

Centrum Edukacyjne Przystanek Historia

<https://centrumedu.ipn.gov.pl/ph/archiwum-1/2017/6035,Wystawa-Stocznia-Szczecinska-Historia-nie-tylko-polityczna-21-sierpnia-16-wrzesn.html>
16.05.2024, 12:10

Wystawa *Stocznia Szczecińska. Historia nie tylko polityczna* - 21 sierpnia - 16 września

21 sierpnia - 16 września

Wystawa *Stocznia Szczecińska. Historia nie tylko polityczna* przygotowana przez Oddziałowe Biuro Edukacji Narodowej IPN w Szczecinie.

Stocznia Szczecińska powstała na terenach zajmowanych przed wojną przez niemieckie przedsiębiorstwa stoczniowo-maszynowe „Oderwerke” i „Vulcan”. Zakłady te uległy niemal całkowitemu zniszczeniu wskutek nalotów wojennych oraz rabunków dokonanych przez Armię Czerwoną tuż po wojnie. Początek funkcjonowania polskiej stoczni datuje się na rok 1948.

Lata pięćdziesiąte były czasem odbudowy i modernizacji zakładu. Rozpoczęto od podstaw produkcję statków pełnomorskich. Wydarzeniem kluczowym dla rozwoju stoczni było podpisanie przez polski rząd kontraktu ze Związkiem Radzieckim na budowę serii parowych rudowęglowców. Wkrótce ruszyła również budowa statków o napędzie motorowym. W tym pionierskim okresie stanowisko dyrektora zakładu piastował Henryk Jendza.

Lata sześćdziesiąte to okres intensywnej produkcji na zamówienie Polskiej Żeglugi Morskiej i Polskich Linii Oceanicznych. Floty polskich armatorów zostały poszerzone o dużą liczbę uniwersalnych drobnicowców motorowych. Jednocześnie przekraczano kolejne granice wielkości produkowanych statków – z pochylni „Wulkan” spłynął pierwszy 25-tysięcznik.

Lata siedemdziesiąte zaczęły się od dramatycznych protestów robotniczych. Krwawo stłumiona szczecińska rewolta grudniowa miała swój początek i finał w stoczni. Po ustabilizowaniu sytuacji, w pierwszych latach ery Gierka, szczeciński zakład został hojnie doinwestowany przez władze. Dało się to odczuć zarówno w sferze produkcyjno-technologicznej, jak i socjalnej. Realizowano z powodzeniem trudne i ryzykowne zamówienia na budowę specjalistycznych chemikaliowców, gazowców czy statków badawczych. Wzrósł eksport statków na Zachód. Rozwijało się stoczniowe budownictwo mieszkaniowe, inwestowano w budowę przedszkoli, żłobków, ośrodków wczasowych, obiektów sportowych, domu kultury czy przychodni lekarskiej.

Lata osiemdziesiąte to czas zawirowań, zapoczątkowanych strajkiem oraz podpisaniem w stoczniowej świetlicy słynnych porozumień sierpniowych. Trwający kilkanaście miesięcy karnawał „Solidarności” został brutalnie zakończony wprowadzeniem stanu wojennego i pacyfikacją stoczni. Masowe zwolnienia na tle politycznym, nieustannie pogłębiający się kryzys gospodarczy kraju oraz spadek zaufania u zachodnich kontrahentów doprowadziły do znaczącego spadku produkcji i ponownego uzależnienia od zamówień ze Związku Radzieckiego. Koniec dekady przyniósł upadek systemu komunistycznego.

Lata dziewięćdziesiąte rozpoczęły się od sporych trudności związanych z transformacją ustrojową i ekonomiczną. Rozpad ZSRR spowodował, że stocznia straciła główny rynek zbytu. Jednak dzięki wpasowaniu się w światowy trend i zapotrzebowanie na średniej wielkości kontenerowce, zakład zyskał drugi oddech, a cała dekada okazała się okresem dużej prosperity.

W nowym mileniu Stocznia Szczecińska stanęła przed dużymi problemami. Skończyła się pozytywna koniunktura na statki kontenerowe. W konsekwencji złożonych uwarunkowań i błędnych posunięć, spośród których wymienić należy niekorzystne przekształcenia wewnętrzne i nietrafione inwestycje, wzrastającą konkurencję ze strony stoczni azjatyckich, a także w obliczu niechęci banków do kredytowania budowy nowych statków oraz decyzji Komisji Europejskiej, stwierdzającej, że rządowa pomoc dla zakładu łamie zasady konkurencyjności, zakład zbankrutował i musiał ogłosić upadłość. 7 marca 2009 r. zwodowano ostatni statek – kontenerowiec „Fesco Vladimir”.

