



Peter Wegenschimmel, *Zombiewerften oder Hungerkünstler? Staatlicher Schiffbau in Ostmitteleuropa nach 1970* (Schriftenreihe zur Zeitschrift für Unternehmensgeschichte, Bd. 33), De Gruyter Oldenbourg, Berlin–Boston 2021, ss. 265, ISBN 978-3-11-073937-4.

Wśród historyków Europy Środkowo-Wschodniej zyskują w ostatnich latach popularność badania nad transformacjami gospodarczymi i prywatyzacją, warunkami pracy w wielkich zakładach przemysłowych i deindustrializacją, a także globalizacją późnego socjalizmu. W takim kontekście analizuje się socjalistyczne stocznie, będące kluczowymi podmiotami w gospodarce państw powojennej Europy<sup>1</sup>. Źródła wykorzystywane w badaniach nad dziejami poszczególnych stoczni mają zarówno lokalny, krajowy, jak i globalny charakter, jak również służą do analizy państw socjalistycznych, w których dokonywał się proces transformacji. Bohaterkami recenzowanej pracy są właśnie stocznie – gdyńska Stocznia im. Komuny Paryskiej i chorwacka Stocznia Uljanik w Puli. Miały one wiele wspólnych cech: podlegały centralnemu planowaniu oraz stanowiły istotną część socjalistycznej produkcji przemysłu ciężkiego. Po kryzysie naftowym w 1973 r. przemysł okrętowy w Europie stanął na krawędzi, w związku z tym w stoczniach konieczne było przeprowadzenie modernizacji i restrukturyzacji. Były też różnice. Komuna Paryska powstała później, po 1945 r. będąc już uzależnioną od subsydiów i centralnego planowania. Uljanik miała dłuższą historię i niesocjalistyczne doświadczenia, produkując statki jeszcze dla austro-węgierskiej floty. Dzięki „samorządnemu socjalizmowi” i „socjalizmowi rynkowemu” jugosłowiańskie przedsiębiorstwa były bardziej niezależne od centrum niż zakłady w innych krajach socjalistycznych. Książka Petera Wegenschimmela stanowi próbę porównania przekształceń, jakich doświadczały stocznie jugosłowiańska i polska od początku lat siedemdziesiątych aż do dziś.

W pracy przyjęto odpowiednie cezury czasowe. Kryzys w 1973 r. wywołał spustoszenie w światowym przemyśle stoczniowym, wyłonił nowych liderów z Azji i wymusił innowacje, będąc jednocześnie sprawdzianem dla metod zarządzania przemysłem w krajach socjalistycznych. Wegenschimmel przyjął układ problemowy, lecz kryteria wyodrębnienia kolejnych wątków nie zostały jasno wytłumaczone. O ile jeszcze tematyka pierwszych dwóch rozdziałów, zasadniczo poświęcona reformom przemysłu w Polsce i Jugosławii oraz roli państwa socjalistycznego/kapitalistycznego w subsydiowaniu tych zakładów, jest czytelna, o tyle w kolejnych częściach niestety znajdują się chaotyczne wywody i powtórzenia. Recenzowana książka jest zbyt teoretyczna, a przykłady ilustrujące tezy autora nieliczne, te zaś, które występują, są często przypadkowe i nie do końca ukazują realia funkcjonowania stoczni. Jest to skutek wybiórczych kwerend. Język pracy jest przeteoretyzowany, a liczne zdania-wydmuszki wywołują iryta-

<sup>1</sup> Zob. także: Sarah GRABER MAJCHRZAK, *Arbeit – Produktion – Protest. Die Leninwerft in Gdańsk und die AG „Weser“ in Bremen im Vergleich (1968–1983)*, Köln 2021.

cję czytelnika. Publikację ratuje zakończenie, w którym autor uporządkował wywód, ukazując m.in. podobieństwa i różnice w transformacjach obu stoczni.

W niejasnym układzie znikają istotne zagadnienia – o ile rola państwa, rozmaitych ministerstw i zjednoczeń jest często poruszana, o tyle nieobecne są działania i inspiracje partii komunistycznych (aktorów szczebla krajowego), a także doświadczenie samego robotnika stoczniowego (aktorów lokalnych). Autor argumentuje, że państwo długo chroniło stocznie i że należy uważniej przyjrzeć się skuteczności polityk neoliberalnych w państwach postkomunistycznych, które, jak ukazuje historia przemysłu stoczniowego, wcale nie były tak bezwzględne i totalne. Ten interesujący argument wymagałby jednak rozwinięcia z wykorzystaniem źródeł historycznych i udzielenia odpowiedzi na dodatkowe pytania, np. jak stoczniowcy postrzegali swój zakład pracy w latach transformacji ustrojowej, jak silny był opór wobec modernizacji stoczni, czy istniały różnice pokoleniowe w myśleniu o przyszłości stoczni, a także jakich argumentów używali decydenci, gdy podejmowali kolejne decyzje restrukturyzacyjne. Wegenschimmel argumentuje, że rok 1989 nie był dla stoczni przełomem – częściowe prorynkowe reformy zostały zapoczątkowane wcześniej, a lata dziewięćdziesiąte to trwanie w marazmie i unikanie reform. Jakie było jednak doświadczenie samych stoczniowców – czy podpisałiby się oni pod tego rodzaju diagnozą? W książce zdecydowanie brakuje szczegółów i operowania przykładami, autor sięgnął do wybranych źródeł, ale nie wykorzystał w pełni ich potencjału. Tymczasem lektura samego „Głosu Stoczniowca” z lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych może dostarczyć historykowi wielu przykładów ówczesnych rozterek dotyczących modernizacji polskich stoczni, świadectw katastrofalnych warunków pracy i wyników produkcyjnych, niezrealizowanych planów modernizacji (niewykorzystane komputery, szwankująca kooperacja z dostawcami, niedobory wszystkiego), problemów spowodowanych różnicą pokoleniową (młodzi uciekający ze stoczni za „łatwiejszym” chlebem, krytykowani przez starszych) czy kurczących się świadczeń socjalnych. Niewykorzystane dokumenty są dostępne w Archiwum Akt Nowych w Warszawie (np. akta Urzędu Rady Ministrów czy Komitetu Centralnego PZPR), zawierając liczne analizy oraz korespondencję, dając wgląd w metody zarządzania ze szczebla centralnego, mentalność decydentów, a także w lokalny opór wobec decyzji z Warszawy.

W mało uporządkowanym wywodzie autor gubi gdzieś zadane w tytule książki intrygujące pytanie – czy i kiedy socjalistyczne budownictwo okrętowe stworzyło „zakłady-zombie” oraz „głodujących artystów”? Spróbujmy więc prześledzić najważniejsze ustalenia autora, aby udzielić chociaż częściowej odpowiedzi. Wegenschimmel omawia m.in. polskie reformy decentralizacji w gospodarce, poczynając od zgody na rady robotnicze w latach 1956–1958, powstanie i działalność Zjednoczenia Przemysłu Okrętowego, poprzez gierkowskie próby reformowania zarządzania przemysłem, wreszcie ustawodawstwo lat osiemdziesiątych, którego intencją było wzmocnienie produktywności przedsiębiorstw. Z biegiem lat rola kolejnych ministerstw nadzorujących przemysł stoczniowy nie uległa osłabieniu, a jeszcze wzrosła (istotną zmianę wprowadził dopiero rząd Zbigniewa Messnera). Autor zauważa, że wszystkie te komisje planowania, zjednoczenia, ministerstwa i komitety redukowały duże przedsiębiorstwo – jakim była stocznia – zaledwie do „warsztatu” (s. 107–108). Szczegółowo analizując znaczenie poszczególnych struktur, nie ukazuje jednak, jak reformy zarządzania funkcjono-

wały w praktyce i w jaki sposób wpływały na same warunki pracy w stoczniach. Tylko w „Głosie Stocznio-wca” liczba skarg na złe zarządzanie zakładu rosła z każdą kolejną reformą. Gdyby autor rzadziej przyjmował odgórną perspektywę biurokratów i przeprowadził szerszą kwerendę źródłową, mógłby ukazać procesy oddolne oraz opisać, jak na co dzień pracowała stocznia trapiąca kolejnymi połowicznymi reformami zarządzania, pomysłami kolejnych ekip, centralizmem i niedoborami uciekającej siły roboczej.

Kryzys 1973 r. stanowił poważne wyzwanie dla globalnego przemysłu stoczniowego, zwiększając zapotrzebowanie na mniejsze i nowocześniejsze jednostki pływające i wymuszając modernizację produkcji. Nowe okoliczności wykorzystwały młode stocznie azjatyckie, podczas gdy te zachodnioeuropejskie traciły kontrakty i zmuszone były redukować zatrudnienie<sup>2</sup>. Jak jednak radziły sobie kraje socjalistyczne, które kryzys naftowy również osłabił gospodarczo<sup>3</sup>? Władze stoczni Uljanik wzbogaciły portfolio o platformy wydobywcze i podpisały dodatkowe kontrakty z ZSRR. Wciąż oczekiwano wyników produkcyjnych sprzed kryzysu (s. 40–41). W latach siedemdziesiątych Uljanik stała się „głodującym artystą”, zakładem mającym produkować statki jak dawniej, który zadowalał się doraźnymi rozwiązaniami piętrzących się problemów i minimalizacją strat. Takim „artystą” stała się w owym czasie również stocznia w Gdyni. Gdy w 1976 r. uruchomiono drugi suchy dok, inwestycję zapisaną jeszcze w pierwszej gierkowskiej „pięcioletce”, nie uchroniło to stoczni przed nierentownością. Koszty produkcji statków były odtąd niezmiennie wyższe od kosztów sprzedaży, przy czym problemy z rentownością zostały jeszcze pogłębione przez sierpniowe strajki. Skutkiem Sierpnia ’80 był powrót do idei samodzielnych przedsiębiorstw. Choć posierpniowe reformy nie poszły zbyt daleko, nie dając stoczniom pełnej niezależności, postulat samofinansowania został wpisany do ustawy o przedsiębiorstwach państwowych z 1981 r.

Ważną jest obserwacja autora, że historia stoczni Komuny Paryskiej i stoczni Uljanik ukazuje, że wstrząsy niekoniecznie przeżywają najsilniejsi (s. 223). Obydwa przedsiębiorstwa przetrwały zarówno globalne załamanie budownictwa okrętowego napędzone przez pierwszy kryzys naftowy, jak i rynkowe reformy lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych. Jak tłumaczy Wegenschimmel, nie wynikało to z elastyczności władz stoczni, umiejętności dostosowania produkcji do globalnych rynków i ich koniunktury oraz wysiłków modernizacyjnych. Wręcz przeciwnie, stocznie te działały po staremu, chociaż w wielu innych branżach czy w globalnym przemyśle okrętowym następowały zmiany. Jugosłowiańska polityka gospodarcza „samorządneho socjalizmu” długo promowała dochodowość przedsiębiorstwa i nie traktowała budżetu państwa jako skarbonki bez dna, z której bez końca można dosypywać preferowanym przez centralę zakładom. W Polsce konsekwentnie subsydiowano duże zakłady przemysłowe, co zaczęło się zmieniać w latach osiemdziesiątych (historia postawienia w stan

---

<sup>2</sup> Na temat kryzysu przemysł stoczniowego i nowych liderów w Japonii i Korei Południowej zob. Daniel TODD, *Industrial Dislocation: The Case of Global Shipbuilding*, Abingdon 2018.

<sup>3</sup> Zob. np. Michael DE GROOT, *The Soviet Union, CMEA, and the Energy Crisis of the 1970s*, *Journal of Cold War Studies*, vol. 22: 2020, no. 4, s. 4–30, DOI: [https://doi.org/10.1162/jcws\\_a\\_00964](https://doi.org/10.1162/jcws_a_00964); Fritz BARTEL, *The Triumph of Broken Promises: The End of the Cold War and the Rise of Neoliberalism*, Cambridge 2022, s. 36–42.

likwidacji sąsiadki Komuny Paryskiej – Stoczni Gdańskiej – jest tego przykładem)<sup>4</sup>. W związku z zadłużeniem zagranicznym zaczęto oczekiwać większej wydajności i skutecznych restrukturyzacji, podczas gdy jugosłowiańscy przywódcy po śmierci Tity nie oczekiwali już samowystarczalności przedsiębiorstw. Jak zauważa autor, obydwa kraje się w tym konkretnym aspekcie polityki gospodarczej ostatecznie upodobniły się do siebie.

W ostatniej dekadzie XX w., wraz z prywatyzacją i przejęciem większości udziałów w spółkach przez państwo, stocznie raz jeszcze musiały akceptować ograniczenia niezależności, aby przeżyć. Przekształcono je w spółki akcyjne z większościowym udziałem państwa, właściciela – zdaniem Wegenschimella – bez wizji i pomysłu na inwestycje. Postsocjalistyczne zarządy stoczni nie były w stanie wypełnić próżni nowym modelem, mając podobne oczekiwania co w późnym socjalizmie – produkcja miała być wysoka jak dawniej, podobnie jak zatrudnienie i eksport. Stocznie swoje trwanie bez zmian legitymizowały mitem znaczenia przemysłu okrętowego dla państwa i gospodarki. W Polsce „Solidarność”, której kolebką była gdańska stocznia, również przyczyniała się do podtrzymywania tego mitu. Z kolei perspektywa upadłości niepokoiła wszystkich – związkowców, lokalnych polityków i oczywiście samych stoczniovców. Reformy polegały więc głównie na restrukturyzacjach finansowych. Stocznie – relikty industrializacji – osiągnęły mistrzostwo w sztuce prokrastynacji. Dopiero akces do Unii Europejskiej wymusił zmiany, kończąc trwanie stoczni w „postsocjalistycznym międzyczasy” (s. 226). W tym sensie obie stocznie jawią się jako „zakłady-zombie”, długo podtrzymywane przy życiu wielkie zakłady przemysłowe, z wielokrotnie restrukturyzowanymi długami, drenujące państwowe budżety. Ukazanie tego mało znanego aspektu historii przemysłu stocznioowego ostatnich dekad XX w. z pewnością należy do zalet recenzowanej publikacji.

Piotr Perkowski\*

 <https://orcid.org/0000-0002-3046-7918>


## BIBLIOGRAFIA

- Bartel, Fritz. *The Triumph of Broken Promises: The End of the Cold War and the Rise of Neoliberalism*. Cambridge: Harvard University Press, 2022.
- De Groot, Michael. “The Soviet Union, CMEA, and the Energy Crisis of the 1970s.” *Journal of Cold War Studies* 22/4 (2020): 4–30. [https://doi.org/10.1162/jcws\\_a\\_00964](https://doi.org/10.1162/jcws_a_00964).

---

<sup>4</sup> W pracach historycznych i publicystyce często twierdzi się, że motywacją była zemsta rządu Mieczysława Rakowskiego na „kolebce Solidarności”, czego jednak żaden historyk nie dowiódł kwerendami i co jest tylko rodzajem logicznej spekulacji. Z dokumentów likwidacyjnych wynika jasno, że stocznia od lat była nierentowna, traciła kolejne zagraniczne kontrakty i zaniechała skutecznych restrukturyzacji mimo wielokrotnych ostrzeżeń, kontroli i negocjacji prowadzonych z Warszawą.

\* Instytut Historii, Uniwersytet Gdański

 [piotr.perkowski@ug.edu.pl](mailto:piotr.perkowski@ug.edu.pl)

- Graber Majchrzak, Sarah. *Arbeit – Produktion – Protest. Die Leninwerft in Gdańsk und die AG „Weser“ in Bremen im Vergleich (1968–1983)*. Köln: Böhlau Verlag, 2021.
- Todd, Daniel. *Industrial Dislocation: The Case of Global Shipbuilding*. Abingdon: Routledge, 2018.
- Wegenschimmel, Peter. *Zombiewerften oder Hungerkünstler? Staatlicher Schiffbau in Ostmitteleuropa nach 1970*. Berlin, Boston: De Gruyter Oldenbourg, 2021.

