

Instytut Pamięci Narodowej

<https://ipn.gov.pl/pl/historia-z-ipn/archiwum/238059,Arkadiusz-Kazanski-Stocznia-to-Kanada-Tu-sie-dobrze-zarabia-Jak-tu-ludzi-ruszyc-.html>
01.03.2026, 06:38



Arkadiusz Kazański: „Stocznia to Kanada. Tu się dobrze zarabia. Jak tu ludzi ruszyć?”. Rzeczywistość drugiej połowy lat siedemdziesiątych na Wybrzeżu Gdańskim na przykładzie Stoczni Gdańskiej

Tytułowy cytat pochodzi z wypowiedzi Jerzego Borowczaka, w 1980 r. młodego stocznio-wca, pracującego na wydziale kadłubowym Stoczni Gdańskiej od około roku. Dotyczył możliwości wywołania w stoczni ewentualnego strajku, który stanowiłby jakąś nadzieję na zmiany w rzeczywistości końca lat siedemdziesiątych i początku osiemdziesiątych.

25.02

Po masakrze grudniowej 1970 r., kiedy Edward Gierek doszedł do władzy, województwo gdańskie stało się trzecim (po Katowicach i Warszawie) beneficjentem modernizacji kraju. Na Wybrzeżu Gdańskim, kosztem kilku miliardów złotych, powstały m.in. Port Północny, Gdańskie Zakłady Rafineryjne, Zakłady Fosforowe, Siarkopol. Unowocześniono porty w Gdańsku i Gdyni, podobnie uczyniono z największymi stoczniami budowy okrętów w obu tych miastach: Stoczni Gdańskiej i Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni. W latach siedemdziesiątych oddano również do użytku dwa istotne z punktu widzenia transportowego i komunikacyjnego przedsięwzięcia: tzw. obwodnicę Trójmiasta i port lotniczy w Gdańsku Rębiechowie.

Sukcesy i nadzieje

Przemysł morski stanowił wtedy 65 proc. potencjału gospodarczego województwa. Obok portów obejmował stocznie budowlane i remontowe, rybołówstwo i przetwórstwo rybne, morski transport towarów. Najistotniejszy był przemysł okrętowy ze Stoczną Gdańską, Stoczną Północną, Gdańską Stoczną Remontową, Stoczną im. Komuny Paryskiej w Gdyni, Stoczną Remontową „Nauta”, zakładami produkcji mebli okrętowych Famos w Starogardzie Gdańskim i urządzeń okrętowych (Techmet) w Pruszczu Gdańskim itp. W latach 1971-1978 ponad 59 mld złotych przeznaczono na inwestycje w tej branży. Najważniejsze efekty to modernizacja Stoczni im. Komuny Paryskiej (m.in. powstanie drugiego suchego doku) oraz przystosowanie do nowoczesnej produkcji Stoczni Gdańskiej (poprzez min. wydłużenie dotychczas używanej pochylni na wydziale K-3, ale i pobudowanie nowej na terenie wydziału K-2).

Pierwszym efektem łożenia gigantycznych państwowych środków w stocznie była ich gruntowna modernizacja i przejście, jak w przypadku gdańskiej stoczni, z produkcji o skali manufaktury do nowoczesnego zakładu, wytwarzającego 20-30 jednostek w skali roku. Ten wzrost i swoista ekspansja przejawiała się na kilku płaszczyznach. Jedną z nich było kształcenie fachowców i specjalistów w branży przemysłu okrętowego, szerzej określanego jako przemysł morski. Edukację prowadziły powstające przyzakładowe szkoły zasadnicze, technika dla pracujących oraz Politechnika Gdańska i istniejące tam wydziały, kształcące w kierunku budowy i naprawy okrętów. Zakładom z oczywistych względów zależało na kształceniu swoich pracowników, bo większość z nich, przybывая do biura przyjęć stoczni, posiadała zwykle podstawowe albo zasadnicze zawodowe wykształcenie i to najczęściej nie w kierunku stocznio-wym. Tacy młodzi

ludzie z początku poznawali stoczniowy fach i, jeśli wytrzymali trudy stoczniowej codzienności oraz byli chętni do pracy i zdolni, mieli możliwość podnoszenia swoich kwalifikacji, zdobywania zawodu, wykształcenia, zrobienia matury i nawet podjęcia studiów wyższych w wymiarze wieczorowym.

Stoczniom, ale i innym zakładom, co już wybrzmiało, z oczywistych powodów zależało na kształceniu kadr. Oznaczało to podnoszenie ich umiejętności, a także stanowiło pewien benefit dla tych pracowników, którym oferowano taką możliwość. To dawało szansę przywiązania pracownika do zakładu, zapewnienia jego długoletniej pracy w nim, a także było bardzo istotne w celu zapobieżenia samowolnym porzuceniom wykonywanych obowiązków pracowniczych, co było plagą przemysłu stoczniowego w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych.

Następującym po nakładach finansowych i szkoleniu kadr „owocem” było wyrobienie sobie przez Stocznnię Gdańską, ale i inne stocznie w kraju, dobrej marki w świecie budownictwa okrętowego tego okresu. Faktem było, że Polska plasowała się w pierwszej dziesiątce światowej produkcji okrętowej, a także np. to, że znak firmowy choćby Stoczni Gdańskiej na oddawanych armatorom jednostkach był symbolem ich wysokiej jakości (np. w malowaniu zbiorników balastowych). To wszystko sprawiało, że sytuacja polskiego przemysłu stoczniowego w drugiej połowie lat siedemdziesiątych rysowała się nader optymistycznie. Mieczysław Tokarz, ówczesny dyrektor generalny Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego, mówił m.in.:

„Nie będzie problemu z tym, co robić, ale jak działać, żeby sprostać zamówieniom”.

Branża okrętowa stała się jednym z głównych eksporterów w kraju. W 1977 r. jej udział w eksporcie wynosił 6 proc., co dawało „drugą po węglu, pozycję na liście przemysłów i branż uczestniczących w eksporcie”.

[Czytaj artykuł Arkadiusza Kazańskiego „Stocznia to Kanada. Tu się dobrze zarabia. Jak tu ludzi ruszyć?”. Rzeczywistość drugiej połowy lat siedemdziesiątych na Wybrzeżu Gdańskim na przykładzie Stoczni Gdańskiej na portalu przystanekhistoria.pl](#)

[Poprzedni Strona](#)

Gospodarka, Opozycja w PRL

Artykuł