

STOCZNIA – TRANSFORMACJA – HISTORIE MÓWIONE ALBO O SENSOTWÓRCZEJ MOCY (GDYŃSKICH) STATKÓW

PIOTR FILIPKOWSKI

W Muzeum Sali BHP Stoczni Gdańskiej – będącym zarazem autentycznym miejscem pamięci i upamiętnienia strajków roku 1980, porozumień sierpniowych i powstania „Solidarności” – prezentowana jest wystawa stała, która w niewielkiej części dotyczy także historii samej stoczni i przemysłu okrętowego. Na jednej z jej plasz widzimy zdjęcie przedstawiające potężną lokomotywę parową napędzaną spalaniem w kotle węglem, ładowaną na statek za pomocą portowego (a może i statkowego) dźwigu. Kadr mieści tylko niewielki fragment przestrzeni ładunkowej statku i tzw. nadbudówki. Na ich tle lokomotywa zawieszona na linach wygląda jak lekka dziecięca zabawka. W opisie pod zdjęciem czytamy: „Statek jest największą ruchomą rzeczą stworzoną przez człowieka. Największy statek (wielki zbiornikowiec *Seawise Giant* zbudowany w Japonii w latach 1974–1979 i złomowany w 2009 r.) miał 458,5 m długości a w ładowniach mógł zmieścić prawie 565 tys. ton ładunku”. Cóż, ciekawostka z historii techniki, która pewnie robi wrażenie na niektórych odbiorcach. Może nawet przygotowana dla tych młodszych, zwłaszcza chłopców, przyprowadzanych do muzeum przez swoich ojców (i pewnie też na nich obliczona). Wszak nie od dziś miewamy kulturowe skłonności, by ekscytować się tym, co *naj* – najpierwsze, największe, najszybsze, najstarsze albo najnowsze...

Poprzestałbym na tej anegdocie jako tylko anegdocie, niewartej więc przywoływania w akademickim tekście, gdyby nie doświadczenie uczestnictwa w projekcie badawczym dotyczącym najnowszej historii wschodnioeuropejskiego przemysłu stocznioowego studiowanego na przykładach gdyńskiej stoczni

(ściślej: Stoczni im. Komuny Paryskiej, a potem Stoczni Gdynia SA) i Stoczni Uljanik w chorwackiej (a przedtem jugosłowiańskiej) Puli¹. Celem projektu, wyrażonym już w jego tytule, było uchwycenie transformacji systemowej – szeroko, procesowo definiowanej – w perspektywie oddolnej, zbadanie przemian doświadczenia i znaczenia stoczniowej pracy, poczucia identyfikacji stoczniowców z zawodem, zakładem, przemysłem okrętowym, krajem... Kontekstem interpretacji tych zmian jest nie tylko przejście „od socjalizmu do kapitalizmu”, ale najszersze procesy globalne, w jakie wpisany jest współczesny transport morski i przemysł okrętowy. Projekt dowartościowuje historię mówioną, traktując ją co najmniej na równi z tradycyjną dla badań historycznych kwerendą archiwalną i prasową. Od historii mówionej więc zacząłem, nagrywając w sumie ponad trzydzieści wywiadów z gdyńskimi stoczniowcami – robotnikami, ale także technikami, inżynierami i menadżerami. W tym tekście też na niej poprzestaną, bo zależy mi na pokazaniu, czym było dla moich rozmówców – a ściślej: czym w retrospekcji okazuje się, że było – doświadczenie uczestnictwa w budowie gdyńskich statków. Pytam więc o biograficzne, a nie tylko zawodowe znaczenie stoczniowej roboty, odsłaniając sensotwórczą moc tych „największych rzeczy ruchomych”, jakie kiedykolwiek produkowano w Polsce.

Od razu dopowiem, że przystępując do wywiadów ze stoczniowcami, deklarowaną „oddolność” rozumiałem od początku bardziej antropologicznie i zarazem egzystencjalnie, a nie historycznie-politycznie czy socjologicznie-strukturalnie, jak to bywało i nadal bywa w tradycji *oral history*, nie od rzeczy stale samouzasadniającej się i uzasadnianej postulatami oddania głosu (historycznie i historiograficznie) niemym – *give voice to the voiceless!* Klasyczną pracą dla tak legitymizowanej *oral history*, jeśli nie jej manifestem, jest popularna, kilkakrotnie wznawiana książka Paula Thompsona *The Voice of the Past. Oral History* (Thompson i Bornat 2017). W polskiej literaturze mamy świetne omówienie tego rodzaju oddolności, która stała się siłą napędową istotnej części dwudziestowiecznej historiografii, nie tylko tej sięgającej do teorii i metodologii *oral history* (Kurkowska-Budzan 2003). Polska historia mówiona ma inny od zachodniej rodowód i powołuje się częściej na oddolność „polityczną” niż „klasową”, ale oddawanie głosu tym, którzy go dotąd nie mieli, pozostaje i tu

¹ Projekt „Transformations from Below. Shipyards and Labor Relations in the Uljanik (Croatia) and Gdynia (Poland) Shipyards since the 1980s” realizowany jest w Instytucie Historii Europy Wschodniej na Uniwersytecie Wiedeńskim oraz w pozauniwersyteckim Leibniz-Institut für Ost- und Südosteuropaforschung w Regensburgu, a finansowany przez Fonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung w Austrii oraz Deutsche Forschungsgemeinschaft w Niemczech. Więcej informacji na stronie internetowej projektu: www.transformations-from-below.eu.

podstawowym argumentem (nie tylko) metodologicznym (Kałwa 2010). W moich stoczniowych wywiadach szukam jeszcze innego rozumienia oddolności. Nazywam go antropologicznym, bo chodzi mi o skierowanie uwagi na człowieka w historii (a więc i w kulturze, i w społeczeństwie) i zarazem *historii w człowieku* – potencjalnie każdym i wobec każdej historii, a nie tym lokowanym na uprzednio założonym, predefiniowanym politycznie, społecznie czy kulturowo „dole”, przypisanym do określonej grupy czy klasy, dysponującym określonym zakresem władzy i różnymi „kapitałami”, posługującym się takim czy innym repertuarem językowym i przezeń konstytuowanym („język nami mówi”). Antropologiczność (w) historii mówionej rozumiem więc na sposób elementarny – jako szukanie, nieraz, przyznając, karkołomne, jednostkowości człowieka. Brzmieć to może na pozór, wiem, zupełnie niedzisiejszo, wpisuje się jednak w najbardziej aktualne postulaty wzmocnienia i odnowienia antropologicznej wrażliwości (Rapport 2018).

To antropologicznie ukierunkowane szukanie człowieka w historii zaczyna się w historii mówionej w sposób najprostszy z możliwych – od międzyludzkiego dialogu, od rozmowy z tym człowiekiem o tej historii. Jego/jej indywidualnej, biograficznej, i tej dookolnej, przy czym promień tego koła, a raczej wielu kół przypominających układ koncentrycznych fal, on(a) sam(a) tutaj wytycza, nawet jeśli inicjujące impulsy falowe pochodzą od badacza(-czki). Oddolność to konsekwencja dialogowości, a nie założonego miejsca w strukturze społecznej czy kulturze.

Dialog historii mówionej odbywa się dosłownie *tu i teraz* i ma narzucające się ontologiczne pierwszeństwo przed historycznym *tam i wtedy*. A *tu i teraz* nie tylko rozmawiam z (byłym) robotnikiem, inżynierem, menadżerem..., ale także, może nawet bardziej, z emerytem, żoną, mężem, matką, ojcem, babcią, dziadkiem, mieszkańcem, sąsiadką... rozdzielnie albo na dowolne sposoby łącznie. To niejako synchroniczna wielość ról (uwzorowanych praktyk, społecznych zaangażowań) dająca potencjalną wielość biograficznych głosów tej samej osoby. Jest jeszcze nie mniej ważna polifonia diachroniczna. Tu konkretniej: nie jeden z moich rozmówców, dziś emerytowanych inżynierów stoczniowych, zaczynał przed pięćdziesięciu laty swoją karierę, czy raczej – jak mawiają – zawodową przygodę jako robotnik, a często jako terminujący „na stoczni” uczeń prowadzonej przez stocznię szkoły zawodowej. Niektórzy zakończyli te kariery jako kluczowi inżynierowie na kierowniczych, też zarządczych stanowiskach. Kim więc są moi rozmówcy po zejściu z zawodowego rusztowania? Robotnikami, mistrzami, technikami, brygadzystami, inżynierami, kierownikami i dyrektorami, członkami zarządu czy współwłaścicielami wielkich stoczniowych firm (bo i to się zdarza)? Jak się mają do siebie te warstwy ich biograficznych doświadczeń? Jak zostają zintegrowane w życiu jednej osoby, która opowiadając, nadaje mu

narracyjny kształt i społeczny, a pod nim egzystencjalny sens? Odpowiedzenie na te pytania jest zarazem opowiedzeniem o polskiej powojennej modernizacji i systemowej transformacji po 1989 roku.

Dialogowe *tu i teraz* nie unicestwia przecież – na tym założeniu opiera się zasadniczo i mimo wszystko historia mówiona – odniesienia do *tam i wtedy*, do przeszłości i do tamtych historycznych społecznych ról i praktyk, choćby tych ściśle zawodowych (przyjmijmy dla uproszczenia, że takie są czy były), ale z pewnością je problematyzuje jako jedno z wielu i w tamtym nurcie życia równoległe albo następujące po sobie i podmiotowo jakoś integrowane. Choć niekoniecznie „całościowo” narracyjnie rekonstruowanych – ani synchronicznie, ani diachronicznie. Raczej opowiadanych w obu tych wymiarach bardzo fragmentarycznie, nieraz tylko sygnałnie. Bo historia mówiona, wbrew nazwie, w szczególności oparta na osobistym prowadzeniu wywiadów, a nie tylko na kontakcie z transkrypcją, z tekstem – a więc przedtekstowa (dostępny zapis dźwiękowy/wizualny daje przybliżenie tej współobecności) – bardzo mocno uświadamia, a niejednokrotnie wręcz unaocznia, może paradoksalnie, że pod uchwytnymi poznawczo (głosowymi) falami mamy niepoznaną i ostatecznie niepoznawalną głębię historycznego doświadczenia i gęstą materię przeszłości „jako takiej” (Filipkowski 2018). Oddolność więc i na tym może polegać, że stajemy tu niejako na granicy albo na powierzchni historycznej źródłowości. Od naszych pytań, a przede wszystkim od pracy pamięci, otwartości i narracyjnej sprawności rozmówców zależy, co usłyszymy. A zawsze będą to tylko fragmenty przedstawień „tego, co było”. Jak zauważa Alessandro Portelli, „źródła oralne mówią nam nie tylko to, co ludzie zrobili, lecz również to, co chcieli zrobić, w co wierzyli, że robią, oraz w co teraz wierzą, że zrobili” (Portelli 2018: 30).

Czyli tak jak zawsze w badaniach historycznych? Tak, ale tu jesteśmy naocznymi świadkami, zupełnie dosłownie, wysławiania autobiograficznej pamięci przez naszych rozmówców, poszukiwania dla niej językowej artykulacji – albo tylko uruchamiania już utrwalonych narracyjnych konstrukcji. Nie jest to jednak emisja, jak w przypadku źródeł pisanych – ale transmisja, której jesteśmy aktywnym podmiotem (Portelli 2018: 34). Ta dialogowa sytuacja fundująca historię mówioną – i dalej: dialogowa perspektywa jej rozumienia (Kierzkowski 2014, 9–11) – coś dodaje, coś wnosi do naszego procesu poznania. Albo tylko może wnieść, pozwalając rozpoznać – w tych opowiedzianych fragmentach (z/o) przeszłości, wyłaniających się z tła jej nieopowiedzianego bezmiaru – utrwalone biograficzne znaczenia i sensy. A bywają to sensy głęboko własne, nawet jeśli społecznie podzielane, więc nie indywidualne i nie wyjątkowe, a nawet nie szczególnie oryginalne. Wywiedzione z narracyjnej retrospekcji o życiu – w założeniu „całym”, ale niechby tylko jego zawodowych epizodach

– wzmocnione doświadczeniem współobecności, naprowadzają na egzystencjalną całość tego życia, choćby tylko dając nam (także rozmówcom) jego (nie)wyraźne przecucie. Niejako ahistorycznie, bo retrospektywnie, przygodność doświadczonych historycznych zdarzeń, życiowych przypadków i świadomie podjętych wyborów zyskuje w takich opowieściach nieodwracalny kształt własnego losu. Jego spoiwem jest nie tylko narzucona tym zdarzeniom, przypadkom i wyborom narracyjna struktura i fabuła, ale też – i głównie – szukanie i stabilizowanie ich głębszego biograficznego sensu.

Transformacja systemowa (nie tylko) w Polsce dawno przestała być doświadczeniem aktualnym, natychmiastowym, bezpośrednio danym i przeżywanym. Zaczyna być doświadczeniem minionym, pamiętanym, a nawet wspomnianym – i już nie tylko zdarzeniowo, faktograficznie i anegdotycznie, przez utrwalone slajdy, na przykład ulicznego handlu stolikowego na centralnych ulicach miast, ale już także z perspektywy refleksyjnego dystansu, jako integralna część życia, zyskująca wyraźny biograficzny kształt i sens. Dobry więc czas, by (zacząć) badać ją w perspektywie historii mówionej², także rozumianej i praktykowanej na bliski mi sposób hermeneutyczny i egzystencjalny.

Tu kończę ten przydługi zestaw teoretycznych inspiracji i deklaracji, zapraszając już na pokład moich stoczniowych i zarazem „transformacyjnych” badań.

² Nie ma w Polsce jak dotąd wielu projektów „transformacyjnej” historii mówionej. Przez lata dominowały w niej doświadczenia wojenne: zsyłek, łagrów sowieckich, obozów nazistowskich, pracy przymusowej, frontu, przesiedleń... Potem, dokumentując doświadczenia okresu PRL, koncentrowała się ona raczej na tych niecodziennych, wyjątkowych, jak zaangażowanie opozycyjne. Inaczej jest w polu socjologicznych badań biograficznych wykorzystujących metodę wywiadu narracyjnego – tak powszechną zresztą w polskiej historii mówionej. Tu w ostatnich latach zrealizowano kilka ważnych projektów dotyczących biograficznych doświadczeń transformacji systemowej i jej skutków. W szczególności myślę o badaniach prowadzonych przez Adama Mrozowickiego (m.in.: Domecka i Mrozowicki 2008; Mrozowicki 2011) oraz Kaję Kaźmierską i jej współpracowników (Kaźmierska 2016). Metodologicznie i merytorycznie najbliższy prezentowanemu tu badaniu „stocznioowemu” jest jednak projekt dokumentacyjno-badawczy realizowany od kilku lat przez Joanną Wawrzyniak z zespołem, zatytułowany: „Od socjalistycznej fabryki do międzynarodowej korporacji. Archiwalna kolekcja narracyjnych wywiadów biograficznych z pracownikami przemysłu”. Zarejestrowano w nim, opracowano i zarchiwizowano w Archiwum Historii Mówionej warszawskiego Domu Spotkań z Historią ponad sto narracyjnych wywiadów biograficznych z pracownikami kilkunastu dużych zakładów przemysłowych w całej Polsce, które stały się już podstawą pogłębionych analiz (m.in.: Gospodarczyk i Leyk 2012; Mikołajewska-Zajac i Wawrzyniak 2016; Jastrzab i Wawrzyniak 2017).

PIĘKNE STATKI ROBIONE U NAS, JAK MÓWIMY,
TO BYŁY PŁYWAJĄCE MERCEDESY

A więc nie tylko małe może być piękne. Także statki – te największe rzeczy puszczane w ruch przez ludzi. Tak mówi o nich rozmówca, który przepracował w gdyńskiej stoczni czterdzieści dwa lata – od 1967 roku, gdy zaczynał po szkole zawodowej jako robotnik w dziale rurowni, do dnia formalnej likwidacji stoczni 30 maja 2009 roku, kiedy zakończył pracę jako wieloletni szef jednego ze związków zawodowych w zakładzie. I mówi to poważnie, z przejęciem. Nie jest w tym odosobniony. Duma z efektów stoczniowej roboty słyszalna jest w prawie każdym wywiadzie, który prowadziłem. Znajduje zresztą różne formy wyrazu i różne konkretyzacje. Ten sam rozmówca ilustruje ją takim obrazkiem:

Przypłynął taki statek z tymi suwnicami, jak jego zobaczyliśmy, spawacze, te spoiny, to mówimy: „Zobaczcie, jaki to jest szajs, te spoiny. I to przechodzi”. A u nas to było wszystko tak wyrobione, że niemowlaka by wziął i mógł pupcią przeciągnąć po tej spoinie, nawet by się nie zranił. Bo tak było porobione, naprawdę³.

Jest w tym „naprawdę” apel o zrozumienie. Więcej – o uwierzenie. Przeze mnie i dalszych słuchaczy, czyli też historyków, którzy sięgną do tego wywiadu jak do historycznego źródła właśnie. Apel uzasadniony, bo mój rozmówca ma podstawy zakładać, że z tym uwierzeniem nie będzie łatwo. Wszak obraz (i bilans) gospodarki PRL-u – a wtedy produkowaliśmy te okrętowe⁴ mercedesy – jest bardzo negatywny. Dotyczy to przecież także produkcji przemysłowej i maszynowej, na której ta gospodarka przez długi czas chciała się opierać. Skąd więc ten wyjątek? A może to nieprawda – to znaczy prawda jedynie „psychologiczna”, „subiektywna”, zaświadczaająca nie o rzeczywistej jakości budowanych w Gdyni statków, ale o przywiązaniu narratora do stoczni, w której przepracował całe życie, i do własnej pracy? Powszechność opinii o świetnej jakości gdyńskich statków pokazuje, że to prawda co najmniej intersubiektywna – społecznie podzielana przez gdyńskich stoczniovców. Można szukać jej dalszych, zewnętrz-

³ Z wywiadu o sygnaturze T-3. Wszystkie wywiady zarejestrowane podczas realizacji tych badań zostały przepisane i znajdują się – w postaci dźwiękowej i tekstowej – w wewnętrznej bazie danych. Po zakończeniu projektu zostaną opracowane i zarchiwizowane w Archiwum Danych Jakościowych przy IFiS PAN.

⁴ Statek to określenie potoczne. Bardziej fachowe i bynajmniej nie odnoszące się tylko do jednostek wojskowych to okręt. Stąd na przykład Wydział Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej.

nych obiektywizacji, takich jak: nagrody przyznawane przez międzynarodowe towarzystwa klasyfikacyjne, wyrazy uznania ze strony zagranicznych armatorów pozytywnie weryfikowane pozycją Stoczni im. Komuny Paryskiej (a potem Stoczni Gdynia SA) na globalnym rynku statków, wreszcie spełnianie międzynarodowo sformalizowanych i kontrolowanych standardów jakości. Dokumenty archiwalne dotyczące gdyńskiej stoczni i poświęcona jej prasa – przed 1989 rokiem o szerokim zasięgu⁵, potem już tylko branżowa – pozwalają potwierdzić wysoką jakość budowanych w Gdyni statków, zarówno przez Stocznnię im. Komuny Paryskiej, jak i jej następczynię, Stocznnię Gdynia SA, aż do końca jej istnienia.

Jednak ta zobiektywizowana weryfikacja nie wystarcza do zrozumienia tego stałego refrenu moich wywiadów, artykułującego dumę z „naszej” produkcji. Niezależnie od miejsca narratorów w procesie tej produkcji (tu bardzo konkretnie rozumianej i niekoniecznie wskazującej na ich klasowe usytuowanie) czy w hierarchii zawodowych podległości, niezależnie od partyjnej czy związkowej przynależności, od zaangażowania w protesty roku 1970 czy 1980, a potem w „Solidarności”, niezależnie wreszcie od uogólnionego stosunku do PRL-u, transformacji systemowej czy aktualnych deklaracji światopoglądowych i politycznych. I właściwie nikt nie potwierdza tej jakości przywołaniem miar obiektywnych – wystarczają, a może ważniejsze są, te potwierdzane empirią własnego doświadczenia.

Jeszcze jedno takie zbliżenie, tym razem zbudowane nie na podstawie oglądu obcego statku u siebie, ale na doświadczeniu półrocznej pracy „na kontrakcie” w Dubaju wykonywanej przez innego mojego rozmówcę na początku lat 90., w przerwie wieloletniej inżynierskiej pracy w Gdyni:

Kontrakt na nadzór prac. Panie, to była przygoda życia, jak ma pan taki 300–500 tysięcy tankowiec z jednym dnem⁶. To pan sobie wyobraża, trzydzieści metrów od wręg do góry idzie pan po takich schodach. I to panu noga wpadnie w ten podest, to panu barierka w rękę zostanie. To były takie statki, że ja nadzorowałem i myśmy wylewali żywicę epoksydową na dno tego statku, żeby wzmocnić dno. Bo jak oni piaskowali, czyścili, to od razu dziury były w tym dnie. Załatwili metodę naprawy, że prawie dwa milimetry żywicy epoksydowej się łało na dno na wzmocnienie dna. Panie, jak ja widziałem, jakie statki wychodzą z papierami, to... Fakt, że nie jestem za mocno wierzący, ograniczenie wierzący, ale ten Pan

⁵ Najważniejszym pismem był tu „Głos Stocznio-wca. Tygodnik pracowników przemysłu okrętowego: Gdańsk, Gdynia, Szczecin”, ukazujący się w latach 1950–1996.

⁶ Jednym z osiągnięć technologicznych Stoczni Gdynia była budowa tankowców o podwójnym poszyciu dna.

Bóg to musi istnieć, skoro było tak mało katastrof tankowców tam. Jak takie trupy dostawały papiery z towarzystwa klasyfikacyjnego. Kaska, no nie? Pieczątki były...⁷

Kontakt „ze światem” jest tu pokazany jako niemalże groteskowa deziluzja. Na tle azjatyckiej tandety i kapitalistycznej pogoni za zyskiem statki z Gdyni – technicznie bardziej dopracowane, staranniej wykonane – postrzegane są jako produkty kunsztownego rzemiosła. Nie chodzi tu jednak tylko o polską jakość, o „dobre, bo polskie”. Stoczniozcy z Gdyni, także ten rozmówca, często przeciwstawiają swój zakład innym polskim producentom okrętowym, w szczególności Stoczni Gdańskiej. Po części jest to element konwencjonalnej dyskursywnej rywalizacji między obu miastami – symbolicznie tak wyrazistymi. Znamy to z innych, podobnych sąsiedztw. Istotniejszy jest jednak kontekst *stricte* stoczniozwy.

Gdańska Stocznia im. Lenina przeszła do politycznej historii Polski i polskiej zbiorowej pamięci jako to miejsce, gdzie narodziła się „Solidarność”, gdzie rozpoczęła się „walka o wolność”, która doprowadziła do „obalenia komunizmu”. Dziś – choć samej stoczni formalnie od dawna nie ma⁸ (a może także dzięki temu) – jest to miejsce o ogromnym ładunku symbolicznym. Żywe miejsce pamięci – i topograficznie skoncentrowane (wspomniana Sala BHP, Europejskie Centrum Solidarności, liczne pomniki i inne formy upamiętnienia), i zarazem ikonicznie rozproszone, stale aktualizowane w rozmaitych medialnych obiegach, kiedy tylko opowiada się albo pokazuje – po raz kolejny – „Historię Polski”. Stocznia Gdańska do niej bezspornie należy, statki tam produkowane już nie koniecznie (wspomniana wystawa w Sali BHP i ta w ECS w zasadzie to potwierdzają⁹). Komplikowałyby tylko świetnie już utrwalone, ale zredukowany do zgranych slajdów podręczny i poręczny obraz, opowiadając wiele różnych

⁷ Z wywiadu o sygnaturze W-6.

⁸ Upadłość tej stoczni ogłoszono już w 1988 roku. Zmiana polityczna roku 1989 uratowała stocznnię na kilka lat. Jednak w 1996 roku ponownie ogłoszono jej upadłość i likwidację. W 1998 roku Stocznia Gdynia kupiła część jej majątku, tworząc stoczniozwy holding pod nazwą Stocznia Gdańska – Grupa Stoczni Gdynia SA, który przetrwał zaledwie kilka lat. W roku 2006, pod nową nazwą Stocznia Gdańsk SA, firma stała się niezależną prywatną spółką należącą do przedsiębiorcy ukraińskiego. Dziś funkcjonuje w zredukowanej postaci jako własność państwowej Agencji Rozwoju Przemysłu.

⁹ Potwierdza to także krytyczny sąd jednego z wieloletnich pracowników tej stoczni, który zabierając głos w dyskusji podczas konferencji na temat historii gdańskiej stoczni zorganizowanej przez ECS w listopadzie 2016 roku, powiedział, że wbrew dominującym dziś narracjom, także na tej konferencji, gdańscy stoczniozcy (a można to z powodzeniem odnieść i do gdyńskich, i do szczecińskich) przychodzili do pracy nie po to, by „walczyć z komuną”, ale by budować statki.

małych historii społecznych i gospodarczych niekoniecznie splatających się w tę dużą, linearną, polityczną, „polską”¹⁰.

Gdyńskie „mercedesy” (nie tylko one, ale tu o nich mowa) służą więc wielu moim rozmówcom także do tego, by naruszyć ten zmitologizowany¹¹ obraz siostrzanego gdańskiego zakładu. Choć początki Stoczni Gdańskiej sięgają pierwszych lat XIX wieku, to za najstarszą polską stocznnię uważać można tę gdyńską. Za datę jej powstania przyjmuje się rejestrację Towarzystwa z Ograniczoną Poręką „Stocznia w Gdyni” w roku 1922, a więc na cztery lata przed nadaniem nowo powstałej „z niczego” Gdyni¹² praw miejskich. Każda historia gdyńskiej stoczni zaczyna się od tej daty, wpisując ją w mit budowy nowego, pięknego polskiego miasta nad morzem „z niczego”. Choć do wybuchu II wojny światowej gdyńska stocznia walczyła o ekonomiczne przetrwanie i nie osiągnęła większych sukcesów, to jeden z nielicznych zrealizowanych przez nią projektów – prosta stalowa morówka o nazwie „Samarytank” – do dziś eksponowany jest przed biurowcem stoczniovym jako zabytek założycielski polskiego okrętownictwa.

Jednak nie ta (pre)historia jest najczęściej powracającym wątkiem porównania z Gdańskiem. Taką rolę pełni motyw technologicznej nowoczesności gdyńskiej stoczni. Z czterech powołanych/reaktywowanych po wojnie do istnienia polskich Stoczni – Gdańskiej, Szczecińskiej, Północnej i Gdyńskiej – ta ostatnia była rzeczywiście najnowocześniejsza. W dużej mierze dlatego, że – inaczej niż dwie pierwsze (trzecia budowała i prowadziła przez długi czas drobne remonty) – trzeba było ją zbudować niemal od zera. W Gdańsku i Szczecinie, mimo wielkich zniszczeń wojennych i wywozu wielu maszyn do ZSRR zaraz po zajęciu tych miast przez Armię Czerwoną, wskrzeszono budowę statków na zastanej poniemieckiej infrastrukturze, a przynajmniej w ramach zastanego układu przestrzennego i technologicznego. Należał do niego system pochylni. Statki budowano na lądzie i gotowe zsuwano do wody – bokiem lub rufą. Tak też zaczynało w Gdyni, niektórzy rozmówcy pamiętają spektakularne wodowania boczne statków:

¹⁰ Projekt „Stocznia jest kobietą” realizowany przez Stowarzyszenie Arteria we współpracy z Instytutem Kultury Miejskiej, w którym zbierano historie mówione kobiet związanych przez pracę, działalność społeczną, polityczną, artystyczną i relacje rodzinne z dawną Stoczną Gdańską. Opowieści te stały się podstawą bezpłatnego audioprzewodnika, audycji radiowej oraz wielu działań animacji kulturalnej, a także badań naukowych.

¹¹ Mitu nie przeciwstawiam tu historycznej prawdzie, wskazuję raczej na jego symboliczne utrwalenie i społeczną funkcję skalającą.

¹² Zostawiam tu z boku wielki mit budowy polskiej Gdyni, choć stocznia oczywiście jest jego częścią.

Przecież u nas budowaliśmy te handlowe statki, potem te kutry rybackie dla Francji. Pięknie one szły, co dwa tygodnie z pochylni bocznej tylko były zrzucane. Fajnie patrzyło się, tak z boku, potem hops na pochylnię i na wodę. Niesamowite. Kiedy Gierek wszedł i chciał rozbudować przemysł stoczniowy w Polsce, żeby poprzemieszczać budowę tych kutrów do innych stocznii, do Ustki konkretnie, to Francuzi powiedzieli: Nie, my chcemy tu, że Stocznia Komuny Paryskiej. Dlatego że te kutry zdobywały Błękitne Wstęgi Atlantyku w połowach. Coś pięknego to było.

Jednak wraz z rozwojem stoczni – i całego przemysłu budowy statków, wówczas silnie zintegrowanego i scentralizowanego¹³ – zdecydowano się na zmianę technologii produkcji i budowę tzw. suchego doku. Pierwszy otwarto w Gdyni już w 1963 roku, drugi, znacznie większy¹⁴, jesienią 1976 roku – z wielką pompą¹⁵, na fali gierkowskiej modernizacji, o której wspomina wyżej rozmówca. Ta zmiana otwarła drogę do budowy w Gdyni statków znacznie większych niż gdziekolwiek dotąd w Polsce. A dzięki zainstalowaniu wielkich dźwigów suwnicowych o nośności odpowiednio 500 (nad pierwszym suchym dokiem) i niemal 1000 ton nad drugim – możliwa stała się na coraz większą skalę produkcja modułowa. To bardzo przyspieszyło cykl budowy statków. Tym samym Stocznia im. Komuny Paryskiej stała się rzeczywiście najnowocześniejszą w kraju i budującą największe polskie statki, w niewielkiej zresztą części dla polskich armatorów (PŻM – Polskiej Żeglugi Morskiej czy PŁO – Polskich Linii Oceanicznych), w większej dla zagranicznych, w tym „zachodnich”, zwłaszcza francuskich i norweskich. Była to produkcja za dewizy – tak bardzo wtedy pożądane wobec pogłębiającego się już od drugiej połowy lat 70. gospodarczego kryzysu w Polsce. Zresztą pełnego potencjału tej ogromnej stoczniowej inwestycji w pełni nigdy nie wykorzystano. Po kryzysie naftowym połowy tamtej dekady XX wieku zapotrzebowanie na wielkie masowce na całym świecie zdecydowanie spadło.

Choć spóźniona, była to jednak skokowa zmiana modernizacyjna w polskim przemyśle stoczniowym. Wykorzystano zresztą ten potencjał w końcowej fazie istnienia Stoczni Gdynia, gdy konkurowała ona z powodzeniem na globalnym

¹³ Najważniejszą formą tej integracji w latach 1958–1982 było działające – niejako między konkretnymi stoczniami a Ministerstwem Przemysłu Ciężkiego – Zjednoczenie Przemysłu Okrętowego, przekształcone następnie w Zrzeszenie Przemysłu Okrętowego o znacznie mniejszych kompetencjach i roli.

¹⁴ Miał on wymiary 380 na 70 metrów i głębokość 8 metrów. Umożliwiało to budowę ogromnych na tamten czas statków o nośności nawet 400 ton.

¹⁵ Fragment historycznego filmu dokumentalnego o budowie suchego doku – materiał bez sygnatury, otrzymany od jednego z rozmówców.

rynku budowy okrętów – przynajmniej gdy idzie o technologię, czas i jakość produkcji. Tymczasem Stocznia Gdańska im. Lenina produkowała kiedyś wprawdzie więcej, ale znacznie mniejszych i mniej zaawansowanych technologicznie statków. Do tego w większości eksportowanych do ZSRR, a więc nieprzynoszących tak potrzebnych dewiz. Piszę o tym tak dużo nie z powodów „obiektywnych”, ale dlatego, że to kolejny temat stale powracający w wywiadach z gdyńskimi stoczniovcami – nie tylko opisowo, ale wyraźnie wartościująco. Z niemałą satysfakcją opowiadają oni szczegółowo o technologicznej i produkcyjnej przewadze ich nowoczesnego zakładu nad jego starą i nielubianą gdańską siostrą.

Duże [statki robiliśmy w Gdyni]. To były i stopięciotysięczniki¹⁶ dla Ruskich, i masowce. Bo Stocznia imienia Komuny robiła same prototypy¹⁷. To nie było jak Stocznia Gdańska, że cały czas rybaki seryjnie, po kilkanaście, i do Ruskich szło. To na Zachód tak więcej szło. Do Norwegii, do Francji. I to były przeważnie duże statki, nowe, bo już ten dok był duży¹⁸.

Inny rozmówca, inżynier okrętowy z kilkudziesięcioletnim doświadczeniem pracy w polskim przemyśle stoczniowym, dokonuje bardziej zobiektywizowanego porównania:

Niewątpliwie najbardziej nowoczesną stocznia była Stocznia Gdynia. Stocznia Szczecińska niestety w warunkach bardzo wymuszonego layoutu, bo ona w centrum miasta się znajdowała, miała i ma bardzo duże ograniczenia. A Stocznia Gdańska to jest historia. To była historia, tak to nazwijmy¹⁹.

Ostatnie zdania ujawniają zamierzoną przez narratora, jak sądzę (choć bardziej na podstawie dźwiękowego zapisu niż spisanego tekstu), wieloznaczność, a może nawet jego zabawę wieloznacznością słowa „historia”. Wpisuje on bowiem Stocznia Gdańska w „dużą”, polityczną historię, mówiąc zarazem, że z inżynierskiego, technologicznego punktu widzenia już wcześniej przeszła ona do historii, tylko że tej „małej”, gospodarczej. Słowo „historia” w obu tych

¹⁶ Statki o nośności 105 tysięcy ton.

¹⁷ Rozmówcy odróżniają produkcję seryjną – najczęściej kilka lub kilkanaście statków tego samego modelu, niewiele różniących się od siebie – od prototypowej, w której każdy statek ma oryginalną, niepowtarzalną budowę. Ten drugi wariant wymaga oczywiście nieporównywalnie większych nakładów pracy i kosztów.

¹⁸ Fragment wywiadu o sygnaturze W-7.

¹⁹ Fragment wywiadu o sygnaturze I-1.

zdaniach wskazuje jednak na zupełnie inny, niejako przeciwny proces. W pierwszym oznacza nadanie dziejowej ważności, utrwalanie w historiografii i obecność w zbiorowej pamięci. W drugim – utratę terminu gospodarczej przydatności, odesłanie do technicznego skansenu, a więc rodzaj niebytu – zasłużonego, bo na tym polega technologiczny postęp. Ta myśl idzie dalej, prowadząc jednego z rozmówców do stwierdzenia, że: „My robiliśmy swoje tu, a tamci tylko politykę mieli”²⁰.

Ale gdy przyjrzeć się opowieściom gdyńskich stoczniovców o robieniu polityki – i Historii – to paradoksalnie i w tej dyscyplinie w swoim odczuciu wyprzedzali kolegów i koleżanki z Gdańska. Byli bowiem bardziej radykalni, bardziej bezkompromisowi, bardziej niezłomni w walce z „komuną”, chociaż sami siebie nazywali komunardami (Kołodziej 2008), od nazwy Stoczni im. Komuny Paryskiej, w której pracowali. Za taką oceną stoi nie tylko poczucie niedocenienia, marginalizacji (przez Historię i jej głównych aktorów), ale także, mam wrażenie, niewyartykułowane wprost przeświadczenie, że gdyby Historia potoczyła się inaczej i ich obsadziła w głównych rolach (albo gdyby zostali do nich dopuszczeni), mielibyśmy zupełnie inną transformację, a więc i inną Polskę. Niejasne jaką, ale na pewno taką, która pozwoliłaby przetrwać i dziś świetnie prosperować naszej gdyńskiej, czyli najlepszej polskiej stoczni, budującej jedne z najlepszych w świecie statków. Zweryfikować tych prawd i tych emocji się nie da. Pozostać muszą kontrfaktyczną spekulacją, należącą bardziej do oddolnej, wernakularnej filozofii dziejów niż empirycznej historii gospodarczej transformacji, ogromnie zresztą w przemyśle stoczniowym skomplikowanej. Także z tego powodu, że w latach 1998–2006 Stocznia Gdańska należała do Grupy Stoczni Gdynia SA²¹, przeżywającej chwilowy, jak się szybko okazało, boom produkcyjny i chcącej zwiększyć swój potencjał. To powiązanie obu stocznii nie zadziało dobrze – z gdyńskiej perspektywy postrzegane bywa jako gwóźdź do trumny (Stocznia Gdynia upadła w 2009 roku) i jako kolejna okazja do wyrażenia negatywnych emocji:

[...] dziadostwo gdańskie, za to się wziął [chodzi o zakup Stoczni Gdańskiej przez Stocznnię Gdynia SA – P.F.]. Wpompowaliśmy tam ponad sto milionów w inwestycje, zbudowaliśmy im ciąg malarski, wszystko, a to gnojostwo... Przecież co oni w tych sądach wyprawiali. Jajami obrzucali²².

²⁰ Fragment wywiadu o sygnaturze T-3.

²¹ Fragment wywiadu o sygnaturze W-6.

²² Fragment wywiadu o sygnaturze W-6.

Ostatnie zdania – przywołanie protestów i procesów sądowych przeciw ówczesnemu prezesowi – to jeden z nielicznych momentów w wywiadach, który ujawnia inną niż produkcyjna stoczniową historię transformacji. Historię wypełnioną stale powracającymi kłopotami finansowymi zakładu (i całej stoczniowej branży), konfliktami, protestami społecznymi, strajkami, procesami sądowymi; nieprzejrzyistymi dla nikogo zawłościami formalno-prawno-instytucjonalnymi, permanentnymi „restrukturyzacjami” przemysłu stoczniowego; częstymi zmianami kierownictwa, brakiem długofalowych decyzji polityczno-gospodarczych dotyczących stoczni i wizji jej rozwoju... Dziś, nie bez wysiłku i tylko fragmentarycznie, odczytać je można z archiwalnych artykułów prasowych i z oficjalnych dokumentów. Natomiast stoczniowe historie mówione, które zarejestrowałem, ledwie sygnalizują niektóre z tych procesów i problemów. Skupiają się bowiem na procesie produkcji statków i jej materialnych efektach – samych statkach, a także na towarzyszącym jej produkcji sensie. Jakby udział w budowaniu tych największych rzeczy ruchomych wytwarzanych przez ludzi ogniskował ich biograficzną pamięć i zdominował inne wspomnienia. Nie tyle ilościowo, ile jakościowo – żadne inne bowiem nie niosą tak głębokiego ładunku sensu, na co dzień pewnie rozproszonego i nieuchwytnego, w retrospekcji narracyjnej u kresu życia bardzo wyraźnego.

W ogóle tak się żyłem 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 Księżyc²³.

TO BYŁA JEDNA WIELKA RODZINA. STOCZNIA TO WIELKA RODZINA

Jednak nie o same statki jako gotowe rzeczy tu chodzi. Choćby najbardziej spektakularne, najnowocześniejsze, największe, najpiękniejsze. One są tylko zwieńczeniem stoczniowej roboty i symboliczną – przy całej ich obezwładniającej swą skalą realności – za nią nagrodą. Momentem wypłaty jest uroczystość nadania statkowi imienia i jego wodowania, kiedyś niezwykle widowiskowego, gdy statki zrzucano do wody z pochylni bocznej, później w Gdyni bardziej dostojnego, gdy po napełnieniu wodą suchego doku, uwalniano je w morze. Ten spektakl, społeczny dramat w sensie ścisłym – by odwołać się do rozróżnienia Richarda Schechnera na sytuacje *as performance* i *is performance* (Schechner 2013) – oznaczał też wspólne pożegnanie z finalnym efektem wielomiesięcznej

²³ Fragment wywiadu o sygnaturze W-13.

wspólnej pracy. Dla większości osób w nią zaangażowanych pracy brudnej, niebezpiecznej i trudnej – *to przemysł 3D* – jak powiedział jeden z rozmówców – *dirty, dangerous, difficult*²⁴. Pożegnanie oficjalne i nieoficjalne.

Samo wodowanie, później chrzest takiego statku. Żeśmy się zbierali, dyrektor zapraszał nas na takie przyjęcie małe. Później na wydziale robiliśmy swoje przyjęcie [śmiech]. Samochód żeśmy załatwiali od dyspozytora, żeby do domu odwiózł, żeby się nie szlajać.

A gdy dopytałem, czy dyrekcja pozwalała na tę część nieformalną, usłyszałem prostą i stanowczą odpowiedź:

Tak. To była jedna wielka rodzina. Stocznia to wielka rodzina. [...] O tym świadczy sytuacja 1980 roku, sierpnia, żeśmy stali jako jedna wielka rodzina²⁵.

Wodowania, przynajmniej ich część oficjalna, pozostały do dziś stoczniowym rytuałem. Tyle że bez porównania rzadszym, bo dziś w polskich stoczniach nieczęsto finalizuje się budowę statków, mniej uroczystym i bez wątplenia mniej społecznie znaczącym. Przyjęcia na wydziałach zaniknęły już wcześniej, gdzieś w latach 90., a dziś są nie do pomyślenia. Nie tylko z powodów surowych norm bezpieczeństwa i bezwzględnie egzekwowanego zakazu spożywania alkoholu na terenie stoczni, ale także dlatego, że nie bardzo miałyby kto z kim świętować. Nie ma już bowiem stoczniowych „rodzin”, nie ma poczucia wspólnoty – albo jest na wymiarciu. Chociaż jest polski przemysł stoczniowy i ponoć świetnie prosperuje.

Ostatnie wodowania wielkich samochodowców miały miejsce w Stoczni Gdynia w kwietniu 2009 roku, na kilka tygodni przed likwidacją zakładu. Uczestnicy tych uroczystości wspominają je jako doświadczenie poznawczego dysonansu. Byli tam bowiem, żeby świętować swój zawodowy sukces – ukończenie budowy nowoczesnego, technologicznie zaawansowanego statku. Był to zarazem pogrzeb ich zakładu pracy, w którym przepracowali nierzadko kilkadziesiąt lat, czasem półwiecze. Wielu trudno było zrozumieć to rozejście między sukcesami produkcyjnymi a porażką finansową. Po części dlatego, że przez lata gospodarki planowej, centralnie sterowanej przyzwyczajeni byli do tego, że z pierwszego niemal automatycznie wynika drugie. To znaczy, że skoro budują dużo dobrych statków i mają zamówienia na następne, to świetnie prosperują. Stoczni im. Komuny Paryskiej udawało się utrzymać niemal stałą koniunkturę

²⁴ Jest to nawiązanie do amerykańskiego neologizmu ukutego na określenie najcięższej przemysłowej pracy fizycznej: 3D – *Dirty, Dangerous, Difficult* (ewentualnie *Demanding*).

²⁵ Z wywiadu o sygnaturze W-13.

produkcyjną mimo wszystkich trudności – od permanentnych zaopatrzeniowych po polityczne. Będącej jej sukcesorką od 1991 roku Stoczni Gdynia SA w zasadzie także – w szczególności i paradoksalnie w ostatniej dekadzie jej istnienia. Tylko że to okazało się dalece niewystarczające. Bo decydowała już nie logika produkcji, jak kiedyś, w czasach państwowego socjalizmu, lecz sprzedaży i zysku, jak w globalnym kapitalizmie. A raczej logika finansowych przepływów, które rzadko dają się sprowadzić do prostego rachunku zysków i strat albo zestawienia przychodów i wydatków²⁶, niepojętych dla większości moich rozmówców związanych z procesem produkcji, z konkretnym stoczniowym rzemiosłem. Dla wszystkich pozostałych też nie bardzo przejrzyście.

Niełatwo opisać cały proces budowy statku nawet najbardziej doświadczonym stoczniowcom – robotnikom, technikom, inżynierom – którzy robili to znakomicie, acz w swoich fragmentach, by tak rzec, przez wiele lat. Ich wiedza jest bowiem przede wszystkim wiedzą praktyczną, ucieleśnioną, w najszerszym sensie właśnie rzemieślniczą²⁷. To raczej działanie niż mówienie. A jednak w różnych narracyjnych formach doświadczenie tej pracy jest fragmentarycznie uchwytne w zarejestrowanych historiach mówionych – czy to w instruktażowych objaśnieniach, jak, co budowano i jak to działało, niekiedy wspieranych wyciąganymi z szafy schematami albo rysowanymi naprędce odręcznymi ilustracjami; czy to w plastycznych, narracyjnie gęstych mikropowieściach, przywołujących konkretne stoczniowe zdarzenia i zarazem ważne biograficznie momenty, którymi bywają rozmaite wypadki i wypadki przy pracy; czy to wreszcie w dowcipnych anegdotach, które mocą karykaturalnego przerysowania wskazują na jakies istotne aspekty okrętowej roboty. Ta robota – a raczej wielość rozmaitych prac toczących się równolegle na wielu scenach stoczniowego teatrum – materializuje się z dnia na dzień w postaci rosnącej konstrukcji statku. A więc bardzo konkretnego obiektu, noszącego nie tylko numer produkcyjny i przynależnego do określonego modelu czy typu, ale zindywidualizowanego niepowtarzalną nazwą, która towarzyszyć mu będzie zwykle do śmierci, czyli zezłomowania²⁸.

Wywiady ze stoczniowcami, których codzienność wypełniały przez lata w dużym stopniu powtarzalne przecieży czynności – też dzięki temu dochodzili

²⁶ W wielu wywiadach powraca wątek państwowego dofinansowania budowy statków w Gdyni. Zdaniem rozmówców nie polegało to nigdy na bezpośrednich transferach finansowych, a jedynie na poręczeniach kredytowych.

²⁷ Rzemiosło rozumiem tu w duchu Richarda Sennetta, którego książka *The Craftsman* (Sennett 2008) znakomicie rozpoznaje i nazywa istotę doświadczenia wytwarzania rzeczy w procesie ludzkiej pracy. Przykład stoczniowy nie tylko potwierdza, ale zdecydowanie wzmacnia jego argumentację.

²⁸ Z wyjątkiem tych sytuacji, kiedy armator decyduje się na zmianę nazwy, zwykle w związku z nowym przeznaczeniem statku, skierowaniem na inne akweny albo przeróbkami konstrukcyjnymi. Zmiana nazwy może być też konsekwencją zmiany armatora.

do wprawy, a nieraz do mistrzostwa – charakteryzuje stała obecność finalnych efektów pracy, czyli gotowych statków. Ale nie chodzi tu o to, że pamiętają oni z nazwy wszystkie te, w których budowaniu mieli swój udział, bo zwykle zachowali w pamięci tylko niektóre z nich, jakoś wyjątkowe. Chodzi o wyobrażenie, które towarzyszyło tej pracy i ukierunkowywało ich pozornie rozproszone działania. Dotyczy to zarówno traserów, spawaczy, malarzy, elektryków, stolarzy, mechaników..., jak i inżynierów produkcji czy projektantów. Jeden z moich rozmówców, pracujący przy budowie kadłubów, tak to wyraził: „Jako załoga mieliśmy jeden cel: satysfakcję, jeżeli zbudujemy dobry statek. To była satysfakcja”²⁹.

To poczucie satysfakcji z uczestnictwa we wspólnym tworzeniu statku od pierwszego szkicu projektu i pierwszego krojenia blach po uroczyste wodowanie stalowego kolosa zakończone „swoim przyjęciem” z pewnością nadaje dziś spójność i sens stoczniowym biografiom. Jednak nawet jeśli w retrospekcji dochodzi do idealizacji tamtego doświadczenia pracy, do jakiegoś naddatku sensu *ex post*, to nie jest on wyłącznie konstruktem nostalgicznej pamięci. Jeden z wcześniej cytowanych rozmówców używa metaforyki wielkiej stoczniowej rodziny zarówno do mówienia o pracy, jak i o zainicjowanej w stoczni(ach) „Solidarności”. I jak widzieliśmy, nie jest to u niego sąsiedztwo przypadkowe, skoro we wspólnocie stoczniowej roboty widzi warunek możliwości (a co najmniej warunek sprzyjający) zainicjowania ruchu społecznego. Jego biografia uwiarygadnia te słowa – łączy bowiem fascynację pracą w stoczni i mistrzostwo w swoim fachu z radykalną krytyką ówczesnego „systemu” i z takim zaangażowaniem w tworzenie „Solidarności”, że jego ceną było aresztowanie w grudniu 1981 roku pod zarzutem „próby obalenia ustroju”, proces i wyrok skazujący na rok więzienia, a potem konsekwentnie wyegzekwowany zakaz powrotu do pracy w stoczni. Nikt inny takiej ceny nie zapłacił. Mimo podejmowanych usilnie prób powrotu do tej pracy, które także można interpretować jako świadectwo przywiązania do niej i jej biograficznego sensu także wtedy, a nie tylko *ex post*. „Gdyby przyjęli, tak, wróciłbym. [...] Nawet jako monter bym wrócił”.

Jednak bardziej niż takie deklaracje o przywiązaniu do stoczniowej roboty zaświadczać konkretne jej epizody. Szczególnie te wyjątkowe, gęsto zapamiętane i żywo opowiadane. W tych „przygodach” kondensują się rozproszone w codzienności emocje i ujawnia się głębszy egzystencjalny sens, jaki jej towarzyszył. Przywołajmy jedną z takich opowieści:

²⁹ Z wywiadu o sygnaturze W-13.

Był okres taki, że zdawało mi się, że jestem niezastąpiony w stoczni. Bo na przykład święta wielkanocne, drugi dzień świąt, statek przychodzi z prób. Kluzy nie pasują. Bo kluza, która wchodzi do kieszeni kluzy, mocno hałasuje. [...] Siedzimy przy stole, już po kielichu, jak ja pojadę? „Jest samochód, musisz jechać, bo nie jesteśmy w stanie rozwiązać problemu”. [P.F.: Już w domu Pan był i przyjechali po Pana?] Tak, do mnie przyjechał kierownik oddziału. Pojechaliśmy. Drabina postawiona, rusztowanie zrobione, ja mówię: „To dajcie mi pas, się przypnę, żebym przypadkiem do kanału nie zjechał” [śmiech]. Wciągnęli do góry, popatrzyłem: „Opuszczajcie kotwicę”. Opuścili. „Wciągajcie”. No, hałasuje. Tylko poświeciłem lampą, tą na baterie: gdzie haczyk? W tym miejscu, w tym miejscu, w tym miejscu. Wycinacza, to znaczy elektrycznie pod ciśnieniem powietrze, takie elektrody węglowo-żużlowe, i można było ciąć metal tymi elektrodami. Były i okrągłe do fazowania styków, a to takie płaskie, gdzieś 15 milimetrów szerokie i 3 milimetry grube. „Proszę to mi ściąć”. A tu kawałek blachy, 10 milimetrów blachy. Podkuć brzegi, żeby nie było ostre, i tu przyspawamy w to miejsce. „Puszczaj kluzę”. „Wciągaj kluzę”. Bez hałasu. [P.F.: I to było w nocy?] Tak, pojechałem w nocy na statek i w dzień jeszcze to robiłem. Tak że w dzień przywieźli mnie z powrotem do domu. Ale kierownicy byli happy, bo szybko to zrobiłem, bez problemu. A tam konstruktor przyszedł, kurczę, nie mógł się skapnąć, gdzie haczyk. A tyle lat, co pracowałem, to już miałem doświadczenie. Bo robi doświadczenie.

Mamy tu i zbliżenie na gęsty, materialny konkret i dynamiczne, akcyjne działanie prowadzące do rozwikłania technicznej łamigłówki i do przełamania oporu stalowej materii. W tle jest napięty plan produkcyjny i zagrożony termin przekazania statku armatorowi. W tle są też inni ludzie finalizujący tę budowę – zapewne było ich wielu i działali wspólnie. Ale w tej scenie całe światło pada na narratora. To on jest tu mistrzem ceremonii – dyrygowania ludźmi (łatwo przeoczyć, że on kieruje tu pracą innych) i niemalże zaklinania, czy raczej „odczyniania” materii, by poddała się ludzkiej woli i odpłynęła w świat już bez groźnych, a pewnie i niebezpiecznych pomruków.

Dumę z ujarzmienia kolosa, jaka wybrzmiewa wyraźnie w słowach narratora, wzmacnia wiedza – także ugruntowana jego osobistym doświadczeniem – że uroki nieodczynione przynoszą nieraz na statkach prawdziwe tragedie. Stawką stocznioowego rzemiosła jest więc nie tylko wykonanie produkcyjnego planu czy rozwiązywanie trudnych technicznych problemów, a potem premia, nagroda czy awans, lecz takie „dogadanie się” ze stalową materią, by pozostała ona, do końca życia statku, po stronie człowieka, a przeciwko bezwzględnemu żywiołowi wody.

Nawet tak zindywidualizowane opowieści o stoczniowej robocie uświadamiają, że statki to przedsięwzięcia wspólne, wymagające współpracy, dobrej

komunikacji, koordynacji działań, współodpowiedzialności. By zbudować statek od początku do końca, trzeba świetnie dogadywać się między sobą i jeszcze lepiej rozumieć bez słów. Zresztą słowa zawodzą, gdy trzeba wyobrazić sobie statek, na który składa się rzemieślnicza, ręczna robota tysięcy ludzi. Takiej wizualizacji lepiej służą szkice, rysunki, plany, modele. Stocznia miała przez lata własną modelarnię. Zanim zbudowano statek, budowano jego szczegółowy, trójwymiarowy model:

Więc koledzy, którzy robili ten model, to z rysunków kałubowych, z tych rysunków, które potem robiono w metalu, robiono ten model, wszystkie wręgi, ze sklejki. Z cieniutkiej sklejki. Ścianki z pleksi. To było arcydzieło. To można było stać i patrzeć na to. [...] Coś pięknego. To była ta myśl i inżynieria, to była taka kawa na ławę, co można zrobić.

Tłumacząc mi dalej kolejne etapy projektowania i budowy statku, ten sam rozmówca podpira się obrazową metaforą termitiery:

Jeszcze jest coś z termitierą... To, jak biuro pracuje, jak mnóstwo termitów. Stocznia w ogóle, cała organizacja. Bo to biuro konstrukcyjne, jedna organizacja. Biuro samo statku nie wybuduje, musi być biuro technologiczne, muszą być specjaliści na każdym wydziale. Specjaliści, generałowie, pułkownicy i dobrzy szeregowcy. Jak w każdym zawodzie. Stocznia samym biurem nie istnieje. Może zaprojektować, ale już bez technologów sobie nie da rady. Bo na pytanie, powiedzmy... Trzeba technologów, oni wiedzą jak to wsadzić, pierwszą rurę. Więc to jest jeden wielki organizm³⁰.

Ale termitiera to wspólnota tylko funkcjonalna. Tymczasem niemal każdy rozmówca stara się mnie przekonać, że stocznia przed rokiem 2009 – mimo wszystkich zmian rynkowych, licznych kryzysów – pozostała przede wszystkim wspólnotą międzyludzką: wspólnotą pewnych podzielanych przekonań i wartości, elementarnego zaufania, współodpowiedzialności za pracę, ale i za siebie nawzajem. Nie chodzi więc o „socjal” i utracone stoczniowe przywileje, ani nawet o samą utratę pracy, lecz o coś chyba ważniejszego, ale trudniej uchwytanego – o poczucie sprawczości, czasem mistrzostwa w stoczniowym rzemiośle, o poczucie biograficznego sensu, a nieraz wręcz dumy i życiowego spełnienia.

Były kryzysy, były okresy, gdzie były problemy z wypłatami, że dostawaliśmy np. na raty pieniądze albo z opóźnieniem. Ja w ogóle to też widziałem tak, że...

³⁰ Z wywiadu o sygnaturze W-9.

Myślę, że do tego zawodu trafiała spora część takich ludzi, dla których pieniądze nie były najważniejsze. Bo gdyby były pieniądze najważniejsze, to poszliby zupełnie gdzie indziej. Tylko najważniejsza była sama ta praca i jakaś satysfakcja z tego czy innego powodu. Czy z powodu, że człowiek czuje się związany z morzem, czy bardziej z tego, jak ja, że mnie interesowało to rozwiązywanie problemów. I samo to, że widziałem swoje postępy, sprawiało jakąś radość³¹.

To cytaty z wywiadu z rozmówcą, który zaczął pracę w gdyńskiej stoczni – po ukończeniu prestiżowego Wydziału Budowy Okrętów Politechniki Gdańskiej – w roku 1989. Nie mówi więc o doświadczeniu pracy w socjalizmie, lecz o zawodowym i zakładowym etosie, który przetrwał okres transformacji, ale nie przetrwał likwidacji stoczni produkującej duże statki od początku do końca. Ten rozmówca nadal jest inżynierem okrętowym, nadal buduje statki w jednej z licznych niewielkich prywatnych firm działających na polskim rynku i realizujących głównie zagraniczne zlecenia. Czynnościowo tak podobna ta dzisiejsza praca – wobec tamtej – jawi się jako zwyczajna, dość banalna. Rozpłynął się gdzieś tamten sens: stoczniowy etos, satysfakcja z dobrze wykonanej roboty, ze sprawczego udziału w tworzeniu czegoś dużego i ważnego od początku do końca, z uczestnictwa w pewnej zawodowej wspólnoty, szerszej niż stocznia, bo obejmującej cały stoczniowy świat.

Żał [po pracy w Stoczni Gdynia – P.F.] został zdecydowanie, bo każdy widzi, że to już nie jest to samo. [...] Te idee to już nie są wymyślane tutaj, tylko przychodzą gotowe. To już jest przystosowanie do produkcji tych rozwiązań, które ktoś wymyślił inny, a nie my wymyśliśmy. Coraz mniej jest ludzi, którzy mogą to robić, bo szkolenia nie ma i ciągłości³².

Mowa tu o projektowaniu, ale ten opis rozmówca rozciąga na cały proces produkcji statków, włączając w niego także kształcenie stoczniowców – od robotników przez techników po inżynierów różnych specjalności i projektantów. Tamten zintegrowany stoczniowy świat już nie istnieje. Rozpadał się stopniowo, ale zwodowanie ostatniego wielkiego statku w Stoczni Gdynia wiosną 2009 roku można uznać za symboliczny moment tego procesu – przejście progu jego nieodwracalności. Zza tego progu widać już wyraźnie, że: *Jest po prostu inaczej świat zorganizowany*. Przede wszystkim ten międzyludzki, tu tak mocno materialnie i strukturalnie zapośredniczony.

³¹ Z wywiadu o sygnaturze W-11.

³² Z wywiadu o sygnaturze W-11.

* * *

W tym samym doku, w którym stoczniovcy z Gdyni zbudowali ostatni statek firmowany przez Stocznnię Gdynia, polskie firmy budują dziś nowoczesne, specjalistyczne, bardzo zaawansowane technologicznie i bardzo drogie statki (obok wykonywanych tam remontów, napraw, budowania elementów statków i innych potężnych stalowych konstrukcji). Jeden z takich statków, niewielki prom hybrydowy napędzany energią elektryczną przeznaczony do przewozu pasażerów i samochodów między fińskimi wyspami, zdobył niedawno nagrodę w międzynarodowym konkursie na statek roku³³. Wiele innych polskich firm stoczniovcych z Gdyni i Gdańska (tu w szczególności następczyni Stoczni Północnej, czyli Remontowa Shipbuilding) rozwija się dynamicznie, ciesząc się międzynarodowym uznaniem i dobrą pozycją na globalnym rynku budowy statków (czy szerzej: produkcji stoczniovczej) – w swoim produkcyjnym segmencie czy niszy. Można więc powiedzieć, że polski przemysł stoczniovcy ma za sobą udaną transformację z socjalistycznej gospodarki planowej do globalnej, kapitalistycznej rynkowej. Przez lata deficytowe, zadłużone stocznie państwowe upadły – w ich miejsce, dosłownie, weszły stocznie prywatne, które dobrze dziś prosperują, dając pracę (co niekoniecznie znaczy: zatrudniając) tysiącom ludzi. To przejście, choć dla wielu ekonomicznie trudne, było przez państwo asekurowane. A dynamiczny trójmiejski rynek pracy szybko wchłonął zwolnionych stoczniovców, przynajmniej specjalistom pozwalając pozostać w zawodzie. Wielu innych wyjechało do pracy za granicę, zdecydowanie poprawiając swoją sytuację finansową w krótkim czasie.

Z zastrzeżeniami taką historyczno-gospodarczą narrację o polskim przemyśle okrętowym da się z powodzeniem zbudować. Także jako pochodną europejskiej i globalnej historii przemian w przemyśle stoczniovcym (i szerzej w przemyśle w ogóle) w ostatnich dekadach, w których niemal cała produkcja dużych statków transportowych przeniosła się do Azji, głównie Korei i Chin, wymuszając na stoczniach europejskich niszową specjalizację, budowę luksusowych promów pasażerskich albo małych, technologicznie skomplikowanych i drogich statków czy specjalistycznych wodnych konstrukcji. Z tymi zmianami co wiążą się zmiany *jak*, nie tylko w stoczniach czy przemyśle, ale w sposobie rozumienia i „konstruowania” ludzkiej pracy (sama materialność stoczniovczej roboty nie zmieniła się zasadniczo, choć są dziś lepsze techniki spawalnicze i sprawniejsze

³³ „Ship of the Year Award” w konkursie Marine Propulsion Awards 2018 – prom o nazwie „Elektra” wybudowała polska stocznia CRIST SA, działająca na terenie byłej Stoczni im. Komuny Paryskiej/Stoczni Gdynia SA i wykorzystująca jej centralną infrastrukturę, przede wszystkim duży suchy dok i potężny dźwig suwnicowy.

urządzenia dźwigowe). Świat pracy – w tym tej stoczniowej – jest po prostu inaczej zorganizowany, żeby raz jeszcze przywołać słowa jednego z narratorów.

Moi rozmówcy mają zwykle znakomitą świadomość, nieraz także nieuchronność tych zmian. Wielu orientuje się w sukcesach polskich firm stoczniowych, niektórzy sami w nich jeszcze pracują, inni mają znajomych czy członków rodziny. Wszyscy lubią swoje miasto, mówiąc, że żyje się w nim coraz lepiej i przyjemniej, nieraz cytują popularne badania o jakości miejskiego życia, w których Gdynia od lat przoduje.

To wszystko nie znosi jednak głębokiego poczucia straty, nie ułatwia pogodzenia z rozpadem *ich* stoczniowego świata. Ten świat stabilizował ich całe biografie, nie tylko zawodowe, dając poczucie sensu, a nawet dumy. Wytwarzał wspólnotę – tę realną, codzienną, i tę wyobrażoną, symboliczną. Mimo wielu turbulencji, kryzysów, problemów – zaskakująco jednak mało obecnych w narracjach stoczniowców – dawał poczucie stabilności w okresie transformacyjnej destabilizacji wielu porządków. Był też, zaryzykuję mocniejszą tezę, warunkiem możliwości zawiązania „Solidarności” – zainicjowanej przecież właśnie w tamtej stoczniowej rzeczywistości. Co najmniej jednym z wielu warunków, ale – myślę – kluczowym. W dzisiejszym świecie pracy – też tej stoczniowej – taki ruch społeczny nie mógłby się zawiązać. Ten ruch zresztą, co te wywiady wyraźnie pokazują, skierowany był na zewnątrz stoczni – do centrali, „do Warszawy”. Zwykle pytałem rozmówców, co robili po zakończeniu strajków. I zawsze zaskakiwało mnie ich zaskoczenie tym moim pytaniem: Jak to co? Wróciliśmy do pracy, budować statki, realizować plan (zamówienie, kontrakt).

Wywiady z gdyńskimi stoczniowcami dają szczególną perspektywę na polską transformację. Właściwie nie opowiadają jej historii, ani nawet historii samego zakładu w ostatnich kilku dekadach – w każdym razie nie w sensie jego formalnoprawnych przekształceń, kolejnych restrukturyzacji, zmian kierownictwa itp. Zamiast tego pokazują zróżnicowane biografie, w których stoczniowe rzemiosło, od robotniczego po inżynierskie, okazuje się główną siłą sprawczą, a jego finalne efekty – spektakularne statki budowane wspólnie, na miejscu, naocznie, od początku do końca – źródłem nie tylko zawodowej dumy i odświeżonej satysfakcji, ale głębszego, egzystencjalnego sensu. Skupienie uwagi na pracy i statkach odwracało ją od zachodzących wokół zmian, nie tylko w przemyśle stoczniowym i nie tylko „transformacyjnych”, ale historycznych w świecie pracy – w najszerszym możliwym sensie. Dlatego gdy w 2009 roku odpłynął w morze ostatni budowany w Gdyni statek, wielu moich rozmówców spostrzegło, że stoi na nieznanym sobie lądzie. A przecież nie ruszało się z miejsca.

BIBLIOGRAFIA

- Domecka, Markieta, i Adam Mrozowski. 2008. „Robotnicy i ludzie biznesu. Wzory karier zawodowych a zmiana społeczna w Polsce”. *Przegląd Socjologii Jakościowej* 1/4: 136–155. Strona internetowa. Dostęp [8.02.2019]. http://www.qualitativesociologyreview.org/PL/Volume6/PSJ_4_1_Domecka_Mrozowski.pdf.
- Filipkowski, Piotr. 2018. „Historia mówiona jako hermeneutyka losu. Doświadczenie przedtekstowe.” *Teksty Drugie* 1: 40–60.
- Gospodarczyk, Hanna, i Aleksandra Leyk. 2012. „Prywatyzacja w perspektywie biograficznej. Człowiek zakorzeniony, człowiek plastyczny, człowiek stłamszony.” *Acta Universitatis Lodzensis. Folia Sociologica* 41: 237–256.
- Jastrząb, Mariusz, i Joanna Wawrzyniak. 2017. „On Two Modernities of the Polish Automotive Industry: The Case of Fabryka Samochodów Osobowych and Its Staff (1948–2011).” *Acta Poloniae Historica* 115: 37–69. Strona internetowa. Dostęp [8.02.2019]. http://www.aph-ihpan.edu.pl/images/APH115/02_Jastrzab.pdf.
- Kałwa, Dobrochna. 2010. „Historia mówiona w krajach postkomunistycznych. Rekonesans.” *Kultura i Historia* 18. Strona internetowa. Dostęp [14.12.2018]. <http://www.kulturaihistoria.umcs.lublin.pl/archives/1887>.
- Każmierska, Kaja. 2016. „Proces transformacji w doświadczeniach biograficznych.” *Przegląd Socjologii Jakościowej* 2/12: 6–17. Strona internetowa. Dostęp [8.02.2019]. http://www.qualitativesociologyreview.org/PL/Volume34/PSJ_12_2.pdf.
- Kierzkowski, Michał. 2014. „Historia mówiona – próba definicji pojęcia.” *Wrocławski Rocznik Historii Mówionej* 4: 5–20. Strona internetowa. Dostęp [8.09.2019]. <https://wrhm.pl/wrhm/article/view/64/49>.
- Kołodziej, Andrzej. 2010. *Gdyńscy komunardzi*. Warszawa: Presspublika.
- Kurkowska-Budzan, Marta. 2003. *Historia zwykłych ludzi. Współczesna angielska historiografia dziejów społecznych*. Kraków: Towarzystwo Wydawnicze “Historia Iagellonica”.
- Mikołajewska-Zajac, Karolina, i Joanna Wawrzyniak. 2016. „Nostalgia jako narzędzie krytyki transformacji. Mit dobrego właściciela w opowieściach pracowników fabrycznych.” *Przegląd Socjologii Jakościowej* 2/12: 36–54. Strona internetowa. Dostęp [8.02.2019]. http://www.qualitativesociologyreview.org/PL/Volume34/PSJ_12_2_Mikolajewska-Zajac_Wawrzyniak.pdf.
- Mrozowski, Adam. 2011. *Coping with Social Change*. Leuven: Leuven University Press.
- Portelli, Alessandro. 2018. „Co stanowi o odmienności historii mówionej.” *Wrocławski Rocznik Historii Mówionej* numer specjalny: 23–38. Strona internetowa. Dostęp [8.02.2019]. <https://wrhm.pl/wrhm/article/view/213/131>.
- Rapport, Nigel. 2018. „Natura ludzka: założenie i nadzieja antropologii.” *Teksty Drugie* 1: 201–221.
- Schechner, Richard. 2013. *Performance Studies. An Introduction*. Abingdon: Routledge.
- Sennett, Richard. 2008. *The Craftsman*. New Haven & London: Yale University Press (wyd. polskie: 2010. *Etyka dobrej roboty*. Przeł. J. Dzierzgowski. Warszawa: Wydawnictwo Muza).

Thompson, Paul, i Joanna Bornat. 2017. *The Voice of the Past: Oral History*. New York: Oxford University Press.

SHIPYARD - TRANSFORMATION - SPOKEN STORIES.
OR THE MEANING-MAKING POWER OF GDYNIA'S SHIPS

SUMMARY

This essay tells the story of a very specific experience of labor in the Polish shipyard industry, which faced radical economic, social and, here particularly important, cultural transformations. Analyzing biographical narrative interviews with shipyard workers and engineers, and referring to visual historical sources (pictures, movies), I am showing decomposition of the ethos of shipyard work. That ethos was built, on one hand, upon feeling of participation in a complex social drama, whose main actor was – imagined and (becoming) real – huge vessel (“the biggest movable think created by man”). On the other hand – on proudness of doing very sophisticated, intricate, craft. This anthropological analysis of working experience, is not avoiding confrontation with “socialist propaganda”, very strong in this field, as well as with participation in “Solidarność carnival”, which was experiences of the most of my interviewees. Both these historical contexts do not weaken, but rather strengthen, meaningfulness of the shipyard labour for their work (and lives). But what strengthen this feeling is radical decomposition of shipyard work sense, which took place in the last years – though there are modern vessels and other sophisticated sea constructions produced in Gdynia today.

Keywords: shipbuilding industry, transformation, work, life/work meaning, oral history, biographical analysis

