

Narastanie buntu w Stoczni Gdańskiej przed strajkami w sierpniu 1980 roku (charakterystyka środowiska)

Na marginesie publikacji historycznych na temat powstania „Solidarności” wypada zwrócić uwagę na niewystarczające, jak się wydaje, opracowanie genezy buntu społeczeństwa polskiego u progu lat osiemdziesiątych (znacząco więcej na ten temat mieli dotychczas do powiedzenia socjologowie). Badania historyczne wymagałyby kompleksowego przeanalizowania gierkowskiej dekady — z uwzględnieniem nie tyle sytuacji politycznej, nastrojów społecznych i działań opozycji, co jest już dobrze opracowane, ale przede wszystkim szerszej sytuacji społecznej w Polsce, a nawet losowych wydarzeń, które mogły stać się katalizatorem zmian¹. Co równie istotne, brak też współczesnych badań historycznych na temat wyjątkowości Wybrzeża Gdańskiego. Biorąc pod uwagę fakt dwóch poważnych, posiadających decydujące dla systemu konsekwencje, wystąpień stoczniowców na Wybrzeżu w odstępnie dekady (oraz protestów i strajków w styczniu 1971 r., czerwcu 1976 r., grudniu 1981 r., marcu, kwietniu i październiku 1982 r., lipcu 1985 r., maju i sierpniu 1988 r.), należałoby wskazać na specyficzne uwarunkowania środowiska pracowniczego na Wybrzeżu, w tym zwłaszcza Stoczni Gdańskiej.

Jerzy Holzer pisał już w klasycznej, powstałej w 1983 r. monografii „Solidarności”: „Wybrzeże Gdańskie było jedynym regionem kraju, który stać było na rozpoczęcie drugiego etapu walki strajkowej”. Decydować o tym miały dwa względy: żywa pamięć o masakrze i strajku 1970 r. oraz istnienie „jedyne-

¹ W kontekście społecznego obrazu dekady gierkowskiej warto zwrócić uwagę na artykuł M. Zaremby, „Bigosowy socjalizm”. *Dekada Gierka*, [w:] *Polacy wobec PRL — strategie przystosowawcze*, red. G. Miernik, Kielce 2003, s. 183–200. W innym tekście ten sam autor w przekonujący sposób ukazuje rolę mniej lub bardziej przypadkowych czynników, które mogły zadecydować o narastaniu buntu w skali kraju, pisząc m.in. o „ataku zimy”, „efekcie papieża” (mającego wpływ na wzrost nastrojów religijnych i narodowych Polaków w 1979 r.): idem, *Zimno, ciepło, gorąco. Nastroje Polaków od „zimy stulecia” do lata 1980*, [w:] *Solidarność od wewnątrz 1980–1981*, red. A. Friszke, K. Persak, P. Sowiński, Warszawa 2013, s. 11–38.

go w Polsce stosunkowo silnego robotniczego środowiska opozycyjnego”. Dalej podkreślał: „Strajk w Stoczni Gdańskiej oraz niektóre inne strajki na Wybrzeżu Gdańskim były jedynymi strajkami inicjowanymi przez dość liczną, dobrze uświadomioną i od kilku lat kontaktującą się ze sobą grupę niezależnych związkowców. Stocznia Gdańska dysponowała znanymi i popularnymi przywódcami strajku, weteranami 1970 r.”².

Timothy Garton Ash we fragmencie swojej książki o „Solidarności”, poświęconym genezie Grudnia, pisał przede wszystkim o wpływie KSS KOR, znaczeniu Kościoła katolickiego i początkach porozumienia inteligencji, Kościoła oraz robotników, jego zdaniem bezprecedensowego w całym bloku komunistycznym³. Także we współczesnych opracowaniach, jak w opublikowanym w 2010 r. tekście, Leszek Biernacki i Arkadiusz Kazański, pisząc o genezie letnich strajków na Wybrzeżu Gdańskim w 1980 r., wskazują przede wszystkim na rolę rozmaitych inicjatyw politycznych, obywatelskich i pracowniczych, które narodziły się po grudniu 1970 r. Autorzy wymieniają między innymi gdańskie Duszpasterstwo Akademickie, w którym dojrzewali przyszli liderzy Ruchu Młodej Polski, oraz Wolne Związki Zawodowe Wybrzeża. Wybuch strajku w sierpniu 1980 r. oni tłumaczą sytuacją społeczno–polityczną w kraju: brakami w zaopatrzeniu, czy represjami skierowanymi wobec osób krytykujących pogarszające się warunki życia⁴.

² J. Holzer, *Solidarność 1980–1981. Geneza i historia*, Warszawa 1990, s. 96.

³ Autor wskazywał również na znaczenie ogólnopolskiego kryzysu gospodarczego w zderzeniu z rosnącymi aspiracjami. Nie pisze jednak o specyfice Wybrzeża. Vide T. Garton Ash, *Polska rewolucja. Solidarność 1980–1981*, tłum. M. Dziewulska, M. Król, Warszawa 1990, s. 4–16.

⁴ L. Biernacki, A. Kazański, *NSZZ „Solidarność” Region Gdański*, [w:] *NSZZ Solidarność 1980–1989*, t. III: *Polska północna*, red. Ł. Kamiński, G. Waligóra, Warszawa 2010, s. 9–10. Autorzy piszą m. in.: „Do wybuchu społecznego niezadowolenia na wielką skalę przyczyniła się także działalność Wolnych Związków Zawodowych Wybrzeża, które ukonstytuowały się 29 kwietnia 1978 r., publikując »Deklarację założycielską«” (ibidem, s. 10). Jest jednak wątpliwe, aby ówczesna działalność nielicznych WZZ Wybrzeża, które w latach 1978–1980 wydały siedem numerów pisma „Robotnik Wybrzeża” i około dziesięć różnych ulotek, mogła znacząco wpłynąć na nastroje w regionie. Reakcje na działania WZZ były zresztą różne, np. przed wyborami w marcu 1980 r. ludzie wychodzący ze mszy reagowali na wręczane im ulotki „od łez, wrzuszenia i dziękowania, przez obojętność i strach, aż do nienawiści i wyzwisk (tych ostatnich było najmniej)” — pisze A. Kłodziej (*Wolne Związki Zawodowe Wybrzeża*, Gdynia 2012, s. 164). Rola WZZ była niewątpliwie ważna, jednak nie w wymiarze ogólnospołecznym, lecz raczej z uwagi na doświadczenie organizacyjne, które nabywali późniejsi liderzy strajkujących załóg w całym Trójmieście oraz, z uwagi na sieć kontaktów i budowane zaufanie, mimo przypadków inwigilacji we własnych szeregach. Innym przykładem doceniania wpływu organizacyjnego rozmaitych struktur opozycyjnych przy marginalizowaniu badań nastrojów robotników w Stoczni Gdańskiej, jest praca zbiorowa *Opozycja antykomunistyczna w Gdańsku (1976–1980)*, red. L. Mażewski, W. Turek, Gdańsk 1995, w której tylko dwa teksty poświęcone zostały analizie postaw społecznych. M. Latoszek w artykule *Stan świadomości strajkujących robotników w sierpniu 1980 roku* (ibidem, s. 77–86) jeszcze raz przybliżył wnioski ze swoich pionierskich i unikatowych badań socjologicznych, prowadzonych wśród załóg stoczniowych w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX w. R. Wapiński (*Tradycje walki*

Wciąż natomiast brakuje ujęcia strajków sierpniowych, w którym nacisk byłby położony na nastroje robotników, w tym proces narastania buntu w Stoczni Gdańskiej i innych zakładach Wybrzeża, specyfiką pracy stoczniowca oraz całego regionu pozostającego pod przemożnym wpływem gospodarki morskiej. Trudno jest również tłumaczyć dziś strajki sierpniowe wyłącznie sytuacją ogólnopolską (oczywiście strajki na Lubelszczyźnie dały powody do optymizmu, jednak każdy region cechowały inne uwarunkowania). Pod wątpliwość można także poddać pojawiający się w wielu opracowaniach, przytaczany za relacjami uczestników opozycji, sąd o znaczącym wpływie organizacyjnym rozmaitych organizacji i środowisk niezwiązanych z PZPR na zachowania robotników w Stoczni Gdańskiej, w tym szczególnie wpływ inteligencji. Historycy spierają się, które struktury były dla powstania „Solidarności” kluczowe — KOR czy lokalne WZZ. Warto jednak postawić pytanie, czy w ogóle ów wpływ był znaczący? Można w tym kontekście przypomnieć wnioski socjologa Marka L a t o s z k a, sformułowane już w latach dziewięćdziesiątych XX w. na podstawie pamiętników strajkujących robotników, zebranych przez zespół pod jego kierunkiem: „Jest charakterystyczne, iż pamiętniki stosunkowo skromnie informują o działalności opozycji. W czterech pamiętnikach wymieniony jest KOR, w dwóch RMP, a w jednym WZZ. Bardzo rzadko nawiązuje się w nich do nielegalnych wydawnictw, właściwie podano tylko jeden tytuł — »Robotnika«. Zapewne opozycja idealizowała zasięg swojego wpływu na środowisko robotnicze”⁵.

W opracowaniach, w których fragmenty poświęcono genezie Sierpnia '80, mowa jest przede wszystkim o nabytym doświadczeniu organizacyjnym, zwłaszcza doświadczeniu KOR i WZZ, o wypracowanych kontaktach międzyśrodowiskowych (które oczywiście przydały się podczas strajku) oraz traumatycznym doświadczeniu z grudnia 1970 r., z którego można było (?) wyciągnąć wiele wniosków dziesięć lat później. W tym artykule nacisk jest kładziony nie tyle na przyczyny niewątpliwego sukcesu organizacyjnego⁶, ile raczej na specyfikę pracy i powody frustracji środowiska stoczniowców, których zasługą było rozpoczęcie strajku solidarnościowego przełomowego dnia 16 sierpnia 1980⁷. Przypomnę, że

narodowej z przełomu stuleci a opozycja przedsierpniowa, ibidem, s. 93–103) zasygnalizował problem różnorodnych tradycji walk niepodległościowych na Wybrzeżu Gdańskim, wynikających z różnego pochodzenia mieszkańców, osadników i miejscowych.

⁵ M. L a t o s z e k, op. cit., s. 83.

⁶ Zaliczam do tego sukcesu m.in. kluczową decyzję o pozostaniu na terenie zakładu, aby nie dać się sprowokować czy spacyfikować, brak użycia przemocy, ale także zakaz picia alkoholu na terenie stoczni i inne decyzje organizacyjne świadczące o kompetencji przywódców oraz, być może, o nauczках Grudnia '70.

⁷ Ciekawym wydaje się porównanie przebiegu strajków sierpniowych na Wybrzeżu do wcześniejszych strajków lipcowych na Lubelszczyźnie. Te drugie miały jeszcze charakter mało solidarnościowy, tzn. załogi kończyły przestoje w pracy po uzyskaniu obietnicy realizacji najważniejszych z (nadzwyczaj licznych) postulatów. Np. w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego PZL–Świdnik, która

decyzja o kontynuowaniu strajku w Stoczni Gdańskiej z 16 sierpnia oznaczała rezygnację z dotychczasowych zdobyczy (w tym z obiecanej przez dyrekcję zakładu, istotnej dla skromnych budżetów domowych znaczącej części stoczniovców, podwyżki o 1500 zł) oraz powrót w następnych dniach do stoczni dużej części tych, którzy zdążyli ją opuścić (co wymagało odwagi i poczucia solidarności). „To nie jest mało. Tę świadomość mieli wszyscy” — pisano o obietnicach dla strajkujących po pierwszej fazie protestu⁸. W tym dniu zapoczątkowano bunt na Wybrzeżu Gdańskim, który jednak, w odróżnieniu od wcześniejszych inicjatyw, nieoczekiwanie nabrał cech zorganizowanego, solidarnościowego oporu przeciw niesprawiedliwej „władzy ludowej”, obywatelskiego nieposłuszeństwa „ludzi pracy”. To było nowym doświadczeniem na Wybrzeżu — nieposłuszeństwo bowiem współistniało z metodami pokojowymi, technikami negocjacji i perswazji, wspartymi dobrą organizacją strajkujących. Analiza przyczyn narastania tego wyjątkowego buntu, który przekształcił się z dnia na dzień w przełomowy strajk solidarnościowy, wymaga uwzględnienia opisu warunków pracy w stoczni, rodzin stoczniovców, przybliżenia specyfiki miasta portowego oraz, *last but not least*, charakterystyki i analizy nastrojów tam panujących w dekadzie gierkowskiej, z uwzględnieniem różnic pokoleniowych.

Od Planu Sześcioletniego (1950–1955) stocznie były niezmiennie największym pracodawcą w Trójmieście. Wywierały też przemożny wpływ na całe województwo gdańskie, oferując zatrudnienie wielu codziennie dojeżdżającym z wsi i mniejszych miast oraz wiążąc z sektorem gospodarki morskiej wielu mieszkańców regionu⁹. Pod koniec lat sześćdziesiątych stocznie zatrudniały łącznie 68% wszystkich pracujących w przemyśle w województwie oraz były odpowiedzialne za dwie trzecie krajowej produkcji okrętowej. Zakładem dominującym była Stocznia Gdańska im. Lenina, licząca przed grudniem 1970 r. ponad 17 tys. pracowników, w tym 12 tys. robotników fizycznych¹⁰. W latach „małej stabilizacji” pracowało w niej czterech na dziesięciu polskich robotników stoczniovców. W tym

zastrajkowała jako pierwsza, tylko w Wydziale Narzędziowni zgłoszono ich 568. O przebiegu strajków na Lubelszczyźnie cf. M. Dąbrowski, *NSZZ „Solidarność” Region Środkowo-Wschodni*, [w:] *NSZZ Solidarność 1980–1989*, t. V: *Polska środkowo-wschodnia*, red. Ł. Kamiński, G. Walióra, Warszawa 2010, s. 468–502.

⁸ W. Giełżyński, L. Stefański, *Gdańsk — sierpień 80*, Warszawa 1981, s. 45.

⁹ Zatrudnienie w sektorze gospodarki morskiej, którego część — obok portów i rybołówstwa — stanowiły stocznie, w 1960 r. miało wynosić około 18% ogółu zatrudnionych w „gospodarce społecznej” województwa gdańskiego. W 1970 r. było to ok. 22%, w drugiej połowie lat siedemdziesiątych zbliżając się do 25%. K. Podolski, *Główne przemiany strukturalne woj. gdańskiego w latach 1945–1975*, [w:] *Przemiany społeczne w regionie gdańskim w powojennym 30-leciu*, red. K. Podolski, Gdańsk 1977, s. 49. Robotnicy zatrudnieni w stoczniach na terenie kraju i w woj. gdańskim: A. Sobociński, *Przeobrażenia strukturalne wśród robotników przemysłu okrętowego w latach 1945–1970, ze szczególnym uwzględnieniem województwa gdańskiego*, [w:] *Przemiany społeczne*, s. 188 (dane w tabeli).

¹⁰ Warto pamiętać o tych ostatnich liczbach, aby nie dokonywać dość powszechnego błędu,

czasie zakład ten zatrudniał o 44% pracowników więcej niż Stocznia im. Komuny Paryskiej w Gdyni i Stocznia Remontowa razem wzięte oraz więcej niż osiem największych zakładów przemysłowych regionu, produkujących poza przemysłem okrętowym¹¹. W latach siedemdziesiątych, dzięki nowym inwestycjom przemysłowym (Port Północny, Gdańskie Zakłady Rafineryjne, Fabryka Fosforów), stocznie przestały tak wyraźnie dominować. Stocznia Gdańska zatrudniała do końca dekady około 16 tys. pracowników, w tym 11 tys. robotników. Nadal jednak należała do największych zakładów¹².

W pierwszej połowie lat pięćdziesiątych, ale także w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych, na Wybrzeże Gdańskie przybywali młodzi ludzie, których w znacznym stopniu wchłaniał przemysł okrętowy. Rodzina stoczniowca była niezmiennie — od stalinizmu po dekadę gierkowską — rodziną robotniczą o pochodzeniu napływowym (wiejskim lub małomiasteczkowym), bez tradycji wielkoprzemysłowych. Skutkowało to niewielką obecnością tradycji zawodowych przekazywanych z pokolenia na pokolenie. Po wojnie stoczniowcem było się w pierwszej generacji, natomiast w latach siedemdziesiątych młodzi byli w najlepszym razie drugim pokoleniem, jeśli tylko podążyli śladami ojców. Brak tradycji zawodu w tej branży oraz częsta zmiana pracy skutkowały względnie słabym zakorzenieniem w środowisku lokalnym i sąsiedzkiem. Jak wszystkie zawody związane z sektorem gospodarki morskiej, również ten był zmaskulinizowany. Wypada jednak zauważyć, że nie oznaczało to podtrzymywania tradycyjnego modelu rodziny. Jak zwracał uwagę Latoszek, na tle śląskich rodzin górniczych i hutniczych aktywizacja zawodowa żon stoczniowców, wynikająca z konieczności ekonomicznej, była spora. Również skłonność do podejmowania prac dodatkowych przez „głowę rodziny” była na tle rodzin śląskich wysoka. Niosło to wymierne skutki w obszarze życia prywatnego — silniej zarysowaną tendencję w kierunku zmniejszania liczebności rodziny, wyraźniejsze zacieranie się tradycyjnych ról, w ramach których żona zajmowałaby się wyłącznie domem, a mąż zapewnieniem bytu rodzinie. Codzienne relacje między mężem a żoną miały być bardziej partnerskie, zmniejszał się także dystans między rodzicami a dziećmi¹³.

Z uwagi na precyzję wielu prac konstrukcyjnych, praca w stoczni wymagała relatywnie dobrego przygotowania. W latach sześćdziesiątych znacząca część załóg rekrutowała się spośród absolwentów szkół zawodowych, przyzakładowych

tj. utożsamienia pracowników stoczni z robotnikami, zapominając o inżynierach oraz personelu administracyjnym.

¹¹ Dane: M. Latoszek, *Rodziny stoczniowców w świetle dotychczasowych badań i propozycji badawczych na przyszłość*, [w:] *Problemy i kierunki rozwoju socjologii morskiej*, red. L. Janiszewski i Szczećin 1980, s. 130.

¹² Idem, *Więzi i przejawy integracji w grupach i zbiorowościach społeczeństwa gdańskiego pod koniec lat siedemdziesiątych*, Gdańsk 1987, s. 38–39.

¹³ Por. idem, *Rodziny stoczniowców*, s. 129, 134–136.

i samodzielnych¹⁴. Znacząca część tej grupy była robotnikami wykwalifikowanymi, w przeciwieństwie np. do gdańskich dokerów, których praca, równie ciężka, choć trochę lepiej wynagradzana, nie wymagała tak wysokich kwalifikacji¹⁵. Fluktuacja kadr stoczniowych na Wybrzeżu, w tym zwłaszcza ludzi młodych, była już od lat czterdziestych cechą charakterystyczną tego sektora. Jedną z przyczyn obserwowanego niezadowolenia z pracy i związanej z tym częstej zmiany zatrudnienia, były znaczące (jak na PRL) różnice między uposażeniem pracowników z krótkim i długim stażem pracy. Jednocześnie, za wspomnianym wzrostem kompetencji, rozwojem szkolnictwa zawodowego i średniego, nie szedł wzrost uposażeń. Co więcej, młodzi absolwenci przykładowych szkół zawodowych przez pierwsze kilka lat mieli otrzymywać pensje niższe niż ich koledzy z wykształceniem podstawowym¹⁶. O ile po wojnie stoczniowcy odchodzili głównie z własnej inicjatywy, pod koniec lat sześćdziesiątych już jedna trzecia z nich była zwalniana wskutek decyzji przełożonych, tłumaczonej brakiem chęci do podnoszenia kwalifikacji u podwładnych¹⁷. Strach przed bezrobociem i wynikające z niego poczucie niemożności zmiany sytuacji pojawiły się właśnie przed Grudniem '70, w czym należy upatrywać jednej z przyczyn ówczesnego niezadowolenia wśród młodych¹⁸. O powodach i skutkach dużej fluktuacji kadr, która w systemie gospodarki centralnie planowanej była przez kierownictwo przedsiębiorstw i władze wojewódzkie postrzegana jako poważny problem, pisano w pierwszej połowie lat siedemdziesiątych: „Specyfikę stoczniowego środowiska pracy stanowi [...] konieczność ścisłego współdziałania w zorganizowanych zespołach wykonujących prace w niezwykle trudnych i niebezpiecznych warunkach. Proces adaptacji do tych warunków jest stosunkowo długi”¹⁹.

Aby zrozumieć powody dużej fluktuacji, należy również przybliżyć warunki pracy stoczniowców. Była ona bardziej zbliżona do budownictwa niż do przemysłu, znacząca część robót odbywała się na otwartej przestrzeni, często w niewygodnej pozycji i w dużym stłoczeniu. Prace te wymagały jednocześnie dużej precyzji i doświadczenia. Trudne realia oddawało opowiadanie Janusza Głowackiego „Moc truchleje” (1981): „wisiałem sobie na rusztowaniach w pozycji skurczonej, wybierając spaw raczej bliżej doku, co ma dobrą stronę na wypadek przyśnięcia

¹⁴ Na temat (wy)kształcenia stoczniowców vide M. G u l d a, B. M a r o s z e k, *Kształtowanie się załóg stoczniowych w polskim budownictwie okrętowym na Wybrzeżu Gdańskim w latach 1945–1969*, [w:] *Historia budownictwa okrętowego na Wybrzeżu Gdańskim*, red. E. C i e ś l a k, Gdańsk 1972, s. 690–696.

¹⁵ Na temat wykształcenia dokerów: K. W s z e b o r o w s k i, *Dokerzy gdańscy. Studium socjologiczne*, Gdańsk 1988, s. 59–60.

¹⁶ Pisał o tym K. P o d o s k i, op. cit., s. 196–197.

¹⁷ Vide M. G u l d a, B. M a r o s z e k, op. cit., s. 688–689.

¹⁸ P. P e r k o w s k i, *Gdańsk — miasto od nowa. Kształtowanie społeczeństwa i warunki bytowe w latach 1945–1970*, Gdańsk 2013, s. 312–314.

¹⁹ M. G u l d a, B. M a r o s z e k, op. cit., s. 682–683.

i spad, a złą że od pracujących powyżej sypie się na głowę żużel nie wystygnięty²⁰. Nic dziwnego, że często dochodziło do wypadków. Do powszechnych chorób zawodowych stoczniowców zaliczano uszkodzenia słuchu, pylice oraz przewlekłe zapalenie oskrzeli.

Pracę stoczniowców cechowała więc duża odpowiedzialność, znacząca uciążliwość, duża liczba zagrożeń oraz niski poziom mechanizacji robót wynikający ze specyfiki prac montażowych. Montażowy charakter produkcji wymuszał z kolei kooperację z podmiotami zewnętrznymi oraz pracę na akord, co oznaczało znaczącą nierytmiczność prac oraz powszechną konieczność podejmowania zajęć w godzinach nadliczbowych. Rozpoczęta w 1973 r. modernizacja stoczni tylko w niewielkim stopniu wpłynęła na warunki pracy, gdyż jej celem był przede wszystkim wzrost produkcji. W związku z tym w latach siedemdziesiątych nastąpił spadek prestiżu zawodu stoczniowca, który słusznie utożsamiany był z pracą ciężką, niewdzięczną, nerwową, a przy tym nie najlepiej wynagradzaną²¹. Badania socjologiczne prowadzone w 1972 r. przez jednostkę wewnętrzną Stoczni Gdańskiej — Dział Analiz Społecznych i Humanizacji Pracy — informują, że robotnicy wśród negatywnych czynników wymieniali przede wszystkim nerwowość²², niewystarczającą możliwość awansu oraz nieodpowiednie wynagrodzenie. Kolejne sondaże, przeprowadzone w zakładzie w latach 1975 i 1977 (tylko na wydziałach kadłubowych K-2 i K-3²³), potwierdzały wyniki z 1972 r. — pracę „na stoczni” oceniano negatywnie w zakresie nerwowości, otrzymywanego wynagrodzenia, bezpieczeństwa pracy oraz możliwości awansu. Co wydaje się znaczące, stosunki międzyludzkie, przez co rozumiano głównie relacje z przełożonymi, oceniano w drugiej połowie lat siedemdziesiątych negatywnie, szczególnie na jednym z wydziałów montażu kadłubów (K-2)²⁴.

Wypada w tym miejscu poczynić również kilka uwag na temat sytuacji materialnej rodzin stoczniowców²⁵. Powszechnie uważano na Wybrzeżu, że zarob-

²⁰ M. Nowakowski, *Moc truchleje*, Londyn 1982, s. 6.

²¹ M. Latoszek, *Więzi i przejawy*, 41; R. Śmiech, *Załoga Stoczni Gdańskiej. Wzrost, stabilizacja, regres*, [w:] *Problemy społeczne ludzi morza w okresie transformacji ustrojowej w Polsce*, red. I. Sobczak, K. Wszeborowski, Gdańsk 1997, s. 31, 34. Na temat chorób zawodowych: M. Zarzeźna-Baran, *Choroby zawodowe pracowników gospodarki morskiej*, [w:] *Problemy społeczne ludzi morza* (aneks — tabele nr 3, 5, 8).

²² Można zgadywać, że przez ową „nerwowość” część respondentów mogła rozumieć nie tylko warunki pracy związane z charakterem pracy w stoczni, ale również atmosferę w zakładzie po wydarzeniach grudniowych.

²³ Wydziały montażu kadłubów na obszarze stoczni „A” oraz „B”.

²⁴ M. Latoszek, *Więzi i przejawy*, s. 42.

²⁵ Szczegółowe porównanie statusu materialnego stoczniowca w początku lat osiemdziesiątych z latami sześćdziesiątymi wymagałoby prowadzenia kompleksowych badań historycznych (uwzględniających procesy ekonomiczne w dekadzie gierkowskiej, zmiany w sektorze przemysłu na Wybrzeżu, zmiany w gospodarce mieszkaniowej, problemy gospodarki niedoboru lat 1975–1980, as-

ki stoczniowców, w związku z ciężką i odpowiedzialną pracą, były wysokie. Tymczasem, jak wynikało z deklaracji samych zainteresowanych, w latach 1978–1979 jedna trzecia respondentów zarabiała poniżej średniej krajowej (do 5 tys. zł). Połowa badanych uważała, że ówczesne zarobki były niewystarczające. Z drugiej strony, nie było ani jednego przypadku, w którym mowa byłaby o nędzy, głodzie itp. W większości wyrażano pogląd, że sytuacja „poprawiła się w stosunku do lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych, natomiast pogorszyła się w ostatnim trzyleciu”²⁶, co odzwierciedlało dynamikę kryzysu w dekadzie gierkowskiej. Choć rodziny stoczniowców nie przymierały głodem, to na tle innych grup zawodowych Trójmiasta ich status materialny nie prezentował się korzystnie. Był niższy nie tylko od innych grup zawodowych w gospodarce morskiej (o czym za chwilę), ale — w latach siedemdziesiątych — również od robotników pracujących w nowo wybudowanej rafinerii oraz od inżynierów²⁷.

Również warunki mieszkaniowe stoczniowców, chociaż znacząco lepsze od powojennych, w latach siedemdziesiątych wypadały niekorzystnie na tle innych grup zawodowych Trójmiasta²⁸. Wciąż znaczna część z nich, zwłaszcza młodych, zmuszona była korzystać z hoteli robotniczych (Stocznia Gdańska dysponowała trzema dużymi hotelami) oraz z kwater prywatnych, często poza Trójmiastem, co wymagało codziennego, uciążliwego dojeżdżania. Program przydziału mieszkań zakładowych (korzystali z niego zwłaszcza robotnicy) i spółdzielczych (przede wszystkim inżynierowie) wraz z postępującym kryzysem był systematycznie ograniczany. Kluczowy dla zrozumienia sytuacji stoczniowców w latach siedemdziesiątych jest fakt, że w porównaniu do lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych program przydziałów mieszkań dla rodzin stoczniowych został znacząco ograniczony, co znalazło odbicie w pogarszających się statystykach warunków mieszkaniowych (także bohater powieści Głowackiego mieszkał z rodziną w barakowozie ustawionym przy torach)²⁹. Można więc z dużym prawdopodobieństwem przyjąć, że szczególnie młodzi robotnicy, ci zaczynający pracę przed sierpniem 1980 r., mogli mieć poczucie, że możliwości mieszkaniowe, z jakich dość powszechnie mogli skorzystać ich starsi koledzy, kurczyły się. Ponadto stoczniowcy, w przeciwieństwie do np. marynarzy, mieli niewielkie możliwości ominięcia „kolejki mieszkaniowej” — nie dysponowali walutami obcymi, które pozwoliłoby na zakup miesz-

piracje młodych robotników, niepomijających nie tylko wojny, ale i lat stalinizmu), które jednak wykraczają poza ramy tego artykułu.

²⁶ Ibidem, s. 226–227.

²⁷ Wskazują na to dane o dochodach na jedną osobę w rodzinie robotników stoczniowych (2250 zł), robotników rafinerii (2570 zł), inżynierów (3230 zł). Ibidem, s. 229 (tabela).

²⁸ Np. w 1976 r. 12% dokerów zmuszonych było korzystać z oferty hoteli robotniczych lub podnajmu pokojów, natomiast wśród robotników stoczniowych w 1977 r. odsetek ten wynosił 33%. Dane: K. W s z e b o r o w s k i, op. cit., s. 132; M. L a t o s z e k, *Więzi i przejawy*, s. 233.

²⁹ Na temat warunków lokalowych vide M. G u l d a, B. M a r o s z e k, op. cit., s. 698–700; M. L a t o s z e k, *Więzi i przejawy*, s. 233–234.

kania. Nie mieli także możliwości korzystania z niewielkiej oferty budownictwa jednorodzinnego, w przeciwieństwie do przedstawicieli zawodów inteligenckich i „prywatnej inicjatywy”.

Biorąc pod uwagę tak zróżnicowane czynniki, jak społeczne uznanie dla zawodu, poziom płac, standard materialny gospodarstw domowych oraz samoocena w hierarchii „ludzi morza”³⁰, najwyżej sytuowały się zawody związane z żegluga i rybołówstwem dalekomorskim. Elitę miasta portowego, jakim był Gdańsk, stanowili marynarze i rybacy, w mniejszym stopniu dokerzy. Potwierdzały to oficjalne zarobki tych grup, znacząco wyższe od średniej krajowej³¹. Dzięki dość powszechnemu przemytowi niemal wszyscy ich przedstawiciele mieli łatwy dostęp do deficytowych dóbr, których pozbawione były często rodziny stoczniowców. Nic nie wskazuje na to, aby na Wybrzeżu Gdańskim hierarchia zawodów sektora gospodarki morskiej miała w latach siedemdziesiątych ulec zmianie. Wypada również zwrócić uwagę na fakt, że stoczniowcy zaliczani byli do grupy „ludzi morza” trochę na wyrost. Ich praca różniła się znacząco od zawodów marynarza i rybaka, a nawet dokera, w takim znaczeniu, że kontakt z morzem, oznaczający w warunkach dyktatury realną wolność (ekonomiczną i — poprzez łatwiejszy kontakt z innymi kulturami — również wewnętrzną), był w przypadku stoczniowców raczej symboliczny³². Nie ulega wątpliwości, że podobnie jak dokerzy, mieli oni codzienny kontakt z grupami zawodowymi pracującymi na morzu (np. z marynarzami pozostającymi na terenie stoczni na czas remontu jednostki) i w związku z tym okazję do porównań. Jednak z racji dość wybiórczych kontaktów, w przeciwieństwie do dokerów, nie mieli oni tak szerokiego dostępu do przemycanych towarów³³. Jest to

³⁰ W tekście pojęcia „ludzie morza” używam w znaczeniu szerokim, vide przypis 34.

³¹ O sytuacji materialnej marynarzy, rybaków i dokerów na Wybrzeżu Gdańskim vide szerzej: P. P e r k o w s k i, op. cit., s. 311–312.

³² „W procesie kształtowania świadomości morskiej w społeczeństwie polskim przez długi okres dominował stereotyp morza jako »okna na świat«. Okno oznaczało: kontakty ze światem, przesunięcie horyzontu, ładne pełne ekspresji scenki i widoczki dziwów przyrody. Nierzadko akcent semantyczny był kładziony na »romantyzm morza«, tzn. na niepowtarzalność doznań, przeżyć emocjonalnych i estetycznych, jakie powstają przy zetknięciu się człowieka z morzem. Również podobnie romantycznie przedstawiany był obraz marynarza jako człowieka rozpieszczonego egzotycznymi podróżami, prowadzącego konsumpcyjny tryb życia, opływającego w dostatek materialny, pozbawionego często rozsądnego podejścia do życia” (S. L a s e k, *Podstawowe problemy badań socjologicznych nad instytucjami morskimi*, [w:] *Problemy i kierunki*, s. 47). Cytowany przedstawiciel socjologii morskiej nie ma chyba racji dość sceptycznie podchodząc do idei morza jako „okna na świat”. W realiach zamknięcia granic i gospodarki niedoboru „morski” zawód był wyjątkowym przywilejem (i umożliwił chociaż częściowe oderwanie od realiów kraju). Niezależnie od tego, jak oceniamy realia pracy ówczesnych marynarzy i rybaków w PRL, stoczniowcy zdecydowanie mniej korzystali z furtki, jaką był niewątpliwie codzienny kontakt z morzem.

³³ Przeładunek szmuglowanych towarów najlepiej było prowadzić jeszcze przed wejściem statku do portu (np. w kanale portowym) lub po wypłynięciu. Nie oznaczało to jednak, że przemysł towarów, walut i ludzi nie odbywał się na terenie portów. Tamtejsze magazyny stwarzały doskonałą okazję do

więc problem interpretacyjny, na ile w realiach PRL stoczniowców można kwalifikować jako „ludzi morza”³⁴. Nie pływali oni na statkach (chyba że zdecydowali się na zmianę pracy), chociaż jednocześnie pracowali na rzecz grup pracujących na morzu. Nie występowała w ich przypadku również długotrwała nieobecność męża i ojca poza domem. Byli to tak naprawdę przedstawiciele tradycyjnych zawodów „interioru”, takich jak monter, spawacz, kowal, ślusarz, stolarz, malarz, elektryk i operator maszyn³⁵, którzy dzięki pracom budowlanym w dokach pozostawali w kręgu gospodarki oraz kultury morskiej. Trzeba też wyraźnie zaznaczyć, że mimo istnienia sporego zróżnicowania kompetencji zawodowych, istniała „na stoczni” świadomość przynależności do wydzielonej grupy społeczno-zawodowej, zwanej powszechnie stoczniowcami.

Podsumowując, warto zwrócić uwagę na specyfikę tego środowiska zawodowego, które różniło się znacząco zarówno od niektórych bardziej tradycyjnych środowisk i rodzin robotniczych (jak rodziny górników i hutników), ale również od typowych środowisk „ludzi morza” — marynarzy i rybaków. Na tle grup śląskich, rodzina stoczniowca ze swoim mniejszym zakorzeniem w środowiskach lokalnych jawiła się jako bardziej nowoczesna, skłonna do zmian, również w sferze relacji rodzinnych. Z drugiej strony, była to jednak grupa bardziej zintegrowana, o silniejszych więziach rodzinnych, sąsiedzkich oraz lokalnych, niż np. rodziny marynarzy. Z pewnością, na tle niektórych innych grup zawodowych miasta portowego (marynarzy i rybaków) stoczniowcy nie byli tak znacząco odcięci od realiów gospodarczych PRL, tymczasowych koniunktur, „przejściowych trudności” i narastających problemów gospodarki niedoboru. Trzeba też podkreślić, że praca stoczniowca należała do ciężkich, wymagających sporych kwalifikacji, nieobojętnych dla zdrowia, będąc jednocześnie niezbyt dobrze wynagradzaną, co wymuszało dorabianie, zmiany pracy oraz większą aktywizację zawodową żon stoczniowców. Miało to również wpływ na większe poczucie krzywdy i niespełnienia wśród stoczniowców, niż np. wśród lepiej opłacanych górników, a na Wybrzeżu — rybaków dalekomorskich i marynarzy.

Wymienione wyżej różnice wskazywałyby, że winnych swojej relatywnie trudnej sytuacji stoczniowcy mogliby poszukiwać wśród innych przedstawicieli klasy

kradzieży, a „przyzwolenie dokerom na dodatkowy zarobek stanowiło swoistą rekompensatę ze strony władz” — pisze J. K o c h a n o w s k i, *Tylnymi drzwiami. „Czarny rynek” w Polsce 1944–1989*, Warszawa 2010, s. 139.

³⁴ Upraszczaając, w ówczesnej socjologii wyróżniano szeroką i wąską definicję „ludzi morza”. W najszerszym znaczeniu do tej kategorii zaliczano różnych pracowników tzw. gospodarki morskiej, związanych bezpośrednio lub pośrednio z pracą i życiem na morzu (a więc także stoczniowców i dokerów, ale także np. nauczycieli szkół morskich). W znaczeniu wąskim do grupy tej zaliczano wyłącznie marynarzy i rybaków. Cf. L. J a n i s z e w s k i, A. S o s n o w s k i, *Socjologia morska*, Wrocław 1984, s. 9.

³⁵ Lista podstawowych zawodów robotników stoczniowych: A. S t a r o s t e c k i, *Proces usprawniania więzi produkcyjnych w stoczniach morskich*, Gdańsk 1986, s. 82.

robotniczej. Badania socjologiczne nie wskazują jednak na istnienie silnych antagonizmów między stoczniowcami a np. górnikami i hutnikami (kontakt z nimi był zresztą ograniczony), ani nawet lepiej sytuowanymi grupami zawodowymi, z którymi mieli styczność na Wybrzeżu Gdańskim, czyli marynarzami i rybakami. Dużo światła na ówczesne antagonizmy rzucają dokumenty partyjne. W drugiej połowie lat siedemdziesiątych oraz na początku osiemdziesiątych Wieczorowy Uniwersytet Marksizmu Leninizmu (WUML), działający przy Komitecie Wojewódzkim PZPR w Gdańsku prowadził liczne badania socjologiczne na temat nastrojów różnych grup pracowniczych w województwie gdańskim, zwłaszcza środowiska pracowników Stoczni Gdańskiej³⁶. Mimo pewnych słabości, wynikających m.in. z wadliwej metodologii (szczególnie pierwszych badań), stanowią one bezcenne źródło, które może dziś pomóc historykom w ustaleniu przyczyn frustracji oraz narastania buntu przed latem 1980 r. Sami pracownicy WUML uważali, że popełniono błąd nie wczytując się i nie interpretując wyników badań prowadzonych w końcu lat siedemdziesiątych. W jednym z raportów pisano o narastaniu buntu w Stoczni Gdańskiej: „W 1979 r. przeprowadzono badania »Stoczniowcy Trójmiasta«, które wykazały istnienie w świadomości klasy robotniczej takich elementów, które pozwalały przewidywać to, co zdarzyło się rok później”³⁷. Nie było w tym stwierdzeniu nic wyjątkowego, ponieważ chyba po każdym kryzysie w PRL pisano w sporządzanych *ad hoc* raportach, że gdyby dostrzec wcześniej frustrację klasy robotniczej, można by uniknąć przesilenia. Myśląc o narastaniu buntu i wczytując się w raporty przygotowane przez WUML, wskazać jednak należy na przynajmniej kilka elementów, które pomagają zrozumieć, jak ówczesni stoczniowcy definiowali konflikt interesów. Część tych spostrzeżeń potwierdza obserwacje socjologów z lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych, sformułowane w odniesieniu do szerszych grup społecznych i odnoszone do ogółu społeczeństwa polskiego przed i po powstaniu „Solidarności”.

³⁶ Raporty z badań prowadzonych przez WUML dostępne w AP Gdańsk w zespole akt Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Gdańsku. Są to: A. Odrobińska, B. Stąporek, Wybrane elementy świadomości społeczno-politycznej gdańskich stoczniowców (raport z badań ankietowych nad „społeczno-gospodarcze problemy naszego kraju”), 1977, AP Gdańsk, Komitet Wojewódzki Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej w Gdańsku [dalej: KW PZPR], sygn. 1944, k. 2–80; *ibidem*, Wybrane elementy świadomości społeczno-politycznej mieszkańców wsi województwa gdańskiego (opracowanie wyników badań), *ibidem*, k. 81–152; Stoczniowcy Trójmiasta (raport z badań socjologicznych), 1979, AP Gdańsk, KW PZPR, sygn. 1945, k. 1–49; Robotnicy stoczni Trójmiasta o władzy, strukturze społeczeństwa polskiego (opracowanie wyników badań socjologicznych), 1980, *ibidem*, k. 50–163; Stoczniowcy — 81 (wstępny raport z badań socjologicznych), 1981, AP Gdańsk, KW PZPR, sygn. 1946, k. 1–93; Sytuacja społeczno-polityczna w kraju. Opinie (wyniki badań socjologicznych z grudnia 1980), 1981, *ibidem*, k. 94–228; Opinie o władzach, polityce i członkach PZPR (omówienie wyników badania opinii mieszkańców Trójmiasta z grudnia 1980 r.), 1981, *ibidem*, k. 229–252.

³⁷ Stoczniowcy — 81, k. 24.

Pierwsze spostrzeżenie, jakie można poczynić na temat buntu w Stoczni Gdańskiej na podstawie raportów WUML, dotyczy wartościowania oraz wybiórczego definiowania socjalizmu niemal wyłącznie jako „równości”, co w 1979 r. Stefan Nowak nazwał „umiarkowanym egalitaryzmem”³⁸. Jak wynika z lektury raportów, stoczniowcy generalnie nie kwestionowali socjalizmu (ani komunizmu). Co więcej, nie dostrzegali pozytywnych cech prywatnej przedsiębiorczości³⁹. Można zaryzykować tezę, że jeśli za stawiany przez Karola Marksa cel przyjąć dążenie do wyrównania szans i likwidację podziałów klasowych, stoczniowcy byli bardziej „komunistyczni” niż sami rządzący, którzy oczywiście odwoływali się do marksizmu, jak jednak wskazywała praktyka, w latach siedemdziesiątych byli dalecy od niwelowania podziałów. Przykładami ówczesnego egalitaryzmu (nie tylko stoczniowców, lecz także innych załóg wysuwających ten postulat) mogą być pozornie dość zaskakujący w brzmieniu 11 postulat MKS: „Wprowadzić na mięso i przetwory kartki — bony żywnościowe (do czasu opanowania sytuacji na rynku)”⁴⁰ oraz postulat 12 dotyczący zniesienia cen komercyjnych i sprzedaży za dewizy. Robotnicy byli za tymi rozwiązaniami, ponieważ mogły one eliminować bardziej uderzającą, ich zdaniem, niesprawiedliwość, tj. dostępność niektórych rodzajów towarów jedynie dla uprzywilejowanych⁴¹ (posiadających lepszy dostęp do władzy lub do pieniędzy, lub do jednego i drugiego) — na wolnym rynku, w sklepach komercyjnych, w sklepach prowadzących sprzedaż za waluty obce (Baltona i Pewex), a nawet w stołówkach zakładowych, gdzie od lipca 1980 r. obowiązywały ceny komercyjne na produkty mięsne. Jak już zostało wyżej powiedziane, ustrój socjalistyczny stoczniowcy utożsamiali powszechnie z „równością” (50% wskazań

³⁸ Przez „umiarkowany egalitaryzm” socjolog rozumiał sytuację, w której niemal nikt nie postuluje całkowitej równości dochodów, ale niemal każdy sprzeciwia się nierównościom ekonomicznym. Vide S. Nowak, *System wartości społeczeństwa polskiego*, [w:] idem, *O Polsce i Polakach*, oprac. A. Sułek, Warszawa 2009, s. 145. Podobnie pisała M. Marody [i in.], *Polacy '80. Wizje rzeczywistości dnia (nie)codziennego*, Warszawa 2004 (pierwodruk 1981), s. 180: „Analizując wypowiedzi robotników można stwierdzić, że termin socjalizm używany jest przez nich w odniesieniu do projektu egalitarnego, wolnego społeczeństwa dobrobytu, społeczeństwa bez ograniczeń i dominacji. W niektórych wywiadach motyw społeczeństwa bez dominacji jest uwydatniany przez przeciwstawienie socjalizmu kapitalizmowi, w którym podziały klasowe są źródłem dominacji lub wyzysku”.

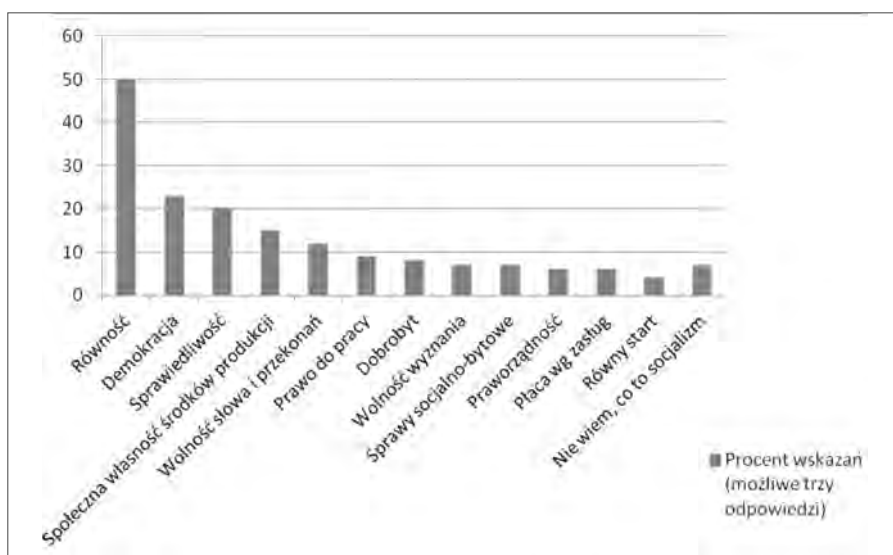
³⁹ „Wobec takich wzorców zachowania demonstrowano normę potępienia; do rzadkości jedynie należało swoiste przyzwalanie wyrażające się w interpretacjach takiego postępowania, jako działań ludzi zaradnych, ludzi z głową itp. W wypowiedziach respondentów uderza zgodność poglądu na to, iż kwalifikacje, uczciwa praca, a także oszczędzanie nie gwarantują możliwości zapewnienia sobie korzystnej sytuacji materialnej”. M. Latosek, *Więzi i przejawy*, s. 256–257.

⁴⁰ *1980 sierpień 16/17, Gdańsk — Żądania strajkujących załóg zakładów pracy i przedsiębiorstw reprezentowanych przez Międzyzakładowy Komitet Strajkowy w Gdańsku*, [w:] *Sprawy gospodarcze w dokumentach pierwszej Solidarności*, t. I: *16 sierpnia 1980–30 czerwca 1981*, oprac. J. Luszynie wicz, A. Zawistowski, Warszawa 2008, s. 68.

⁴¹ Na egalitarny wydźwięk tego postulatu zwracał uwagę S. Magała, *Walka klas w bezklasowej Polsce*, tłum. J. Dąbrowski, Gdańsk 2012, s. 166.

w badaniu z 1979 r.). Jeśli by dokonać podziału na wartości związane pragnieniem egalitaryzmu i lepszego statusu ekonomicznego dla Polaków (takie jak równość, sprawiedliwość, społeczna wartość środków produkcji, prawo do pracy, dobrobyt) oraz wartości związane bardziej ze sferą polityki i wolności obywatelskich (takie jak demokracja, wolność słowa i przekonań, wolność wyznania), widać wyraźnie, że przez socjalizm rozumiano przede wszystkim równość.

Ryc. 1. Cechy ustroju socjalistycznego wg stoczniowców Trójmiasta na podstawie badań z 1979 r.



Dane: Stoczniowcy — 81 (wstępny raport z badań socjologicznych), 1981, AP Gdańsk, KW PZPR, sygn. 1946, k. 57.

W jednym z raportów WUML krytykowano zresztą ową „konsumpcyjną” postawę: „są to cele i dążenia w gruncie rzeczy ograniczone i minimalistyczne, wyzbyte wyższych aspiracji i ambicji, cele i dążenia na poziomie względnie znośnej, przeciętnej ludzkiej egzystencji”⁴². Takie komentarze świadczyły o niereformowalnej mentalności niektórych przedstawicieli aparatu władzy, którzy oczekiwali od społeczeństwa, że to ono dostosuje się do oczekiwań władz; nie próbowali natomiast wyciągać wniosków z prowadzonych badań, a ściślej mówiąc wyciągali je dopiero po zaistnieniu buntu, aby od nich abstrahować, kiedy tylko sytuacja została opanowana⁴³.

⁴² Robotnicy stoczni, k. 138.

⁴³ Jako przykład takiej strategii posłużyć może wydana w 1985 r. książka o Stoczni Gdańskiej

Drugie spostrzeżenie, jakie można sformułować na podstawie raportów, dotyczy postrzegania społeczeństwa poprzez narzucony podział na klasy i warstwy, wywiedziony z marksizmu-leninizmu. Jak wynika z analizowanych badań, wśród stoczniowców ten tradycyjny wzór (robotnicy — chłopi — inteligencja) był u progu strajków sierpniowych nieaktualny, mimo że wciąż używany w publicznym dyskursie przez przedstawicieli władz, w tym w organizacjach partyjnych na terenie stoczni, i w organizacjach młodzieżowych. Już w 1977 r. w jednym z raportów niepokój budził „brak samoidentyfikacji klasowej robotników”⁴⁴. Podziały wymieniane często przez stoczniowców na Wybrzeżu Gdańskim były natomiast twórczymi modyfikacjami marksistowskiej triady (np. robotnicy — inteligencja — inicjatywa prywatna) lub odzwierciedleniem jeszcze innego postrzegania rzeczywistości społecznej, często opartego na upraszczających dychotomiach, np. rządzący (kadra kierownicza) — rządzeni, bogaci — biedni, uczciwi — kombinatorzy, potakujący — ludzie myślący, zwyczajny człowiek — „ci przy żłobie” itp.⁴⁵

Wypada w owym miejscu poczynić kilka uwag na temat jednej z tych dychotomii, którą za Winicjuszem N a r o j k i e m możemy nazwać dychotomią „człowiek pracy — prywaciarz”⁴⁶. Na Wybrzeżu Gdańskim jednym z elementów odczuwalnej frustracji była duża niechęć do „prywatnej inicjatywy”, postrzeganej jako grupa „kombinatorów”, ludzi nieuczciwych, pasożytniczych na pracy uczciwych pracowników zakładów państwowych. Niechęć była do pewnego stopnia uzasadniona z powodu istnienia w mieście portowym dużych obszarów niekontrolowanych przez państwo: czarnego rynku, przemytu, portowego półświatka, dość często widywanych cudzoziemców i dewizowej turystyki. W badaniach WUML z drugiej połowy lat siedemdziesiątych niechęć do „prywaciarzy” była artykułowana

autorstwa partyjnego historyka, w której nie ma już wielu śladów samokrytycznej refleksji, jaka sporadycznie pojawiała się we fragmentach niektórych raportów WUML oraz np. w publicznych wypowiedziach „liberała” partyjnego, pierwszego sekretarza KW PZPR w Gdańsku, Tadeusza Fiszbacha. O problemach bytowych młodzieży stoczniowej autor pisał w dobrze znanym tonie: „Na analizowany kryzys połowy 1980 roku złożyły się następujące czynniki: [...] złe funkcjonowanie systemu kształcenia (i propagandy) rozbudzającego nadmierne ambicje młodzieży w sferze bytu materialnego, awansu społecznego itp.” E. J a r e c k i, *Stocznia Gdańska im. Lenina. Życie społeczno-polityczne w latach 1945–1984*, Warszawa 1985, s. 232–233.

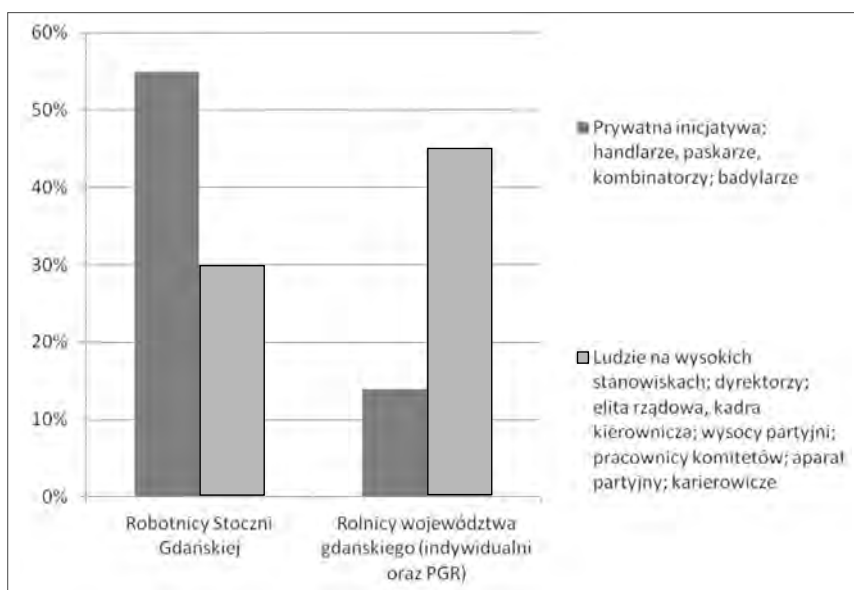
⁴⁴ A. O d r o b i ń s k a, B. S t ą p o r e k, *Wybrane elementy*, 1977, k. 5.

⁴⁵ 19% respondentów wskazywało na tradycyjny podział „robotnicy — inteligencja — chłopi”, około 50% posługiwało się własnymi definicjami. Vide *Robotnicy stoczni*, k. 111. Również badania M. Latoszka, prowadzone w latach 1978–1979 wśród pracowników Stoczni Gdańskiej, gdańskiej Rafinerii oraz inżynierów zatrudnionych w różnych zakładach przemysłowych Gdańska, wskazywały na takie podziały. Cf. M. L a t o s z e k, *Więzi i przejawy*, s. 255–256. Niektóre z wymienianych w raporcie oraz w pracy Latoszka dychotomicznych kategorii wykazują zasadniczą zbieżność z kategoriami, które przytaczał i analizował W. N a r o j e k, *Struktura społeczna w doświadczeniu jednostki*, Warszawa 1982, s. 168–185.

⁴⁶ W. N a r o j e k, op. cit., s. 178.

nawet częściej niż do szeroko rozumianych „rządzących”⁴⁷. Jak już wspomniano, środowisko ludzi pracujących w stoczniach nie pochwałało skłonności do ryzyka, pożądanej u przedsiębiorców niezależnie od systemu politycznego (był to więc świat wartości inny od współcześnie wyznawanego w Polsce). Niechęć do „inicjatywy prywatnej” była artykułowana nie tylko w oficjalnej propagandzie, lecz także w dużych zakładach przemysłowych, szczególnie w tych, w których możliwości zarobienia dodatkowych pieniędzy były relatywnie niewielkie. Wśród rolników, którzy mieli większe możliwości „dorobienia” (np. poprzez nielegalny handel mięsem), w zdecydowanie mniejszym stopniu krytykowano osobistą zaradność i przedsiębiorczość. Jak obrazuje poniższy wykres, przed Sierpniem nieufność wobec władz, jako potencjalnych beneficjentów systemu, była większa w rodzinach rolników województwa gdańskiego, niż w grupach stoczniovców. Natomiast nieufność wobec „prywaciarzy” była większa wśród pracowników stoczni.

Ryc. 2. Grupy, których „sytuacja jest korzystniejsza od innych” wg pracowników Stoczni Gdańskiej oraz rolników w 1978 roku

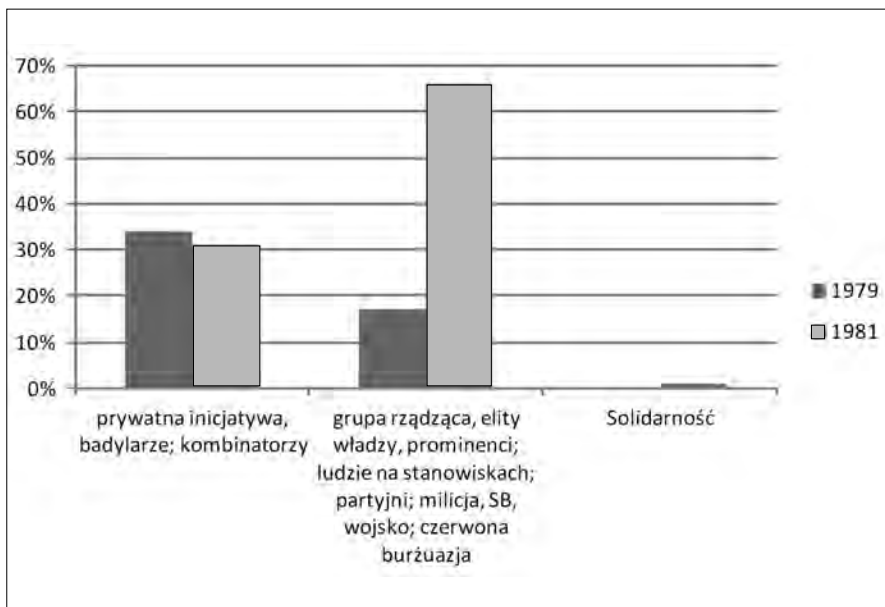


Dane (opracowanie własne): A. Odrobińska, B. Stąporek, Wybrane elementy świadomości społeczno-politycznej mieszkańców wsi województwa gdańskiego (opracowanie wyników badań), 1978, AP Gdańsk, KW PZPR, sygn. 1944, k. 46, 127.

⁴⁷ Wpływ na to mogła mieć również wspomniana, diagnozowana wadliwa metodologia pierwszych badań. Przed Sierpniem wytypowani do badań stoczniovcy mogli obawiać się wskazywania na przedstawicieli władz jako na grupę uprzywilejowaną. Tym niemniej, znacząca jest powszechnie artykułowana niechęć do „inicjatywy prywatnej”.

Owa niechęć do „prywatnej inicjatywy” pozostawała niezmiennym składnikiem ówczesnej frustracji stoczniovców i nie zmniejszyła się znacząco wraz z coraz bardziej aktualnym w PRL podziałem na ludzi władzy („oni”) oraz rządzonych („my”), czyli społeczeństwo, lub — używając kategorii Narojka — podziałem na „tych przy żłobie” oraz „zwyczajnych ludzi”⁴⁸. Powstanie „Solidarności” wyostrzyło ów upraszczający podział, umożliwiając krytykę rządzących nie tylko na płaszczyźnie ekonomicznej, ale i politycznej. Radykalizację postaw i przyjęcie takiej, upraszczającej realia w PRL, perspektywy można tłumaczyć redukcją strachu (w tym strachu przed sondażem w Stoczni Gdańskiej), który był niewątpliwie obecny przed Sierpniem i który powstrzymywał respondentów przed wyrażeniem

Ryc. 3. „Grupy uprzywilejowane” wg stoczniovców Trójmiasta (przed i po powstaniu „Solidarności”)



Dane (opracowanie i obliczenia własne): Stoczniovcy — 81 (wstępny raport z badań socjologicznych), 1981, AP Gdańsk, KW PZPR, sygn. 1946, k. 64.

⁴⁸ W. Narojek, op. cit., s. 174. Przykład takiej retoryki odnaleźć można w licznej amatorskiej poezji strajkowej, np.: „Garnitur spod igły/ krawacik w paseczki/ rumiane buziaczki/ i skórzaneczek./ A któż to, spytacie?! Cóż to za figury?! To wypisz, wymaluj/ portrecik tych z góry./ Mina nieprzystępna./ oczy „wierne”, szare./ konta wolne w banku/ i tupet nad miarę./ Teraz dla odmiany/ inny portret skreślę./ który dla przykładu/ obrazuje cieślę./ wytarty berecik./ zapadłe policzki./ wymuszona dieta/ i wieczne pożyczki/ [...]”, „Punkt. Almanach gdańskich środowisk twórczych” 1980, nr 12, s. 168.

wprost opinii na temat odpowiedzialności „tych u złoba” i w ogóle wyrażania opinii na temat polityki⁴⁹.

Trzecie spostrzeżenie dotyczy ważnego podziału, jakim była skłonność do buntu warunkowana wiekiem respondentów. W badaniach historycznych wskazuje się często na generacyjny aspekt buntu w Stoczni Gdańskiej, przy czym podkreślany jest on szczególnie w wypadku protestów z 1988 r.⁵⁰ Nie mamy jednak dowodów, aby sądzić, że protestujący pod koniec dekady byli znacząco młodsi od protestujących osiem lat wcześniej. Z całą pewnością można diagnozować ogólną i uniwersalną dla większości rewolucji i protestów prawidłowość — poczynając od marca 1968 r. i grudnia 1970 r., a kończąc na latach osiemdziesiątych, na Wybrzeżu Gdańskim najbardziej skłonni do buntu zawsze byli ludzie młodzi. Gdyby naszkicować statystyczny portret robotnika stoczniowego w przededniu protestów z sierpnia 1980 r., byłaby to osoba młoda, w wieku 24–30 lat (lub mniej), pochodząca spoza Trójmiasta, z wykształceniem zasadniczym zawodowym, nienależąca do PZPR, z niskim dochodem na osobę w gospodarstwie domowym (poniżej 2 tys. zł) oraz z nieustabilizowaną sytuacją mieszkaniową⁵¹. Nie ulega więc wątpliwości, że trzon protestu solidarnościowego stanowili ludzie młodzi, tj. ci, którzy nie przekroczyli 30 roku życia (starsi natomiast byli przywódcy, np. Lech Wałęsa w sierpniu 1980 r. miał 37 lat, a Anna Walentynowicz kończyła 52 lata). Byli to ludzie, którzy mieli niewiele do stracenia, tzn. nie zdobyli jeszcze silnej pozycji zawodowej, a ich sytuacja materialna była gorsza od średniej w środowisku stoczniowym.

Badania z 1979 r., prowadzone wśród stoczniowców Trójmiasta (gdzie dominującą grupą byli pracownicy Stoczni Gdańskiej), ujawniały pokłady buntu wśród młodych pracowników, statystycznie najgorzej sytuowanych i źle opłacanych.

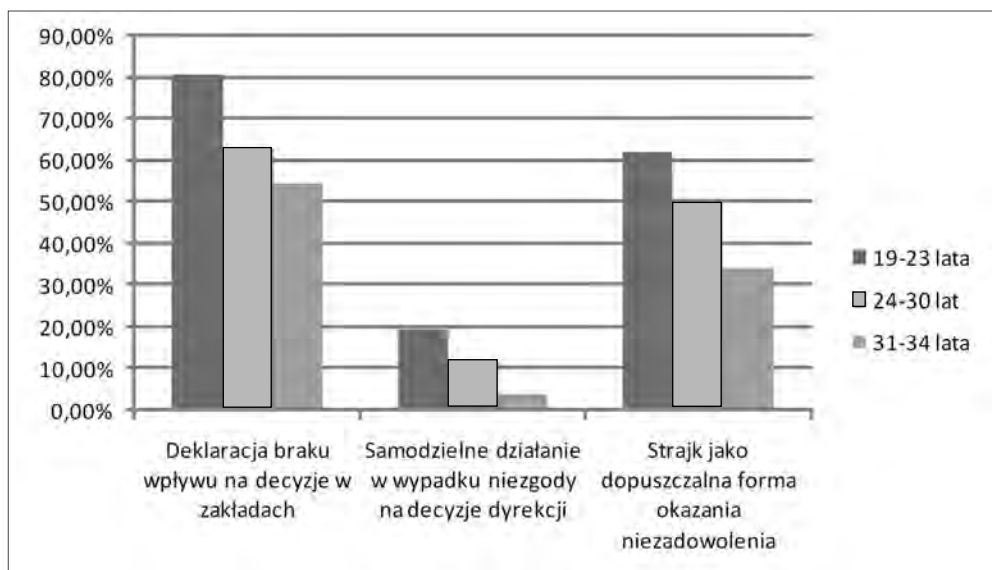
⁴⁹ O znaczeniu cezury sierpnia 1980 r. vide I. Białecki [i in.], *Zakończenie: wnioski i kierunki dalszych analiz*, [w:] *Polacy '81. Postrzeganie kryzysu i konfliktu*, red. W. Adamski, Warszawa 1996, s. 254–255.

⁵⁰ Vide np. A. Kazański, *Solidarność w Stoczni Gdańskiej. Grudzień 1981–sierpień 1988*, Gdańsk 2004, s. 138, 172; L. Bieronacki, A. Kazański, op. cit., s. 186, 190, 193, 206. Wydaje się, że zauważalną tendencją historyków do opisywania dwóch strajków 1988 r. w Stoczni Gdańskiej jako strajków „młodych ludzi” wiązać należy z obserwacją, że wśród uczestników było wielu, którzy nie uczestniczyli w wydarzeniach 1980 r. oraz że niektórzy z nich deklarowali brak zaufania do przywódców „Solidarności” z początku dekady. Zastanawia jednak brak przedstawiania strajku z 1980 r. w takiej konwencji. Przecież strajkujący byli równie młodzi i znacząca część z nich nie pamiętała grudnia 1970 r.

⁵¹ Portret na podstawie danych statystycznych dotyczących badanych stoczniowców Trójmiasta u schyłku lat siedemdziesiątych. Tylko 23% z nich wywodziło się terenu Trójmiasta. 64% uczestników sondażu nie przekroczyło 30 roku życia (19–23 lata — 20%, 24–30 lat — 44%). Wykształceniem zasadniczym zawodowym legitymowało się 50% pracowników. Do PZPR należało 21%. 38% badanych dysponowało dochodem na głowę w gospodarstwie domowym w przedziale do 2 tys. zł, 21% — do 2500 zł, 21% — do 3500 zł, 19,5% — powyżej 3500 zł. 57% badanych oceniało swoją sytuację mieszkaniową jako „złą”. Dane: Robotnicy stoczni, k. 55, 58–61.

Wypada zauważyć, że w porównaniu do generacji powojennych byli oni lepiej przygotowani do pracy stoczniowca (szkoła zawodowa) i posiadali większe aspiracje zawodowe i materialne. W wielu pytaniach zadawanych wówczas stoczniowcom widać było potencjał buntu wśród ludzi młodych. Im młodszy był pracownik stoczni, tym mniej miał do stracenia i tym bardziej skłonny był firmować działania oceniane przez władze jako „radykalne”. Młodzi stoczniowcy udzielali znacząco więcej negatywnych odpowiedzi na pytania dotyczące wpływu na podejmowane decyzje w zakładzie oraz częściej byli gotowi do samodzielnych działań bez porozumienia z przełożonymi. Co najważniejsze (i na co zwrócono uwagę w raporcie), w grupie tej wzrosła znacząco akceptacja dla strajku.

Ryc. 4. Wiek a skłonność do buntu w Stoczni Gdańskiej w 1979 r.



Dane: Robotnicy stoczni Trójmiasta o władzy, strukturze społeczeństwa polskiego (opracowanie wyników badań socjologicznych), 1980, AP Gdańsk, KW PZPR, sygn. 1945, k. 67, 75, 79.

Na podstawie powyżej zarysowanej charakterystyki specyfiki pracy i środowiska stoczniowego na tle realiów Wybrzeża Gdańskiego dobrze widać, że narastający w latach siedemdziesiątych bunt wynikał z wielu uwarunkowań społecznych. Charakter pracy stoczniowca, ciężkiej, nie najlepiej wynagradzanej, szczególnie w zderzeniu z innymi grupami „ludzi morza” oraz duża mobilność tej grupy, słabo zintegrowanej z regionem (inaczej niż np. górnicy na Śląsku) przyczyniały się do narastania buntu. Zła sytuacja pracownicza w Stoczni Gdańskiej oraz niezadowolenie, chociaż odnotowywane w raportach partyjnych z końca dekady, zostały wy-

rażnie zbagatelizowane przez władze. Czynniki te lepiej tłumaczą, moim zdaniem, powody frustracji, niż wspomnienia osób z Grudnia '70, którego nie doświadczyła przecież znacząca część załogi strajkującej dziesięć lat później. Być może nawet to właśnie „niepamięć Grudnia” u młodych robotników była przyczyną ich gotowości do podjęcia strajku, a potem przekształcenia go w strajk solidarnościowy. „Pamięć Grudnia” była natomiast ważna jako element pewnego rytuału, sporu o „pamięć historyczną”, który przybierał formę oporu społecznego, np. w postaci nielegalnych obchodów rocznicy Grudnia '70 pod bramą stoczni. Być może wpłynęła ona również na decyzję o pozostaniu w stoczni na czas strajku (unikaniu walk ulicznych), nie była jednak latem 1980 r. kluczowa dla dwudziestoparolatków, których frustracja wywodziła się z zupełnie innych źródeł.

A Growing Dissent at the Gdańsk Shipyard prior to the 1980 August Strikes (Characteristics of the Community)

Most historians focused their interest on the political situation before the August of 1980, emphasising the importance of pre-August opposition and experiences of the 1970 December events. In modern Polish historiography there are still no studies presenting the August strikes that would shed light on the workers' mood, including the process of growing dissent and rebellion at the Lenin Shipyard and other plants of the region, specificity of work at the shipyard and the whole region under the overwhelming influence of the sea economy.

The author of the article turns his attention to the specificity of shipyard work and reasons for the shipyard workers' frustration rather than the causes of organisational success. Shipyard industry was of key importance for the development of the whole Gdansk region. The shipyard community differed significantly both from some more traditional communities and proletariat families as well as typical “people of the sea”. Compared with Silesian groups, the less-rooted family of shipyard worker seemed more modern and prone to change. On the other hand, it was a group of people more integrated, with stronger family bonds, neighbourly and local ties than other families of “sea people”. Viewed against the background of other professional groups of the port city (sailors and fishermen), shipyard workers were less cut off from the economic reality of the Polish People's Republic, provisional economic conditions, “temporary difficulties” and growing problems of the economy of shortage. Work at a shipyard was hard and required certain skills and qualifications while the pay was not very high. Thus, the workers were forced to earn money on the side or change their job and their wives had to become more active professionally. Consequently, this caused more feelings of injustice and unfulfillment among the shipyard workers than among better paid miners or — in the Gdańsk region — deep-sea fishermen or sailors.

Much light on the then moods and feelings at the Lenin Shipyard is shed by Party documents. In the latter part of the 1970s and in the early 1980s the Evening University of Marxism-Leninism, at the Voivodeship Committee of the Polish United Workers' Party in Gdańsk was conducting sociological research on moods among various workers'

communities in the Voivodship of Gdańsk, especially of the workers of the Gdańsk Shipyard. It is possible on the basis of that research to formulate several observations. First, the shipyard workers did not question socialism as such and did not see positive aspects of private enterprising, but were rather emphasising the need for equality. Second, for them, on the verge of the August strikes, the traditional model (workers — peasants — intellectuals) was no longer valid, and was replaced by such dichotomies as: the ruling — the ruled, the honest — wheeler-dealers etc. The emergence of Solidarity sharpened this simplistic division, making it possible to criticise the ruling not only in the economic sphere but also political one. But the dichotomy between a working man and a private entrepreneur was still most popular among the shipyard workers. Third, sociological research revealed a lot of defiance amongst young workers, statistically worse off and badly paid while at the same time better educated and with definite material expectations. It was this group that accepted the strike most readily. Thus, these factors are better at explaining the reasons of frustration that experiences of individuals from the December 1970. It is quite probable that it was the very “oblivion of December” that made the young workers ready to stage a strike and then to turn it into a Solidarity strike.