonymi w próżni punktami [...]. Twoje kroki podążają za czymś, co znajduje się nie przed oczami, lecz wewnątrz, pogrzebane i zatarte.

Italo Calvino<sup>1</sup>

Gmach Europejskiego Centrum Solidarności powstał jako siedziba instytucji służącej dwóm celom: organizacji debaty o światowych problemach współczesności oraz upamiętnieniu i propagowaniu idei Solidarności, nierozzerwalnie związanej z konkretnym miejscem – Stoczną Gdańską. Od momentu przeniesienia produkcji na wyspę Ostrów tereny stoczniowe zostały opuszczone przez czynnik stanowiący o ich racji bytu. Pozostała atrakcyjna przestrzeń inwestycyjna, z trudem opierająca się dewastacji reliktyw zabudowy industrialnej, a także zanikająca naturalną kolejną rzeczy pamięć historyczna.

Lokalizacja gmachu ECS-u nie może być traktowana jako przypadkowa. Budynek powstał jako ważny element przestrzeni pamięci. Znaczna część założeń autorskich do projektu poświęcona została więc zagadnieniu

---

<sup>1</sup> I. Calvino, *Niewidzialne Miasta*, przeł. A. Kreisberg, Warszawa 1975, s. 70.

tożsamość miejsca, rozumianego jako konieczny punkt odniesienia dla kreowanej architektury<sup>2</sup>.

### **Tożsamość osobowa – tożsamość zbiorowa – tożsamość miejsca**

Pojęcie tożsamości jest zagadnieniem analizowanym często zarówno w przeszłej, jak i współczesnej myśli filozoficznej i społecznej. Pojęcie to odgrywa istotną rolę czynnika stabilizującego zwłaszcza w kontekście reakcji na świat nowoczesny. W badaniach ogólnych ważniejsze są pewnie zagadnienia tożsamości osobowej, dla architekta jednak najistotniejsza jest tożsamość miejsca. Mimo programowych zaprzeczeń modernistów to właśnie relacje z kontekstem często ważą o wartości architektury. Zwracając uwagę na warunki otoczenia, mamy na myśli cechy przyrodnicze i kulturowe. Byłoby jednak myśleniem pochopnym ograniczenie pojęcia kontekstu kulturowego do wyłącznie przestrzennego aspektu. Rozumienie problemu winno być rozszerzone do całości zagadnień tożsamości. Aby docenić jego wagę i odczytać niezbędną w pracy architekta przesłanie, które wynika z identyfikujących cech miejsca, warto usystematyzować pojęcia.

Można odnieść wrażenie, że podejmując taką próbę, posługujemy się, choć z pewnością tylko w przenośni, jako punktem odniesienia i pomocnym szablonem, rozważaniami nad tożsamością osobową i przenosimy odpowiadającą jej systematykę do pojęcia tożsamości zbiorowej<sup>3</sup>.

### **Substancja – duch miejsca**

Wprowadzenie pojęcia substancji niematerialnej jest ryzykowne zarówno dla określenia tożsamości miejsca, jak i w przypadku analizy tożsamości osobowej czy zbiorowej. Ten z założenia empirycznie nieweryfikowalny byt metafizyczny jest pojęciem nieuchwytnym i niepewnym nawet odnośnie do istnienia. Wielokrotnie kwestionowany z perspektywy materializmu, obecny jest w pojęciu tożsamości osobowej tylko w systemach

<sup>2</sup> W. Targowski, *Fragmety opisu autorskiego*, [w:] *Europejskie Centrum Solidarności – wyniki konkursu architektonicznego, Gdańsk 13.XII.2007 = European Solidarity Center – architectural competition results*, red. B. Szczerbowska, B. Rutecki, J. Sidorcak-Heinsohn, tłum. E. Nanowska, Gdańsk 2008, s. 18.

<sup>3</sup> L. Kołakowski, *O tożsamości zbiorowej*, [w:] tegoż, *Moje słuszne poglądy na wszystko*, Kraków 2000, s. 156–169.



Tożsamość kontekstu – pl. Solidarności, pomnik Poległych Stoczniovcow 1970, Brama nr 2; fot. W. Kryński



Architektura tła – cień krzyży pomnika na elewacji południowej; fot. D. Dębowska



Rytm pochyłych ścian fasady wschodniej; fot. W. Kryński



idealistycznych. Podobnie rzecz się ma w przypadku tożsamości zbiorowej, gdzie duch zbiorowości wiąże się zazwyczaj z wyznawanym systemem religijnym czy zawziętą wiarą w skrajną ideologię. Mówienie więc o „duchu miejsca”, zjawisku, którego istnienia nie sposób dowieść, a które może być zaledwie wyczuwalne, wymaga rezygnacji z jednoznacznej argumentacji.

Tereny postoczniove powiązane są z legendą historycznych przemian, a wyjątkowy postindustrialny pejzaż, z jego wyrastającymi ponad horyzont ramionami dźwigów, tworzy unikalną scenerię, która nierozzerwalnie łączy się z morską tradycją Gdańska. Plac Solidarności z pomnikiem Poległych Stoczniovców 1970, Sala BHP czy Brama nr2 to objęte sformalizowaną ochroną zabytki i jako takie są materialnym świadectwem historii. Ważniejsze jest jednak to, że tworzą osobliwy nastrój, który jest konieczny do osobistego doświadczenia mitu Solidarności. Wydawać się może, że właśnie w wypadku ducha miejsca logiczne dowodzenie należałoby zastąpić oczywistością odczucia. W takiej chwili ujawnia się świat magii, niezmiennie nieodzowny w artystycznej kreacji<sup>4</sup>. Celem architektury ECS-u było wywołanie pozazmysłowego postrzegania, niezbędnego do poddania się wyjątkowemu nastrojowi miejsca. Należy zgodzić się z poglądem, że w momencie, gdy przekroczymy informacyjną warstwę znaczeniową architektury i postąpimy głębiej, emocjonalne doznanie przestrzeni może być przeniesione na ocenę i siłę oddziaływania toczących się w niej zdarzeń<sup>5</sup>. Aby stworzyć siedzibę, a właściwie scenerię, dla działalności Centrum, należało zmierzyć się również z tą drugą, pogłębioną sferą oddziaływania budowanej przestrzeni.

Architektura budynku nie powinna zaspakajać jedynie standardowych potrzeb funkcjonalnych i estetycznych. Gmach ECS-u musi pełnić funkcję budynku-pomnika, będącego odpowiedzią na konieczność zaznaczenia wyjątkowości miejsca. Już unikalna lokalizacja przy pl. Solidarności, tuż za epitafornym murem pomnika Poległych Stoczniovców 1970, stała się elementem przekazu. Strefa pamięci uległa rozszerzeniu.

---

<sup>4</sup> Wiesław Gruszkowski w dyskusji nad istotą miasta historycznego przytoczył anegdotę: „Jak Ociepka malował na swoich prymitywnych, wspaniałych obrazach krasnoludki, Pierwszy Sekretarz Komitetu Wojewódzkiego w Katowicach zapytał: «Towarzyszu Ociepka, dlaczego Wy tu jakieś krasnoludki, przecież krasnoludków nie ma?». A on powiedział: «Panie Sekretarzu, nie ma, ja wiem. Ale takie małe z czerwonymi czapczkami to co to za jedne?»”.

*O przyszłości miast historycznych – zapis debaty*, red. E. Pękała, Gdańsk 2000, s. 64.

<sup>5</sup> J. Krenz, *Architektura znaczeń*, Gdańsk 1997, s. 42.

Punktem centralnym placu pozostaje monument trzech krzyży. Jest on dominantą tego miejsca. Tej przestrzennej i symbolicznej roli nie powinno się kwestionować. Dlatego budynek zwraca się w stronę placu surową, niemalże pozbawioną otworów płaszczyzną, tak aby zejść na drugi plan i stać się tłem dla sylwety pomnika. Cień krzyży kładzie się na płaskiej powierzchni fasady, a ich wizerunek, przenikający wąskim otworem do wnętrza, dosłownie i metaforycznie je sakralizuje.

## **Identyfikacja początku – geneza**

W poszukiwaniu źródeł tożsamości ważną rolę odgrywa określenie umiejscowionego w czasie, przestrzeni i okolicznościach początku. W przypadku tożsamości osobowej problem nie wydaje się skomplikowany i pomimo braku wspomnień z pierwszych chwil życia, fakt wiedzy o narodzinach i ogólnie o pochodzeniu jest wystarczający do trwałego samookreślenia. Rzecz wygląda nieco trudniej w wypadku tożsamości zbiorowej. Wówczas genezy szukamy nie tylko w historycznych faktach, ale nierzadko także w świecie legend, a pojęcie „mit założycielski” trafnie oddaje bardziej lub mniej uchwytne, pierwotne źródła odróżniające poszczególne wspólnoty.

Zdefiniowanie genezy tożsamości miejsca może być jeszcze trudniejsze. Wobec gdańskich terenów stoczniowych dochodzi problem złożoności dziejów Gdańska, które z racji radykalnych zdarzeń nie sprzyjały zachowaniu ciągłości historycznej. Aby zilustrować problem, warto pokusić się o próbę systematyki i podzielić dzieje miasta na istotne, z punktu widzenia poszukiwania genezy, etapy. Zagłębiając się w historię, można podjąć próbę wyróżnienia najważniejszych z nich:

TERAŹNIEJSZOŚĆ – 2016;

PRZESZŁOŚĆ – od 1945 do 2016;

MIĘDZYPRZESZŁOŚĆ – od 1793 do 1945;

ZAPRZESZŁOŚĆ – do 1793.

Często dumnie wywodzimy rodowód współczesnego gdańszczanina z odległych lat okresu przedrozbiorowego – zaprzeszłości i cofamy się do epoki rozkwitu wielokulturowego miasta polskich królów w jego złotym wieku. Porozbiorową międzyprzeszłość, okres stopniowej germanizacji Gdańska, pozostawiamy z boku i przenosimy się od razu do bliskiej nam



Nawarstwienie pamięci – aspekt ciągłości w tworzeniu się tożsamości miejsca, stan z 2005 r.; fot. M. Targowski



Relikt przeszłości, stan z 2005 r.; fot. M. Targowski

przeszłości. Wyraźnie zaznacza się tu cezura roku 1945 jako momentu zachwiania ciągłości kulturowej miasta. Przeszłość to nieodległe czasy, kiedy losy przybyszów z Kresów Wschodnich i innych części Polski, a także legenda odbudowy miasta i etos walki stoczniovców o prawo do wolności przynoszą uchwytny znaki identyfikujące.

To ostateczne odniesienie jest szczególnie ważne dla formułowania narracji gmachu ECS-u. Co znamienne, na oprawie warunków konkursowych, stanowiących wytyczne dla opracowań projektowych, znalazł się wizerunek przewracającego się domina – symbolu sekwencji zdarzeń wywołanych robotniczym protestem. Wyeksponowanie dynamizmu formy jest próbą wyrażenia genyzy projektu, jednym z punktów wyjścia do budowy architektury. Pochyłe płaszczyzny ścian przeczą stabilności, wprowadzają element ruchu, generują poczucie niepewności. Świadomość konieczności zmian, ich intensywność i jednocześnie niepokój o przyszłość to być może najważniejsze odczucia obecne w bliskiej historii, to jest przeszłości, stoczni. Rytmiczny układ ścian stanowi ponadto łatwo rozpoznawalną osnowę kompozycji – buduje prostotę, kolejną cechę ważną w poszukiwaniu genyzy projektu. Dobór środków wyrazu został ograniczony do niezbędnego minimum. Surowa forma budowli została pozbawiona detalu. Również kompozycja bryły oraz układ wnętrza i jego podział funkcjonalny zostały podporządkowane potrzebom prostego, klarownego przekazu. Stojąc w centrum budowli, można ogarnąć wzrokiem całą strukturę przestrzenną kompozycji, poznać różnorodność i topografię jej funkcji. Zgodnie z intencją projektu, architektura tego budynku chce być łatwa w odbiorze, pozbawiona zawilej narracji. Trudno byłoby sobie wyobrazić skomplikowaną, rozbudowaną formalnie przestrzeń, która oddaje ducha robotniczej idei zrodzonej w industrialnym pejzażu, rządzonej wyłącznie wymogami funkcjonalności. Ważniejsze było eksponowanie rytmu codziennej pracy, niż epatowanie subtelną melodią intelektualnej rozprawy.

## **Pamięć – ciągłość**

Według wielu badaczy dla ustanowienia odrębności osobowej niezbędne jest wspomnienie. Zwolennicy tzw. poglądu złożonego wyróżniają dwa

fundamentalne kryteria identyczności: ciągłość fizyczną, czyli trwałość organizmu, i ciągłość psychiczną. Dla Locke'a, któremu zawdzięczamy fundamenty rozważań w temacie tożsamości, a także dla jego licznych późniejszych kontynuatorów, podstawą ciągłości psychicznej jest pamięć. To ona daje poczucie istnienia w czasie. Choć nie wszystko w pamięci ulega zachowaniu, to pewna liczba zapamiętanych ważnych zdarzeń i drobnych epizodów pozwala wyróżnić się osobie spośród innych<sup>6</sup>. Opisuując zjawisko addytywnego wzrostu osobowości, Freud użył porównania do narastającej struktury miejskiej, gdzie stare centrum trwa, otaczane wciąż nowymi pierścieniami rozwijającego się organizmu. Są to pokłady pamięci, czasem ukryte i nieświadome, ale stanowiące zawsze decydujący czynnik kształtujący osobowości<sup>7</sup>. Ta metafora niezwykle trafnie ukazuje podobieństwo między tworzeniem się tożsamości osobowej a rodzeniem się tożsamości miejsca. Proces ten nie musi być wszakże traktowany dosłownie, jako odśrodkowy rozrost przestrzeni. Narastanie może odbywać się dośrodkowo, poprzez kolejne zmiany w strukturze przestrzennej miejsca.

Spółeczności budują tożsamość zbiorową nie tylko poprzez utrwalanie doniosłych wydarzeń historycznych czy zapisywanie w pamięci znaczących osobliwości dziejów, ale także chroniąc materialne dziedzictwo pokoleń. Ten zasób reliktywów dokumentujących narastanie jest szczególnie ważny w kontekście określenia tożsamości miejsca. Dlatego dla terenów postoczniowych tak ważna jest batalia o zachowanie możliwie wielu oryginalnych elementów pejzażu. Na przestrzeni lat bowiem jego kształt ulegał ciągłym przemianom. Stara tkanka obrastała nową, z punktu widzenia wymogów przestrzennego ładu – zupełnie przypadkowo. Ta często drażniąca dysharmonia wywołuje sprzeciw, ale usprawiedliwia ją szczerą potrzebą procesu dyktowanego techniczną potrzebą produkcji. Te specyficzne nawarstwienia dobitnie obrazują aspekt ciągłości w tworzeniu się tożsamości miejsca. Reliktami pamięci są także pozostałe na murach stoczni i okolicznych domach napisy, resztki infrastruktury, fragmenty brukowanych nawierzchni. Jednym z celów, dla których powstała siedziba Europejskiego Centrum Solidarności, jest udokumentowanie i zachowanie najwartościowszych z nich.

<sup>6</sup> J. Teichman, K. C. Evans, *Filozofia*, tłum. T. Baszniak, Warszawa 1995, s. 37–44.

<sup>7</sup> L. Kołakowski, dz. cyt., s. 158.

Gmach ECS-u to także kolejny etap procesu narastania. W trakcie decydowania o jego kształcie konieczne było dokonanie analizy możliwych wariantów jego stosunku do zastanego otoczenia. W wypadku relacji z krajobrazem kulturowym zazwyczaj wybierane jest przyjęcie przez budynek warunków kontekstu. Jeśli chodzi o relację z krajobrazem przyrodniczym, częstsze jest narzucenie okolicy własnej wykładni kompozycyjnej, a więc urządzenie pierwotnie naturalnego terenu według uporządkowanej reguły budynku. Rzadziej wybieraną alternatywą jest rezygnacja z podporządkowania terenu i wprowadzenie nowej wartości architektonicznej, jednak bez zdominowania otoczenia. Sposobem realizacji takiego założenia jest przejście od architektury do kontekstu poprzez element formalnie silny<sup>8</sup>. Rolę tę w starożytności pełnił stylobat świątyni greckiej, oddzielając jej zrealizowany w arytmetycznym porządku masyw od swobodnego otoczenia. Podobnie gmach ECS-u, który wyrasta z wodnego postumentu, akcentującego wyjątkowość budowli zarówno wobec obecnego stanu niezagospodarowanej przestrzeni, jak i programowanej wizji Młodego Miasta. Powstawanie kolejnych wartości jest niezbędnym atrybutem ciągłości. To dialektycznie konieczny, naturalny proces, zauważalny szczególnie w ważnych momentach przełomów. W dziedzinie architektury, gdy trzeba podejmować praktyczne decyzje projektowe, nowa jakość jest pożądana w przypadku gmachu o wyjątkowej randze w strukturze miasta, zwłaszcza wtedy, gdy jest on wznoszony jako udokumentowanie doniosłych przemian historycznych.

O ile porządek kompozycyjny gmachu jest nowością w nieuporządkowanym otoczeniu terenów postoczniowych, o tyle nawiązuje też kontakt z pozostającym za murem stoczni pl. Solidarności. Intencją było rozszerzenie strefy pamięci o nowy, ważny element. Układ rozchodzących się kręgów, stanowiący kanwę kompozycji placu, znajduje kontynuację w planie budowli – równoleżnikowo ustawionej sekwencji płaszczyzn-ścian.

## **Ciało – struktura przestrzenna**

Ciało człowieka, pomimo nieustających przemian – wzrostu, starzenia się, odnawialności komórek i innych procesów, jakie w nim zachodzą

---

<sup>8</sup> Marian Sztarfowski formułuje to pojęcie dla potrzeb analizy relacji z otoczeniem przyrodniczym: tenże, *Architektura w Krajobrazie*, Gdańsk 1984, s. 123–124.



Postępująca degradacja, stan z 2005 r. – w głębi jedna ze stoczniowych suwnic, inna, miejsce pracy Anny Walentynowicz, szczęśliwie ocalała jako eksponat wystawy stałej ECS-u; fot. M. Targowski





Świetlik – ważny element industrialnej konwencji, wewnątrz stoczniowej hali, stan z 2005 r.; fot. M. Targowski

– zachowuje tożsamość na przestrzeni całego życia. Postępująca z upływem czasu zmiana wyglądu utrudnia, a niekiedy prawie uniemożliwia identyfikację. Przy wnikliwym badaniu można jednak doszukać się elementów niezmiennie określających tożsamość. I nie są to tylko linie papilarne czy obraz tęczy oka. Również inne cechy organizmu ewoluują, zachowując przy tym trwałe wyróżniki. Podobnie struktura przestrzenna miejsca – tak długo, jak zachowana jest kontynuacja, podtrzymywana jest jego odmienność. Osobliwe formy, zbudowane z konkretnego materiału na szkieletcie unikalnej konstrukcji i ustawione w specyficznych relacjach wobec siebie, definiują wyjątkowość przestrzeni.

Wizerunek stoczni odróżniał się jednoznacznie od industrialnych krajobrazów pozostałych zakładów przemysłowych. Charakterystyczna była choćby wielość i wielkość konstrukcji stalowych. Oprócz murowanych hal, betonowych nabrzeży i doków w stoczniowym pejzażu silnie zaznaczały się monumentalne bryły montowanych kadłubów. Obrosłe pomostami, otoczone żurawiami, wyraźnie dominowały w przestrzeni. W trakcie wyboru tworzywa do budowy nowej formy, stal pozostawała zatem jednym z najatrakcyjniejszych i bardziej oczywistych materiałów. Ważne przy tym było, poprzez odpowiednio dużą skalę zastosowania stali zmanifestować intencję wpisania budynku w zastaną tożsamość przestrzenną. Była to próba utrzymania, a może i ocalenia osobliwego klimatu pejzażu, ale bez intencji jego imitowania.

W tym samym duchu została podjęta decyzja o zastosowaniu górnego doświetlenia dla najważniejszych przestrzeni gmachu. Ciekawe, że to z natury „industrialne”, spływające z dachowych świetlików rozproszone światło przydaje wnętrzom teatralnej niejednoznaczności. Podobnie struktura budująca bryłę, która dzieli wnętrze na fragmenty bliskie w proporcjach, a może raczej w sposobie oddziaływania, przestrzeniom przemysłowym stoczni. Oczywistym zamiarem projektu było budowanie za pomocą języka teraźniejszości przestrzeni adekwatnej do zaprogramowanej funkcji. Odczytanie zapisanych w nim aluzji symbolicznych musi być pozostawione odbiorcy. Tak jak pozbawienie odniesień, tak nadmiar jednoznaczności byłby błędem formalnym. Szczęśliwie już w opinii sądu konkursowego o projekcie znalazła się zaskakująca i nieoczekiwana interpretacja przestrzeni budynku ECS-u jako reminiscencji



Fragment wnętrza budynku – strzeliste korytarze przecinające bryłę, według wizualizacji z projektu konkursowego; archiwum PPW Fort



Główne wejście do Młodego Miasta – historyczna Brama nr 2, w głębi frontowa fasada gmachu ECS-u, w oczekiwaniu na realizację Drogi do Wolności, głównej pieszej arterii przyszłej śródmiejskiej dzielnicy Gdańska; fot. W. Targowski

wąskich uliczek Starego Miasta<sup>9</sup>. Architektura budowli nie powinna być odbierana wyłącznie jako namiastka stoczniowego krajobrazu, a jego funkcja pojmowana jako w pierwszej kolejności muzealna. Jego forma nie świadczy tylko o historii miejsca, tak jak i budynek nie jest jedynie centrum rejestracji wydarzeń z przeszłości. Ożywiony działalnością instytucji Europejskiego Centrum Solidarności, gmach stał się ośrodkiem życia kulturalnego i współczesnej myśli społecznej<sup>10</sup>.

### **Antycypacja – symptomy i obawy**

Spojrzenie w przyszłość jest jednym z ważnych elementów tożsamości. Przewidywanie i związane z tym obawy stale towarzyszą egzystencji. Podobnie jest w przestrzeni, która w procesie ciągłych przemian buduje swoją specyfikę. Przeobrażenia terenów dawnej Stoczni Gdańskiej uwięzły w trudnym punkcie. Nie ma już tu ośrodka przemysłu i nie powstaje jeszcze Młode Miasto.

Siedziba ECS-u jest pierwszą budowlą tego kompleksu. Stanowi zapowiedź przyszłej formuły terenów postoczniowych – nowej dzielnicy śródmiejskiej Gdańska. W momencie konkretyzacji projektu zdawało się, że jeszcze przed jego realizacją po przeciwległej stronie ulicy powstanie gigantyczna galeria handlowa z wielokondygnacyjnymi wieżowcami, że być może zbudowane zostaną inne gmachy określające nowy program i ład przestrzenny dzielnicy. Do tego jednak nie doszło. Prócz częściowej realizacji głównej arterii nie zbudowano nic. Nieoczekiwanie siedziba ECS-u stała się znakiem przyszłości w krajobrazie oczekiwań.

Zasadnicze decyzje urbanistyczne dotyczące budynku ECS-u były więc podyktowane przyszłościową wizją Młodego Miasta. Wyprzedzając jego realizację, budynek świadomie zwraca się frontem ku Drodze do Wolności – reprezentacyjnej, pieszej arterii dzielnicy. Tam znajduje się główne wejście, a zamknięta z trzech pozostałych stron forma otwiera się tylko w tym kierunku. Programową intencją projektu jest połączenie

---

<sup>9</sup> *Europejskie Centrum Solidarności – wyniki konkursu architektonicznego, Gdańsk 13.XII.2007 = European Solidarity Center – architectural competition results*, red. B. Szczerbowska, B. Rutecki, J. Sidorczak-Heinsohn, tłum. E. Nanowska, Gdańsk 2008, s. 16.

<sup>10</sup> *Gdańsk 2010–2015. Oblicza architektoniczne miasta*, red. J. Sidorczak-Heinsohn, tłum. E. Nanowska, Gdańsk 2015, s. 143–147.

wewnętrznej przestrzeni Centrum z przestrzenią miasta. Specyfiką ruchu Solidarności była jego masowa i powszechna obecność w codzienności, dlatego aktywność Centrum powinna stać się nieodzowną częścią aktywności miasta. Przez szklaną fasadę wzrok przechodnia przenika w głąb gmachu, co zachęca do wejścia i współuczestnictwa. Za przezierną elewacją widoczne są cienie zwiedzających wystawę. W wypadku tradycyjnych muzeów przestrzeń ekspozycyjna jest zamknięta, tu jej otwarcie sprawi, że zwiedzający zespółą się z przechodniami. Obecnie efekt nie jest jeszcze w pełni odczuwalny. Zamyśl uwidoczni się w chwili, gdy wokół powstanie miasto i gmach wrośnie w jego życiodajną strukturę.

Nasuwa się pytanie: jakie będzie Młode Miasto? Najgroźniejsze niebezpieczeństwa to dwie skrajności: z jednej strony utrata tożsamości, z drugiej budowa tożsamości fałszywej. Dzielnica bez odniesień do wyjątkowego rodowodu byłaby zaprzepaszczeniem szansy. Tożsamość zdaje się być przecież silnie odczuwalnym i pożądanym składnikiem atrakcyjności miejsca. Obawa przed zatraceniem tego atutu na rzecz komercyjnej anonimowości była artykułowana już przy okazji rozstrzygnięcia konkursu<sup>11</sup>.

Natomiast w sytuacji silnego *genius loci* rodzi się pokusa przekształcenia przestrzeni w obszar tak dalece nacechowany semantycznie, że będzie wywoływał nieodparte wrażenie zafalszowania przekazu. W skrajnym przypadku grozi nam przeobrażenie terenu postocznioowego w jeden ze znanych nam, zwłaszcza z amerykańskich doświadczeń, ośrodków masowej konsumpcji w sztucznej oprawie przywołanego lub wręcz wykreowanego dziedzictwa<sup>12</sup>. Tak zbudowana przestrzeń staje się służebna wobec jej jedyne go celu – wabienia potencjalnego nabywcy oferowanych w niej dóbr. Konsekwencją jest zjawisko formalizmu, przy czym, jak pisze Herbert: „nie oznacza ono wcale przerostu ozdób językowych czy metafor, ale sytuację w której dawne środki wyrazu starają się oddać nową, zmienioną atmosferę uczuciową i historyczną”<sup>13</sup>.

<sup>11</sup> R. Gregory, *The long road to freedom*, „The Architectural Review”, February 2008, s. 30.

<sup>12</sup> P. Lorenz, *Przestrzenie tematyczne*, [w:] *Przestrzeń publiczna miasta postindustrialnego*, red. M. Kochanowski, Gdańsk 2002, s. 133–137.

<sup>13</sup> Z. Herbert, *Barbarzyńca w ogrodzie*, Warszawa 1964, s. 86.

## Bibliografia

*Europejskie Centrum Solidarności – wyniki konkursu architektonicznego, Gdańsk 13.XII.2007 = European Solidarity Center – architectural competition results*, red. B. Szczerbowska, B. Rutecki, J. Sidorczak-Heinsohn, tłum. E. Nanowska, Gdańsk 2008.

*Filozofia – podstawowe pytania*, red. E. Martens, H. Schndelbach, tłum. K. Krzemieniowa, Warszawa 1995.

*Gdańsk 2010–2015. Oblicza architektoniczne miasta*, red. J. Sidorczak-Heinsohn, tłum. E. Nanowska, Gdańsk 2015.

Gregory R., *The long road to freedom*, „The Architectural Review”, February 2008.

Herbert Z., *Barbarzyńca w ogrodzie*, Warszawa 1964.

Ingarden R., *Książeczka o człowieku*, Kraków 1987.

Kołąkowski L., *Moje słuszne poglądy na wszystko*, Kraków 2000.

Krenz J., *Architektura znaczeń*, Gdańsk 1997.

*O przyszłości miast historycznych – zapis debaty*, red. E. Pękała, Gdańsk 2000.

Piotrowski P., *Znaczenia modernizmu*, Poznań 1999.

*Przestrzeń publiczna miasta postindustrialnego*, red. M. Kochanowski, Gdańsk 2002.

Schenk D., *Gdańsk 1930–1945. Koniec pewnego Wolnego Miasta*, Gdańsk 2014.

Scott-Kakures D., *Wstęp do historii filozofii*, tłum. J. Ruszkowski, Poznań 1993.

Sztafrowski M., *Architektura w Krajobrazie*, Gdańsk 1984.

Tatarkiewicz Wł., *Historia filozofii*, Warszawa 1999.

Teichman J., Evans K. C., *Filozofia*, tłum. T. Baszniak, Warszawa 1995.

Wąs M., *Gdańsk wojenny i powojenny*, Warszawa 2016.

Wrana J., *Tożsamość miejsca – kryterium w projektowaniu architektonicznym*, Lublin 2011.

Zarębska T., *Przebudowa gdańska w jego Złotym Wieku*, Warszawa 1998.





Jacek Dominiczak

## **Kod Tożsamości Lokalnej jako zaawansowane narzędzie dla kontynuacji dziedzictwa niematerialnego**

1. Miasto Dialogiczne
2. Kod Tożsamości Lokalnej: skoncentrowanie na przestrzeni publicznej
3. Kod Tożsamości Lokalnej: Stocznia Gdańska i zagadnienie kontynuacji
4. Wzór sieci ulicznej jako dziedzictwo niematerialne

Bedę mówić o opracowanej przeze mnie metodzie Kodu Tożsamości Lokalnej, która wykarzystana była w studiach i projektach dla terenów postoczniovych. Metoda ta jest zapisem specyficznęj i nowęj informacji przestrzennej. Analizuje układy przestrzeni publicznych w mieście, ujawnia ich osnowy geometryczne i kody deformacji, opisuje geometryczną charakterystykę wnętrz ulic i placów. Zadaniem Kodu jest wspomaganie dialogicznego projektowania, które definiuję jako projektowanie odpowiedzialne wobec zastanego miasta – jego realności i zawartęgo w niej dziedzictwa. Kod Tożsamości Lokalnej znalazł już swoje zastosowania badawcze i profesjonalne zarówno w Polsce, jak i na świecie: zdobył nagrody w Gdyni i w Pittsburghu w Stanach Zjednoczonych, był stosowany jako narzędzie pomocne w projektowaniu w Gdańsku i we Fremantle

w Australii. Prace badawcze nad zaawansowaniem zapisu i możliwości Kodu nadal trwają – obecnie prowadzę je razem z moimi współpracownikami, doktorantami i studentami w Pracowni Projektowania Wnętrz Miejskich na Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku.

Dzisiaj, korzystając z doświadczenia zdobytego w trakcie badań i projektowania terenów po Stoczni Gdańskiej, będę argumentował, że informacja przestrzenna zawarta w Kodzie Tożsamości Lokalnej dotyczy nie tylko materialnej, ale też niematerialnej warstwy dziedzictwa. Jako taka wyprzedza, moim zdaniem – albo wyprzedzać powinna – decyzje oparte na zapisach dotyczących użytkowania terenu.

## Miasto Dialogiczne

Kod Tożsamości Lokalnej jest narzędziem badawczym i projektowym, którego wewnętrzny system wartościowania oparty jest na teorii Miasta Dialogicznego, której jestem autorem. Prace nad ideą Miasta Dialogicznego rozpocząłem jeszcze na uniwersytecie Carnegie Mellon w Pittsburghu w Stanach Zjednoczonych, a dzisiaj kontynuuję je na ASP w Gdańsku. Część tekstów z tego czasu pracy została ostatnio opublikowana w zbiorze *Miasto Dialogiczne i inne teksty rozproszone*<sup>1</sup>.

Świadomość teorii miasta jest niezbędna w debacie o dziedzictwie przestrzeni, bowiem zasadniczą kwestią jest w niej pytanie o formułę odpowiedzialności architektów i, przede wszystkim, odpowiedzialności projektowanej przez nich architektury. A więc czy architektura budynków odpowiada za siebie, czy za architekturę miasta? Czy najpierw za siebie, a potem za miasto, czy może odwrotnie: najpierw za miasto, a potem za siebie? Czy obecnie budowana architektura ma być znakiem specyfiki współczesnego czasu, czy zapisem tożsamości miejsca? Czy najpierw odpowiedzialna jest za zapis współczesności czasu, a potem za tożsamość miejsca, czy może odwrotnie: najpierw za miejsce, a dopiero potem za czas? W moich tekstach argumentuję, że ukształtowany w aurze traumy wywołanej II wojną światową Modernizm Egzystencjalny<sup>2</sup> skupił uwagę architektów na

<sup>1</sup> J. Dominiczak, *Miasto Dialogiczne i inne teksty rozproszone*, Gdańsk 2016.

<sup>2</sup> Dla jasności tekstu przyjąłem zasadę pisania nazw kierunków i okresów w kulturze, architekturze i sztuce wielkimi literami. Zależy mi na wyraźnym odróżnieniu przymiotnikowego określenia (styl międzynarodowy) od nazwy stylu (Styl Międzynarodowy – ang. *The International Style*). Na tej samej zasadzie wprowadzam w moich pracach

odpowiedzialności przede wszystkim za siebie i za swoje dzieła, a powstały w ramach Modernizmu Egzystencjalnego Styl Międzynarodowy zajął się opisywaniem specyfiki współczesnego czasu (racjonalizm i funkcjonalizm), zaś sprawę tożsamości miejsc w gruncie rzeczy odrzucił, bo odnosił się do niej za pomocą rewolucyjnej formuły „nawiązań poprzez kontrast”.

Istotą moich prac teoretycznych jest kulturowe przesunięcie od Modernizmu Egzystencjalnego ku Modernizmowi Dialogicznemu. Sensem tego przesunięcia jest zmiana w pojmowaniu odpowiedzialności architektury. Oto, idąc za dialogiczną myślą Emmanuela Levinasa, odpowiedzialność jest umiejętnością dawania odpowiedzi, a więc skierowana jest nie do wnętrza tego, który jest odpowiedzialny, ale w kierunku tego, który pyta, wobec tego, który oczekuje, który ma etyczne prawo nie pozwalać (Levinasowskie „nie możesz mnie zabić”). Jestem głęboko przekonany, że naprawa dzisiejszych miast wymaga przyjęcia formuły dialogicznej. Miasto przyszłości to Miasto Dialogiczne.

Modernizm Egzystencjalny i jego Styl Międzynarodowy nie zabiegał o rozumienie przestrzennej specyfiki poszczególnych miejsc. Modernizm Dialogiczny i jego Miasto Dialogiczne mają szansę wypełnić tę lukę.

### **Kod Tożsamości Lokalnej: skoncentrowanie na przestrzeni publicznej**

Narzędziem, które jest próbą wypełnienia wspomnianej luki, jest Kod Tożsamości Lokalnej. Jego metoda polega na uzyskiwaniu zaawansowanych informacji o cechach przestrzennych miasta – ale miasta widzianego nie jako zestaw budynków i budowli, lecz jako **s y s t e m w n ę t r z m i e j s k i c h**, na które składają się połączone ze sobą wnętrza urbanistyczne i wnętrza architektoniczne. To **w n ę t r z a m i e j s k i e** formują przestrzeń publiczną miasta.

Kod Tożsamości Lokalnej bada istniejącą tu i teraz przestrzeń publiczną miasta, bada obrazy miasta ujawniające się dzisiaj. Jego metoda nie jest więc w swojej istocie historyczna, ale fenomenologiczna – chodzi bowiem nie o rekonstrukcję<sup>3</sup>, lecz o kontynuację.

---

autorskie pojęcia: Modernizm Egzystencjalny i Modernizm Dialogiczny.

<sup>3</sup> Metodę tę można też wykorzystać w badaniach starych map tak, by uzyskać z nich nową informację, ale jest to odrębne zagadnienie.

## Kod Tożsamości Lokalnej: Stocznia Gdańska i zagadnienie kontynuacji

Moje prace nad Kodem Tożsamości Lokalnej dla Stoczni Gdańskiej swoją pierwszą odsłonę miały w 2001 r. Wtedy ówczesny właściciel terenu, spółka Synergia 99, której dyrektorem był Janusz Lipiński, zadał nam pytanie o związki terenu stoczni z przylegającymi terenami Starego Miasta. Pytanie to związane było z tezą stawianą przez architektów w lokalnych czasopismach, która argumentowała, że skoro tereny stoczni leżą poza obrębem dawnych fortyfikacji miejskich to znaczy, że nie podlegają ochronie konserwatorskiej i dlatego mogą stać się obszarem nieograniczonej wysokiej zabudowy. Moja pracownia<sup>4</sup> w odpowiedzi opisała Kod Tożsamości Lokalnej terenów stoczni. Wyniki badań wskazywały, że układ ulic na jej terenie jest ściśle powiązany z układem ulic Starego Miasta. Na bazie Kodu Źródłowego wykonaliśmy koncepcyjny projekt urbanistyki dla terenów postoczniowych<sup>5</sup>. Jego założeniem była kontynuacja siatek ulicznych miasta i połączenie ich z siatkami ulic stoczni. Zbudowany system przestrzeni publicznych zawierał także propozycję alternatywnego systemu transportu samochodowego i tramwajowego. Jego istotą było powiązanie dróg i trakcji nie tylko z układem siatek ulicznych, ale również wpasowanie go w typ wnętrza urbanistycznych charakterystycznych dla terenów stoczni. W konsekwencji zaproponowaliśmy dwie ulice jednokierunkowe dla obsługi ruchu samochodowego oraz trzecią ulicę dedykowaną linii tramwajowej, biegnącej w naszym projekcie po starych torowiskach ul. Narzędziowców – głównej ulicy dawnej Stoczni Cesarskiej. Projekt ten radykalnie różnił się od rozwiązań proponowanych w tym samym czasie przez Biuro Rozwoju Gdańska, które nie definiowało sieci ulicznej na terenie postoczniowym, lecz cały transport samochodowo-tramwajowy kumulowało w jednej „arterii” miejskiej nazwanej Nową Wałową. Ta „miejska autostrada” o dwóch jezdniach, z trakcją tramwajową pomiędzy nimi, powtarzała znany

<sup>4</sup> Architektura/dialog STUDIO jacek dominiczak. Zespół pracowni: Jacek Dominiczak (szef zespołu), Katarzyna Moro, Magdalena Szarmach, Monika Zawadzka.

<sup>5</sup> Opisanie dotyczyło Kodu Źródłowego, który jest częścią Kodu Tożsamości Lokalnej. Opracowanie nie zawierało Kodu Projektowego. Zleceniodawca zwrócił się do nas o autorską interpretację Kodu Źródłowego w formie koncepcji urbanistycznej.

w Gdańsku urbanistyczny błąd z lat sześćdziesiątych XX w., kiedy przy pomocy tak samo skonstruowanej „arterii” zdewastowano ciągłość przestrzenną Śródmieścia, niszcząc powiązanie Głównego Miasta ze Starym Przedmieściem i Dolnym Miastem. Jednak nasz projekt i zawarta w nim zmiana formuły dystrybucji transportu w siatce ulic nie zostały wzięte przez BRG pod uwagę, zaś jego autorska koncepcja skumulowanej arterii została uprawomocniona ogłoszonym w 2004 r. Miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Niespodziewanie idee naszego projektu powróciły po 11 latach. Przywołane zostały przez uczestników pierwszej publicznej debaty Europejskiego Centrum Solidarności, która odbyła się 29 września 2012 r. w budowanym wtedy nowym budynku ECS-u, otoczonym krajobrazem już burzonej stoczni<sup>6</sup>. Rozwiązania naszego projektu przywoływano jako lepsze, bo chroniące istniejące uformowania przestrzeni stoczni. W rezultacie tej, nieoczekiwanej przez nas, sytuacji prowadzący spotkanie dyrektor ECS-u Basil Kerski zaproponował, by na kolejnej debacie projekt ten szczegółowo przedstawić i omówić.

Tak też się stało – następną debatę publiczną odbyła się 4 marca 2013 r. Po pięciu miesiącach intensywnej pracy w Pracowni Projektowania Wnętrz Miejskich gdańskiej ASP przedstawiliśmy uczestnikom debaty<sup>7</sup> i publiczności zebranej w historycznej Sali BHP zaktualizowany<sup>8</sup> plan urbanistyczny oraz drewniane modele hal Stoczni Cesarskiej, ukazujące strategie i możliwości adaptacyjne tych niezwyklej budowli. Po raz kolejny rozwiązania urbanistyczne oparte zostały na informacjach Kodu Tożsamości Lokalnej, pokazujących związki przestrzenne ze Starym Miastem oraz analogie przestrzenne z Głównym Miastem gdańskiego Śródmieścia. Projekty rozwiązywały problem głównych przestrzeni urbanistycznych, nadając im charakter wnętrza miejskich kontynuujących miejskie geometrie i zasady przestrzenne.

---

<sup>6</sup> Jedno z pierwszych wyburzeń dotyczyło starego zespołu willi dyrektora, na którego terenie zaprojektowano przebieg Nowej Wałowej.

<sup>7</sup> W publicznej debacie udział wzięli (według kolejności wypowiedzi): Basil Kerski, dyrektor Europejskiego Centrum Solidarności; Jarosław Zalesiński, kierownik działu publicystyki „Polska Dziennik Bałtycki”; Marek Piskorski, dyrektor Biura Rozwoju Gdańska; Jacek Dominiczak, profesor Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku; Ole Christian Vad, prezes zarządu BPTO Stocznia Cesarska; Małgorzata Omilanowska, podsekretarz stanu w Ministerstwie Kultury i Dziedzictwa Narodowego.

<sup>8</sup> O zmiany przestrzenne, w tym wyburzenia na terenie stoczni, których dokonano w międzyczasie.

Kluczowy w tej debacie był głos profesor Małgorzaty Omilanowskiej, wtedy podsekretarz stanu w Ministerstwie Kultury i Dziedzictwa Narodowego, która wsparła intencje naszego projektu. Przypuszczam, że debata miała swój wpływ na uruchomienie procedur, które doprowadziły do zapisu konserwatorskiego z 2016 r. o ochronie dziedzictwa Stoczni Gdańskiej.

Nasze urbanistyczne i architektoniczne projekty przedstawione na debacie uzyskały zaraz potem zaproszenie do Instytutu Sztuki Wyspa. 14 czerwca 2013 r. odbył się tam wernisaż wystawy „Ku idei Miasta Dialogicznego”, szczegółowo przedstawiającej cały projekt i jego teoretyczne podstawy.

Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego z 2004 r. nadal obowiązuje. Jednak w działaniach właścicieli terenów widać zachodzącą powoli zmianę myślenia. Również architekci z różnych krajów, zapraszani do konsultacyjnych projektów, zdają się potwierdzać słuszność idei zawartych w naszych projektach, a wyprowadzonych z informacji na podstawie Kodu Tożsamości Lokalnej. W 2016 r. Charles Dunnett, architekt z londyńskiej pracowni DunnettCraven, pracując dla firmy Atrium (obecny właściciel terenów przyległych do pl. Solidarności), przedstawił projekt niezwykle urbanistycznie zbliżony do rozwiązań proponowanych przez nas trzy lata wcześniej<sup>9</sup>. To podobieństwo potwierdza też sprawę bodaj najistotniejszą dla sustensywnego projektowania przestrzeni miejskich: oto ciągłość lokalnego dziedzictwa przestrzennego jest dla jakości miasta nadrzędna w stosunku do nieprzewidywalnie zmieniających się programów użytkowych budynków (czy to ze względu na zmiany koniunktury w gospodarce, czy zmiany trendów w kulturze). Rozwiązanie przestrzenne, które Charles Dunnett i firma Atrium w 2016 r. motywują zmianą programu użytkowego budynków (odstąpienie od budowy centrum handlowego), my znaleźliśmy już w 2013 r. w rezultacie korzystania z informacji Kodu Tożsamości Lokalnej. Wynika z tego istotna konkluzja: to nie miasto ma się zmieniać w rezultacie gwałtownych zmian funkcji budynków, lecz budynki powinny dostosować się do potrzeb przestrzeni publicznych miasta, a zdarzające się zmiany programu użytkowego powinny być rozwiązywane w sustensywnie zaprojektowanych wnętrzach budynków – sustensywnie, a więc w gotowości na nieprzewidziane zmiany.

<sup>9</sup> Zob. K. Koprowski, *Młode Miasto bez wielkiej galerii handlowej?*, Trójmiasto.pl, 17.04.2016, <https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Mlode-Miasto-bez-wielkiej-galerii-handlowej-n100752.html> (data dostępu: 18.11.2016).

## **Wzór sieci ulicznej jako dziedzictwo niematerialne**

Kod Tożsamości Lokalnej wytwarza dla miasta niezwykle cenną informację: oto niezależnie od koniunktur i mód, opierając się na lokalnym dziedzictwie przestrzennym miasta, wskazuje kierunki i zasady potencjalnego rozwoju przestrzeni publicznych miasta. Opisywany w Kodzie wzór-układ siatek ulic to nie tylko funkcjonalna struktura – to rama publicznego życia, miejsce spotkań ludzi, ale i spotkań tworzonych przez nich budynków. Co dla dziedzictwa kulturowego jest najważniejsze, uformowanie sieci przestrzeni publicznych jest esencją przestrzennej tożsamości miejsca, jest obrazem dziedziczonej lokalności miasta – fenomenem, w którym miasto pozwala nam się doświadczyć. Jeśli wrażliwi jesteśmy na kulturową aurę miasta, na jego niepowtarzalność, pamiętać musimy, że jego pierwsze dziedzictwo stanowi układ przestrzeni publicznych. To on decyduje o formie wszelkich spotkań pomiędzy architekturami budynków, a ostatecznie – inicjuje aurę spotkań międzyludzkich.

Gdańsk, listopad 2016 i kwiecień 2017





John Mullen

## Finding Histories in the Gdańsk Shipyard

Whilst filming the University of the West of Scotland summer school in the shipyards of Gdańsk in 2014, we were given a tour of the Nazi-built Hall 89A. One of the largest buildings existing on the shipyard site, the hall was built in 1941 and, like many Nazi structures of this period, it is made from reinforced concrete. It survived the allied bombings in 1945 (although one theory proposes the allies decided not to destroy the shipyard infrastructure, instead preserving it for their intended ownership after the war). During the Second World War the hall was probably used for testing marine engines, and in the post-war period it served as a main storehouse (Affelt 2013: 163). The building has recently served many purposes: it housed a paint ball centre, art exhibitions, club music nights and a temporary heritage museum which, run by a local historian, still exists and includes many objects and memorabilia from the post-war socialist era of Poland and from the times of the Solidarity movement and Lech Wałęsa. The tour and briefing on the initial use of the building for U-boat production included the exhibition of small scale models of different types of vessels that were built here for the Nazi war effort. I was impressed by the engineering and sleek design regarding the aesthetics of these submarines. This impression only added to my gathering interest about why there were still several large Nazi structures remaining on the shipyard in 2014, whilst a large proportion of nineteenth century

ornate industrial architecture had disappeared, and was continuing to be destroyed by the current owners of the yard. Questions arise about the tangible and intangible heritage of the place, and specifically, about what and whose heritage should be preserved on this site.

The predominant discourse in the West about Gdańsk and its shipyards is dominated by the Solidarity movement of the recent history of the 1970s and 1980s, but – upon further investigation – it soon becomes apparent that there is an extremely complex historical structure regarding the area. Gdańsk's pre-war inhabitants were of a completely different nationality and culture to the rest of Poland, being mainly Prussian-German people associated with the historical city name of Danzig. Previously, the Free City of Danzig had traded for centuries under the Hansa League of free northern-European trading ports which had historically a multitude of cultural influences including Dutch, Scottish, Jewish, Kashubian, Polish, and Prussian. It is estimated that 90 percent of the original population of Gdańsk were removed between 1945 and 1948 as a result of the Second World War, leaving a war-damaged, ruined shell of Hanseatic, Dutch and German-influenced architecture with street and shop signs in the German language. In the immediate aftermath of 1945, options were considered by the new Polish authorities at that time about how to rebuild the city. One option was to demolish all existing architecture and rebuild the city in the new modern Socialist style. Another was not to re-build at all and leave the majority of the ruined city as a giant memorial to the war. The third option was to re-construct the historic old town, restoring the ruined architecture and build anew in outlying areas for workers' family accommodation in the Socialist modern housing block style (Olejarczyk 2015). The third option was chosen, with the priority and emphasis given to the pre-Prussian period of Hanseatic and Dutch influenced architecture.

The former shipyards in Gdańsk also mirror this heritage and origin-centred complexity through their architecture. For instance, there are several buildings remaining of the imperial Prussian shipyard of the 19th century, several Nazi-built structures from 1940–45, and industrial buildings and infrastructure from the Socialist period of 1945–89. All these buildings continued to be used in the shipbuilding industry of



Prussian shipyard halls, Gdańsk Shipyard. Photos courtesy of John Mullen



Hall 89A, Gdańsk Shipyard. Photo courtesy of John Mullen



U-Boat model, BHP hall, Gdańsk Shipyard, 2016. Photo courtesy of John Mullen

the post-war period; many key buildings associated with the Solidarity movement were of the Prussian ornate style. During my visits to the endangered shipyard it became clear that the identity and heritage of the shipyard was disputed. Indeed, my first impression was of the lack of formal acknowledgement of key sites and events historically linked to the war. Besides this, much of the shipyard structures including post-war and Prussian architecture were being demolished whilst the Nazi-built structures remained in place. Adjacent to the U-boat hall 89A, land has been cleared by the developers for a proposed large-scale shopping mall to be built there. After further research and confirmation by Stutthof concentration camp museum near Gdańsk, there had been a 'sub-camp' located at the shipyards where the prisoners were forced to work on U-boat production between 1940 and 1945. The majority of the prisoners forced to work there were Polish nationals (including intellectuals, economists, and members of Polish resistance) regarded as a danger to the Nazi regime.

In August 2015 I designed a sign/plaque of remembrance for this forgotten episode and erected this on the grounds near Hall 89A, approximately where two other (now destroyed) buildings which had been part of the U-boat production were located. My design was inspired from heritage plaques that were installed in my home port town of Leith situated in Edinburgh, Scotland. These were commissioned around 1986, during a regeneration process by the Scottish Development Agency for the socially impoverished post-industrial area. Over thirty plaques were designed with information highlighting, for example, key notaries' birthplaces and burial sites, former historic structures which no longer exist, and the location of important events that took place in the town. The plaques were the first visible acknowledgement of the importance of the history of Leith and an attempt to improve the image of the place after years of social decline in the post-industrial era. In Leith, whatever the motives for the plaques were, the town has capitalised on its sense of heritage and has been able to transfer its fierce sense of independence on its adopted inhabitants. I recently ran a survey regarding the heritage plaques through the 'Spirit of Leithers' Facebook site and received an overwhelmingly positive response which I would argue indicates pride and connectedness to place and history. The positive effect of heritage and



Commemorative plaque for Gdańsk Shipyard by John Mullen. Photo courtesy of John Mullen



Heritage plaque, Leith 2015. Photo courtesy of John Mullen

its representation on local pride and identity in Leith was my initial inspiration for making work for Gdańsk and my intervention in the shipyard.

I installed my plaque where the work Halls 1A and 2A once stood and were used to fabricate ventilator systems for the U-Boats and were the main locations of work for the prisoners from KL Stutthof sub-camp, where conditions were harsh, including lack of food, poor clothing for winter conditions, regular beatings from guards, and several typhoid epidemics all resulting in large numbers of the dead. The design included a description of the activities there, accompanied by a simplified boat of maritime motif. The description I decided to keep very general, only indicating U-boat production, the time period and that ‘forced labour’ was used.

I would place the plaque in the waste ground of two former production halls proposing the following description in the Polish language: U-BOATS WERE PRODUCED HERE USING FORCED LABOUR UNDER NAZI OCCUPATION. 1940–1945. After seeking advice from a Polish national and an activist on the site, it became clear that my wording was problematic: “In my opinion ‘Nazi’ is abstract, ‘German’ is not accurate/true (because not all Germans were Nazi, etc.) and ‘German Nazi’ is true...” (email correspondence of 27/07/2015). During consultation with a local historian about writing this paper I received the following:

Please be careful with words such as “liberation of Gdańsk”. Its usage has been challenged in recent years. Technically, the Free City of Danzig was illegally incorporated into the Third Reich in 1939, so indeed, the Russian and Polish troops in 1945 were liberating it from Nazi Germany [...] The term “liberated” was established by the Communist regime who were doing their best to make the Poles believe that Gdańsk had always been a Polish city. Today, instead of “liberated” some of us (Poles) choose to say “captured”. (email correspondence of 3/02/2016)

With this in mind, perhaps highlighting Nazi activity in the shipyards in my intervention could further exasperate the perception of Gdańsk to the rest of Poland. Indeed, the figurative element of the installed plaque also raised concern in its resemblance to the Nazi coat of arms of the





neighbouring town of Gdynia, which was occupied by the Nazis during the Second World War and was used as a base for their submarines. In fact, in the chosen design, I had researched an image for an indigenous generic form of a vessel that would have been used in the Baltic region and in Gdańsk historically. For this, I used an image of a “Cogg” trading vessel and based the colours on the plaques that were installed in my home town of Leith.

The result – when both images are seen together – is uncanny and perhaps not so surprising (as the Nazi regime often used medieval images in their propaganda and designs like, for instance, the Teutonic black cross and the Nazi iron cross war medal). The resemblance is unfortunate and for a permanent proposal I would consider to change the design that would be based on the outcomes of consultation with the local public. In the context of the regeneration process in the former shipyards, I think it is important that certain events are not lost for future generations – especially the activities in which Polish nationals were made to suffer. Potentially, if development plans go ahead, there could be a large-scale shopping mall built near the site that the plaque I installed commemorated and would perhaps bizarrely stand adjacent to a Nazi building with no acknowledgement of its history either.

Recently, there has been acknowledgement of the contribution of women in the shipyard not only to the shipbuilding industry, but also to their role in the Solidarity movement. A prominent leader in the movement was Anna Walentynowicz, and her role has now been rightfully acknowledged and commended. In a recent exhibition in the BHP hall in the shipyard about her extraordinary life, my interest was drawn to her background. Being from the former Polish territories in the Ukraine, where she was born in Rivne in 1929 where she was orphaned and then ‘repatriated’ to Poland during the Second World War. This was the first public mention of the displacement of that period that I had encountered in three years of numerous visits to Gdańsk. I had until then only found historical representation for the Kashubian people and their culture in and around the city and of course the war context and the allied bombing of Danzig which all hinted at there once being a large German presence in the city, but it took much inquiry to find the extent of that population.

## From shipyard to suburb

In recent years, murals have appeared on housing blocks in Gdańsk and are worth analysing in regards to the historical complexity and to what is considered heritage in contemporary Gdańsk in relation to the histories found on the shipyard. A large post-war socialist style housing complex called Zaspas holds over 49 large scale painted murals. Zaspas, formally called Saspe before 1945, was initially a large outdoor space used as a training ground for Prussian Hussars. An airfield was built there in 1910 and continued to expand to eventually become a major Nazi military airbase in the Second World War. During the war, the cemetery at Zaspas was used for mass graves of the prisoners who perished working on the Stutthof concentration camps. Since 1945, the airbase became the international airport for Gdańsk and continued until 1974 after which the huge housing complex now called Zaspas was built with the runway of the former airport and several hangars remaining quite bizarrely intact. Zaspas was, significantly, the home of Lech Wałęsa during the struggle for Solidarity and a few murals depict Wałęsa and the famous visit of the Pope to Zaspas in 1987. There are also murals about the beginning of the Second World War at Westerplatte, Gdańsk, and murals acknowledging the heroic 303 fighter squadron (a British-based squadron consisting of Polish pilots who until recently were not recognised by Great Britain for their invaluable help in the Battle of Britain in 1940). Despite these historically relevant works, most of the other murals consist of abstract and culturally irrelevant motives.

The choices for the content of cultural representation of a place are complex; in some cases, it is merely a choice of a bright-colour palette and geometric shapes in order to cheer up the neighbourhood, or large robotic figures with guns to excite the children, but with such a rich and sometimes traumatic history of the place and the inherent family histories of the inhabitants of post-war Gdansk, would this not make better representation for cultural identity if those stories formed some of the content of the murals? Where is the public representation of these histories? The personal stories, the songs, the novels, the cuisines? Why

can't architectural styles from these distant places, such as the previous Polish territories in the East (now Ukraine, Belarus, etc.), have an influence in the new buildings of Gdańsk today? Where is representation of these origins? Gregory Sholette in his essay "History That Disturbs the Present" draws on Jacques Derrida, arguing that free access and use of the archive in a democracy is an example of political power and offers possibilities for the recovery and representation of lost histories:

"There is no political power without control of the archive, of memory", insists Derrida, adding that "effective democratization can always be measured by this essential criterion: the participation in and access to the archive, its constitution, and its interpretation". Inevitably we are reminded that history, rather than being read as a string of inevitabilities, might be thought of as so many lost opportunities, and that a certain kind of cultural activism may be conceived as a process of recovering these other memories, regardless of whether they are orphaned or suppressed, real or imaginary. (Scholette 2011: 92)

Therefore, in Gdańsk the opportunities for "recovering lost histories", as described by Sholette, seem to be quite endless, could this indicate an identity crisis or perhaps more optimistically, spoilt for choice? The choice of cultural representation has been and continues to be problematic in the context of Gdańsk, but with assimilation the deep-rooted family demographics seem to have been suppressed over the post-war period. I would argue that these cultural origins have a great cultural value towards a multicultural city of the future.

## Conclusion

There are still many unrecognised historic sites in the famous shipyards. The Nazi U-Boat hall in the Gdańsk shipyard and the surrounding location offer several opportunities in choosing ways to mark the heritage of the place. For instance, there could at least be some marker of the history of the building including post-war use of the building. There could be a general history plaque much like my intervention piece describing the general activity and the traumatic events of the sub-camp. There could

be a more in-depth memorial to prisoners who were forced to work there, including a list of names. Or, perhaps controversially, the U-Boat itself could be celebrated much like at the museums at Kiel, Germany and Birkenhead, England. Perhaps all of the above could be relevant for the heritage of that area of the shipyard, but, considering that Lech Wałęsa's father was a prisoner in a sub-camp of Stutthof, I think it is important to recognise the sub-camp activities and events on the shipyard.

With the massive and extremely popular European Solidarity Centre in close proximity to Hall 89A and the proposed huge shopping mall, this part of the shipyard could become a culturally confusing space. Regardless of what structures are in place, I would argue that memorial and heritage plaques, being transferable to any ground or fabric of new buildings, are concrete and permanent reminders of lesser-known but important histories of the area. With the on-going tensions between the nationalist government Law and Justice Party in Poland and the neo-liberal Civic Platform Party in Gdańsk, representing history is unfortunately a politically-loaded activity. As Jacques Derrida suggests, though, participation in the archive is indicative of a healthy democracy (Derrida in Sholette 2011).

## Works Cited

Affelt, W. (2013) [in:] Szlaga, M. (2013). *Stocznia Szlaga*. Gdansk: Karenwall Foundation.

Olejarczyk, P. (2015). "What to Do with Ravaged Gdansk". Article at histmag.org: <http://histmag.org/Co-robimy-ze-zniszczonym-Gdanskim-Miasto-dzwiga-sie-z-ruin-10844;1>

Sholette, G. (2011). "History That Disturbs the Present". *Dark Matter: Art and Politics in the Age of Enterprise Culture*. New York: Pluto Press.



Katarzyna Kosmala

## **Gendering cultural heritage of the Gdańsk Shipyard: Diving into histories imagining futures**

### **Introduction**

For over fifteen years now, the Gdańsk shipyard has been dealing with the consequences of the post-industrial demise of the shipbuilding industry, trying to find a transition both into a new economy and into a new community. Experts in diverse fields continue to address questions about its future, taking into consideration both deeper and more recent histories associated with the rich heritage of the shipyard. Similar challenges can be observed across Europe and beyond. Indeed, European spaces that were once located “behind the Iron Curtain” have undergone the accelerated reframing of their socio-political reality following the fall of the Berlin Wall. Parallel with the economic transition from Socialism to neo-liberal Capitalism and market economy, historical narratives have been subjected to various editorial processes, including attempts to regenerate and rewrite the past.

To emerge out of (various versions of) Socialism and to embed in post-Socialist neo-liberal realms is to construct the present in memory in order to address possible futures. If such futures are to be addressed,

what is the best way forward? There is no single answer. In her introduction to *Acts of Memory: Cultural Recall in the Present* (1999), the Dutch cultural theorist and artist, Mieke Bal referred to a process of cultural memorization – understood as an activity that occurs in the present, in which the past is continuously modified and re-described even as it continues to shape the future. She argued: “Neither remnant, document, nor relic of the past, nor floating in a present cut off from the past, cultural memory, for better or for worse, binds the past to the present and future” (Bal 1999: vii). Following this line of thought, we could argue that in this instance, the past can refer to both a distant past, concerning events that happened a long time ago, as well as the so called past present, and everything that has happened in between.

The cultural heritage of the Gdańsk shipyard is framed around the discourse of the Solidarity movement, born in the shipyard premises in August 1980. With the associated protests that ensued there, the heritage relies on gradual change based on a constructive political dialogue. It was the incident of the firing of Anna Walentynowicz, a shipyard worker and free trade union activist in August 1980, which ignited the strike at the shipyard, setting off a wave of strikes across Poland. In the same year, the Solidarity movement led by Lech Walesa was established in the Shipyard as the first independent trade union in what was then the Soviet Block, instigating the so-called Solidarity Revolution that subsequently led to systemic changes across Central Europe. Unfortunately, a discourse concerning Solidarity and its story continues to be narrated in a predominantly hegemonic form. The usefulness of this dominant discourse in narrating history has recently been questioned in academic debates and through art fora – always in relation to a search for desirable ways of encouraging people’s engagement with the shipyard’s past and with its futures.

The paper examines the methods that were utilised by public art projects that engaged with the local public and not only invited their consideration of the shipyard’s heritage, but also rewrote its histories and contemplated its very premises (unfortunately, now largely in ruins): Iwona Zając’s mural *Shipyard* (2003–2012) and her online project *Shipyard in Ether* (2013), Beata Sosnowska and Paulina Czarnecka’s temporary installation *Tourists* as presented in 2015 in B64 Hall, as well





European Solidarity Centre, 2016. Permanent exhibition display. Photograph @ Katarzyna Kosmala

as *A Shipyard is a Woman* (2014–2016), a project by Metropolitanka and Arteria Association. Reflections concerning artists' attempts to negotiate with the 'authorised heritage discourse' concerning the Gdańsk shipyard's heritage and history as well as its effectiveness in the discussed projects' methodological underpinnings are offered in the concluding remarks.

### **An "artistic turn" in reframing the histories of the Gdańsk shipyard: Dwellings on heritage**

A strengthening of critical political discourse in contemporary art practice and cultural production – a discourse that constructs memory based not only on a re-mobilisation of the political in the everyday, but as a process that also involves the re-writing of multiple versions of histories – has inevitably accelerated recent rewritings of the present of memory. Public discourse channelled via art can be considered particularly useful as a means for penetrating silences, opening areas of contested knowledge that require articulation as well as areas of subjugated knowledge that has yet to enter into the public arena. Regeneration processes concerning the Gdańsk shipyard area, including a rich heritage and the history of the place itself, require in-depth public consultation over its values.

The new millennium has seen the shipyard's ownership change; since the selling of the shipyard to foreign private investors, the space of the democratic agora has turned into a neo-liberal market-driven initiative, fractured by conflict over its regenerated futures. A new business-driven land-use plan, approved in 2004 by the city authorities without any public consultation, contributed to continuous process of heritage destruction, dressed in a discourse of progress – developing a "modern" waterfront district called the Young City.

The reframing of the socio-political system – along with an economic 'transition' from post-Socialism to neo-liberal reality, with the Gdańsk shipyard's bankruptcy and its subsequent sale more than sixteen years ago – has also led to a strengthening of critical political discourse in local contemporary art practice and cultural production, a discourse that constructs memory based on also rewriting the present.



Iwona Zając, Shipyard mural. 2004–2013. Photograph @ Roman Sebastyański

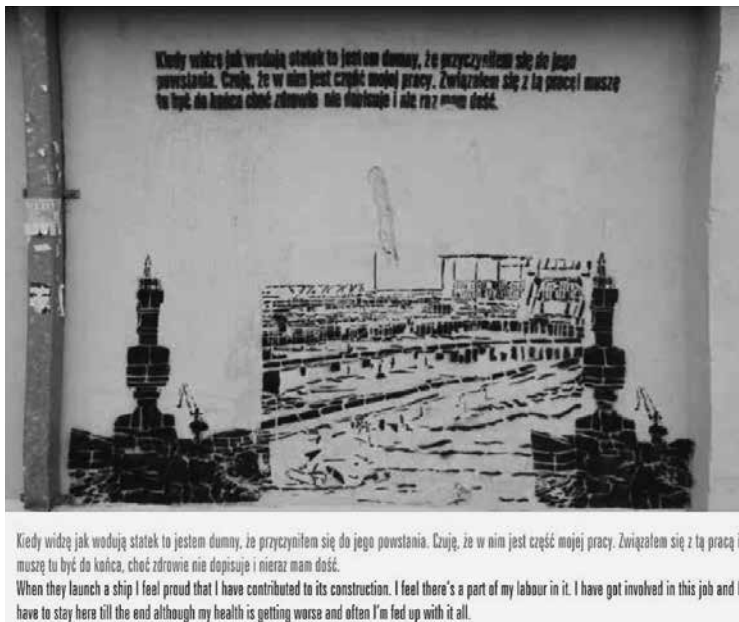
The point of departure for my argumentation is the perpetuation of gender-centred intersections of inequality, and indeed, a revival of feminist-inspired politics, as well as attempts at intervention in recent histories across Europe. The selected examples of public art-centred projects address the shipyard's heritage and its futures and can be framed as interventions rewriting history that have grown bottom-up.

In 2004, a visual artist Iwona Zając completed a large scale monumental mural entitled *Shipyards* on a one-hundred-metre-long wall located outside the shipyard's premises. Using this wall, she inscribed fragments of memoirs written by the shipyard's workers – especially those who worked there for an extended period of time. The fragments refer to the political protests of the 1980 and record the rise of the Solidarity movement. Zając attempted retrospectively to tell a story of the common man, depicting through text and pictures his fears and dreams, his daily living and aspirations. She presented intangible recollections, forgotten voices of working people, and a record of the artist's conversations with shipyard workers. In this work, the mural became a medium for the workers' voices, projecting to the wider public the workers' individual stories about their long-term relationships with the place, labour process and conditions of work. The mural, a tribute to the people of the shipyard, annually repainted by the artist, was eventually destroyed when the wall was demolished in January 2013 upon the request of the municipality.

The demolition made the artist revisit the archives; she searched out eight-year-old tapes with interviews and testimonies of the workers. She managed to restore the audio-archives and eventually the recordings – memoirs of the shipyard's workers – were publicly broadcast in collaboration with Radio Gdańsk. Subsequently, the artist digitalized the documentation of the project and its powerful archives in order to establish it in the virtual public sphere as *Shipyards on Air*. The website continues to be maintained, is free to access and contains transcripts, recorded testimonies of the workers, a photographic documentation of the "Shipyards" mural as well as a downloadable "Shipyards" catalogue. "This way I'd like to preserve a part of history of our city and of the people that live in it", Zając stated on the project's website. Indeed, a record of oral histories and memoirs that were previously muted of invisible workers



Iwona Zając, *Shipyard on Air*. Free online resources



Iwona Zając, *Shipyard on Air*. Detail. Free online resources

entered the public domain in a form of a meanwhile narrative, adding a complex layer to the grand discourse of the shipyard's heritage.

Zajac also produced two videos attempting to revisit the project. In *Farewell*, Zajac says her good-byes, covering the mural over with black paint just before it is destroyed. As a consequence, the wall was transformed into a 250-square-metre black monument. Ewa Toniak (2016) commented on the radical nature of the work and its symbolic value: "The work of art that she might have treasured and stored in some public (or private) gallery, ceased to exist with the wall, as she painted it over, causing the workers' words, transferred with such effort onto the blue surface, to disappear. The protagonists 'leave the workplace' forever". In the second video, *The Shipyard Nike is Leaving*, the nude artist with attached wings made of the iconic cranes, printed on the wall, walks away from the space, she comes off the wall against the backdrop of destruction of the regeneration process (Kosmala 2016). Ephemerality and richness are intertwined.

In 2015, Beata Sosnowska was invited to perform a temporary intervention as part of her summer residency at one of the shipyard's halls. She created a jigsaw puzzle installation made of drawings of different formats on wood veneer and other material found at the premises. The drawings featured fragmented portraits of women who used to work at the shipyard when it was in operation, as well as of contemporary visitors of the shipyard premises – female tourists in particular. At the end, Sosnowska installed her drawings on one of the outside walls of the B64 Hall. Faces of women of the shipyard – welders and crane operators – were intertwined with the portraits of female tourists and guests who visit the shipyard today. Portraits were based on archival research as well as on the pictures made at the shipyard by photographer Paulina Czarnecka. The artist cleverly comments on the contested spaces of the shipyard awaiting regeneration, its fragile and unique heritage, letting the portraits wither through natural process and the elements, subjecting it to weather forces. The artist also invites reflection on women's presence in the shipyard, symbolically gendering the space, and with time, the work disappeared, a comment on the present absence of women in the shipyard.



The Gdańsk Shipyard, B64 Hall. Exterior. Photograph @ Katarzyna Kosmala

Metropolitanka's project *Shipyard Is a Woman*, like Zając and Sołnowska's respective works, utilises memories and attempts to bring back the forgotten stories of women in the shipyards, and to pay tribute to all those who until the project started, remained largely anonymous. Metropolitanka is an umbrella term bringing together a cluster of activists, academics and artists working with the Institute of Gdańsk City Culture and Arteria Association in Gdańsk, as well as independently on the *Her/historical* project examining women's roles in the Solidarity movement and in political protests, as well as their overall visibility in the dominant historical narrative of the Gdańsk shipyard heritage.

*Shipyard Is a Woman* constructed heritage trails based on research that enabled the production of some historical narratives associated with Polish women activists and workers in the former Gdańsk Shipyard, those involved in Solidarity-centred protests as well as women artists of the "Artists' Colony", who in 2002 started protecting the unique local specificity of the shipyard and within several years succeeded in radically changing the public perception of its heritage value. Since 2002, each summer the scheduled walks around the three designed trails in the post-shipyard areas were organized for the local public, with a volunteer guide from the Metropolitanka team, based on HERstories constructed archives. In addition, senior citizens of Gdańsk, the shipyard's former employees, have joined in the role of guides.

Since the beginning of the project in 2002, over 2000 people have participated in the guided walks. Metropolitanka has also developed an audio guide, allowing visitors to wander around the shipyard throughout the year. Thus, the artists offered walks as an individually embodied connection with the shipyard's women, guided by the voices which were reinserted into the sites and in spaces where they once were heard.

In March 2016, a mobile application that describes a trail around the premises with a smartphone or tablet was launched, alongside four podcasts about the jobs performed by women in the shipyard, working conditions and commentary on social and cultural aspects of employment at the shipyard. In addition, a digital archive was launched: it contains old photographs, the documentation of the project, as well as interviews and stories of women linked to the place. It adds another rich layer to





Beata Sosnowska, *Tourists*, Installation, Set up. B64 Hall, 2015. Photograph @ Katarzyna Kosmala



Beata Sosnowska, *Tourists*, Installation, Detail. B64 Hall, 2015. Photograph @ Katarzyna Kosmala



Metropolitanka, *Shipyard Is a Woman*, Heritage Walk S route. At Anna Walentynowicz's exhibition in BHP Hall with Anna Miler, August 2015. Photograph @ Katarzyna Kosmala

the heritage narrative of the Gdańsk shipyard.

All three examples have contributed powerfully to the visibility of women's contribution in the shipyard over the years – during its historical operation and at present. All dealt with the most intangible and ephemeral elements – human stories and their audio and visual representation. But there are still missing elements and gaps in constructed autobiographies, unspoken stories and confessions that require careful reflection on how and if at all to make them public. There is also the question of the reweaving of these histories back into heritage institutions responsible for 'authorized' heritage narratives of protests in the shipyard, and more importantly how to acknowledge and represent their co-authored nature, in this case with and through the European Solidarity Centre.

## Conclusions

The paper has brought to light, the examples of methods utilised by public art projects in engaging with the local public in re-writing the shipyard's histories while engaging in the reality of regeneration through an invitation to its very premises: Iwona Zając's mural *Shipyard* (2003–2012) and her online project *Shipyard on Air* (2013), Beata Sosnowska and Paulina Czarnecka's temporary installation in B64 Hall *Tourists* (2015), and the project *Shipyard is a Woman* (2014–2016) by Metropolitanka and Arteria Association.

It is important to synthesise that all three examples discussed here embrace a particular critical sensitivity in the working methodology that is characteristic to feminist framings. All of these projects were authored by women. The projects' novel methodological underpinnings attempt to dialogue with the "authorised heritage discourse" that "takes its cue from the grand narratives of Western national and elite class experiences, and reinforces ideas of innate cultural value tied to time depth, monumentality, expert knowledge and aesthetics" (Smith 2006: 299), and point at emerging new blurred understandings in a construction of a historical account of the Gdańsk shipyard. Finally, all of the discussed projects engage in the intangible cultural heritage framework.

While intangible cultural heritage is an important factor in maintaining cultural diversity in the face of growing globalization, there is still little appreciation of its value (Smith 2011). And yet, it could be argued, it is one of the effective ways of facilitating change while preserving a uniqueness of place. UNESCO endorsed the importance of intangible cultural heritage not only as a cultural manifestation but also, more importantly, as a wealth of knowledge and skills that are transmitted through generations.

UNESCO's Convention for the Safeguarding of the Intangible Heritage (often referred to as ICHC) concerns the "practices, representations, expressions, knowledge, skills – as well as the instruments, objects, artefacts and cultural spaces associated therewith – that communities, groups and, in some cases, individuals recognize as part of their cultural heritage" (). The Convention states that intangible cultural heritage is "constantly recreated by communities and groups in response to their environment" and their interaction with their history, and "provides them with a sense of identity" (2003: Article 2.1). And indeed Zajac, Sosnowska and Metropolitanka are good examples of ways of engaging the community voices. The Convention clarifies that intangible cultural heritage "is manifested in the following domains:

- (a) oral traditions and expressions, including language;
- (b) performing arts;
- (c) social practices, rituals and festive events;
- (d) knowledge and practices concerning nature and the universe;
- (e) traditional craftsmanship". (2003: Article 2.2)

Oral traditions and expressions are fundamentals of Zajac and Metropolitanka's projects. Sosnowska's performative nature of work comments on challenges over the shipyard's futures and engages cleverly in a dialogue with environment. Social practices, events and working rituals emerged through the workers' stories and visual accounts of all projects. In addition, Metropolitanka gives a detailed account on traditional craftsmanship concerning shipyard occupations and discusses experiences and histories of women both in welding and in crane work.

The ICHC outlines that "within the framework of its safeguarding activities", state parties should "endeavour to ensure the widest possible

participation of communities” and “involve them actively in its management” (2003: Article 15). The Convention also specifies that NGOs, communities, groups, and in some cases individuals should actively participate in the process of safeguarding ICH, and that “safeguarding measures” include processes of both identification and definition (Article 11: b). Sadly, although the Convention was ratified in Poland in February 2011, discourse around issues of intangible heritage has not attracted much attention.

Finally, acknowledging a processual nature of memorization, as discussed in this paper, and considering the examples of engaging the public over the shipyard’s futures, it could be argued that art today can be politically informed, and further, politically effective in rewriting history, without necessarily espousing a political cause, upholding any particular agenda or supporting a political manifesto. Indeed, artists seem to be capable of invoking the discourse of cultural memory that facilitates mediation, and even modification of versions of the past, embracing the intangible heritage paradigm. The artists mentioned in this paper have successfully addressed the problem of women visibility in constructed histories of the shipyard and in particular Solidarity-centred protests as well as women’s participation in the shipyard’s life and in politics, including their own agency, in the context of the shipyard’s waterfronts regeneration battle.

## Bibliography

- Bal, M. (1999). "Introduction". [in:] M. Bal, J. Crewe, and L. Spitzer (eds). *Acts of Memory: Cultural Recall in the Present* University Press of New England. Hanover, NH: Dartmouth College. vii–xvii.
- Kosmala, K. (2015). "Construction of Plurality and Expanded Field". [in:] *3rd Biennial of Painting, Exporting Gdańsk Exhibition Catalogue*. Zagreb: HDLU. 114–122.
- Metropolitanka. "Gdańsk Shipyard from Women's Perspective". [<http://metropolitanka.ikm.gda.pl/dzialania/zwiedzanie/zwiedzanie-stoczni/Gdansk-shipyard-from-womens-perspective/>].
- Smith, L. (2006). *Uses of Heritage*. London and New York: Routledge.
- Smith, L. (2011). "The Doing of Heritage: Heritage as Performance". [in:] A. Jackson and K. Jenny (eds.). *Performing Heritage*, Manchester: Manchester University Press.
- Smith, L., Akagawa, N. (2008) (eds.). *Intangible Heritage*. New York, NY: Taylor & Francis.
- Smith, L., Waterton, E. (2009). "'The Envy of the World?' Intangible Heritage in England". [in:] L. Smith and N. Akagawa (eds.), *Intangible Heritage*. New York, NY: Taylor & Francis.
- Toniak, E. (2016). "Rebellious. About a Few Works by Iwona Zając". [in:] *The Hard Work Miracle*.
- UNESCO, 2003 UNESCO Convention for the Safeguarding of the Intangible Cultural Heritage, Paris, 17 October 2003. [<http://www.unesco.org/culture/ich/index.php?lg=en&pg=00006>] and [<http://unesdoc.unesco.org/images/0013/001325/132540e.pdf>].
- Zając, I. (2004). *Confrontations – Shipyard – The Look from Outside*. [<http://konfrontacje.wordpress.com/konfrontacje-2004>].
- Zając, I. (2016) *Catalogue*. Gdańsk.
- Zając, I. *Shipyard on Air*. [[www.stoczniaweterze.com/ENG](http://www.stoczniaweterze.com/ENG)].

# Indeks osób

- Abramczyk Piotr 420  
Adam, pracownik Stoczni Gdynia SA 563  
Adamek Agnieszka 580  
Ağca Mehmet Ali 401  
Aleksandrowicz Walenty 533, 534  
Alikani Alinaki 135  
Alster Antoni 114  
Anders Władysław 393  
Anna, pracownica Stoczni Gdańskiej 386  
Aristow Awierkij Borisowicz 134, 140
- Babiuch Edward 215, 238  
Bajęński Włodzimierz 200, 201  
Bajtała Bazyli 334  
Baker Josephine 324  
Bal Mieke 704  
Bandza Józef (pseud. „Jastrząb”) 106  
Baranowski Zbigniew 140, 153  
Barcikowski Kazimierz 174, 193, 194  
Bartłomiejski H., członek załogi „Sołdka” 504, 505  
Baturó Władysław 130  
Bączkowski Kazimierz 378  
Bądkowski Lech 173  
Becher Bernd 435  
Becher Hilla 435  
Bejger Stanisław 273  
Bejm Tadeusz 142, 144  
Białkowski Tadeusz 143  
Biały Stefan 177, 182, 187, 188, 199, 201, 205  
Biedrzycki Edward 159  
Bielawska, matka chrzestna „Pstrowskiego” 321  
Bielawski Wiesław 583  
Bieliński Konrad 175  
Bierut Bolesław 45, 316, 500  
Biruta Wanda 129  
„Bolek”, pseudonim TW 152, 153, 159  
Borowczak Jerzy 170, 443  
Borusewicz Bogdan 169, 170, 175, 256, 415  
Borysow Iwan Siergiejewicz 140  
Bratkowski Stefan 290  
Brosch Jan 457  
Brunnbauer Ulf 551  
Brzeziński Zbigniew 293  
Buchaj, członek NSZ 104  
Bucki Marian 333  
Bukojemski Michał 442
- Calvino Italo 661  
Całka Henryk 140, 144  
Chirac Jacques 273  
Chodakowski Andrzej 442  
Chojnacki Szczepan 152, 153, 159  
Chwastek Karol 538  
Chylarecki Alfred 179, 180  
Ciemielewski Bernard Józef 191, 204  
Cieślak Edmund 365  
Cieślik Henryk 128  
Cwynar Krzysztof 324  
Cyrankiewicz Józef 102, 112, 134, 293  
Cywiński Bohdan 175  
Czarnecka Paulina 704, 710, 715  
Czarnowski Waław 92, 98, 100, 121, 304, 535  
Czartoryska Urszula 428  
Czechowicz Antoni 132  
Czepiel Antoni 97, 107  
Czerwiński Kazimierz 143  
Czesław, pracownik Stoczni im. Komuny Paryskiej 561–563
- Danowski Aleksander 334  
Darski Stanisław 474–477, 544  
„Dąbrowski”, pseudonim TW 154, 165  
Dean James Byron 438  
Deleuze Gilles 573, 585, 602  
Deluga Waław 99, 107

Dembski Tomasz 134  
 Demicki Zygmunt 177, 179, 180, 187  
 Deptała Tadeusz 106  
 Derrida Jacques 699, 700  
 Dietrich Marlene (właśc. Marie Magdalene Dietrich) 323, 324  
 Dietricha Hans Freiherr 19  
 Dilthey Wilhelm 365  
 Dinguyan Cui 128  
 Dobaj Izydor 97, 99, 100, 107, 116, 117  
 Doerffer Jerzy Wojciech 94, 98, 108, 111, 114, 118, 143, 304, 450, 451, 453, 520, 538, 539, 541, 544  
 Dolata Adam 178, 190  
 Dołęga Marian 545  
 Dominiczak Jacek 684, 685  
 Dönitz Karl 42  
 Dowbor-Muśnicki Józef 116  
 Dragun Ryszard 191  
 Drogorób Bogumił 191  
 Dryjer Henryk 502, 503  
 Duda-Gwiazda Joanna 173, 175  
 Dulko Helena 178  
 Dumala Henryk 103, 107, 116  
 Dunnett Charles 701  
 Dyk Piotr 175  
  
 Efimow Edward 114  
  
 Fac Bolesław 374  
 Fagas Andrzej 503  
 Felski Bogdan 170  
 Ferenc Zofia 324, 326  
 Fidelis Małgorzata 379, 380  
 Filbrandt Franciszek 96  
 Filibrandt Krzysztof 100  
 Filipkowski Piotr 562  
 Fiszbach Tadeusz 239  
 Fiszer Mieczysław 180, 181  
 Ford Henry 307  
 Forstner Josef 81  
  
 „Franek”, pseudonim TW 150  
 Freud Sigmund 670  
 Frodl Walter 570  
 Fryska Ryszard 366  
  
 Gajewski Henryk 541  
 Galic Waclaw 130  
 Gall Jan 257  
 Gardawski Janusz 552  
 Gawin Magdalena 630  
 Gazda Jan 159  
 Gąsiorowski Mieczysław 188  
 Gdaniec Czesław 73, 74  
 Geremek Bronisław 175, 243  
 Gerlach Friedrich 349, 350  
 Gerlach Tadeusz 457  
 German Anna 324  
 Giddens Anthony 555  
 Giełdzik Henryk 450  
 Gierek Edward 154, 157, 240, 244, 249, 271, 480  
 Gill Edward 452  
 Glemp Józef, kardynał 444  
 Gładysz Mieczysław, ks. 201  
 Głogowski Lech 540, 541  
 Głowiński Michał 281  
 Głuchowska Anna 199  
 Głuchowski Jan 199  
 Gniech Klemens 238, 304  
 Goldfarb Jeffrey C. 416, 419  
 Goluch Ryszard 304  
 Gołębek, przodownik pracy 382  
 Goszczewski Jerzy 94, 98, 102, 106, 111, 117, 118, 121  
 Goszczyńska Grażyna 433  
 Gościk Jerzy 441  
 Gozdecki Jan 160  
 Górny Zbigniew 316  
 Górski Jerzy 159  
 Gromadko Aleksander 160, 161  
 Gruszecki Wojciech 173



Gruszkowski Wiesław 665  
 Grzelak Grzegorz 175  
 Grześkowiak Ludwik 144  
 Grzywaczewski Maciej 175, 176, 609  
 Gwiazda Andrzej 173, 175, 191, 213, 228, 248, 249, 262, 263  
  
 Hajduga Karol 152  
 Hall Aleksander 175  
 Haller Józef 255  
 Hanczewski Edmund 189  
 Hanic Stanisław 134  
 Hardek Władysław 272, 273  
 Hartwig Edward 434, 435  
 Herbert Zbigniew 678  
 Herzog Bodo 22  
 Heza Edmund 191  
 Himmler Heinrich 68  
 Hitler Adolf 323  
 Hoffman Jerzy 177, 178, 182, 188, 189  
 Hohenzollern Wilhelm II, cesarz 350  
 Höldtke Albert Paul 70, 73  
 Hoppe Paul Werner 69  
 Hryniewicz Janusz 140  
 Huyssen Andreas 635  
  
 Iwanowski Kazimierz 452  
 Iwanów Zbigniew 177, 178, 181, 184, 188, 190, 191, 204  
 Izdebski Stefan 173  
  
 Jabłoński Giedymín 98  
 Jabłoński Marek 179  
 Jagielski Mieczysław 152, 174, 190, 192–194, 227, 230, 245–247  
 Jan Paweł II, papież 222, 256, 257, 262, 291, 401, 402, 414, 444, 644  
 Janda Krystyna 445  
 „Janek”, pseudonim TW 151, 152, 165  
 Janiszewski Jerzy 175  
 Janke Jan 94, 100, 111  
  
 Jankowski Henryk, ks. 172, 201, 218, 257  
 Jankowski Leon 334  
 Jankowski Wiesław 178, 179–181, 183, 188–190, 204  
 Jarmakowski Andrzej 175  
 Jaroszewicz Piotr 152  
 Jarska Natalia 379, 380  
 Jaruzelski Wojciech 256, 261, 267–269, 270, 271, 279, 282, 283, 286, 290, 292, 444  
 Jarząbkiewicz Leon 107, 116  
 Jasiński Jan 159  
 Jastak Hilary, ks. 172  
 Jastrzębowski Tadeusz 99, 106, 107, 116, 118–120  
 Jawor Kazimierz 503  
 Jezierewska Kamila 527  
 Jędrzychowski Stefan 92, 129  
 Jędrzejewski Lech 161  
 Juchniewicz Leon (*vel* Kazimierz Leski) 92, 97, 98, 106, 107, 118  
 Jurczyk Marian 173  
 „Jurek”, pseudonim TW 150  
  
 Kabaciński Jerzy 504, 512  
 Kaczmarek, działacz PSL 99  
 Kaczmarek Jacek 260  
 Kaczyński Lech 175  
 Kafemann August Wilhelm 352  
 Kaleta Kazimiera 387, 388  
 Kalkowska-Marszałek Emilia 652, 654  
 Kallas Marian 191  
 Kapczyński Maciej 169, 170  
 Kapczyński Piotr 169, 170, 175  
 Kapitan Bolesław 204  
 Karandziej Jan 170  
 Kasprzykowski Stanisław 97, 104, 118  
 Katz Josef 78  
 Kawalec Roman 159  
 Kerski Basil 685  
 Kiełbasa Jan 159  
 Kilanowski Jan 366

Kirkorowicz Jakub 129  
 Kiszczak Czesław 256, 273  
 Klaman Grzegorz 593, 602, 654  
 Klamrowski Mieczysław 170  
 Klawitter Johann Wilhelm 349, 609  
 Kliszko Zenon 140, 141  
 Klocek Stanisław, ks. 201  
 Kluczyk Tomasz 178, 201  
 Kmiecik Jerzy 173  
 Knysz Aleksander 160  
 Kobyliński Zdzisław 173  
 Kobzdej Dariusz 175  
 Koc Jan 504, 507, 508  
 Kochańska Władysława 137  
 Kogut Józef 161  
 Kogut Stanisław 507–509  
 Kolanko Zdzisław 71, 72, 74  
 Kollat Feliks 469, 470  
 Kołakowski Kazimierz 130  
 Kołodziej Andrzej 171, 173  
 Konczer Marian 333, 334  
 Konczer Stanisław 334  
 Koniecznyńska Jadwiga 323  
 Kopecki Jerzy 137  
 Korczyńska Ewa 393, 403, 404, 408  
 Kornilow Ławr Georgijewicz 116  
 Kosiński Bohdan 442, 443  
 Kotlarski Jerzy 542, 544  
 Kowalik Tadeusz 175  
 Kowalkowski Teofil 178  
 Kowalska Janina 114  
 Kowalski Franciszek 510  
 Kowalski Ryszard 100  
 Kowalski Sergiusz 412  
 Kowalski Z., członek załogi „Sołdka” 504, 505, 510  
 Kozek Wiesława 555  
 Kozłowska Józefa 114  
 Kozłowski Antoni 456  
 Kozłowski Jan 212, 219, 221, 227, 228, 230, 231  
 Kradziecki, pracownik Stoczni Gdańskiej 384  
 Krall Hanna 280, 383  
 Krasieński Andrzej 412  
 Krawczak Adolf 501  
 Krezymon Tadeusz 178  
 Kręciszewski Wojciech 179  
 Krypczyk Jerzy 151  
 Krzemiński Ireneusz 420  
 Krzywonos Henryka 172, 173, 419  
 Kuczowski Norbert 160  
 Kuczynski Waldemar 175, 228, 229  
 Kunicka Halina 324  
 Kuranda Czesław 159  
 Kuzniecowa Iwan 128  
 Kwiatkowski Eugeniusz 469  
 L. Grzegorz, nielegalny pasażer „Sołdka” 510  
 Lang Wiesław 191  
 Laskowik Zenon 316  
 Leczyk Gracjan 198, 205  
 Lenarcia Henryk 152, 155  
 Lenin Włodzimierz Iljicz 139, 140, 143, 219, 438,  
 Leski Kazimierz zob. Juchniewicz Leon  
 Levinas Emmanuel 683  
 Levi-Strauss Laurent 567, 577, 604, 606  
 Lewandowska Genowefa 318  
 Lewandowski Antoni 160  
 Lewandowski Stefan 173  
 Lewna Halina 321, 325, 326  
 Liebersbach Adolf 177, 178, 184, 186, 188, 189, 201  
 Lipiński Janusz 521, 684  
 Lis Bogdan 173  
 Lisiński Jerzy 177  
 Locke John 656  
 Lucas George 531  
 Ludwisiak Józef 199  
 Łaba Jan 116  
 Łabęcki Jan 274

Łanuch Ernest 520  
Łapiński Janusz 257  
Łaskowiec, działacz PSL 106  
Łomnicki Jan 428, 441, 442  
Łopuska Katarzyna 190, 199, 200  
Łozowik Dymitr 134  
Łukasiewicz, tow. 156, 157

Machiewocz, pracownik Stoczni Gdańskiej im. Lenina 152  
Maciakowski Ryszard 452  
Mackiewicz Jan Szczepan 160  
Madejski Jan 452  
Mahaj Stanisław 159  
Maj Stanisław 512  
Majster Tadeusz 116, 117  
Makilla-Puczka Anna 324, 325, 328  
Maksymowicz Maciej 450  
Malarski Józef 178  
Malik Tomasz 100  
Mantau Reinhold 356  
Margiela Andrzej 179  
Margueritte Bernard 292  
Marszałek Karol 512  
Marx Karl 557  
Matyjek Jerzy 190, 199, 203, 204  
Matysiak, działacz PPR 116  
Mazowiecki Tadeusz 175, 243, 307  
Miklejewski Andrzej 178, 181  
Mikołajczyk Stanisław 102, 103  
Miler Anna 383, 714  
Milewicz Ewa 175  
Miłosz Czesław 262  
Minc Hilary 92  
Miotk Albin 160  
Mirota Zenon 425–438  
Mirowicz Jan 95, 100, 335  
Modzelewska Magdalena 172, 175  
Moro Katarzyna 684  
Multaniak Maciej 425  
Multaniak Tercjan 425, 426, 434–436

Musolf Max 73  
Mydlarz Marian 116, 117, 120, 129, 541

Nakoniewski, działacz PPR 116  
Niedzielski Marian 99, 100, 111, 116, 119, 334, 384  
Nietzsche Friedrich 555  
Nowaczyk Bolesław 160  
Nowak Leszek 291  
Nowek Zbigniew 169, 170  
Nowicki Edward 160  
Nystek, działacz PSL 99

**O**lechnowicz Antoni 106  
Omilanowska Małgorzata 435, 685, 686  
Onyszkiewicz Janusz 403  
Orłowicz Mieczysław 358  
Orski Marek 71, 83  
Osóbka-Morawski Edward Bolesław 112  
Ossowska Ewa 172  
Ost David 412, 551, 552  
Ostrowska Izabella 154  
Osypiuk, przodownica pracy 385  
Ożarowski Marian 501  
Ożeg Stanisław 504

**P.** Józef, nielegalny pasażer „Sołdka” 509  
Pacześniak Jerzy 454, 459–462  
Paczkowski Stanisław 198, 205  
Pałka Zenon 175  
Parchimowicz Wiesław 175  
Paul Stefan 111, 112, 117, 120  
Paziewski Michał 271  
Perepeczko Andrzej 527  
Perkowicz Stefan 477  
Petrov Vladimir 316  
Petrycki Jacek 442  
Piasecki Jerzy 132, 133, 137, 140, 142  
Piątkowska Jadwiga 393–395, 397–399, 401–408

Pienkowska Alina 172, 173, 175, 189, 194,  
 221, 228, 416, 417, 419,  
 Pierzchlewicz B., członek załogi „Sóldka”  
 504, 505  
 Pietraszek Romuald 478  
 Pietrusa Jadwiga 177, 178, 179, 181, 182,  
 190, 198, 204  
 Pietrzyk Maciej 257  
 Piłsudski Józef 256, 300  
 Pingot Czesław 151, 160  
 Piskorski Marek 685  
 Pitulski Ryszard 178  
 Piwowarski Bogdan 159  
 Plety Henryk 452  
 Podwiązka Henryk 116  
 Polak Adolf 452, 456  
 Polikowski Józef 334  
 Połęcz, działacz PSL 99, 103  
 Połomski, działacz PPR 116  
 Popiel Mieczysław 472  
 Popiełuszko Jerzy, ks. 262, 263  
 Prądzyński Ludwik 170  
 Przybylska Sława 324  
 Przybylski Jerzy 198  
 Przybylski Józef 169, 173, 175  
 Przytarski Jan 198, 203–205  
 Ptasieńska Stanisława 132  
 Ptasieński Jan 140  
 Pyczek Józef 116, 117  
 Pyka Tadeusz 173, 243  
  
 Rachoń Janusz 580  
 Raciniewski Bruno 460  
 Racziewicz Zbigniew 70, 71  
 Radziwił Anna 413  
 Radziwiłłowicz Jerzy 443  
 Rapacki Adam Grzegorz 131, 471, 472, 520  
 Ratajski Sławomir 623  
 Reagan Ronald 286  
 Redder Willi 73  
 Reichstein Leon 160  
  
 Renger-Patzsch Albert 433  
 Rezkina Paweł 144  
 Riegl Alois 570  
 Rokossowski Konstanty 500  
 Rollinger E., członek załogi „Sóldka” 504,  
 505  
 Romanowski Roman 160  
 Romański Andrzej 509  
 „Romek”, pseudonim TW 160  
 Rosiński, działacz PSL 99  
 Rothstein Phoebus 360  
 Rożnowska Krystyna 326  
 Różycki, pracownik „Towimoru” 180  
 Rudolph Albert 355, 360  
 Rumiński Wiesław 177  
 Rummel Julian 469  
 Rybicka Bożena 175  
 Rybicka Małgorzata 243  
 Rybicki Arkadiusz 175, 176, 580, 609  
 Rybicki Mirosław 175  
 Rybicki Sławomir 175  
 Rybińska Stanisława 384, 390  
 Rybiński Feliks 178, 182, 189  
 Rygielski Jan 159  
 Rylke Aleksander 455  
 „Ryszard”, pseudonim TW 151, 154, 166  
  
 Sabst, działacz PSL 99  
 Sahn Heinrich 358  
 Sauckl Fritz 68  
 Sawiński Igor 144  
 Sądecka Krystyna 178, 181  
 Schichau Ferdinand Gottlob 298, 348, 587,  
 609  
 Schlöndorf Volker 444  
 Scorsese Martin 444  
 Sebestyański Roman 577, 580, 707  
 Sekuła Emilia 382  
 Serocki Janusz 143  
 Seroczyńska Henryka 133  
 Serra Richard 657

Sewer Edmund 116  
 Sholette Gregory 699  
 Siemińska Hanna 181  
 Sikora Marian 118  
 Sikorski Jerzy 173  
 Silver Beverly J. 555  
 Siskind Aaron 435  
 Siwak Albin 292  
 „SJ”, pseudonim TW 150  
 Skrobot Stanisław 519  
 Skrzypczak Mieczysław 178  
 Słomiński Andrzej 175  
 Smolarek Przemysław 519  
 Smoleń Bohdan 316  
 Sobieszek Lech 173  
 Sołdek Bolesława 533, 536  
 Sołdek Helena 542  
 Sołdek Jan 536  
 Sołdek Stanisław 465, 520, 533–546  
 Sołdek Tomasz 533, 536  
 Sołdek Zbigniew 545  
 Sosnowska Beata 704, 710, 712, 715, 716  
 Speer Albert 68  
 Sprudin Siergiej 442  
 Stacewicz Mirosław 248  
 Stachowicz Halina 140  
 Stalin Józef (właśc. Iosif Wissarionowicz Dżugaszwili) 256, 341, 438  
 Staniszewski Kazimierz 178, 188–190  
 Staniszkiś Jadwiga 175, 412, 413  
 Stanny Tadeusz 173  
 Staszewski Janusz 455  
 Staszewski Kazik 257  
 Stawowy Jan 334  
 Stefański Zbigniew 261  
 Steinhoff Gerda 82, 83  
 Stępień Eugeniusz 177  
 Stiasny Grzegorz 650  
 Stolarek Piotr 128, 130, 132, 140  
 Stoppard Tom 444  
 Strzyżewski Edward 178, 179, 181, 188, 190, 198, 200, 203, 205, 206  
 Studziński Zdzisław 140  
 Suszk Alfons 160  
 Syryjczyk Tadeusz 554  
 Szablewski Alojzy 557  
 Szarmach Magdalena 684  
 Szczepanik Piotr 324  
 Szczudłowski Tadeusz 175  
 Szewczyk Jerzy 135  
 Szłaga Michał 436, 580, 581, 583, 585, 587, 632  
 Szlanta Janusz 556, 557  
 Szmit Ludwik 143  
 Szmuda Maksymilian 160  
 Szołoch Kazimierz 175  
 Szopa Jerzy 477, 478, 480  
 Szopski Marek 412  
 Sztafrowski Marian 671  
 Szymkowiak Czesław 193  
 Szyndzielarz Zygmunt (pseud. „Łupaszk”) 106  
 Ślepowroński Bolesław 153  
 Śliwowski Henryk 143  
 Śliwowski Piotr 408  
 Śmielewicz Czesław 161  
 Śmigiel Stanisław 198  
 Świątek Stanisław 191  
 Świerczewski Karol 116  
 Świetłow Witalij 132  
 Świrgoń Waldemar 293  
 Talaga Jan 128  
 Tatlin Władimir Jewgrafowicz 634  
 Ther Philipp 551  
 Thompson Paul 559  
 Tischner Józef 412, 417–419  
 Tito Broz Josip 134, 135  
 Toczek Malwina 580  
 Tokarz Mieczysław 134  
 Tomaszewski Józef 534

Touraine Alain 412, 421  
Trawicka Barbara 199  
Trzeciak Czesław 102, 113  
Tyc Andrzej 199, 203, 204  
Tymin Tadeusz 74

Urban Jerzy 256, 257, 261, 272–275, 290  
Urbanowicz Tadeusz (pseud. „Moskito”) 106  
Urbanowicz Witold Jan 451, 454

Vad Ole Christian 685

Wachnik Marek 170  
Wachowska Czesława 143  
Wachułka Ryszard 502  
Wajda Andrzej 442–445  
Wajda Kazimierz 191  
Walecki Piotr 160  
Walentyłowicz Anna 11, 152, 160, 169–  
–172, 175, 188, 204, 221, 237, 238, 244, 256,  
316, 328, 382, 383, 388, 389, 391, 415, 416,  
444, 609, 697, 704, 714  
Walkowiak, działacz PPS 111  
Wałęsa Lech 9, 152, 170, 171, 172, 173,  
193, 194, 204, 218, 221, 224, 230, 232, 238,  
243, 244, 247, 248, 249, 256–258, 262, 263,  
272–275, 277–280, 282, 283, 285–290, 293,  
394, 444, 445, 574, 609, 636, 689, 698, 700  
Wansel Hans 76  
Wasilewski Eugeniusz 106, 118, 367  
Wasilkowska Zofia 474  
Waszczewski, działacz PPR 116  
Wańkiewicz Tadeusz 179,  
Weinberger Witold, ks. 202  
Werner Bernard 199  
Weston Edward 434  
Wichłacz Florian 128  
Wiechoczek Andrzej 508, 510  
Wielowieyski Andrzej 175, 228, 229

Więckiewicz Henryk 452  
Wilczek Mieczysław 553  
Wilk Mariusz 175,  
Wilkoszewska Krystyna 590  
Wiśniewska Jadwiga 382  
Wiśniewski Florian 173, 223, 228  
Wiśniewski Jan 257, 334  
Wiśniewski Ryszard 191  
Wodecki Zbigniew 316  
Wojdakowski Tomasz 170  
Wolsztyniak Jan 134  
Wójcik Andrzej 191  
Wójcik Józef 143  
Wright Erin Olin 555  
Wrotk Eugeniusz 160, 161  
Wychowski Jerzy 128–130  
Wyka, pracownik Stoczni Gdańskiej 96  
Wyszkowski Krzysztof 175, 216  
Wyszyński Stefan, kardynał 187, 216, 221,  
232

Zając Iwona 704, 708, 710, 712, 715, 716  
Zajączkowski Andrzej 442  
Zakrzewski Tadeusz 511  
Zalesiński Jarosław 685  
Zapałowski Lesław 272, 273, 280  
Zawadzka Monika 684  
Zborowski Leszek 170  
Zin Wiktor 520  
Ziołk Kazimierz 161  
Zióbrowski Bogusław 192  
Ziółkowski Józef 320  
Ziółkowski Paweł 130  
Zwiernik Przemysław 291  
Zygmunt Ewa 324  
Zygmunt Kazimierz

Żaczek Stanisław 152, 153, 154, 273, 275  
Żelewski Marian 136

## Seria Biblioteka ECS

Seria dokumentuje głównie prace młodych polskich naukowców. Większość prezentowanych w niej publikacji wyłaniana jest w konkursie na najlepszą pracę magisterską i doktorską dotyczącą tematyki związanej z historią Solidarności, opozycją wobec komunizmu i dyktatury oraz ideą solidarności społecznej.

Dotychczas w serii ukazały się:

### **Czerwiec 1976 na Pomorzu**

**pod redakcją Konrada Knocha, Jakuba Kufła, Wojciecha Polaka i Przemysława Ruchlewskiego**

2017, 240 stron, ISBN 978-83-62853-74-8, e-book ISBN 978-83-62853-75-5

Na temat protestów rozgrywających się poza Radomiem, Ursusem i Płockiem możemy znaleźć zdawkowe informacje, a przecież Czerwiec 1976 roku to nie tylko te trzy miasta. Publikacja jest owocem projektu naukowego dotyczącego wydarzeń związanych z falą strajków na Wybrzeżu w 1976 roku.

---

Magdalena **Heruday-Kiełczewska**

**Solidarność nad Sekwaną. Działalność Komitetu Koordynacyjnego NSZZ „Solidarność” w Paryżu 1981–1989**

2016, 336 stron, ISBN 978-83-62853-60-1, e-book ISBN 978-83-62853-68-7

Książka opisuje funkcjonowanie Komitetu Koordynacyjnego NSZZ „Solidarność” w Paryżu, którego zadaniem było informowanie światowej opinii publicznej o nierównej walce polskiego społeczeństwa z reżimem generała Wojciecha Jaruzelskiego. Autorka omawia również działalność innych ośrodków zagranicznych Solidarności, dzięki czemu jej diagnozy odnoszą się do całego zjawiska emigracji lat osiemdziesiątych.

---

Maciej **Wiśniewski**

**Ruch „Wolność i Pokój” w Szczecinie w latach 1985–1992**

2014, 168 stron, ISBN 978-83-62853-33-5, e-book ISBN 978-83-62853-44-1

Jedna z pierwszych publikacji poświęconych Ruchowi Wolność i Pokój, odgrywającemu w drugiej połowie lat osiemdziesiątych ważną rolę w środo-

wisku antykomunistycznej opozycji. Dzięki oryginalnym metodom działań opozycyjnych – takim jak palenie książeczek wojskowych czy sitting – stanowił on nową jakość na polskiej scenie politycznej. Istotną wartością tej książki są zebrane przez autora relacje członków Ruchu.

---

### **Opozycja demokratyczna w PRL w latach 1976–1981**

**Pod redakcją Wojciecha Polaka, Przemysława Ruchlewskiego i Jakuba Kufła**

2013, 618 stron, ISBN 978-83-62853-06-9, e-book ISBN 978-83-62853-17-5

Zbiór studiów poświęconych różnorodnym działaniom wymierzonym w system polityczny PRL w drugiej połowie lat siedemdziesiątych i początkowym okresie istnienia Solidarności. Autorzy omówili aktywność głównych organizacji opozycyjnych oraz politykę władz partyjnych i policyjnych PRL wobec środowisk niezależnych, a także międzynarodowe uwarunkowania antykomunistycznej opozycji.

---

Piotr Zariczny

### **Opozycja demokratyczna w NRD i PRL. Wzajemne relacje i oceny**

2013, 230 stron, ISBN 978-83-62853-07-6, e-book ISBN 978-83-62853-42-7

Autor opisuje kontakty między polskimi i niemieckimi opozycjonistami. O ile Polska była dla Niemców bardzo ważnym partnerem w działaniach zmierzających do obalenia reżimu komunistycznego, o tyle dla polskiej opozycji kontakty te nie wyróżniały się spośród innych, co nie znaczy, że były całkowicie bagatelizowane. Przyczyniły się one do upadku muru berlińskiego w 1989 roku, kilkanaście lat wcześniej tworząc podwaliny ruchu opozycyjnego w NRD.

---

Jarosław Wąsowicz SDB

### **Niezależny ruch młodzieżowy w Gdańsku w latach 1981–1989**

2012, 658 stron, ISBN 978-83-62853-05-2, e-book ISBN 978-83-62853-18-2

Autor opisuje funkcjonowanie gdańskich młodzieżowych grup opozycyjnych oraz ich ogromne znaczenie dla ruchu politycznego, który narodził się w tym mieście w sierpniu 1980 roku. Grupy te wzbogacały charakter ruchu solidarnościowego oraz były szkołą obywatelskiej i politycznej aktywności dla



pokolenia, które w warunkach pełnej suwerenności i demokracji włączyło się do współrzędzenia, organizując ważne dziedziny życia politycznego kraju.

---

Jan **Olaszek**

**„Nieliczni ekstremiści”. Podziemna Solidarność w propagandzie stanu wojennego**

2010, 208 stron, ISBN 978-83-930472-7-7, e-book ISBN 978-83-62853-22-9

Książka ukazuje propagandowy obraz podziemnej Solidarności tworzony przez władze. Autor ukazuje, w jaki sposób próbowano zdyskredytować „wroga” za pomocą kłamliwej i napastliwej kampanii propagandowej z wykorzystaniem wszelkich dostępnych środków – radia, telewizji i prasy.

---

Małgorzata **Michalewska-Pawlak**

**Demokratyczna obywatelskość jako idea normatywna w koncepcjach polityczno-programowych polskiej opozycji w latach 1980–1989**

2010, 336 stron, ISBN 978-83-930472-9-1, e-book ISBN 978-83-62853-25-0

Autorka komentuje główne idee charakteryzujące pojęcie obywatelskości z perspektywy politologii. Znajduje odpowiedzi na pytania o treść i ewolucję obywatelskich postulatów oraz oczekiwań wobec komunistycznych władz, a także o zakres, cele i formy aktywności obywatelskiej polskiej opozycji z lat 1980–1989, zmierzającej do realizacji programu obywatelskiego.

---

Łukasz **Jasiński**

**Kwestie międzynarodowe w myśli opozycji demokratycznej w PRL 1976–1980**

2009, 180 stron, ISBN 978-83-929813-3-6, e-book ISBN 978-83-62853-25-0

Książka ukazuje najważniejsze dyskusje, które miały istotny wpływ na kształtowanie poglądów społeczeństwa przed wybuchem strajku w Stoczni Gdańskiej. Opisana przez autora kultura dialogu prowadzonego na łamach „drugiego obiegu” może stanowić wzór dla współczesnych debat politycznych.

