

Przystanek historia

<https://przystanekhistoria.pl/pa2/tematy/statki-i-okrety/96762,Stocznia-Szczecinska-O-statkach-strajkach-i-sporcie.html>



ARTYKUŁ

Stocznia Szczecińska. O statkach, strajkach i sporcie

OKRES HISTORYCZNY

(1945-1948) Pierwsze lata Polski Ludowej (1948-1956) Stalinizm w Polsce (1956-1970) Od Października do Grudnia (1970-1980) Od Gdańska do Gdańska (1980-1990) Epoka Solidarności

Autor: MATEUSZ LIPKO 18.06.2020

Stocznia Szczecińska przez lata była największym zakładem w regionie. W pamięci mieszkańców miasta zapisała się również jako ważny ośrodek opozycji

antykomunistycznej.

Powstała na terenach zajmowanych przed wojną przez niemieckie przedsiębiorstwa stoczniowo-maszynowe „Oderwerke” i „Vulcan”. Zakłady te uległy poważnemu zniszczeniu wskutek nalotów alianckich w latach 1943–1944. To jednak nie bombardowania miały decydujący wpływ na dewastację stoczni.

W 1945 r. majątek poniemieckich zakładów na Pomorzu Zachodnim został objęty zarządem komisarycznym Armii Czerwonej. O ile podczas rokowań polsko-sowieckich w Moskwie w maju 1945 r. ustalono szczegółowy podział majątku stoczniowego Gdańska między Polskę i ZSRS, o tyle Szczecina nie chroniły żadne porozumienia. Kluczowe gałęzie przemysłu były traktowane jako zdobycz wojenna i zostały poddane demontażowi. Przekazanie terenów stoczniowych polskiej administracji następowało etapami i zakończyło się dopiero w 1948 r. Sowieci pozostawiali zakłady rozszabrowane, w zupełnej ruinie (zniszczenia szczecińskich stoczni szacuje się na 95 proc.; dla porównania, zabudowania Stoczni Gdańskiej ucierpiały w ok. 30 proc., gdyńskiej zaś – w 35 proc.).

Wedle pierwotnych planów władz, celem stoczni nie miała być produkcja okrętów, lecz jedynie budowa kutrów i małych statków żeglugi przybrzeżnej oraz remont wraków podniesionych z dna Odry. Założenia te zmieniły się diametralnie wraz z powołaniem w styczniu 1949 r. Rady Wzajemnej Pomocy Gospodarczej oraz wprowadzeniem w Polsce centralnego planu sześcioletniego.

Sowieci pozostawiali zakłady rozszabrowane, w zupełnej ruinie (zniszczenia szczecińskich stoczni szacuje się na 95 proc.; dla porównania, zabudowania Stoczni Gdańskiej ucierpiały w ok. 30 proc., gdyńskiej zaś – w 35 proc.).

Odbudowa gospodarki morskiej oraz stworzenie polskiego przemysłu stoczniowego znalazły się wśród priorytetów komunistycznej władzy. Stały się także ważnym i nośnym celem propagandowym. Po zmianie granic Polska uzyskała długą, kilkusetkilometrową linię brzegową oraz nieograniczony dostęp do kilku pełnomorskich portów bałtyckich. Stawała zatem przed szansą i wyzwaniem zaznaczenia swojej obecności na morzach i oceanach. Okrętowcy stali się wysoce pożądanymi przez państwo, a zawód stocznio-wca z czasem

zyskał status prestiżowego i uprzywilejowanego. Stocznie miały znaczenie strategiczne dla całej gospodarki PRL.

W pionierskim okresie na stanowisku dyrektora szczecińskiej stoczni zatrudniono Henryka Jendzę, dwudziestodwuletniego szefa Miejskich Zakładów Samochodowych. Młody dyrektor otrzymał ambitne zadanie szybkiego uruchomienia produkcji niewielkich masowców parowych typu B-32, w większości na eksport do ZSRS. Był to trudny czas, w którym kumulowały się brak doświadczenia załogi i silna presja polityczna przy jednoczesnym braku wsparcia finansowego. Zakład był pomijany w rozdziale środków centralnych – uprzywilejowaną pozycję zajmowała Stocznia Gdańska. Co więcej, częste były przypadki niegospodarności, a wręcz marnotrawstwa. Pod presją władz wojewódzkich i miejscowego Urzędu Bezpieczeństwa wymuszono np. przedwczesne wodowanie parowców „Czubatka” i „Cyranka”. Zakończyło się to zatonięciem obu jednostek.



**M/t „Cyranka” (lugrotrawler B 11)
zatonął na morzu w 1956 r.;
zginęło 12 osób**

Miasto w mieście

Gdy w 1956 r. w szczecińskiej stoczni spaliły się hala wyposażeniowa, rurownia i ślusarnia, nic nie wróżyło poprawy. Wypadek ten zapoczątkował jednak modernizację zakładu. Dzięki uchwale rządowej z czerwca 1956 r., zapowiadającej uruchomienie nieczynnych zakładów poniemieckich w planie pięcioletnim, na inwestycje w stoczni przeznaczono ponad 220 mln zł. Opracowano wówczas szczegółowy plan odbudowy pochylni dawnej stoczni „Vulcan” będącej w ruinie od końca wojny i wyposażenia jej w nowatorskie stutonowe suwnice bramowe. Otwarcie nowego ośrodka kadłubowego stworzyło możliwość do budowy statków o nośności 10 tys. ton i większych.

zamieszek antykomunistycznych doszło do 10 grudnia 1956 r. Zakończyły się one m.in. zdemolowaniem sowieckiego konsulatu. Stocznioowcy stanowili sporą część ogólnej liczby zatrzymanych.

Na efekty inwestycji nie trzeba było długo czekać. Już 8 marca 1958 r. na wodę spłynęła „Krynica”, pierwszy w Szczecinie statek o napędzie motorowym, a 29 września 1959 r. zwodowano na pochylni „Wulkan” debiutancki dziesięciotysięcznik, drobnicowiec „Janek Krasicki”. Na rok 1959 przypadła także uroczystość nadania stoczni imienia komunistycznego działacza Adolfa Warskiego.

W tym okresie powołano także szczeciński oddział Centralnego Biura Konstrukcji Okrętowych: CBKO-1. W obsadzie nowego biura projektowego znaleźli się tak cenieni inżynierowie jak Mikołaj Thierry, Mieczysław Wesołowski, Jerzy Piskorz-Nałęcki, Andrzej Żarnoch i Leszek Bednarski. W 1960 r. szczecińska załoga nareszcie mogła się pochwalić statkiem w całości zaprojektowanym przez tutejszych konstruktorów. Był to prototypowy, pasażersko-towarowy prom „Togaran” przeznaczony do transportu zarówno ludzi, jak i zwierząt hodowlanych. Na początku lat sześćdziesiątych stocznia zajmowała już w PRL drugie miejsce pod względem wielkości mając ponad 10 tys. pracowników, w tym 200 inżynierów.

Rozwój i produkcja zaawansowanych statków motorowych nie byłyby możliwe bez nawiązania współpracy z innymi zakładami. Strategicznym partnerem stoczni od 1957 r. były Zakłady Przemysłu Metalowego H. Cegielski produkujące dieslowskie silniki okrętowe oparte na licencji szwajcarskiej firmy Sulzer. Wśród istotnych kooperantów należy również wymienić huty śląskie i Nową Hutę – dostarczające stal i blachy profilowane; Zakłady Urządzeń Technicznych „Zgoda” w Świętochłowicach, gdzie powstawały silniki i agregaty prądotwórcze; Zakłady Mechaniczne „Zamech” w Elblągu, odpowiedzialne za dostarczanie śrub okrętowych, oraz Warszawskie Zakłady Radiowe „Rawar”, produkujące radary nawigacyjne. Stocznia współpracowała z kilkuset zakładami różnych branż w kraju i za granicą.

Na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych w światowym okrętownictwie zaczęła dominować tendencja do budowy statków-olbrzymów o nośności nawet 500 tys. ton. Trendowi temu wyszła naprzeciw Stocznia im. Komuny Paryskiej w Gdyni, gdzie poprzez budowę suchych doków stworzono możliwość produkcji masowców dochodzących do 400 tys. ton (DWT). Stocznia Szczecińska nie mogła jednak pójść tą drogą. Istniejące pochylnie pozwalały wówczas na budowę jednostek o tonażu ok. 35 tys. ton. Wielkość wodowanych statków dodatkowo ograniczały szerokość Odry i sąsiedztwo wyspy Gryfia. Postawiono zatem na produkcję statków niewielkich, lecz wysoko wyspecjalizowanych, innowacyjnych technicznie i konstrukcyjnie. Duża część z nich trafiała na eksport – nie tylko do ZSRS. Powstały w tym okresie bardzo cenione wśród światowych armatorów chemikaliowce, gazowce LPG i LNG, statki badawcze, statki szkolne oraz promy pasażerskie. Portfel zamówień uzupełniono prostymi w produkcji masowcami.

W latach 1971–1975 zakład otrzymał duży zastrzyk gotówki z budżetu centralnego. Na inwestycje i modernizację wydano blisko 2,3 mld zł. Zakupiono np. nowoczesny aparat do cięcia plazmowego blach platerowanych. W latach siedemdziesiątych stocznia zyskała pozycję jednego z bardziej konkurencyjnych i specjalistycznych zakładów na świecie. Osiągnęła też rekordowe zatrudnienie (ok. 12 tys. pracowników). W tym okresie zbudowano 116 statków, w tym aż 19 oryginalnych prototypów. Sukcesom tym towarzyszyła jednak patologia funkcjonowania przedsiębiorstwa socjalistycznego. Dawały się we znaki nadmiar biurokracji, nieustanne problemy z zaopatrzeniem, brak wydajności, kradzież przemysłowa i wadliwość części. Szczecińscy robotnicy w sierpniu 1980 r. w jednym z postulatów wręcz nawoływali rząd, aby zapewnił lepsze wyposażenie stoczni w materiały produkcyjne.

W trudnej dekadzie lat osiemdziesiątych zakład zmagał się z panującym kryzysem gospodarczym i ogólną niestabilnością kraju. Wprowadzenie stanu wojennego, fala zwolnień na tle politycznym, ciągłe strajki i kłopoty zaopatrzeniowe powodowały znaczny spadek kontraktów zagranicznych – zachodni armatorzy bali się lokować tu swoje zamówienia. Wszystko to wpłynęło na znaczące obniżenie produkcji i ponowne uzależnienie od zamówień ze Związku Sowieckiego. Dla ZSRS wyprodukowano np. serię specjalistycznych statków badawczych, okręty szpitalne oraz dużo oceanicznych holowników zaopatrzeniowych „Neftegaz”. Koniec lat osiemdziesiątych przyniósł upadek systemu komunistycznego. Lata dziewięćdziesiąte rozpoczęły się od sporych trudności związanych z transformacją ustrojową i ekonomiczną. Rozpad ZSRS spowodował, że stocznia straciła główny rynek zbytu. Jednak dzięki wpasowaniu się w światowe trendy i zapotrzebowanie na średniej wielkości kontenerowce, zakład złapał drugi oddech, a cała dekada okazała się okresem prosperity.

Stoczniowcy stanowili specyficzną grupę społeczną. Zakład był największym pracodawcą w regionie, stanowił zatem papierek lakmusowy szczecińskiego życia społecznego. Uchodził za swego rodzaju miasto w mieście – na kilku kilometrach kwadratowych zamkniętej przestrzeni pracowało od kilku do kilkunastu tysięcy ludzi różnych profesji, pochodzenia i wykształcenia. Stoczniowcy z jednej strony byli faworyzowani przez władzę, z drugiej zaś stanowili środowisko niepokorne i „wywrotowe”. Była to grupa ludzi twardych, zahartowanych ciężkimi warunkami pracy i tworzących silny zespół. To w stoczniach narodziła się szczecińska opozycja antykomunistyczna.

Ośrodek buntu

„Pomożecie?” – pytał Edward Gierek, I sekretarz Komitetu Centralnego PZPR, podczas wizyty w szczecińskiej stoczni w styczniu 1971 r. Zgodnie z wersją propagandową, robotnicy udzielili chóralnej, pozytywnej odpowiedzi: „Pomożemy!”. Na podstawie analizy stenogramów i nagrań z owego spotkania można jednoznacznie stwierdzić, że takie zapewnienie w Szczecinie nigdy nie padło... Stało się lansowanym przez partię symbolem sojuszu władz komunistycznych z masami robotniczymi. Sojuszu w rzeczywistości trudnego, limitowanego, niemal fikcyjnego. Kredyt zaufania dawany rządowi przez robotników za każdym razem szybko się wyczerpywał, co rodziło strajki.

W Szczecinie do pierwszych poważnych zamieszek antykomunistycznych doszło do 10 grudnia 1956 r.

Zakończyły się one m.in. zdemolowaniem sowieckiego konsulatu. Z meldunku kierownika Wojewódzkiego Urzędu do Spraw Bezpieczeństwa Publicznego w Szczecinie wynika, że jednym z prowokatorów zajścia był stoczniowiec Zygmunt Własiuk, zamieszkały w hotelu robotniczym Stoczni Szczecińskiej. Stoczniowcy stanowili też sporą część ogólnej liczby zatrzymanych. W 1958 r. doszło do wybuchu pierwszych po II wojnie światowej strajków na terenie zakładu. W dniach 9-11 stycznia strajk podjęła część załogi. Według władz, głównym organizatorem protestu był niejaki Adamowski, zatrudniony na stanowisku tokarza-wygniatacza. W dniach 20-21 sierpnia na Wydziale K-2 doszło do buntu, którego przyczyną było obniżenie funduszu płac. Na Wydziale Montażu Maszyn 29 sierpnia miał zaś miejsce kolejny strajk, którego organizatorem był Antoni Sawicki, przewodniczący Oddziałowego Związku Zawodowego Metalowców.

Najbardziej dramatyczny był protest robotników w grudniu 1970 r. Według socjologów, Grudzień '70 to jedna z dwóch dat (obok Sierpnia '80), które najbardziej zintegrowały społeczeństwo Szczecina, wciąż szukające swojej tożsamości.

W krytycznym momencie milicja i wojsko użyły ostrej amunicji. Zginęło jedenaście osób, a kilkadziesiąt zostało rannych. Kolejne zginęły dzień później pod bramą stoczni.

To wtedy stoczniowcy pierwszy raz upomnieli się o wolne związki zawodowe. Władze 12 grudnia 1970 r. ogłosiły decyzję o zmianie cen wielu artykułów przemysłowych i spożywczych. Podwyżka doprowadziła dwa dni później do wybuchu buntu robotniczego w Trójmieście. Wiadomość o nim znalazła się na czołówkach światowych gazet. W czwartek, 17 grudnia, ok. 9.30 doszło do wiecu przed budynkiem dyrekcji Stoczni Szczecińskiej. Robotnicy domagali się wyjaśnień w sprawie podwyżki cen i wydarzeń w Trójmieście. Atmosferę dodatkowo podgrzała awaria prądu, która odcięła łączność z miastem. Dlatego ze stoczni wyruszyły kolejne pochody, ścierając się po drodze do centrum z milicją i przełamując jej blokady. Do „Warskiego” dołączyły załogi ze Stoczni Remontowej „Gryfia” i innych zakładów. Pochód doszedł przed budynek Komitetu Wojewódzkiego PZPR, gdzie w krótkim czasie zebrał się dwudziestotysięczny tłum.

Władzę w mieście przejął na pięć dni
Ogólnomiejski Komitet Strajkowy,

któremu podlegało ponad sto przedsiębiorstw.

Dom KW został podpalony, sprzęty i portrety przywódców wyrzucono przez okna. W krytycznym momencie milicja i wojsko użyły ostrej amunicji. Zginęło jedenaście osób, a kilkadziesiąt zostało rannych. Kolejne zginęły dzień później pod bramą stoczni. Tego samego dnia, w piątek, 18 grudnia, w szczecińskich zakładach rozpoczął się, zainicjowany w „Warskim”, strajk okupacyjny. Władzę w mieście przejął na pięć dni Ogólnomiejski Komitet Strajkowy, któremu podlegało ponad sto przedsiębiorstw. W sobotę, 19 grudnia, ustalono wspólną listę 21 postulatów o charakterze ekonomiczno-politycznym. Był to pierwszy tak duży protest w historii PRL, który swoim zasięgiem objął wszystkie ważne zakłady w regionie. To w stoczni przez tych parę dni zapadały wszelkie istotne decyzje dotyczące funkcjonowania miasta. Historycy mówią wręcz o powstaniu „republiki szczecińskiej”. Realnym skutkiem grudniowych strajków była zmiana na szczycie władz PRL – miejsce Władysława Gomułki zajął Gierek. Strajku w Szczecinie zaprzestano 22 grudnia, jednak żaden z postulatów nie został spełniony. Stoczniowcy mogli się czuć oszukani, a sytuacja została załagodzona jedynie pozornie.



**Demonstranci i wojsko przed
budynkiem KW PZPR w
Szczecinie, grudzień 1970 r. (fot.
IPN)**

Niecały miesiąc później w partyjnym „Głosie Szczecińskim” pojawiły się zdjęcia i artykuł mówiący o rzekomym podjęciu przez załogę rurowni zwiększonego czynu produkcyjnego na znak poparcia dla nowej władzy. W stoczni zawrzało: 22 stycznia ogłoszono strajk okupacyjny – tym razem jednak wyciągnięto wnioski z tragicznych protestów grudniowych i nie opuszczono zakładu. Stocznia została odcięta od miasta kordonem milicji i wojska. W zakładzie powołano wówczas czterdziestoosobowy komitet strajkowy. Na jego czele stanął Edmund Bałuka, mistrz stoczniowy, aktywny uczestnik strajku grudniowego. Doradcą komitetu został Lucjan Adamczuk, stoczniowy socjolog, który przygotował apel do rządu. Domagano się rozmów z władzami.

Stała się rzecz niezwykła. Do strajkujących robotników (niemal zupełnie pozbawionych informacji z zewnątrz) 24 stycznia przybyła delegacja partyjno-rządowa z Gierkiem, premierem Piotrem Jaroszewiczem, ministrem spraw wewnętrznych Franciszkiem Szlachcicem i ministrem obrony narodowej gen. Wojciechem Jaruzelskim. Był to precedens w dziejach PRL. Żaden z kierowników partii nigdy wcześniej ani nigdy później nie odważył się podjąć podobnego ryzyka – stanąć oko w oko z grupą robotników, którzy w tamtym miejscu i momencie wyznaczali warunki dyskusji. O 18.00. w stoczniowej świetlicy rozpoczęły się rozmowy trwające do 3.00 rano. Na sali było blisko dwieście osób, a rozmowy transmitowano dodatkowo przez stoczniowy radiowęzeł. Spotkanie rozpoczęło się od przeczytania przez Bałukę dwunastu postulatów. Następnie I sekretarz KC PZPR wygłosił długi referat o trudnościach gospodarczych, większość odpowiedzialności zrzucając na Gomułkę i rządy jego ekipy. Gierek tłumaczył się i wyjaśniał, wyraźnie schlebując przy tym robotnikom, i w wielu miejscach ustępował. Sprzeciwił się właściwie tylko jednemu – cofnięciu grudniowej podwyżki cen, która była iskrą zapalającą protest społeczny. Spotkanie zostało ocenione jako obopólny sukces, a 25 stycznia zakończono strajk. Jednak już parę dni później okazało się, jak puste były składane obietnice. Rozpoczęło się prześladowanie przez milicję i SB członków komitetu strajkowego.

Kolejny wielki protest wybuchł w szczecińskiej stoczni w gorącym sierpniu 1980 r. Pierwszą pracę wstrzymała stocznia „Parnica”, skąd w krótkim czasie informacja o strajku przedostała się do „Warskiego”. Powołano Międzyzakładowy Komitet Strajkowy. W sumie do strajku przystąpiło blisko 340 zakładów, czyli niemal całe miasto. Szczecin był drugim – po Gdańsku – najsilniejszym ośrodkiem buntu.



Komisja rządowa i MKS w sierpniu 1980 r., piąty od lewej Marian Jurczyk

Do stoczni 20 sierpnia przyjechała ekipa rządowa na czele z wicepremierem Kazimierzem Barcikowskim. Komitet wysunął 36 postulatów, domagając się m.in. utworzenia wolnych związków zawodowych, uhonorowania pamięci ofiar Grudnia '70, prawa do strajku i zaprzestania prześladowań działaczy opozycyjnych. Negocjacje toczyły się w gabinecie dyrektora produkcji. Za ścianą, w świetlicy głównej, nieustannie czekało kilkaset osób. Barcikowski szybko zgodził się na odsłonięcie tablicy Ofiar Grudnia '70, a ostatecznie również na powołanie wolnych związków zawodowych. W sobotę, 30 sierpnia – dzień przed Gdańskiem – w świetlicy stoczniowej podpisano pierwsze ze słynnych porozumień z rządem, rozpoczynające w Polsce pełen nadziei okres nazwany później „karnawałem Solidarności”.

Już 13 grudnia rano został powołany w stoczni Międzyzakładowy Komitet Strajkowy, a dzień później rozpoczęto strajk. Celem protestu było doprowadzenie do zwolnienia wszystkich zatrzymanych oraz zakończenie stanu wojennego. Wojsko i milicja szybko jednak przystąpiły do pacyfikacji zakładu. Stocznnię kolejny raz otoczyły czołgi i wozy pancerne.

Władza nie miała jednak zamiaru tolerować dalszego rozwoju opozycji demokratycznej. W nocy z 12 na 13 grudnia 1981 r. wprowadzono w Polsce stan wojenny. Internowano wielu działaczy Solidarności, w tym również stoczników: m.in. Mariana Jurczyka, Stanisława Wądołowskiego i Bogdana Baturę. Reakcja załogi była natychmiastowa. Już 13 grudnia rano został powołany w stoczni Międzyzakładowy Komitet Strajkowy, a dzień później rozpoczęto strajk. Celem protestu było doprowadzenie do zwolnienia wszystkich zatrzymanych oraz zakończenie stanu wojennego. Wojsko i milicja szybko jednak przystąpiły do pacyfikacji zakładu. Stocznnię kolejny raz otoczyły czołgi i wozy pancerne. Od strony Odry, pod stocznikowe nabrzeża, podpływały barki desantowe. Wieczorem pod bramami zakładu zgromadzono armatki wodne. Robotnicy ustawili się przy bramach, tworząc żywy mur. Zostali polani wodą z armatek. Panował kilkunastostopniowy mróz, więc mokre ubrania błyskawicznie zamarzały i robiły się sztywne. Stocznicy nie mieli wyboru – cofnęli się w głąb zakładu. Czołgi staranowały bramy, za nimi wdarły się oddziały ZOMO, wojsko i funkcjonariusze Służby Bezpieczeństwa. Strajk został zduszony. Kierownictwo stoczni 18 grudnia podjęło decyzję o zamknięciu zakładu. Zwolnieni zostali wszyscy pracownicy. Na początku stycznia 1982 r. stocznia wznowiła działalność, jednak szansy na ponowne zatrudnienie nie miało już ok. 1,5 tys. osób związanych z Solidarnością. Osoby bezpośrednio odpowiedzialne za organizację strajku skazano w trybie doraźnym na karę więzienia. Członkowie MKS, którzy zdołali uniknąć zatrzymania podczas pacyfikacji stoczni, kontynuowali działalność pod nazwą Regionalny Komitet Strajkowy, pozostając w ukryciu.

W sierpniu 1988 r. kraj ogarnęła ostatnia fala społecznego buntu. Jednak w „Warskim” wówczas nie zastrajkowano. Ciężar protestu wzięły na siebie port i Wojewódzkie Przedsiębiorstwo Transportu Miejskiego. W stoczni, poddanej wówczas zaawansowanemu rozpracowaniu operacyjnemu przez SB (co wynikało z silnie opozycyjnego charakteru załogi), nie udało się wyłonić lidera strajku.

Od teatru po siatkówkę

Stocznia przez lata stanowiła również ważny ośrodek kulturalny. W listopadzie 1972 r., w wygospodarowanych pomieszczeniach straży pożarnej przy ul. Firlika, otworzono pierwszą siedzibę Zakładowego Domu Kultury przy Stoczni Szczecińskiej. W jego ramach funkcjonowały kluby hobbyistyczne: filmowy, szachowy, plastyczny, modelarski, fotograficzny (Klub Fotograficzny KONTUR) oraz liczne zespoły artystyczne. Wymienić można: Studio Małych Form Teatralnych „Zielone Tarcze”, kabaret „Słowograj”, zespół lalkarski „Lizakowe Lale”, a także młodzieżowe kapele rozrywkowe „Nota Bene”, „Egent” i „Stowarsi”. Najbardziej znany był ten ostatni band, mający w swoim repertuarze nowoczesny jazz-rock. Zakładowy Dom Kultury przy Firlika miał jednak charakter tymczasowy. W planach była bowiem budowa Stoczniewego Domu Kultury „Korab”. Inwestycja, zatwierdzona przez władze w 1972 r., miała zostać zrealizowana trzy lata później. Nieoficjalnie było wiadomo, że budowa centrum z prawdziwego zdarzenia stanowiła jedną z obietnic władz centralnych, którymi starano się obłaskawić stoczniovców i zatrzeć złe wrażenie po masakrze Grudnia '70. Wbrew początkowym planom, nowy budynek otwarto dopiero w czerwcu 1979 r. „Korab”, zwany również popularnie Domem Stoczniovców, był jak na tamte czasy bardzo nowoczesnym obiektem. Inwestycję zrealizowano z rozmachem. Zaprojektowano wielką scenę wyposażoną w zapadnię oraz podium dla orkiestry i ekran kinowy. Ośrodek stał się wkrótce również jednym z bardziej popularnych szczecińskich klubów muzycznych. To tam organizowano cieszące się dużą popularnością koncerty topowych polskich zespołów i wykonawców lat osiemdziesiątych. Na scenie występowali m.in.: Irena Santor, Jerzy Połomski, Zbigniew Wodecki, zespoły *Perfect*, *Lady Pank*, a także bardziej niezależne grupy rockowe i punkowe, pokroju *Oddziału Zamkniętego*, *Turbo* i *TSA*. W „Korabie” powstała i koncertowała też szczecińska Ręčno-Nożna Kapela Przydrożna. W 1980 r. lokal stał się również ośrodkiem opozycjonistów z Solidarności. Gościli tu m.in. Lech Wałęsa i Jacek Kuroń. Tutaj miał miejsce jeden z pierwszych pokazów przedpremierowych filmu *Człowiek z żelaza* z udziałem Andrzeja Wajdy.



Stoczniovcy (fot. ze zbiorów rodzinnych Henryka Jendzy)

Pominąć nie można także sportu. W 1971 r. powstał wielosekcyjny Klub Sportowy Stal Stocznia Szczecin. Było to bezpośrednio związane z rewoltą Grudnia '70. Istniejący wcześniej, gwardyjsko-stoczniovcy klub Arkonia Szczecin był wspólny dla milicji i stoczni. Brutalna rozprawa z robotniczymi protestami i trauma tamtych dni spowodowały, że wielu stoczniovców kontynuowanie działalności sportowej wspólnie z milicjantami wydawało się już niemożliwe. Porywając się na próbę stworzenia własnego, niezależnego klubu, pracownicy

stoczni zostali pozbawieni zaplecza organizacyjnego i technicznego. Wbrew tym trudnościom, w niedługim czasie powołano kilka sekcji sportowych, z których najważniejsze były piłkarska, siatkarska, żeglarska i bokserska. Po kilku latach przyszły pierwsze sukcesy.

Największym osiągnięciem Stali Stocznia w piłce nożnej był awans w sezonie 1979/1980 do ćwierćfinału Pucharu Polski. Drużyna łącznie przez ponad dziesięć sezonów grała w II lidze. Jej najwyższą pozycją w tej klasie rozgrywkowej było trzecie miejsce, które zajęła w sezonie 1979/1980, wyprzedzając wówczas m.in. szczecińską Pogoń.

Lata 1984–1989 to okres dominacji siatkarzy Stali Stocznia. Dwukrotnie w tym czasie zdobyli oni tytuł Mistrza Polski w Siatkówce Mężczyzn (1985 i 1987 r.), zajęli drugie miejsce (w 1986 i 1988 r.) oraz trzecie (w 1984 i 1989 r.).

Aktywnie działała również sekcja bokserska. Przykładem tego jest Międzynarodowy Turniej Bokserski, zorganizowany z okazji czterdziestolecia stoczni. Brali w nim udział głównie zawodnicy z sąsiednich krajów bloku socjalistycznego, ale też np. reprezentacja Mozambiku.

W pamięci szczecinian stocznia do dziś funkcjonuje jako ważny ośrodek życia zawodowego, społecznego i opozycyjnego, w którym splatały się codzienne losy wielu mieszkańców, dających nierzadko świadectwo bohaterstwa i licznych talentów.

Artykuł powstał na podstawie tekstu wystawy „Stocznia Szczecińska. Historia nie tylko polityczna” autorstwa Mateusza Lipki i Grzegorza Czapskiego.

Tekst pochodzi z numeru 12/2018 „Biuletynu IPN”

COFNIJ SIĘ