

**Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu**  
**Wydział Nauk Politycznych i Dziennikarstwa**

**Ewolucja czynników rozwoju Gdyni**  
**na tle przeobrażeń cywilizacyjnych**  
**XX i XXI wieku**

**Michał Graban**

**Praca doktorska napisana**  
**pod kierunkiem dr hab. Cezarego**  
**Obracht-Prondzyńskiego, prof. UG**

## Spis treści

Wstęp.....	5
<b>Rozdział I</b>	
<b>Od uwarunkowań systemowych do czynników oddolnych. Przeobrażenia strukturalne dokonujące się w ramach współczesnej gospodarki i społeczeństwa .....</b>	<b>20</b>
<b>1.1. Państwo narodowe – jako nowoczesny system .....</b>	<b>20</b>
1.1.1. Statyczna wykładnia państwa.....	20
1.1.2. Dynamiczna wykładnia państwa .....	23
1.1.3. Propagandowa rola państwa.....	25
1.1.4. Ranga instytucji państwowych w zarządzaniu gospodarką – interwencjonizm.....	28
1.1.5. Uwarunkowania międzynarodowe jako czynnik wzmacniający spójność państwa...31	
<b>1.2. Atrybuty państwa narodowego na przykładzie II Rzeczypospolitej i PRL-u. Przegląd polskiej myśli politycznej.....</b>	<b>34</b>
<b>1.3. Trendy globalizacyjne - rozpad systemu i kryzys instytucji państwa narodowego.....</b>	<b>44</b>
<b>1.4. Era ponowoczesna – wzrost znaczenia czynników lokalnych i endogenicznych.....</b>	<b>52</b>
1.4.1. Odrodzenie tożsamości lokalnych we współczesnym świecie.....	53
1.4.2. Przeobrażenia systemowe – decentralizacja władzy.....	57
1.4.3. Metropolizacja – jako siła przeciwważna globalizacji.....	62
<b>1.5. „Knowledge economy” - nowe czynniki rozwoju w gospodarce lokalnej.....</b>	<b>69</b>
1.5.1. Od czynników środowiskowych do czynników społecznych – model przeobrażeń cywilizacyjnych dokonujących się w gospodarce.....	70
1.5.2. Zagrożenie technokratyzmu i kulturowa wykładnia kapitału społecznego.....	77
<b>1.6. Przeobrażenia dokonujące się w sferze społecznej.....</b>	<b>83</b>
1.6.1. Przemiany postaw tożsamościowych - od etosu pracy do etosu konsumpcji.....	83
1.6.2. Przeobrażenia obejmujące rynek pracy.....	90
<b>Rozdział II</b>	
<b>Przeobrażenia gospodarcze Gdyni .....</b>	<b>95</b>
<b>2.1. Egzogeniczne czynniki rozwoju społeczno-gospodarczego Gdyni w okresie II RP.....</b>	<b>95</b>
2.1.1. Charakterystyka otoczenia geograficznego Gdyni.....	95
2.1.2. Uwarunkowania historyczno-polityczne i geopolityczne ukształtowania się systemu gospodarczego II RP.....	98
2.1.3. Charakterystyka systemu gospodarczego II RP z podziałem na jego poszczególne składniki.....	105
<b>2.2. Znaczenie branży morskiej w gospodarce Gdyni okresu międzywojennego.....</b>	<b>114</b>
2.2.1. Eksploatacja gdyńskiego portu i jego rozbudowa w okresie międzywojennym.....	114
2.2.2. Narodziny i rozwój systemu polskich linii żeglugowych w okresie II RP.....	122
2.2.3. Rozwój pozostałych gałęzi gospodarki morskiej w Gdyni w okresie II RP.....	129
2.2.4. Rozwój firm i instytucji pracujących na rzecz gospodarki morskiej i handlu zagranicznego w Gdyni.....	134
<b>2.3. Kontynuacja trendów rozwoju gospodarki morskiej Gdyni w okresie PRL.....</b>	<b>138</b>

<b>2.4. Kryzys w branży morskiej w Gdyni roku 1989 jako przejaw rozpadu systemowego podejścia do gospodarki.....</b>	<b>146</b>
<b>2.5. Władza lokalna jako kreator rozwoju – istota ujęcia endogenicznego.....</b>	<b>159</b>
<b>2.6. Przedsiębiorczość i innowacyjność – wyznaczniki gospodarki postindustrialnej we współczesnej Gdyni.....</b>	<b>165</b>
<b>2.7. Zintegrowane zarządzanie przestrzenią a przyszłość funkcji morskich i transportowych Gdyni .....</b>	<b>181</b>

## **Rozdział III**

<b>Przemiany społeczno-kulturowe i polityczne Gdyni.....</b>	<b>190</b>
<b>3.1. Polskie „mity narodowe” a postawy i wartości gdyńskiego społeczeństwa okresu międzywojennego.....</b>	<b>190</b>
<b>3.2. Etos pracy w Gdyni międzywojennej.....</b>	<b>204</b>
<b>3.3. Zróznicowanie strukturalno-zawodowe i problemy społeczne międzywojennej Gdyni.....</b>	<b>213</b>
<b>3.4. Ustrój administracyjny miasta a aktywność polityczna i społeczna w międzywojennej Gdyni.....</b>	<b>220</b>
<b>3.5. Postawy społeczno-kulturowe Gdyni w okresie PRL.....</b>	<b>233</b>
<b>3.6. Przeobrażenia dokonujące się w strukturze społecznej Gdyni po 1989 roku - wzrost znaczenia postaw oddolnych i jednostkowych.....</b>	<b>250</b>
<b>3.7. Dysproporcje społeczne współczesnej Gdyni.....</b>	<b>262</b>
<b>3.8. Charakterystyka postaw społecznych współczesnych gdynian nastawionych na preferencję dla wysokiej jakości życia.....</b>	<b>270</b>
3.8.1. Preferencje gdynian na rzecz komfortu zamieszkiwania i wysokiej jakości usług komunalnych.....	271
3.8.2. Inicjatywy miasta na rzecz opieki społecznej i służby zdrowia.....	275
3.8.3. Gdyński konsumpcjonizm.....	277
3.8.4. Od miasta pracy do miasta odpoczynku - postawy społeczne gdynian związane z formami spędzania czasu wolnego.....	280
3.8.5. Nostalgia za dawnym obliczem miasta.....	287
<b>3.9. Prawda czy iluzja? Pytanie o tożsamość i świadomość polityczną współczesnych mieszkańców Gdyni.....</b>	<b>290</b>

<b>Zakończenie .....</b>	<b>300</b>
--------------------------	------------

<b>Bibliografia.....</b>	<b>305</b>
--------------------------	------------

<b>Spis rysunków, tabel i fotografii.....</b>	<b>327</b>
-----------------------------------------------	------------

## Wstęp

Charakter przeobrażeń cywilizacyjnych, które dokonywały się w Gdyni w relatywnie krótkim okresie jej miejskiej historii, uwypukla wiele aspektów uniwersalnych, które mogą posiadać przydatność nie tylko w analizie zmian strukturalnych dokonujących się w miastach, ale i w społeczeństwie jako takim. Gdynia powstała w odpowiedzi na konkretne zapotrzebowania Polski międzywojennej. Nie kształtowała się zatem – jak to ma często miejsce w przypadku ośrodków miejskich – w długotrwałym procesie ewolucji historycznej. Na jej tożsamość nie wywierały piętna czynniki pochodzące z różnych okresów dziejów. Zarówno jej gospodarka, struktura przemysłowa, postawy społeczno-kulturowe, jak i dominujące tendencje urbanistyczne i architektoniczne odzwierciedlały charakter ery modernistycznej, która dominowała w Polsce w początkach XX wieku. Nad polskim morzem, na krótkim odcinku przyznanego Polsce wybrzeża Bałtyku, uformował się zatem w krótkim okresie czasu niemal modelowy typ wspólnoty społecznej, poddawanej intensywnym zabiegom modernizacji, urbanizacji i uprzemysłowienia przez struktury odrodzonego państwa narodowego.

Wspólnota ta, po burzliwym okresie międzywojennym, dramacie II wojny światowej i doświadczeniu władzy ludowej wraz z przemianami politycznymi zapoczątkowanymi przełomem 1989 roku wkroczyła w nową erę. Choć przeobrażenia cywilizacyjne związane z globalizacją, gospodarką opartą na wiedzy, ponowoczesnością i nowymi trendami kultury indywidualistycznej oraz konsumpcyjnej mają charakter uniwersalny i dokonują się na całym świecie, możliwość ich obserwacji na przykładzie Gdyni posiada dodatkową wartość. Gdynia stanowi empiryczne odwzorowanie teoretycznych założeń, jej struktura gospodarczo-społeczna jawi się jako *laboratorium* przeobrażeń strukturalnych i przemian cywilizacyjnych zarówno ery nowoczesnej, jak i ponowoczesnej. O ile istnieje wśród badaczy poważny spór interpretacyjny na ile uzasadnione jest identyfikowanie dokonujących się od drugiej połowy XX wieku przeobrażeń cywilizacyjnych z nową erą rozwojową, którą określa się z reguły z zastosowaniem przedrostka „*po*” bądź „*post*”, o tyle przykład Gdyni potwierdza, że doświadczenia nowoczesności i ponowoczesności rzeczywiście zachowują jakościową odrębność. Stąd wykorzystywane w pracy dychotomie pojęciowe, tworzone dla modelowego rozróżnienia nowoczesności od ponowoczesności, takie jak: „*gospodarka przemysłowa – gospodarka oparta na wiedzy*”, „*państwo narodowe - wspólnota lokalna*”, „*miasto pracy – miasto odpoczynku*” zyskują tu na ostrości i czytelności.

Celem pracy jest przedstawienie ewolucji, jaka dokonywała się w charakterze czynników rozwojowych miasta pod wpływem przeobrażeń cywilizacyjnych wieku XX, jak i XXI. Problem badawczy pracy należy zatem wiązać z wykładnią przeobrażenia czynnika rozwojowego miasta Gdyni, z odpowiedzią na pytania: dzięki czemu Gdynia się rozwijała w przeszłości, a dzięki czemu rozwija się dzisiaj?, co determinowało i determinuje jej rozwój w perspektywie niespełna 90-u lat jej miejskiej historii? Istotną rolę odegra uchwycenie charakteru dokonującej się ewolucji czynników rozwojowych, jej przebiegu oraz wyszczególnienie jej etapów. Ramy czasowe pracy obejmują okres poczynając od uformowania się miasta w latach 20-tych minionego wieku po czasy współczesne. Istotne jest utrzymanie dychotomicznej i porównawczej natury prowadzonej analizy. Zarówno w sferze gospodarczej, jak i społeczno-kulturowej okres międzywojenny wraz z okresem PRL-u (które można określić zbiorczym mianem okresu historycznego) porównywany jest do okresu współczesnego, którego symbolicznym początkiem był rok 1989. O ile okres historyczny odpowiada wyzwaniom cywilizacyjnym ery przemysłowej XX wieku, o tyle okres współczesny wyzwaniom ery postindustrialnej, która przypada głównie na wiek XXI.

Warto poddać analizie stosowaną w pracy wykładnię czynnika rozwojowego miasta. Tradycyjna literatura ekonomiczna i geograficzna pojęcie czynnika rozwojowego wiąże z pojęciem zasobu gospodarczego. W ujęciu tym, wzorowanym na klasycznej szkole ekonomicznej (Adam Smith, David Ricardo), czynnikami rozwojowymi mogą być surowce naturalne, położenie geograficzne, kapitał finansowy, myśl technologiczna, tendencje demograficzne, praca, przedsiębiorczość, kapitał społeczny<sup>1</sup>. Wraz z biegiem czasu i postępem technologicznym pojęcie czynnika rozwojowego ulega zróżnicowaniu. Zyskują na znaczeniu czynniki jakościowe kosztem ilościowych. Podkreśla się także, że rozwój wspólnoty terytorialnej jest zjawiskiem złożonym i zależnym od kompilacji różnorodnych czynników, które wchodzi ze sobą we wzajemne zależności. Jerzy Parysek proponuje szerokie podejście do czynników, wymieniając ich aż jedenaście: potrzeby społeczności lokalnych, zasoby środowiska przyrodniczego, zasoby pracy, zainwestowanie infrastrukturalne, potencjał gospodarczy, rynek lokalny i rynki zewnętrzne, kapitał finansowy, zwłaszcza inwestycyjny, poziom nauki, techniki i kultury, nowoczesne technologie wytwarzania, teren i korzyści miejsca, współpraca międzynarodowa<sup>2</sup>. Wojciech Kosiedowski dzieli natomiast czynniki rozwojowe na ekonomiczne, społeczne, techniczne i technologiczne

---

<sup>1</sup> J.J. Parysek, *Miasta polskie na przełomie XX i XXI wieku. Rozwój i przekształcenia strukturalne*, Poznań 2005, s. 20-36.

<sup>2</sup> J. J. Parysek, *Podstawy gospodarki lokalnej*, Poznań 1997, s. 73-74.

oraz ekologiczne, nie wspominając nawet o czynnikach infrastrukturalnych<sup>3</sup>. Wraz z upływem czasu zwiększa się zatem rola czynników społecznych kosztem materialnych i surowcowych.

Inny charakter posiadają politologiczne wykładnie czynnika rozwojowego, wiążące rozwój miast i jednostek terytorialnych ze strukturami decyzyjnymi i pojęciem systemu politycznego. Warto zwrócić uwagę, że system polityczny ma charakter zewnętrzny, egzogeniczny względem jednostki terytorialnej, stąd determinuje on jej działanie. Przez system rozumie się układ wzajemnie sprzężonych elementów, w którym poszczególne części pojmują się jako oddziałujące na inne i zależne od całości<sup>4</sup>. Klaus von Beyme zwraca uwagę, że teoria systemów dopiero na gruncie politologicznym zyskała wyrazistość i podmiotowość naukową<sup>5</sup>. Jej znaczenie w naukach politycznych autor konstruuje w ślad za socjologami Maxem Weberem, Talcottem Parsonsem i Niklasem Luhmannem. Jak twierdzi Beyme: *pojęcie „systemu” charakteryzuje się dwiema nader formalnymi cechami: wzajemną zależnością części oraz granicą, która oddziela system od przypadkowego i o wiele bardziej złożonego otoczenia*<sup>6</sup>. Granicę tę utożsamia się z reguły z granicą państwową. Jak dowodzi Beyme pojęcie systemu politycznego nie jest jednak tożsame, ani z pojęciem państwa, ani władzy choć wykazuje z nimi szereg cech wspólnych<sup>7</sup>. Pojęcie systemu politycznego posiada w pracy charakter modelowy i „ogólny”, stanowiąc teoretyczny punkt odniesienia dla rzeczywistości empirycznej. Stąd analizowane w pracy fakty i zdarzenia prezentowane są w ujęciu systemowym. Zgodnie z tezami Luhmanna nie znaczy to jednak, że system jest wyłącznie tworem myślowym, służącym analizie rzeczywistości, lecz że istnieje on naprawdę<sup>8</sup>.

W niniejszej pracy czynnikiem rozwojowym miasta Gdyni jest zatem system polityczny, a dokładnie jego podsystem, określający wzajemne zależności funkcjonalne występujące na gruncie gospodarczym. Zależności występują w ujęciu terytorialnym. Tak rozumiany system gospodarczy złożony jest ze wzajemnie powiązanych ze sobą części składowych, rozlokowanych na terytorium państwa i spełniających określone funkcje w systemie. Na bazie surowców naturalnych umiejscowionych w różnych dzielnicach kraju oraz zasobów infrastruktury przemysłowej i systemów transportowych tworzy się system

---

<sup>3</sup> W. Kosiedowski, *Zarządzanie rozwojem regionalnym i lokalnym*, [w:] *Gospodarka regionalna i lokalna*, Z. Strzelecki (red.), Warszawa 2008, s. 234-235.

<sup>4</sup> M. J. Hatch, *Teoria organizacji*, Warszawa 2002, s. 50.

<sup>5</sup> K. von Beyme, *Współczesne teorie polityczne*, Warszawa 2007, s.178.

<sup>6</sup> Ibid., s. 180.

<sup>7</sup> Ibid., s. 178 -181

<sup>8</sup> N. Luhmann, *Systemy społeczne. Zarys ogólnej teorii*, Kraków 2007, s. 19.

gospodarstwa krajowego, którego ogniwem jest miasto portowe Gdynia. W roli kreatora *systemu gospodarczego* występuje w pracy państwo narodowe wraz z jego strukturami administracyjnymi. Zarządza ono zasobami gospodarczymi kraju za pośrednictwem procesów organizacji pracy, produkcji, akumulacji, regulacji i dystrybucji, które określane są mianem polityki interwencjonizmu państwowego bądź centralnego sterowania. W niniejszej pracy kwestia rozwoju Gdyni powiązana została zatem (przynajmniej w jej głównym aspekcie) nie tyle z problematyką teorii miasta, rozwoju urbanistycznego bądź samorządu terytorialnego, lecz z zagadnieniem państwa narodowego, jego struktur decyzyjnych i narzędzi interwencyjnych. Argumentacja przeprowadzona w pracy ma celu wykazanie, że rozwój Gdyni – w jej historycznym okresie, czyli od powstania miasta do roku 1989, zależny był właśnie od tych zewnętrznych, systemowych bądź egzogenicznych czynników rozwojowych, a więc czynników generowanych przez aparat administracyjny państwa polskiego, realizowany zarówno w wydaniu II RP, jak i PRL.

Sytuacja zaczęła się jednak zmieniać wraz z upadkiem systemu komunistycznego w Polsce. Pod wpływem trendów cywilizacyjnych związanych z globalizacją i ponowoczesnością, poczynając od lat 90-tych impulsy rozwojowe państwa narodowego podlegają osłabieniu i wewnętrznym przeobrażeniom, będąc zastępowane impulsami generowanymi z jednej strony przez instytucje ponadnarodowe, z drugiej zaś przez wspólnoty samorządowe, a także oddolne grupy obywatelskie, przedsiębiorstwa, stowarzyszenia i jednostki ludzkie jako takie. Warto podkreślić, iż wyznacznikiem tych przeobrażeń są nie tyle (bądź nie tylko) formalne zmiany kompetencji organów państwa i samorządu terytorialnego, co narastająca złożoność czynników i współzależności powodująca, że niezwykle trudno jest precyzyjnie zlokalizować centrum decyzyjne państwa bądź wspólnoty terytorialnej we współczesnym świecie. W efekcie dawne wykładnie czynnika rozwojowego wspólnoty terytorialnej rozpatrywane z perspektywy władzy, państwa bądź systemu politycznego zastępowane są wykładniami czynnika rozwojowego rozpatrywanymi z perspektywy rządzenia (*governance*) czyli wzajemnych oddziaływań sieciowych, które określane są jako *złożony system reguł, podmiotów, procedur, rozwiązań kadrowych, skoordynowanych zachowań i korelacji*<sup>9</sup>. Jak zwraca uwagę Grzegorz Rydlewski: *coraz wyraźniej widać, że pod wpływem zachodzących zmian, to, co jeszcze niedawno wydawało się ustalone, bardzo często okazuje się niepewne. To, co tradycyjnie traktowane było jako dominujące, niejednokrotnie staje się podległe i uzależnione. To, co od lat oceniane było jako apolityczne, nabiera*

---

<sup>9</sup> G. Rydlewski, *Rządzenie w świecie megazmian. Studium politologiczne*, Warszawa 2009, s. 10.

*pierwszorzędnego znaczenia w świecie polityki, to zaś, co miało rangę centralnego miejsca lub mechanizmu stanowienia w sprawach publicznych, traci w tej sferze na znaczeniu i przesuwa się na peryferia*<sup>10</sup>. Przeobrażenia w ramach systemu zmuszają zatem do przewartościowania pojęcia czynnika rozwojowego. Gdy procesy fragmentacji i pluralizacji społecznej zyskują na znaczeniu, czynniki rozwoju wspólnoty terytorialnej nabierają charakteru niezależnego, oddolnego, jednostkowego i wyemancypowanego od systemu, będąc zależne od cech dystynktywnych wspólnoty terytorialnej, jej zdolności do samoorganizacji, uczenia się i nawiązywania kontaktów z otoczeniem.

Powyżej naszkicowana modelowa struktura czynników rozwojowych, choć posiada cechy klarowności może być rozumiana na kilka różnych sposobów. Istotne znaczenie na gruncie teorii systemów odgrywa dychotomia *całość – część*. Korespondujące z powyższą dychotomią są także podziały na uwarunkowania *zewnętrzne* (egzogeniczne) i *wewnętrzne* (endogeniczne) oraz na *odgórne* (top-down) i *oddolne* (bottom-up). O ile uwarunkowaniom zewnętrznym i odgórnym bliżej jest do *całości* i uwypuklają one holistyczny charakter ujęcia badawczego, o tyle wewnętrznym i oddolnym bliżej do *części*, uwypuklają one lokalny i indukcyjny charakter podejścia. W pierwszym podejściu prezentuje się rolę jednostki lokalnej przedstawioną z perspektywy zwartej całości, bada się jej funkcję względem otoczenia; wskazując, że to system determinuje jej cechy własne. W drugim badanie dotyczy możliwości autokreacji cech dystynktywnych jednostki w izolacji, niezależności od systemu. Mając na uwadze powyższe rozróżnienia poniżej wyszczególniono trzy główne konteksty wyznaczające zakresy przemian czynników rozwojowych miasta Gdyni.

1) Pierwszy kontekst wyznaczony jest przez formalne kompetencje organów administracyjnych państwa polskiego. W ujęciu modelowym w omawianym zakresie obserwowana jest ewolucja od państwa scentralizowanego do samorządowego, choć nadal unitarnego. Model polskiego państwa scentralizowanego kształtowany był jednak również ewolucyjnie. W okresie międzywojennym widoczne jest zjawisko rosnącej koncentracji władzy i ograniczania autonomii samorządów terytorialnych, co znajdowało także uzasadnienie w charakterze przeobrażeń cywilizacyjnych i wyzwań politycznych związanych z sytuacją międzynarodową<sup>11</sup>. Tendencja ta znajduje potwierdzenie w stopniowym zastępowaniu gdyńskich organów samorządowych zarządem komisarycznym. W okresie powojennym proces koncentracji struktur administracyjnych ulega wzmocnieniu na skutek włączenia Polski w orbitę wpływów radzieckich i wprowadzenia ustroju komunistycznego.

---

<sup>10</sup> Ibidem.

<sup>11</sup> W. Ćwik, *Historia administracji*, Zamość 2004, s. 120-123.



Kulminacją tego procesu jest rok 1950, który położył ostateczny kres samorządowi terytorialnemu, powierzając władzę w terenie radom narodowym, które stały się w rzeczywistości organami władzy centralnej. Zarówno w latach 70-tych, jak i 80-tych podejmowano próby, choć raczej bezskuteczne na rzecz wprowadzania elementów ustroju samorządowego w systemie administracyjnym Polski Ludowej<sup>12</sup>. Istotna zmiana nastąpiła dopiero po 1989 roku na skutek dwóch reform administracji terenowej. Reforma 1990 roku upodmiotowiła samorządowe szczeble władzy i uznała gminę za podstawową jednostkę samorządu terytorialnego. Z kolei reforma z 1999 roku wprowadziła trójszczeblowy system zarządzania administracyjnego z podziałem na gminy, powiaty i województwa samorządowe. W wyniku dokonujących się przeobrażeń zwiększyły się kompetencje samorządów terytorialnych i ich niezależność finansowa. Omawiany proces wyraża zatem ewolucję czynników rozwoju miasta, które zmieniają się od czynników odgórnych do oddolnych.

2) Drugi kontekst przeobrażeń obejmuje problematykę zarządzania gospodarką miasta. Dotyczy on przemian w zakresie lokalizacji miejsca kreowania impulsów gospodarczych. Sytuacje biegunowe wyrażają w tym ujęciu z jednej strony model gospodarki centralnie sterowanej, a z drugiej model liberalny, w którym przedsięwzięcia gospodarcze mają charakter niezależny. Zakres interwencjonizmu pokrywa się z reguły z własnością środków produkcji, które w pierwszym przypadku mają charakter państwowy, a w drugim prywatny. W rzeczywistości jednak zdarzają się sytuacje, w których prywatne firmy podlegają procesowi zarządzania realizowanemu przez władze publiczne, ale i odwrotne, w których formalnie publiczne przedsiębiorstwa (np. jednoosobowe spółki skarbu państwa) mają duży zakres autonomii i niezależności finansowej. Pokrewną kwestią jest sprawa centralizacji i decentralizacji zarządzania dużymi przedsiębiorstwami. Przez ten drugi proces należy rozumieć zarówno wymienianą powyżej autonomizację, jak i wzrost kompetencji władz administracji terenowej (regionalnej bądź lokalnej) w odniesieniu do firm ulokowanych na obszarze danej jednostki terytorialnej. Przyjmując powyższy punkt odniesienia Gdynia funkcjonowała początkowo w ramach systemu interwencjonizmu państwowego, który uległ nasileniu wraz ze zbliżaniem się II wojny światowej, po wojnie zaś – w ramach systemu gospodarki centralnie sterowanej. Po 1989 roku gospodarka miasta zaczęła podlegać procesom liberalizacji i decentralizacji zarządzania. W efekcie dokonujących się przeobrażeń to gminy i regiony stały się jednostkami odpowiedzialnymi za kreowanie ładu gospodarczego na danym terytorium, a zadanie to realizują za pośrednictwem instrumentów zarządzania

---

<sup>12</sup> Ibid.

strategicznego. Podobnie jak w poprzednim przypadku, omawiany proces wyraża ewolucję czynników rozwoju miasta, które zmieniają się z czynników odgórnych na oddolne.

3) Trzeci zakres obejmuje w końcu wzmiankowany już charakter zasobów gospodarczych, które mogą mieć charakter zewnętrzny bądź wewnętrzny względem wspólnoty terytorialnej. Przemiana ta koresponduje, z przeobrażeniami gospodarczymi, które dokonują się współcześnie pod wpływem wyzwań cywilizacyjnych i są związane z gospodarką postindustrialną. Można je też wiązać z procesem postępującej „dematerializacji” bądź „denaturalizacji” zasobów. Zgodnie z tym uzasadnieniem zasoby gospodarcze w początkowych fazach rozwoju historycznego posiadają charakter zewnętrzny względem człowieka bądź jednostki terytorialnej właśnie przez fakt ich silnego związku z uwarunkowaniami natury (są nimi wówczas ziemia, surowce naturalne), następnie podlegają procesowi przekształceń dokonywanych przez człowieka z wykorzystaniem postępu technicznego i ludzkiej pracy (zasobami są wówczas infrastruktura przemysłowa i transportowa kraju). W erze postindustrialnej zasoby przechodzą jednak dalszą ewolucję pod wpływem postępu technologicznego, zmieniając się w czynniki o charakterze społecznym, a nie materialnym<sup>13</sup>. Stają się nimi wówczas: ludzka wiedza (pomysły, patenty, innowacje), kapitał społeczny bądź kapitał kulturowy umocowany we wspólnocie społecznej. Wraz z upływem czasu człowiek stopniowo emancypuje się zatem od zewnętrznych determinant rozwojowych, aż do momentu gdy głównym kapitałem staje się on sam, a zasoby materialne mają znaczenie narzędziowe względem jego decyzji i realizowanych przedsięwzięć rozwojowych. Przeobrażenie to, które dokładnie zostanie przedstawione w rozdziale pierwszym, dokonuje się w oparciu o kryterium: zewnętrzne (egzogeniczne) - wewnętrzne (endogeniczne); a nie odgórne i oddolne, jak w dwóch poprzednich punktach.

Warto powyższe kryteria odnieść do idei systemu i państwa narodowego. Okazuje się wówczas, że posiadają one szereg cech wspólnych. Częścią składową idei państwa narodowego traktowanego jako spójny, harmonijny system, jest istnienie sprawnej władzy centralnej, która skupia szereg kompetencji administracyjnych (ad 1) oraz kompetencji w zakresie zarządzania gospodarką (ad 2). Ponadto terytorialna natura państwa narodowego współgra z modelem gospodarki przemysłowej, która realizowana jest w ujęciu przestrzennym na bazie zasobów naturalnych rozlokowanych w różnych dzielnicach kraju oraz zasobów infrastruktury przemysłowej i systemów transportowych, których rolą jest zintegrowanie zasobów (ad 3). Niektóre spośród tych zasobów odgrywają rolę szczególną

---

<sup>13</sup> D. Bell, *Ku wielkiej odnowie: religia i kultura w epoce postindustrialnej*, [w:] tegoż: *Kulturowe sprzeczności kapitalizmu*, Warszawa 1994, s. 182-207.

zarówno dla państw, jak i mniejszych jednostek terytorialnych będąc zarówno dostarczycielami dóbr materialnych i zasobów surowcowych, jak i formą transportu. Takimi zasobami są akweny morskie, które z jednej strony dostarczają określone typy dóbr (rybołówstwo, górnictwo morskie), zachęcają do określonych form działalności handlowej (przeładunki portowe) i przemysłowej (przemysł stoczniowy), jak też stanowią pole do łatwego przemieszczania się z miejsca na miejsce (żegluga, logistyka, turystyka morska). Stąd związek rozwoju miasta Gdyni z szansą jaką daje lokalizacja nad brzegiem Morza Bałtyckiego odgrywa w pracy rolę zasadniczą i został wyczerpująco wyartykułowany w formie charakterystyki poszczególnych działów gospodarki morskiej obecnych w strukturze gospodarczej miasta. To na bazie tych zależności wypracowane zostały podstawy systemu społeczno-gospodarczego państwa polskiego II RP i PRL-u, w którym poszczególne ośrodki terenowe odgrywały rolę adekwatną do funkcji w systemie.

Poczynając od przeobrażeń politycznych i gospodarczych lat 90-tych gospodarka morska przestaje być jednak dominantą w strukturze zawodowej miasta, a upadkowi kolejnych branży morskich towarzyszy kryzys tożsamości miasta, zbudowany niegdyś na bazie silnych więzi psychologicznych obywateli z morzem. Problem ten posiada szczególnie ciekawą wykładnię w mieście portowym Gdynia, które aktualnie staje się miejscem rozwoju nowych usług gospodarki postindustrialnej, w bardzo niewielkim stopniu korzystających z atutów nadmorskiego położenia miasta. Stąd analiza zależności występujących pomiędzy starą i nową strukturą gospodarczą miasta, jak też pomiędzy starą i nową tożsamością i świadomością obywatelską miasta Gdyni stanowi ważny obszar badawczy niniejszej pracy.

Przedstawiona powyżej wykładnia przeobrażeń czynników rozwojowych miasta koresponduje z charakterem przemian cywilizacyjnych związanych z ponowoczesnością. Termin „ponowoczesność” nie jest oczywiście jednoznaczny, istnieją jednak uzasadnione przesłanki, dla których będzie on wykorzystywany w pracy, dla określenia całokształtu przemian cywilizacyjnych, które w przypadku Polski i Gdyni zaczęły być obserwowane wraz z początkiem lat 90-tych. Jak pisze Chris Barker: *Kondycja ponowoczesna wiąże się z utratą wiary w podstawowe schematy, które uzasadniały racjonalne, naukowe, technologiczne i polityczne projekty świata nowoczesnego*<sup>14</sup>. Zwraca się nawet uwagę, że ponowoczesność wyznacza całkowicie nową jakość kulturową, określaną synonimem nowej ery. Pojawiają się jednak problemy w momencie podjęcia próby jej ściślejszego zdefiniowania. Jak zauważa Zbigniew Chojnicki *postmodernizm jest programowo pluralistyczny, co ma prowadzić do*

---

<sup>14</sup> Ch. Barker, *Studia kulturowe. Teoria i praktyka*, Kraków 2005, s. 231.

*przewyciężenia perspektywy całości i jedności. Trudno jest więc sformułować dla niego jakiś całościowy i jednolity zbiór zasad filozoficznych*<sup>15</sup>. Problemy definicyjne mieszczą się jednak w samej naturze postmodernizmu, przez który uważa się odchodzenie od pewnych założeń ery nowoczesnej, a nie zastępowanie ich przez inne założenia. Ponowoczesności nie definiuje się zatem przez pryzmat tego *czym ona jest*, lecz przez pryzmat tego *czym ona nie jest*. Nie jest ona zatem nowym światopoglądem, ani ideologią, ani tym bardziej systemem społeczno-gospodarczym. W 1960 roku D. Bell postawił tezę o końcu ideologii. W wydanej trzynaście lat później *The coming of postindustrial society* połączył tezy o końcu ideologii z pojęciem społeczeństwa poprzemysłowego, twierdząc, że nowy porządek powinien być uwolniony od ideologii. Według Bella *żyjemy w czasie wypełniającym się*<sup>16</sup>, gdy nowe formy społeczne jeszcze się nie pojawiły. Zwraca się uwagę, że wraz z nastaniem nowej ery nie następuje zmiana paradygmatu, jest jednak *zauważalne przesunięcie we wrażliwości, praktykach i formacjach dyskursywnych, które odróżnia postmodernistyczny zespół założeń, doświadczeń i sądów od zespołu z poprzedniego okresu*<sup>17</sup>. Na gruncie nauk społecznych ponowoczesność oznacza odchodzenie od ujęcia całościowego i systemowego (które w socjologii prezentowali m.in. Max Weber, Ferdinand Tonnies, Georg Simmel, Talcott Parsons), opartego na racjonalności, podmiotowości i roli dużych struktur biurokratycznych.

Tak rozumiane przeobrażenia przedstawione są w pracy zarówno w ujęciu gospodarczym, jak i społeczno-kulturowym. I w jednym, i drugim analizuje się zmierzch, bądź erozję, struktur hierarchicznych. W przypadku postaw społecznych istotną rolę odgrywa proces rozpadu tradycyjnej struktury społeczno-zawodowej, wyrażający się płynnością rynku pracy, powstawaniem nowych form identyfikacji, opartych nie tylko na preferencjach zawodowych oraz wzrostem znaczenia postaw konsumpcyjnych i roszczeniowych w miejsce etosu pracy ery industrialnej. Zwraca się także uwagę na osłabienie postaw wspólnotowych (indywidualizm) bądź tworzenie nowych form wspólnot eksterytorialnych, korzystających z więzi wirtualnych. W przypadku przeobrażeń gospodarczych decentralizację należy wiązać z nowymi formami elastycznej organizacji produkcji polegającymi na tworzeniu małych, autonomicznych grup pracowniczych, w których każdy jest odpowiedzialny zadaniowo za wykonywane zajęcia<sup>18</sup>. Rolą zarządu przestaje już być kontrola, a staje się ustalenie organizacyjnych ram odpowiedzialności. W modelu gospodarki postindustrialnej kluczową

---

<sup>15</sup> Z. Chojnicki, *Postmodernistyczne zmiany globalnego porządku społeczno-gospodarczego*, [w:] *Polonia qvo vadis*, A. Kukliński (red.), Warszawa 1993, s. 168.

<sup>16</sup> A. Mattelart, *Społeczeństwo informacji*, Kraków 2004, s. 63-64.

<sup>17</sup> Z. Chojnicki, *Postmodernistyczne zmiany...*, s. 169.

<sup>18</sup> *Ibid.*, s. 181-186.

rolę odgrywają małe przedsiębiorstwa, które w elastyczny sposób reagują na wyzwania rynkowe i skupiają się na produkcjach krótkich serii<sup>19</sup>. Gospodarka postindustrialna wyraża w końcu charakterystyczny już zmierzch silnej zależności rozwoju gospodarczego jednostki terytorialnej od surowcowych, środowiskowych, geograficznych i infrastrukturalnych determinant rozwojowych, który w erze ponowoczesnej w coraz większym stopniu zależeć zaczyna od produkcji niematerialnej i kapitału wiedzy.

Tak zarysowana tematyka warunkuje wybór metody badawczej. Opiera się ona głównie na analizie systemowej oraz porównawczej. Materiał badawczy prezentowany jest z kolei w ujęciu historycznym z zastosowaniem metodologii współczesnej historii politycznej<sup>20</sup>. I tak system polityczny rozumiany jest w znaczeniu makrosystemu, przez utożsamienie go ze strukturą nowoczesnego państwa narodowego i wytworzonego przezeń systemu gospodarczego. Na tym tle analiza porównawcza znajduje swoje zastosowanie poprzez wykazanie analogii okresu historycznego w dziejach rozwoju Gdyni do współczesności lub stosując inną terminologię: okresu modernistycznego do postmodernistycznego. Analogia ta zawarta jest we wszystkich obszarach badawczych pracy (ogólnym, ekonomicznym i społeczno-kulturowym). W innym ujęciu analiza porównawcza zastosowana została także w wykazaniu analogii zjawisk i procesów ogólnych, dokonujących się w badanym okresie na całym świecie do zjawisk i procesów dokonujących się w Polsce, czego przykładem jest doświadczenie Gdyni. Do technik badawczych stosowanych w pracy należy zaliczyć obserwację oraz pozyskiwanie i gromadzenie literatury przedmiotowej i materiałów źródłowych.

W odniesieniu do materiałów źródłowych wykorzystano w pracy dokumenty Urzędu Miasta Gdyni: *Strategia Rozwoju Gdyni*<sup>21</sup>, *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdyni*<sup>22</sup>, raporty o stanie miasta. Cennym źródłem informacji empirycznych był raport: *Gospodarka Gdyni w latach 1990-2000. Przemiany strukturalne i tendencje rozwojowe* przygotowany w 1997 roku dla Regionalnego Biura do Spraw Rozwoju Mieszkaniowego w Europie Wschodniej Agencji Stanów Zjednoczonych do Spraw Rozwoju Międzynarodowego<sup>23</sup>. Istotną rolę odegrały badania ankietowe przeprowadzone przez Magdę Szmytkowską, której wyniki były publikowane w ramach

---

<sup>19</sup> Ibid.

<sup>20</sup> A. Chodubski, *Wstęp do badań politologicznych*, Gdańsk 2004, s. 114 -133.

<sup>21</sup> *Strategia Rozwoju Gdyni. Cele rozwoju i zadania realizacyjne*, Gdynia 1998.

<sup>22</sup> *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdyni*, Gdynia 1999; *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdyni*, Gdynia 2009.

<sup>23</sup> *Gospodarka Gdyni w latach 1990-2000. Przemiany strukturalne i tendencje rozwojowe*, Program przygotowany dla Regionalnego Biura do Spraw Rozwoju Mieszkaniowego w Europie Wschodniej Agencji Stanów Zjednoczonych do Spraw Rozwoju Międzynarodowego, Gdynia 1997.

pracy *Przestrzeń społeczna miasta w okresie transformacji. Przypadek Gdyni*<sup>24</sup> oraz wydawnictw zamieszczanych w Rocznikach i Zeszytach Gdynskich.

W doborze pozycji literaturowych chodziło z jednej strony o wybór pozycji opisujących te aspekty i konteksty przeobrażeń cywilizacyjnych, które posiadały przydatność dla doświadczenia gdyńskiego, z drugiej zaś o dotarcie do tych procesów dokonujących się w Gdyni, zarówno historycznej, jak i współczesnej, które należy uznać za istotne i reprezentatywne dla jej gospodarczo-społecznej tożsamości. Do autorów charakteryzujących przemiany miast, samorządów i wspólnot terytorialnych należy zaliczyć: Bohdana Jałowieckiego, Iwonę Sagan, Jerzego J. Paryska, Ryszarda Domańskiego, Aleksandrę Jewtuchowicz, Tadeusza Markowskiego. Istotną rolę odegrały w tym względzie prace samodzielne, zbiorowe oraz zeszyty *Polskiej Akademii Nauk Komitetu Przestrzennego Zagospodarowania Kraju*. Tradycyjne koncepcje państwa i struktur społecznych przedstawiono w oparciu o prace takich autorów jak Max Weber, Carl Schmitt, Klaus von Beyme, Franciszek Ryszka, Roman Wapiński, Florian Znaniecki, Henryk Domański, Janusz Żarnowski. Do najczęściej cytowanych autorów charakteryzujących przeobrażenia cywilizacyjne związane z globalizacją i ponowoczesnością należy zaliczyć takich badaczy jak: Anthony Giddens, Ulrich Beck, Chris Barker, Scott Lash, Pierre Bourdieu, Manuél Castells, Zygmunt Bauman, Jadwiga Staniszkis, Katarzyna Gilarek, Daniel Bell, Peter Drucker, Jeremy Rifkin, Francis Fukuyama, Jean Baudrillard, Jean Francois Lyotard, Dean MacCannell i in.

W odniesieniu do przeglądu prac i źródeł gdyńskich warto dokonać podziału na prace historyczne i współczesne. W okresie międzywojennym ważnym źródłem informacji okazały się wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego („Pamiętniki Instytutu Bałtyckiego”, „Komunikaty Instytutu Bałtyckiego”), a także prace zbiorowe wydawane z okazji 10-lecia i 15-lecia polskiej gospodarki morskiej: *Kronika o polskim morzu. Dzieje walk, zwycięstw i pracy*<sup>25</sup> oraz *XV lat polskiej pracy na morzu*<sup>26</sup>. Istotną rolę odegrały prace takich autorów jak: Julian Rummel, Feliks Hilchen, Bolesław Kasprowicz, Jerzy Borowik, Tadeusz Spitzer, Tadeusz Wenda, Eugeniusz Kwiatkowski. Wydawnictwa te charakteryzują się często zaangażowanym stylem, stanowią jednak cenne źródła informacji.

Ważnym współczesnym autorem zajmującym się Gdynią okresu międzywojennego jest Mieczysław Widernik. Jego trzy główne pozycje charakteryzujące Gdynię z perspektywy

---

<sup>24</sup> M. Szymkowska, *Przestrzeń społeczna miasta w okresie transformacji. Przypadek Gdyni*, Warszawa 2008.

<sup>25</sup> *Kronika o polskim morzu. Dzieje walk, zwycięstw i pracy*, Cz. Peche (red.), Warszawa 1930.

<sup>26</sup> *XV lat polskiej pracy na morzu*, A. Majewski (red.), Gdynia 1935.

społecznej<sup>27</sup>, gospodarczej<sup>28</sup> oraz politycznej<sup>29</sup> stanowią cenne źródło informacji niniejszej pracy. Ważną monografią charakteryzującą Gdynię w sposób całościowy i przekrojowy jest praca wydana pod redakcją Romana Wapińskiego *Dzieje Gdyni*<sup>30</sup>. Problematyce budowy portu poświęcone jest studium Ryszarda Mielcarka<sup>31</sup>. Do innych powojennych bądź współczesnych autorów zajmujących się Gdynią oraz gospodarką morską należy zaliczyć: Donalda Steyera, Tadeusza Białasa, Zbigniewa Machalińskiego, Zdzisława Misztala, Bolesława Kasprowicza, Andrzeja Piskozuba, Benedykta Dopierałę, Bogdana Kowalskiego. Problematyką urbanistyki i architektury Gdyni okresu międzywojennego zajmuje się Maria Sołtysik<sup>32</sup>. Z kolei zagadnienia społeczne okresu PRL analizował Andrzej Sobociński<sup>33</sup>, co czynił z perspektywy dominujących wówczas w nauce oraz życiu społeczno-politycznym wytycznych światopoglądowych. Do cytowanych autorów opisujących zagadnienia Gdyni współczesnej należy zaliczyć: Magdę Szymtkowską, Iwonę Sagan, Tadeusza Palmowskiego, Marka Dutkowskiego. Ważną rolę odegrały takie wydawnictwa jak „Roczniki Gdyńskie” oraz ukazujące się od niedawna „Zeszyty Gdyńskie”.

W pracy wykorzystano także wydawnictwa promocyjne publikowane przez Urząd Miasta po 1989 roku. Choć charakteryzują się one propagandowym i zaangażowanym stylem właśnie z tego powodu stanowią cenne źródło informacji. Już we wstępie należy bowiem zwrócić uwagę na pewną dość istotną prawidłowość dotyczącą literatury na temat współczesnej Gdyni. Istnieje bowiem bardzo niewiele bezstronnych opracowań badających trendy i przeobrażenia, które dokonywały się w Gdyni poczynając od początku lat 90-tych. W mieście publikowanych jest z kolei sporo opracowań promocyjnych i propagandowych. Podkreślenie tej prawidłowości nie ma na celu deprecjacji tych opracowań. Wręcz przeciwnie, ich istnienie stanowić będzie dla autora potwierdzenie jednej z tez współczesnej antropologii postmodernistycznej, badającej proces zastępowania rzeczywistego oglądu sytuacji, oglądem wirtualnym i medialnym, wykreowanym dla kształtowania społecznych postaw.

Zapowiadając treść poszczególnych rozdziałów pracy warto podkreślić, że każdy z nich posiada strukturę dychotomiczną wyznaczoną przez kontekst historycznego następstwa

---

<sup>27</sup> M. Widernik, *Główne problemy gospodarczo-społeczne miasta Gdyni w latach 1926-1939*, Gdańsk 1970.

<sup>28</sup> M. Widernik, *Porty Gdańska i Gdyni w życiu gospodarczym II Rzeczypospolitej*, Gdańsk 1991.

<sup>29</sup> M. Widernik, *Życie polityczne Gdyni w latach 1920-1939*, Gdańsk 1999.

<sup>30</sup> *Dzieje Gdyni*, R. Wapiński (red.), Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk 1980.

<sup>31</sup> R. Mielcarek, *Budowa portu handlowego w Gdyni w latach 1934-1939*, Gdańsk 2001.

<sup>32</sup> M. Sołtysik, *Gdynia - miasto XX-lecia międzywojennego. Urbanistyka i architektura*, Warszawa 1993.

<sup>33</sup> A. W. Sobociński, *Przemiany społeczeństwa Gdyni w latach 1945-1970*, Gdańsk 1977

zdarzeń. Każdy z rozdziałów przeciwstawia erę przemysłową (bądź nowoczesną) okresu międzywojennego i PRL erze postindustrialnej (bądź ponowoczesnej) okresu współczesnego, którego symbolicznym początkiem jest rok 1989.

Pierwszy rozdział pracy posiada znaczenie porządkujące i metodologiczne. Stanowi on wzorec modelowy dla analizy przypadku gdyńskiego. Przedstawiono w nim przeobrażenia, które dokonują się w ramach współczesnych struktur gospodarczych i społecznych. Punktem wyjścia jest model państwa narodowego, traktowanego jako spójny i koherentny organizm, składający się ze zintegrowanych składników. Silne państwo narodowe jest kreatorem zmian społeczno-gospodarczych, które realizuje z wykorzystaniem środków propagandy. Oddziałuje ono na zasoby, przedsiębiorstwa i inicjatywy gospodarcze zlokalizowane na określonych terytoriach. Spoistość państwa jest wzmocniona przez uwarunkowania międzynarodowe, które zwłaszcza w przypadku Polski międzywojennej odgrywały rolę istotnego czynnika rozwojowego, mobilizującego społeczeństwo do działania. Wraz z trendami globalizacyjnymi dokonuje się jednak erozja tak rozumianych struktur państwowych, które cedują swoje kompetencje na rzecz wyższych i niższych szczebli drabiny administracyjnej. Hierarchiczne struktury społeczne zastępowane są strukturami oddolnymi i rozproszonymi. W rozdziale przedstawiono proces odradzania się tożsamości lokalnych na całym świecie, nowych form ich artykulacji społecznej oraz założenia procesu decentralizacji władzy, który dokonuje się nie tylko pod wpływem impulsów Unii Europejskiej. Przedstawiono naturę nowych trendów metropolitalnych, które powodują, że poszczególne ośrodki miejskie podłączone zostają do sieci globalnych sprzężeń zwrotnych i oddziaływań, choć odnotowywanym dzięki nim korzyściom towarzyszą także nowe formy dysproporcji. Przedstawiono także przeobrażenia gospodarcze, które związane z odchodzeniem od gospodarki przemysłowej w kierunku gospodarki opartej na wiedzy. Rozdział kończy analiza przemian społeczno-kulturowych rozpatrywanych przez pryzmat zmięchu modernistycznego etosu pracy, który zastępują preferencje indywidualistyczne i konsumpcyjne nastawione na zaspakajanie prywatnych potrzeb.

W drugim rozdziale przeanalizowane zostały przeobrażenia dokonujące się w sferze gospodarki Gdyni. Pokazano wpływ czynników egzogenicznych okresu międzywojennego na ukształtowanie się struktury gospodarczej Gdyni związanej z dominacją systemu gospodarki morskiej, współtworzonej przede wszystkim przez przeładunki portowe, ale także przez żeglugę, przemysł stoczniowy, rybołówstwo morskie i system usług towarzyszących. Do czynników egzogenicznych należy zaliczyć zarówno rentę położenia geograficznego, jak i kontekst sytuacji międzynarodowej, który zmusił młode państwo polskie do aktywizacji



wysiłków na rzecz budowy własnego portu morskiego traktowanego jako centrum handlu zamorskiego. Dokonującym się przeobrażeniom towarzyszyło uformowanie się systemowych podstaw polskiej gospodarki narodowej, uprzemysłowienie i modernizacja zacofanego kraju o rolniczej strukturze zatrudnienia. Pokazano w rozdziale proces stopniowej koncentracji władzy gospodarczej, przejawiający się w ewolucji od interwencjonizmu państwowego po gospodarkę centralnie sterowaną. W drugiej części rozdziału przedstawiono przeobrażenia gospodarcze dokonujące się w erze ponowoczesnej, przeobrażenia będące konsekwencją zmierzchu systemowego podejścia do polskiej gospodarki narodowej, skutkujące kryzysem gospodarki morskiej. Przedstawiono istotę nowego podejścia endogenicznego, w którym to jednostki samorządowe wyposażane są w kompetencje odnośnie kreowania ładu gospodarczego w mieście. W rozdziale przedstawiono także analizę i ocenę nowego projektu gospodarki opartej na wiedzy w Gdyni (innowacyjność i przedsiębiorczość) wraz z analizą modelu konstruktywnego podejścia do branży transportowo-logistycznej, głównie w kontekście szans na włączenie Gdyni w orbitę oddziaływań globalnych i metropolitalnych w konsekwencji rozbudowy infrastruktury portowej i logistyczno-dystrybucyjnej.

W rozdziale trzecim przedstawiono przeobrażenia dokonujące się w sferze społeczno-kulturowej Gdyni. Rozdział rozpoczyna analiza gdyńskiej mitologii, która stanowi istotną więź narracyjną członków wspólnoty i która odegrała kluczową rolę w uformowaniu postaw świadomościowych opartych na etosie pracy, przedsiębiorczości, a także służby ojczyźnie, zaangażowaniu publicznym i obywatelskim. W reakcji na stosunki kapitalistyczne młodego państwa polskiego uformowała się w Gdyni struktura społeczna oparta na silnych preferencjach zawodowych. W ramach zależności strukturalnych coraz ważniejszą rolę odgrywały z kolei nowe formy artykulacji społecznych o charakterze robotniczo-klasowym. Procesy te współgrały ze wzrostem dysproporcji, wykluczeń i pauperyzacji społecznej w przedwojennej Gdyni. Podrozdział dotyczący PRL-u skupia uwagę głównie na nowych formach etosu robotniczego opartego na idei socjalistycznego współzawodnictwa pracy silnie obecnego w dużych państwowych przedsiębiorstwach gospodarki morskiej. Na tym tle przedstawiono analizę dramatycznych wydarzeń politycznych 1970 i 1980 roku, które rozpatruje się przez pryzmat antagonizmów świata pracy (tzn. proletariusze przeciwko klasom posiadającym, identyfikowanym w okresie PRL-u z komunistycznymi dygnitarzami). Wraz z przeobrażeniami cywilizacyjnymi lat 90. w społeczeństwie Gdyni coraz większą rolę odgrywają postawy oddolne i jednostkowe, co jest związane z rozpadem tradycyjnej struktury społeczno-zawodowej miasta. Przedstawia się nowe formy aktywności obywatelskiej, społecznej i gospodarczej w Gdyni, a także postawy konsumpcyjne, roszczeniowe i związane

z zamyśleniem do wysokiej jakości życia. W rozdziale analizuje się także charakter nowych dysproporcji społecznych, które w erze globalizacji nie podlegają już typowym dla społeczeństwa przemysłowego formom agregacji klasowej, co w szczególnie trudnej sytuacji stawia „wielkich przegranych” procesu transformacji (pracowników upadającej gospodarki morskiej, osoby starsze, mieszkańców blokowisk). Rozdział kończy refleksja dotycząca skuteczności nowych form propagandy wpisujących się w strukturę gdyńskiej mitologii, które sprzyjają pozytywnemu odbiorowi społecznemu miasta, rejestrowanemu w badaniach ankietowych i sondażowych.

## **Rozdział I**

### **Od uwarunkowań systemowych do czynników oddolnych.**

#### **Przeobrażenia strukturalne dokonujące się w ramach współczesnej gospodarki i społeczeństwa**

Wykładnia państwa narodowego pełni w rozdziale rolę modelu, wzorca teoretycznego, który podlega następnie wewnętrznym przeobrażeniom. Poniżej przedstawione zostaną te z atrybutów państwa, które posiadać będą bezpośrednią przydatność z punktu widzenia analizowanego w pracy problemu badawczego. Punktem odniesienia będzie zatem był państwowy współtworzony w okresie XX wieku przez system administracyjny II Rzeczypospolitej, a potem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Systemy wytworzone przez te państwa stanowiły bowiem otoczenie społeczno-gospodarcze miasta i portu Gdyni, w jej okresie historycznym. Otoczenie to warunkowało impulsy rozwojowe miasta.

W drugiej części rozdziału przedstawione zostaną przeobrażenia, którym podlega współczesne państwo narodowe. Przeobrażenia te związane są z globalizacją gospodarki oraz nowymi trendami kultury ponowoczesnej. Wywierają one skutki zarówno natury praktycznej, jak i naukowo-poznawczej. W ich efekcie komplikują się rzeczywiste relacje gospodarcze i społeczne, które kiedyś miały dość spójny i przewidywalny charakter. Ponadto pojawia się trudność interpretacyjna tych zjawisk, która wymaga wypracowania nowych, adekwatnych do współczesnych wyzwań narzędzi opisu.

#### **1.1. Państwo narodowe – jako nowoczesny system**

##### **1.1.1. Statyczna wykładnia państwa**

Państwo interpretowane przez pryzmat systemu nawiązuje z jednej strony do idealistycznych koncepcji starożytnych, z drugiej zaś do propagowanego przez Machiavellego terminu *la statto*, definiowanego jako stan niezmienny, status. Podejście to *implikowane jest z dość precyzyjnych założeń metodologicznych i teoriopoznawczych oraz ontologicznych. Zasadzają się one na przeświadczeniu, że ludzie ze swojej natury są zróżnicowani (Platon) lub niedoskonalni (Arystoteles) albo źli i podstępni (Machiavelli) lub egoistyczni (Hobbes). Ale ci niezróżnicowani lub niedoskonalni ludzie, albo podstępni, nikczemni i niedotrzymujący wiary lub egoistyczni, tudzież troszczący się o korzyści własne, tylko wtedy, kiedy są*

*stosownie zorganizowani, mogą stworzyć byt doskonały, suwerenny i trwały, którym jest państwo jako harmonijny organizm lub system*<sup>1</sup>.

Istotne znaczenie z punktu widzenia teorii systemu politycznego odgrywa pojęcie struktury państwa zapożyczone z socjologii Talcotta Parsonsa. Różnicuje ono państwo na mniejsze jednostki. Kryterium różnicowania może mieć charakter społeczny (grupy społeczne, stany, klasy, kasty), bądź ekonomiczny (ośrodki gospodarcze, zasoby przemysłowe). Wielu socjologów i teoretyków państwa zwraca jednak uwagę, że najistotniejszym składnikiem struktury państwa i jej zróżnicowania jest przestrzeń geograficzna. Jak podkreśla Max Weber pojęcie państwa jest silnie sprzężone z terytorium, na obszarze którego władca posiada prawo *monopolu do wywierania prawomocnej przemocy fizycznej*<sup>2</sup>. Tylko w ujęciu przestrzennym możliwe jest realizowanie racjonalnej polityki państwowej, która polega na przestrzennym rozgraniczeniu miejsc gdzie decyzje polityczne suwerennej władzy posiadają takie bądź inne oblicze, oddziałuje z większym bądź mniejszym nasileniem. Zwraca się uwagę, że państwo to *bardzo złożony system społeczno-gospodarczo-przestrzenny, a więc zbiór elementów wraz z relacjami istniejącymi między nimi oraz pomiędzy ich właściwościami*<sup>3</sup>. Ujęcie to koresponduje z zasadą przestrzennego podziału pracy, która różnicuje poszczególne ośrodki gospodarcze, społeczne i kulturowe kraju pod względem ich funkcji.

Nowożytnie koncepcje geopolityczne skłonne są dla analizy państwa stosować analogię organiczną. Wykorzystanie metafory organicystycznej dla analizy procesów społecznych zapoczątkował Herbert Spencer - protoplasta socjologii i zwolennik całościowej teorii systemu społecznego, twierdzący, że zjawiska społeczne zorganizowane są na zasadach zbliżonych do form organicznych. Spencer miał wielu naśladowców, jednak skłonność do doszukiwania się silnych podobieństw pomiędzy światem przyrodniczym i społecznym nie była w socjologii oceniana zbyt pozytywnie, zarzucano jej uproszenia, społeczny darwinizm i biologizm<sup>4</sup>. Nawiązującą do analogii organicznej teorię systemu społecznego rozwijali na gruncie XX-wiecznej socjologii zwłaszcza Talcott Parsons oraz Niklas Luhmann.

Na gruncie nauk politycznych teorie organiczne były popularne w początkach XX wieku. Wiązano je wówczas z koncepcjami geopolitycznymi oraz nowoczesną teorią państwa. Dostęp państw do terytoriów, dysponowanie brzegiem morskim, drogami

---

<sup>1</sup> J. Świniarski, *Filozoficzne podstawy wiedzy o państwie*, [w:] *Nauka o państwie i polityce*, J. Tymanowski (red.), Łódź 2003, s. 44.

<sup>2</sup> M. Weber, *Polityka jako zawód i powołanie*, Kraków 1998, s. 56.

<sup>3</sup> J. Regulski, *Państwo: model systemu*, [w:] *Przestrzeń w polityce gospodarczej*, J. Tarajkowski, L. Wojtasiewicz (red.), Poznań 2008, s. 599.

<sup>4</sup> H. Domański, *Struktura społeczna*, Warszawa 2004, s. 12-14.

rzecznymi, surowcami czy w końcu drogami kolejowymi i ośrodkami przemysłowymi w myśl tych koncepcji stanowiło o sile przewagi konkurencyjnej państwa, którego zasoby stanowiły ogniwa systemu gospodarczego zespolonego układami komunikacyjnymi i traktowanego jako żywy organizm. Według Rudolfa Kjellena relacje zachodzące pomiędzy poszczególnymi elementami państwa przypominają relacje poszczególnych organów do „ciała państwowego”, które może prawidłowo funkcjonować wyłącznie, gdy jego organy są zdrowe i pozostają jego własnością. Stąd *narządami państwa są granice polityczne, kończynami regiony produkcyjne, systemem nerwowym stolica, układem krążenia sieć komunikacyjna*<sup>5</sup>. Rolą „ciała państwowego” jest racjonalne zarządzanie jego organami, prowadzenie polityki w sposób hierarchiczny z przyporządkowaniem poszczególnym ośrodkom ról odpowiadających funkcjom, które spełniają względem całego organizmu. Warto zwrócić uwagę na zdolność nowożytnej władzy do *jasnego i precyzyjnego rozgraniczania – przypadków, okoliczności, skutków, przyczyn, kompetencji, zakresów odpowiedzialności itp., a więc całej materii nowoczesnego życia społecznego, w tym także rozgraniczania, określania granic, monitorowania i obrony własnego terytorium*<sup>6</sup>.

Interpretacja państwa przez pryzmat systemu gospodarczego zbliża się do podejścia funkcjonalistycznego w socjologii i politologii, w którym poszczególne części składowe nie mają charakteru samoistnego, lecz rozpatrywane są przez pryzmat funkcji, które spełniają względem całości. Podejście to, które rozwijali XX-wieczni funkcjoniści, było też wyróżnikiem socjologii Emila Durkheima, który podkreślał znaczenie zewnętrznych, egzogenicznych czynników rozwoju jednostki. Czynniki te stają się wówczas niekwestionowanymi faktami społecznymi, występującymi jako „całość organiczna” (*sui generis*) względem niej<sup>7</sup>. To jakby zewnętrzna substancja stanowiąca trwałą i niezmienną horyzont dla bytu jednostki. System prawny wytworzony przez nowożytne państwo narodowe zachowywał swoją stabilność dzięki temu, że był *poza, ponad* jednostką. W ujęciu tym, którego reprezentatywnym przedstawicielem na gruncie filozofii był Thomas Hobbes państwo nie jest wytwarzane przez obywateli. Choć jest ono ustanowione w wyniku „umowy społecznej” to ma charakter pierwotny, uprzedni względem jednostkowych decyzji. Wedle Hobbesa ujęcie to umożliwia zachowanie pokoju społecznego, przewyciężenie stanu naturalnego chaosu w wyniku prawomocnych decyzji suwerennej władzy. Obywatele,

---

<sup>5</sup> Z. Lach, J. Skrzyp, *Geopolityka i geostrategia*, Warszawa 2007, s. 20.

<sup>6</sup> D. Gawin, *Spółczesność obywatelska w epoce globalizacji*, [w:] *Globalizacja i my. Tożsamość lokalna wobec globalnych trendów rozwojowych*, R. Piekarski, M. Graban (red.), Kraków 2003, s. 177.

<sup>7</sup> K. von Beyme, *Współczesne teorie.....*, s. 108-109.

mniejsze jednostki administracji terenowej, wszystkie części składowe państwa rozpatrywane są zatem przez kontekst ich relacji z większą całością organiczną.

### 1.1.2. Dynamiczna wykładnia państwa

O ile powyżej analizowano państwo z uwypukleniem jego cech świadczących o stałości, niezmienności struktur państwowych o tyle teraz warto poddać analizie ewolucyjną wykładnię państwa, podkreślając jego kierunkowy bądź celowościowy charakter. Ważną cechą nowożytnych instytucji państwowych jest ich zdolność do wywierania wpływu na rzeczywistość społeczno-gospodarczą. Wykładnia ta nawiązuje do koncepcji postępu społeczno-gospodarczego bądź modernizacji, uwypuklając rolę instytucji państwowych w tym procesie. Zdolność instytucji państwowych do wywierania wpływu związana jest z immanentną cechą władzy, jaką jest *decyzyjność*, możliwość wywierania skutków. Jadwiga Staniszkis określa ten atrybut władzy mianem *sterowności*<sup>8</sup>. Autorka pisze także o władzy jako *katalizatorze zmian*<sup>9</sup>. Zgodnie z tradycyjną definicją sprawowanie władzy łączyć należy z działaniem przyczynowo-skutkowym. John Scott utożsamia władzę ze skutkiem, który urzeczywistnia jej cel<sup>10</sup>. Tak rozumianego skutku nie należy jednak utożsamiać wyłącznie z wpływem wywieranym na poddanych, którzy stosują się do poleceń decydentów. Przez skutek należy raczej rozumieć następstwa o charakterze strukturalnym i systemowym. Tylko system państwa narodowego posiada zdolność do samoorganizacji *władzy nad samym sobą*, która porządkuje i harmonizuje relacje zachodzące pomiędzy jego poszczególnymi segmentami<sup>11</sup>. Decyzyjność państwa narodowego jest zatem urzeczywistnieniem jego charakteru systemowego. Charakter ten nie przesądza niezmienności struktur państwowych, lecz proces kontrolowanej zmiany. Państwo nowożytne stając się kreatorem zmian zrywa z dominującym w okresie przednowożytnym modelem niezmiennego państwa stanowego opartego na stosunkach feudalnych i hierarchii lennej.

Dynamiczna wykładnia państwa posiada swoją genezę w nowożytnych prądach intelektualnych nawiązujących do idei postępu. Prądy te znajdowały swoje ujście w pozytywistycznych i scjentystycznych naukach przyrodniczych, postrzegających świat w sposób całościowy, zajmujących się projekcją przyszłości jako stanu idealnego, do którego trzeba dążyć za wszelką cenę. Do reprezentantów powyższego punktu widzenia należy zaliczyć z jednej strony myślicieli oświecenia i pozytywizmu (Jean Condorcet, August

---

<sup>8</sup> J. Staniszkis, *Władza globalizacji*, Warszawa 2003, s. 16.

<sup>9</sup> Ibid., s. 47.

<sup>10</sup> J. Scott, *Władza*, Warszawa 2006, s. 9.

<sup>11</sup> J. Staniszkis, *Władza globalizacji...*, s. 16.

Comte, Francis Bacon, John Stuart Mill), filozofów niemieckiego idealizmu obiektywnego, a zwłaszcza Georga Wilhelma Friedricha Hegla, dla którego proces historyczny ma charakter celowy, a celowość niemiecki idealista wiąże z *pochodem rozumu w dziejach*<sup>12</sup>, socjalistów utopijnych (Henri de Saint-Simon), a także niektórych współczesnych futurologów. Współcześnie preferencje na rzecz wiary w przebudowę stosunków społecznych przy pomocy aparatu biurokratycznego oraz systemów eksperckich określa się mianem technokratyzmu<sup>13</sup>.

W nowożytnej metodologii naukowej istotną rolę odgrywały zagadnienia czasu, przyrody, racjonalności, postępu technicznego, nauki wykorzystywanej w celach użytecznych. Czas postrzegany był w sposób liniowy, jako krzywa wznosząca się ku górze. W dominującej w erze przemysłowej mechanistycznej wizji świata fazy postępu odmierzano za pośrednictwem tarczy zegara. Ponadto w okresie tym cała uwaga skierowana była ku przyszłości, przyszłość była absolutyzowana, nadawano jej status ontologiczny, uznawano jej niepodważalną aksjologiczną wyższość nad teraźniejszością, uznawano także, że ma ona charakter jednoznacznie określony i zdeterminowany, stąd Joanna Kurczewska w pracy o tendencjach technokratycznych wskazuje na swoisty *terror przyszłości*<sup>14</sup>.

Relację z naturą postrzegano przez pryzmat powiększającego się zakresu władztwa człowieka nad światem przyrody. Wiązano z tym nadzieję na pokonywanie wszelkich ograniczeń natury i powiększania się zakresu ludzkiej wolności. Cel ten osiągać miano za pośrednictwem postępu technicznego. W inicjatywie tej kluczową rolę odgrywał czynnik ludzkiej pracy. To dzięki nieprzerwanej pracy człowiek stopniowo podporządkowywał sobie środowisko naturalne. Istotną rolę w konstruowaniu nowoczesnych rozwiązań technologicznych powierzono nauce opartej na badaniach wdrożeniowych i stosowanych. W tym celu rozwijano uczelnie techniczne, a na inżynierach spoczywał obowiązek podłożenia ważnej misji społecznej. Państwo wyposażone zostało w gęstą siatkę instytucji wspomagających elity polityczne (rady eksperckie, instytuty naukowe, szkoły wyższe, organizacje samorządu gospodarczego, związki zawodowe). Warto też rozróżnić różne zakresy tematyczne, które obejmowała idea postępu realizowanego z wykorzystaniem instytucji państwowych.

Obok postępu technologicznego (wrażanego przez skalę panowania człowieka nad uwarunkowaniami natury) istotną rolę odgrywał postęp ekonomiczny, sterowany za pośrednictwem polityki interwencjonizmu państwowego i parametryzowany za

---

<sup>12</sup> R. Panasik, *Jednostka i państwo w filozofii politycznej Hegla*, [w:] tegoż: *Przyroda. Człowiek. Polityka. Z dziejów filozofii niemieckiej XVIII/XIX wieku*, Warszawa 2002, s. 150-151.

<sup>13</sup> J. Kurczewska, *Technokraci i ich świat społeczny*, Warszawa 1997, s. 15-90.

<sup>14</sup> *Ibid.*, s. 17-21.

pośrednictwem wskaźników ekonomicznych. Kluczową rolę powierzono też postępowi społecznemu, któremu przypisywano zasadniczą rolę w tworzeniu bardziej sprawiedliwego ustroju społecznego opartego na egalitarnych i altruistycznych podstawach. Z celem tym wiązano zamysł zmniejszenia nierówności społecznych, walkę z nędzą i ubóstwem. Przez postęp społeczny przede wszystkim rozumiano jednak postęp w świadomości społecznej narodu, który staje się wspólnotą o określonej tożsamości i samoświadomości. Niezależnie zatem od komponentów materialnych, przyrodniczych i technicystycznych ideę postępu realizowanego przez struktury państwa narodowego należy rozpatrywać głównie w kategoriach społecznych, wiązała się ona z określoną świadomością całej wspólnoty społecznej przyjmującej postać narodu, wspólnoty kształtowanej przez powszechną edukację i środki masowej propagandy.

### 1.1.3. Propagandowa rola państwa

Propagandowa rola państwa związana jest ze sposobem legitymizacji władzy – z formą, przy pomocy której rządzący wytwarzają wśród podwładnych przeświadczenie o słuszności realizowanej misji. Jak wskazuje komentator dzieł Hegla: *Odwołanie się do „sacrum” od najdawniejszych czasów stanowiło powszechnie „ultima ratio” dla władzy politycznej i jej aktów prawodawczych, było jej legitymizacją, usprawiedliwieniem i uświęceniem. Władza była legalna bo pochodziła od Boga*<sup>15</sup>. Propagandowa rola państwa odwołuje się do jego tożsamości, posiadającej związek z problematyką mitu, narracji, przypowieści. Jej składnikiem jest historia wspólnoty politycznej skonstruowana według wybiórczego, czarno-białego schematu narracyjnego. Dla mieszkańców wspólnoty politycznej ta nieobiektywność przekazu nie ma jednak znaczenia. Jak pisze Mircea Eliade: *Skoro już mit zostaje „opowiedziany”, tzn. odsłonięty, staje się nieodpartą prawdą, mit ustanawia prawdę absolutną*<sup>16</sup>. W skład mitologicznej przypowieści o państwie wchodzi opisy przełomowych wydarzeń historycznych, bohaterstwa, wojen, opowieści o bohaterach ludowych, postaciach wybitnych, mężach stanu a także wrogach i zdrajcach politycznych. W historii mitycznej wydarzenia te zdarzyły się *onego czasu* na zasadzie precedensu, który wyrył trwały ślad w pamięci społecznej<sup>17</sup>. Z biegiem czasu emocjonalność przekazu usunęła z pamięci fakty nie pasujące do czarno-białej przypowieści. Stąd zwraca się uwagę, że mit w silnym stopniu *obciążony jest wartościowaniem. Świat mitu to świat istot krańcowo złych bądź krańcowo*

---

<sup>15</sup> R. Panasik, *Sacrum i polityka. Uwagi o heglowskiej próbie legitymizacji państwa poprzez odwołanie do religii i filozofii* [w:] tegoż, *Przyroda. Człowiek. Polityka.....*, s.160-161.

<sup>16</sup> M. Eliade, *Sacrum i profanum*, Warszawa 1999, s. 78.

<sup>17</sup> B. Szacka, *Czas przeszły, pamięć, mit*, Warszawa 2006, s.74-75.



*dobrych i nie ma w nim miejsca na rzeczy neutralne. Wszystkie są bądź przyjazne bądź wrogie*<sup>18</sup>. Podkreśla się edukacyjny charakter czarno-białego schematu opowieści na temat historii politycznej wspólnoty, która dzięki niemu wzmacnia własną tożsamość. Mit jest swoistym wzorcem znaczeniowym dzięki, któremu obywatele zyskują moralne drogowskazy, pomagające im orientować się w kwestii życiowych wyborów.

Mity wykorzystywane są w celach politycznych. Dzięki tej możliwości rządzący państwem jawią się społeczeństwu jako kontynuatorzy i wyraziciele narodowych tradycji. Wśród społeczeństwa kształtuje się *wyobrażenie o prawomocności władcy*, nadające mu większą siłę oddziaływania niż czynniki o charakterze legislacyjnym. Max Weber wiąże je z charyzmą, powołaniem podobnym do tych, w które wyposażeni byli dawni magowie<sup>19</sup>. Mit ponadto kształtuje tożsamość wspólnoty politycznej, traktowanej jako element stały, niezmienny, co do którego istnieje społeczny consensus. Stąd też podtrzymywanie go leży na straży pokoju, zgody i stabilności wspólnoty politycznej. Harmonizuje on relacje pomiędzy poszczególnymi ogniwami systemu. Jak pisze Czesław Znamierowski: *wierzenia i urojenia magiczne, (...) są ważnym czynnikiem niezmienności w strukturze bardzo wielu grup zarówno na poziomie pierwotnym, jak i najwyższym. Stabilizują one stosunki społeczne już choćby dlatego, że nie dopuszczają myśli, iżby mogło być inaczej, niż jest*<sup>20</sup>. W nowożytnym społeczeństwie wyrabia się stałe przeświadczenie na temat usytuowania geopolitycznego danego państwa na tle stosunków międzynarodowych. Wynikają z niego umacniane przez rządzących przeświadczenia o innych państwach będące podstawą do subiektywnego wartościowania, z zastosowaniem kryterium różnicującego: wróg – przyjaciel, wraz z gamą kategorii pośrednich, zawsze jednak układających się w jedną spójną całość zgodną z przypowieścią narracyjną wspólnoty politycznej. W sytuacjach przełomowych, gdy natężenie międzynarodowych wydarzeń politycznych przybiera na sile i przyjmuje zwiększone tempo, wzrasta ranga tej kategoryzacji. Sytuacją biegunową jest konflikt o charakterze wojennym. Uzasadnienia dla podjęcia inicjatywy militarnej również są stymulowane przez propagandę państwową, która odwołuje się do różnych środków. Istotną rolę odgrywają stosowane przez władze środki perswazji, korzystające z arsenału semantycznych uzasadnień. Ta *totalna mobilizacja*, jak określa ją Ernst Jünger, ma na celu wciągnięcie w tryby najwyższej aktywności, czyli do czynu zbrojnego ludzi jak dotąd biernych, stojących na uboczu wydarzeń

---

<sup>18</sup> Ibid., s. 75.

<sup>19</sup> M. Weber, *Polityka jako zawód...*, s. 58-59.

<sup>20</sup> Cz. Znamierowski, *Szkoła prawa. Rozważania o państwie*, Warszawa 1999, s.19.

politycznych<sup>21</sup>. Wojnę legitymizuje się poprzez wytworzenie w społeczeństwie przeświadczenia o jej moralnej słuszności, łączonej w tym przypadku z koncepcją winy nieprzyjaciół. Wychodząc z tych przesłanek Carl Schmitt twierdzi, iż pojęcie „wojny sprawiedliwej” nie istnieje jako takie, lecz ma wyłącznie charakter propagandowy i polityczny<sup>22</sup>.

Dla ukształtowania świadomości narodowej obywateli władcy odwołują się do określonych środków edukacyjnych, promocyjnych bądź socjotechnicznych. To one kształtują społeczeństwo w określonym duchu. Do środków edukacyjnych należy zaliczyć wydawnictwa o charakterze naukowym, jak też popularnym. Naukowcy zgrupowani na katedrach uniwersyteckich nauczają według określonych programów dydaktycznych. Przekaz narracyjny obecny jest w książkach, artykułach prasowych. Wychowawczą rolę spełniają szkoły szczebla podstawowego i średniego. Taką rolę mogą spełniać kluby, stowarzyszenia, fora dyskusyjne. Swoją aktywnością mogą one kształtować nie tylko umysły odbiorców, ale także ich ciała (umiejętności praktyczne, tężyznę fizyczną na które nacisk jest kładziony w zgrupowaniach harcerskich, klubach sportowych, towarzystwach gimnastycznych, stowarzyszeniach krajoznawczych i turystycznych, klubach żeglarskich i taterniczych itp.). Urabianie obywateli, kształtowanie w nich określonych postaw za pośrednictwem „technik dyscyplinujących” jest, wedle Michaela Foucaulta, podstawową praktyką władzy eksperckiej, korzystającej z osiągnięć nowożytnej nauki dla sprawowania nadzoru nad dużymi populacjami<sup>23</sup>. Techniki te opierają się głównie na ćwiczeniach fizycznych i kształtowaniu nawyków cielesnych. W kleszczach nowożytnej biurokracji umieszczony zostaje nie tylko ludzki umysł, ale i ciało, poddawane różnym ascetycznym zabiegom<sup>24</sup>. Warto przypomnieć, że praktyki polegające na korelacji idei rozwoju tężyzny fizycznej młodzieży z nowożytną koncepcją państwa narodowego jako pierwsze znajdowały swoje zastosowanie w pruskich korporacjach i stowarzyszeniach gimnastycznych (*Turnvereine*), które były tworzone od początku XIX wieku. Ich wyróżnikiem było silne odwołanie do akcentów nacjonalistycznych<sup>25</sup>.

Treści propagandowe nowożytnego państwa łączone są w końcu z działalnością *sensu stricto* polityczną, są one obecne w przemówieniach, ulotkach, publicystyce politycznej. Władze odwołują się do różnych środków socjotechnicznych w celu wyrabiania określonych

---

<sup>21</sup> F. Ryszka, *Polityka i wojna, Świadomość potoczna a teorie XX wieku*, Warszawa 1975, s. 172.

<sup>22</sup> C. Schmitt, *Teologia polityczna i inne pisma*, Kraków 2000, s. 220.

<sup>23</sup> M. Foucault, *Nadzorować i karać*, Warszawa 1998, s. 131-165.

<sup>24</sup> J. Scott, *Władza....*, s.119-120.

<sup>25</sup> A. Wolff-Powęska, *Doktryna geopolityki w Niemczech*, Poznań 1979, s. 35.

postaw. Mit może podlegać zatem instrumentalizacji. Praktyki tego typu nasilają się wraz z rozwojem środków masowego przekazu, które zwielokrotniają oddziaływanie słowa i obrazu (radio, telewizja, internet). W okresie międzywojennym środki masowej propagandy zastosowano po raz pierwszy na szeroką skalę. Odwoływały się do nich zarówno państwa demokratyczne, autorytarne, jak i rodzące się reżimy totalitarne.

#### 1.1.4. Ranga instytucji państwowych w zarządzaniu gospodarką - interwencjonizm

W okresie międzywojennym państwa narodowe w coraz większym stopniu ingerowały w gospodarkę. Model gospodarki liberalnej, popularny jeszcze w drugiej połowie XIX wieku i w początkach wieku XX, przechodził wówczas kryzys. Nieskrępowany rozwój gospodarczy wiódł bowiem do zjawiska koncentracji kapitału i tworzenia się monopoli. Gospodarka podlegała także swobodnemu cyklowi koniunkturalnemu, czego konsekwencją było występowanie dotkliwych dla społeczeństwa kryzysów gospodarczych, towarzyszących okresom wzrostu. W teorii państwa zmierzch przeżywały koncepcje odpolitycznienia, w których takie sfery ludzkiej aktywności jak religia, kultura, nauka, system prawny czy gospodarka miały zagwarantowaną autonomię względem procesów politycznych. Zarówno państwa demokratyczne, jak i rodzące się państwa totalne, zdradzały swoje roszczenia w stosunku to ingerowania w różne dziedziny ludzkiej aktywności, w tym także w gospodarkę<sup>26</sup>.

W ujęciu marksistowskim proces ten przyjmował formułę centralnego planowania osiąganego poprzez pełną kontrolę nad środkami produkcji. Czyniono tak dla bardziej optymalnej gospodarki zasobami. W rzeczywistości jednak system centralnego sterowania sprzyjał gospodarce nieefektywnej i marnotrawieniu bogactw. W ujęciu społecznym oficjalnym celem systemu była harmonizacja interesów poszczególnych klas społecznych, a docelowo ich likwidacja<sup>27</sup>. Zamiast wyrównania sprzeczności systemu kapitalistycznego wprowadzono jednak nowy typ dysproporcji.

Inaczej było w zachodnich państwach demokratyczno-liberalnych. Tu przez interwencjonizm rozumiano politykę oddziaływania państwa na procesy gospodarcze i społeczne. Wedle Johna Maynarda Keynesa oddziaływanie to powodowane było niedociągnięciami mechanizmów rynkowych, które nie gwarantowały równowagi ani pełnego zatrudnienia. Obok polityki pełnego zatrudnienia celem interwencjonizmu państwowego była stabilizacja cen, wzrost gospodarczy, równowaga bilansu płatniczego oraz eliminacja

---

<sup>26</sup> C. Schmitt, *Teologia polityczna...*, s. 195-197.

<sup>27</sup> W. Narojek, *Planujące społeczeństwo. Próba socjologii gospodarki socjalistycznej*, Warszawa 1973, s. 20-32.

ubóstwa<sup>28</sup>. Do długookresowych celów interwencjonizmu zaliczyć należy także przemiany strukturalne gospodarki, oddziaływanie na kierunki postępu naukowo-technologicznego. Cele te państwo osiągało za pośrednictwem takich instrumentów jak polityka pieniężna, instrumenty fiskalne, regulowanie cen i dochodów, oddziaływanie na rynek pracy czy polityka przemysłowa. Do środków polityki przemysłowej zaliczyć można zarówno działania protekcjonistyczne (ochrona przemysłu przed zagraniczną konkurencją), jak i oddziaływanie na zmiany strukturalne w gospodarce, stymulowanie jej unowocześnienia i postępu technologicznego.

Elementem aktywnej polityki przemysłowej państwa jest w końcu planowanie gospodarcze, które wykracza poza bieżący horyzont działań i wprowadza perspektywę długookresową. Wpisuje się ono w celowościową, modernizacyjną, dynamiczną wykładnię państwa, która instytucjom publicznym przypisuje odpowiedzialność za kreowanie warunków postępu. System planowania gospodarczego państw zachodnich stopniowo ewoluował w kierunku jego złagodzonej formy - planowania strategicznego, które ma charakter elastyczny, realizowane jest przy udziale partnerów i instytucji samorządowych. Tak rozumiane planowanie nie zawiera normatywnych zadań dla sektora prywatnego, lecz jest jedynie *informacją na temat przewidywalnego kształtowania się sytuacji gospodarczej i społecznej oraz zakładanych działań rządu*<sup>29</sup>.

Choć z różnym nasileniem, to zarówno w państwach socjalistycznych, jak i kapitalistycznych (zwłaszcza w fazie kapitalizmu wielkoprzemysłowego) podmiotami polityki przemysłowej państwa najczęściej bywały duże przedsiębiorstwa przemysłu ciężkiego, które otoczone były szczególną troską państwa, z uwagi na ich społeczno-ekonomiczną rangę. Przedsiębiorstwa te były nośnikiem postępu technologicznego i przyczyniały się do realizacji określonych celów społecznych takich jak modernizacja kraju, postęp społeczny, wzrost gospodarczy, polityka pełnego zatrudnienia. Fordowski model produkcji opierał się na stosowaniu wielkoskalowych instrumentów makroekonomicznych.

Tak rozumianą politykę przemysłową państwa łączono także z polityką przestrzenną. Aspekt gospodarczy i terytorialny integrowano w ramach jednego systemu. Dla zobrazowania tej zależności dobrze jest powrócić do przywoływanej już analogii organicznej. W ujęciu tym gospodarka narodowa staje się wielkim systemem społecznym, składającym się ze *sprzężonych z sobą elementów służących wspólnemu celowi – zaspakajaniu potrzeb ludzi stanowiących społeczeństwo, przez produkcję dóbr i usług oraz ich podział między członków*

---

<sup>28</sup> K. Markowski, *Rola państwa w gospodarce rynkowej*, Warszawa 1992, s. 32.

<sup>29</sup> *Ibid.*, s. 242

tegoż społeczeństwa<sup>30</sup>. Poszczególne ośrodki i zasoby zlokalizowane na terenie kraju wchodzą we wzajemne zależności funkcjonalne. Rolą państwa jest stanie na straży harmonijnych relacji w ramach systemu. Zwraca się uwagę, że *sterowanie rozwojem systemu, polega na uruchomieniu bodźców, które powodują osiągnięcie pozytywnych przekształceń struktury lub sposobu funkcjonowania systemu. Zadaniem władz publicznych jest przede wszystkim kształtowanie relacji pomiędzy poszczególnymi elementami systemu*<sup>31</sup>. Analogia organiczna obecna jest w poglądach twórcy Gdyni i Centralnego Okręgu Przemysłowego Eugeniusza Kwiatkowskiego, który dla zobrazowania procesów rozwojowych dokonujących się w państwie wskazuje na *zjawisko coraz głębszego i coraz ściślejszego, funkcjonalnego powiązania całego gospodarstwa społecznego, ustawicznego wzajemnego przenikania się i oddziaływania na siebie zarówno poszczególnych elementów gospodarczych, jak też i różnych regionów*<sup>32</sup>. Jak pisze E. Kwiatkowski: *Polityka gospodarczego planowania ma się stać po prostu aktem konstytucyjnym, regulującym wzajemne zależności, wzajemne prawa i obowiązki pomiędzy poszczególnymi organami i ich funkcjami gospodarczymi*<sup>33</sup>.

Koncepcje organiczne odwołują się do uwarunkowań geograficzno-fizycznych przestrzeni, na której zlokalizowane jest państwo. Takie cechy tej przestrzeni, jak dysponowanie drogami wodnymi (morskimi i śródlądowymi), bądź zasobami naturalnymi decyduje o przewadze konkurencyjnej danego państwa o tyle, o ile zbuduje ono system funkcjonalnych powiązań między nimi. Wiele koncepcji geopolitycznych odwołuje się do znaczenia morza w aktywizacji gospodarczej państwa i umacnianiu jego terytorialnej suwerenności. W koncepcji Alfreda Thayera Mahana to siła morska jest kluczem do potęgi państwa, gdyż zapewnia ona realizację globalnych roszczeń narodu, rozpatrywanych jednak nie tyle w kategoriach imperialnych, co handlowych. Stąd istotne znaczenie ma dostęp państwa do morza, bliskość morskich szlaków, bazy zamorskie i zdolność do kontrolowania i zarządzania ważnymi trasami handlowymi. Cele te osiąga się za pomocą geograficznego ukształtowania powierzchni państwa, a zwłaszcza ukształtowania wybrzeża i zagospodarowania go za pomocą sieci portów strategicznych<sup>34</sup>.

Ujęcie to powraca u polskich autorów, którzy w powojennej rzeczywistości geopolitycznej dostrzegali szanse dla rozwoju interwencjonizmu państwowego zespolonego z

---

<sup>30</sup> B. Winiarski, F. Winiarska, *Przedmiot oddziaływań – gospodarka narodowa*, [w:] *Polityka gospodarcza*, B. Winiarski (red.), Warszawa 2000, s. 80.

<sup>31</sup> J. Reguński, *Państwo: model systemu...*, s. 603.

<sup>32</sup> E. Kwiatkowski, *Powiązania funkcjonalne w polityce gospodarczego planowania na Wybrzeżu*, Gdańsk - Bydgoszcz - Szczecin 1948, s. 4.

<sup>33</sup> Ibid.

<sup>34</sup> Z. Lach, J. Skrzyp, *Geopolityka...*, s. 27; C. Jean, *Geopolityka*, Wrocław - Warszawa - Kraków 2003, s. 75.

systemem gospodarki morskiej. Według Henryka Bagińskiego *zadaniem gospodarki morskiej jest zespolenie wszystkich czynności związanych z uprawą morza. Podobnie jak ziemia daje lepsze zbiory im bardziej planowo jest uprawiana, tak i uprawa morza wymaga stałej troski o celowość inwestowania i wielkiego wysiłku w trakcie realizacji zamierzeń*<sup>35</sup>. Z kolei, w cytowanej już publikacji E. Kwiatkowskiego morze przedstawione jest jako *osiowa dominanta*, nerw systemu gospodarczego kraju<sup>36</sup>. Morze jest jednocześnie *magnesem, który (...) przyciąga ku sobie wszystkie szlaki komunikacyjne*<sup>37</sup>. Wynika stąd docenienie rangi układów komunikacyjnych w integracji systemu gospodarczego kraju.

#### 1.1.5. Uwarunkowania międzynarodowe jako czynnik wzmacniający spójność państwa

Istotne znaczenie dla wytworzenia wewnętrznej spójności państwa odgrywają jego relacje z innymi państwami w ramach stosunków międzynarodowych. Dla wykazania tych zależności kluczowe znaczenie odegra odwołanie się do doktryny *realizmu politycznego*, z uwagi na jej klasyczny i modelowy sposób prezentacji relacji zachodzących pomiędzy państwami. Podejście to stało się dominujące w stosunkach międzynarodowych od Pokoju Westfalskiego z 1648 roku, który upowszechnił myślenie w kategoriach państwowych. Doktryna *real politic* była popularna na przełomie XIX i XX wieku oraz w okresie międzywojennym. Stosowały ją w praktyce europejskie państwa narodowe, zarówno Anglia, Francja, Niemcy, jak też i te, które wybijały się na niepodległość (Polska, Czechosłowacja). W tym tradycyjnym ujęciu geopolitycznym jedynie państwa narodowe są graczami polityki międzynarodowej. Jednocześnie państwa narodowe zyskują swoją podmiotowość właśnie przez kontekst relacji z otoczeniem.

W relacji państwo - sytuacja międzynarodowa występuje oddziaływanie dwustronne. Z jednej strony sytuacja międzynarodowa stanowi proste odwzorowanie interesów poszczególnych państw. W układzie międzynarodowym nie występuje żaden określony ład, który konstytuowałby system wartości. Realiści dla zobrazowania sytuacji międzynarodowej odwołują się raczej do koncepcji natury, chaosu bądź anarchii (zaczepniętych z filozofii T. Hobbesa), czyli stanu wojny wszystkich ze wszystkimi. Wynika to z *sytuacji ciągle obecnej przeciwstawności interesów państw, która w sposób naturalny nadaje ich stosunkom konfliktowy charakter*<sup>38</sup>. Z drugiej zaś strony to sytuacja międzynarodowa jest czynnikiem

---

<sup>35</sup> H. Bagiński, *Polska i Bałtyk. Zagadnienie dostępu Polski do morza*, Warszawa 1959, s. 163.

<sup>36</sup> E. Kwiatkowski, *Powiązania funkcjonalne.....*, s. 10.

<sup>37</sup> Ibid., s. 12.

<sup>38</sup> S. P. Sałajczyk, *Wizje rzeczywistości międzynarodowej*, [w:] *Stosunki międzynarodowe. Geneza, struktura, funkcjonowanie*, E. Halizak, R. Kuźniar (red.), Warszawa 1994, s. 40.

wzmacniającym spójność i tożsamość państwa. Wskazuje się wręcz na obciążenie fatalistyczne tej relacji<sup>39</sup>.

Z punktu widzenia interesów państwa istotną rolę odgrywa zatem jego uczestnictwo w międzynarodowej grze politycznej. Uczestnictwo to może przyjmować różnorodne formy: od negocjacji i walki dyplomatycznej, przez rywalizację gospodarczą, na zmaganiach wojennych skończywszy. Dla C. Schmitta uczestnictwo państwa w tej grze jest warunkiem jego bytu. Kluczową rolę odgrywa jego zdolność do kategoryzacji innych państw z zastosowaniem kryterium różnicującego: „wróg – przyjaciel”. Kryterium tego nie należy interpretować w kategoriach moralno-wartościujących: *Polityczny wróg nie musi być moralnie zły, estetycznie odpychający, nie musi być też postrzegany jako ekonomiczny konkurent. Z ekonomicznego punktu widzenia prowadzenie interesów z wrogiem może być czasami korzystne. W sensie egzystencjalnym on jest tym innym, jest obcy i to w zupełności wystarcza, aby określić jego istotę*<sup>40</sup>.

Kategoryzację tę wiąże Schmitt z prawem państwa do własnego terytorium. Skoro to ziemia wyznacza porządek legislacyjny państwa narodowego, to obecność człowieka na ziemi powoduje konieczny i dialektyczny proces zaboru i podziału<sup>41</sup>. Każde państwo w sposób naturalny dąży do zwiększenia swej potęgi. Konflikty międzypaństwowe dotyczą z reguły terytoriów, to konflikty o terytoria stanowią podstawę do zróżnicowania „wróg-przyjaciel”. Poglądy te wykazują ścisły związek z nowożytnymi koncepcjami geopolitycznymi, które swój rozkwit przeżywały również na przełomie XIX i XX wieku oraz w okresie międzywojennym. Według Friedricha Ratzela zjawiska społeczne są uwarunkowane geograficznie. Skoro każdy żywy organizm potrzebuje przestrzeni życiowej (*Lebensraum*) i surowców dla własnego rozwoju *stąd też ekspansjonizm, podbój obcych terytoriów są dla F. Ratzela objawami zdrowia organizmu państwowego, oznaką woli życia*<sup>42</sup>. Czynniki geograficzne warunkują rozwój duchowy narodu. Dlatego też takie składniki przestrzenne państwa narodowego jak dostęp do strategicznych terytoriów, dróg wodnych, brzegu morskiego, surowców naturalnych wzmacniają swoje znaczenie dla państwa, w momencie, gdy pojawia się na ich tle konflikt z innym państwem. Stają się one wówczas punktem spornym mobilizującym polityków i społeczeństwo do wzmożonej aktywności, a w sytuacji krytycznej punktem zapalnym uruchamiającym działania militarne.

---

<sup>39</sup> Ibid.

<sup>40</sup> C. Schmitt, *Teologia polityczna...*, s. 198-199.

<sup>41</sup> F. Ryszka, *Polityka i wojna...*, s. 188.

<sup>42</sup> Z. Lach, J. Skrzyp, *Geopolityka...*, s. 18-19.

Koncepcje geopolityczne często były wykorzystywane w uzasadnieniu roszczeń terytorialnych określonych państw. W ramach oficjalnych wykładni z reguły jednak do tego się nie przyznawano. Sztandarowym przykładem potwierdzającym realizację zasad doktryny realizmu politycznego była strategia polityczna narodu niemieckiego realizowana na przełomie XIX i XX wieku. Niemiecka ekspansja terytorialna realizowana była głównie w kierunku wschodnim w ramach tendencji określanej w Polsce mianem *Drang nach Osten*, co w sposób oczywisty wpływało na konfliktogenne relacje z naszym krajem. Niemiecka propaganda wsparta koncepcjami naukowymi i światopoglądowymi (Johann Gottlieb Fichte, Ernst Moritz Arndt, Rudolf Kjellén, Friedrich Naumann) prezentowała jednak powyższe procesy nie tyle w kategoriach interesu, co misji, którą mają do odegrania Niemcy w Europie, zwłaszcza wobec państw, które znajdują się na niższym szczeblu rozwoju cywilizacyjnego<sup>43</sup>. W relacjach tych istotną rolę odgrywał czynnik szerokiego dostępu do morza. Zwłaszcza Prusom przypisywano rolę „kraju pośrednika”, który obejmie *silnymi ramionami narody na wschodzie, zachodzie, północy i południu*<sup>44</sup>. Ich geopolityczne usytuowanie predestynuje je do nadaniu całemu Niemcom atrybutu państwa morskiego dzięki zapewnieniu szerokiego dostępu do brzegów mórz: Północnego, Bałtyckiego, Czarnego i Adriatyckiego<sup>45</sup>. Silne wpływy państwa pruskiego na Pomorzu były jednak dotkliwie odczuwane przez zamieszkałą tu ludność kaszubską i polską, poddawaną intensywnym zabiegom germanizacji i modernizacji społeczno-gospodarczej (kojarzonej z *kulturkampfem* bądź *Hakatą*) zwłaszcza w drugiej połowie XIX i pierwszej XX w. Strategia ta w ostateczności nie okazała się jednak skuteczna, doprowadzając do wzmocnienia podmiotowości regionalnej Kaszubów oraz pogłębienia ich związków z kulturą polską<sup>46</sup>.

Doktryna realizmu politycznego nie wykorzystuje złożonej problematyki relacji międzynarodowych, dobrze się jednak nadaje dla analizy sytuacji międzynarodowej okresu międzywojennego. Pewne znaczenie posiada ona także, dla opisu relacji zimnowojennych okresu 1945-1989. W doktrynie tej istotną rolę odgrywa bowiem koncepcja równowagi sił, która, zgodnie z założeniami architektów zimnowojennej polityki uważana była za gwaranta utrzymania pokoju w Europie. W celu jej realizacji poszczególne państwa zawiązywały ze sobą sojusze i alianse strategiczne, które tworzone były we wspólnym interesie dla

---

<sup>43</sup> A. Wolff-Powęska, *Doktryna geopolityki...*, s. 28-43.

<sup>44</sup> Ibid., s. 42.

<sup>45</sup> Ibid.

<sup>46</sup> C. Obracht-Prondzyński, *W kręgu problematyki kaszubsko-pomorskiej. Studia i szkice*, Gdańsk-Wejherowo 2003, s. 9-22.



zabezpieczenia interesów państw<sup>47</sup>. Odejście od doktryny realizmu politycznego nastąpiło po 1989 roku. Proces ten związany był z systemowymi przeobrażeniami instytucji państwowych oraz pojawianiem się nowych graczy stosunków międzynarodowych.

## 1.2. Atrybuty państwa narodowego na przykładzie II Rzeczypospolitej i PRL-u.

### Przegląd polskiej myśli politycznej

Przedstawione powyżej atrybuty państwa narodowego można zobrazować na przykładzie systemu wytworzonego w okresie międzywojennym przez II Rzeczypospolitą oraz w powojennym przez PRL. Poniższa analiza z konieczności przedstawiona zostanie w sposób modelowy i uproszczony, zawężony jedynie do tych zjawisk, które posiadają bezpośrednie znaczenie dla Gdyni i jej otoczenia społeczno-gospodarczego oraz wpisują się w kontekst zagadnień ogólnych opisanych w poprzednim podrozdziale.

Polskie państwo narodowe ukształtowało się w okresie międzywojennym po długotrwałym okresie niewoli w wyniku sprzyjających nam wydarzeń międzynarodowych oraz zabiegów militarnych i dyplomatycznych podejmowanych przez głównych polskich polityków. Od samego początku klimat wydarzeń międzynarodowych odgrywał zatem kluczowe znaczenie dla kształtowania się głównych polskich idei politycznych i pomysłów dotyczących odzyskania niepodległości oraz form umacniania naszej państwowości już w okresie niepodległości.

Istotną rolę odgrywały dla nas zwłaszcza relacje z najbliższymi sąsiadami Niemcami oraz Rosją. Położenie Polski pomiędzy tymi dwoma organizmami państwowymi (głównymi reprezentantami żywiołu germańskiego i słowiańskiego) często zdradzającymi skłonności zaborcze i imperialistyczne określane było mianem „przekleństwa naszego położenia geograficznego”.

Klimat powyższego przeświadczenia widoczny był w polemice, którą w początkach wieku prowadzili ze sobą inicjatorzy polskiej szkoły geopolitycznej Wacław Naukowski i Eugeniusz Romer. O ile ten pierwszy w obszernym wywiadzie z 1911 roku, wysunął tezę, że na skutek naszego położenia geograficznego w dziale wodnym M. Czarnego i Bałtyku niepodległość Polski może mieć charakter wyłącznie przejściowy, o tyle Romer wysuwał tezę przeciwną - o niewątpliwej zwartości terytorialnej obszaru polskiego, jako *zamkniętej całości geopolitycznej*, „*pomostu bałtycko-czarnomorskiego*”<sup>48</sup>. W dyskusji tej dostrzegalny był także aktualny do dnia dzisiejszego (wykazujący związek z problematyką budowy Gdyni i

---

<sup>47</sup> R. Kuźniar, *Polityka i siła. Studia strategiczne – zarys problematyki*, Warszawa 2006, s. 134-205.

<sup>48</sup> L. Moczulski, *Geopolityka. Potęga w czasie i przestrzeni*, Warszawa 1999, s. 58-59.

aktywizacji dróg morskich) kontekst transportowo-komunikacyjny. O ile dla Nałkowskiego przejściowy charakter Polski manifestował się w dominacji połączeń wschód-zachód, którym sprzyjało pasmowe ukształtowanie terenu Niziny Polskiej, o tyle dla Romera istotną rolę geostrategiczną odgrywał południkowy przebieg śródlądowych dróg wodnych. Rzeki dla Romera odgrywały kluczowe znaczenie symboliczne. Autor uznawał je za przedłużenie morza i wyznaczał im rolę czynnika warunkującego tworzenie się cywilizacji i państw oraz decydującego o sile politycznej.<sup>49</sup> Czynnikiem hydrograficznym wskazywał też na główne kierunki gospodarczej ekspansji Polski z Południa na Północ w kierunku morza. Stąd dysponowanie szerokim dostępem do Morza Bałtyckiego było sprawą kluczową<sup>50</sup>. Według E. Romera misją dziejową Polski było opanowywanie całego obszaru umiejscowionego pomiędzy Morzami Bałtyckim i Czarnomorskim.

Kontekst geopolityczny dostrzegalny był w głównych polskich koncepcjach dotyczących odzyskania niepodległości. Największe piętno wywarł na ideach obozu narodowo-demokratycznego. Kluczową rolę w obozie tym odgrywał czynnik niebezpieczeństwa dla kultury polskiej ze strony wyżej zorganizowanego żywiołu niemieckiego. W poglądach geopolitycznych Jana Ludwika Popławskiego z 1887 roku kluczową rolę dla polskośći i minimalizacji powyższego zagrożenia odgrywało umocnienie naszego dostępu do morza nie tylko na obszarze Pomorza Gdańskiego, ale także Prus Wschodnich, w stosunku do których propagował Popławski przeprowadzenie akcji polonizacji głównie w celu przeciwdziałania popularnym w końcu XIX wieku praktykom odsprzedaży ziemi pruskim osadnikom<sup>51</sup>. Ideolog obozu narodowego proponował powrót Polski do polityki Piastów i rezygnacji z wątpliwej idei podbojów na Wschodzie, będących domeną polityki Jagiellonów<sup>52</sup>. Powyższe idee w okresie późniejszym starał się wdrażać w życie Roman Dmowski, dysponujący odpowiednimi instrumentami i poparciem polskiego społeczeństwa. Zarówno w składanych przez niego memoriałach z 1917 roku, jak i podczas inicjatywy dyplomatycznej, podejmowanej wspólnie z Ignacym Paderewskim na Konferencji Wersalskiej 1919 roku głosił potrzebę odbudowy niepodległej Polski opartej o Bałtyk (Pomorze Gdańskie i dostęp do Wisły oraz Prusy Wschodnie), Wielkopolskę, Górny Śląsk a

---

<sup>49</sup> P. Eberhardt, *Twórcy polskiej geopolityki*, Kraków 2006, s. 64.

<sup>50</sup> Z. Lach, J. Skrzyp, *Geopolityka...*, s. 123-130.

<sup>51</sup> J.L. Popławski *Środki obrony (1887)*, [w:] J.L. Popławski, *Wybór pism*, T. Kulak (red.), Wrocław 1998, s. 42-45.

<sup>52</sup> B. Dopierała, *Wokół polityki morskiej Drugiej Rzeczypospolitej*, Poznań 1978, s. 16-18.

także ziemie byłego zaboru rosyjskiego (Królestwo Polskie, i gubernia kowieńska, wileńska, grodzieńska, część mińskiej) i austriackiego (Galicję)<sup>53</sup>.

Endecka koncepcja geopolityki odegrała istotną rolę w polskim społeczeństwie głównie z uwagi na propagowanie silnego przesunięcia Polski na Zachód (co było ideą całkowicie nową w stosunku do dominującego dotychczas ujęcia romantyczno-niepodległościowego) oraz oparcia jej o wybrzeże Morza Bałtyckiego. Argumentacji tej ulegali także przedstawiciele świata nauki nie posiadający żadnych związków z obozem narodowym. Przykładem potwierdzającym tą tendencję może być praca *Socjologia walki o Pomorze* Floriana Znanickiego, w której dokonana została synteza tradycyjnego endeckiego kryterium geopolitycznego z ujęciem socjologiczno-kulturowym<sup>54</sup>. Punktem wyjścia dla Znanickiego była analiza konfliktu polsko-niemieckiego przebiegającego na poziomie kulturowym na Pomorzu. Kultura polska predestynowana jest do rozwoju ekspansywnych sił narodu polskiego w kierunku morza, aby umocnić naszą suwerenność narodową. Znanicki krytykował politykę ekspansji terytorialnej na Wschodzie, *gdzie opór był mniejszy, a pole na pozór większe, gdyż naród nie rozumiał doniosłości opanowania wybrzeży Bałtyku i olbrzymiego znaczenia, jakie w tym okresie dla jego rozwoju miałyby ekspansja morska*<sup>55</sup>. Propagowanie rozwoju polskich sił ekspansywnych Znanicki przeciwstawiał tendencjom zaborczym narodu niemieckiego. Polskie Pomorze w okresie międzywojennym było bowiem wciśnięte klinem pomiędzy obszary, na których władzę sprawowało państwo niemieckie.

Ujęcie zaproponowane przez Znanickiego budziło zainteresowanie (ale i kontrowersje) wśród badaczy, z uwagi na podkreślenie konfliktowego charakteru relacji polsko-niemieckich. Prezentował je bowiem wybitny polski socjolog, którego nazwisko kojarzone było raczej ze szkołą humanistyczną, wieszczącą zmierzch antagonizmów narodowych i rozwój współpracy opartej na relacjach pokojowych. Uwarunkowania te w wykładni Znanickiego odnosić się jednak miały do przyszłości, której kontury kreślił polski socjolog. Okres 20-lecia międzywojennego wciąż był okresem ścierania się wpływów państw narodowych. Dlatego też Znanicki nadawał Pomorzu rangę ogólnonarodową, a nie regionalną; dlatego też szansę dla jego rozwoju upatrywał w rozwoju sił ekspansywnych, a nie pokojowych<sup>56</sup>.

---

<sup>53</sup> Z. Lach, J. Skrzyp, *Geopolityka...*, s. 130.

<sup>54</sup> F. Znanicki, *Socjologia walki o Pomorze*, Toruń 1935, s. 49.

<sup>55</sup> F. Znanicki, *Siły społeczne w walce o Pomorze*, [w:] *Polskie Pomorze Tom II. Przeszłość i kultura*, J. Borowik (red.), Toruń 1931, s. 95.

<sup>56</sup> M. Latoszek, *Pomorze. Zagadnienia etniczno-regionalne*, Gdańsk 1996, s. 29-38.

Narodowa Demokracja wypracowała zatem podstawy polskiej doktryny geopolitycznej nawiązującej do realizmu politycznego, zrywającej z ujęciem insurekcyjnym i niepodległościowym, analizującym relacje międzynarodowe w sposób chłodny i zdroworozsądkowy przez pryzmat zysków i strat poszczególnych graczy stosunków międzynarodowych<sup>57</sup>. Waga tej doktryny rozpatrywana z punktu widzenia tematu niniejszej pracy, wynika także z faktu wyraźnego podkreślenia w niej rangi dostępu do morza dla suwerenności naszej ojczyzny, zwłaszcza w kontekście silnych wpływów kultury niemieckiej na Pomorzu. Obóz narodowo-demokratyczny odegrał też istotną rolę w ukształtowaniu polskiej świadomości narodowej. Utworzone przez niego instytucje i placówki kulturalno-oświatowe już od końca XIX wieku realizowały szeroko zakrojoną akcję edukacyjno-wychowawczą wśród różnych odłamów ludności polskiej, rozczłonkowanej na trzy dzielnice zaborcze.

W przeciwieństwie do Dmowskiego, myśl geopolityczna Józefa Piłsudskiego nie miała tak spójnego charakteru. Wyrażała się ona raczej w konkretnych działaniach podejmowanych w okresie I wojny światowej i okresie międzywojennym. Piłsudski naród traktował jako wspólną świadomościową. Zasadniczą linię podziału wyznaczały w tej koncepcji nie materialne kryteria etniczne, lecz duchowe kryteria cywilizacyjne. Rosja, w ujęciu J. Piłsudskiego, nie mogła być naszym sojusznikiem gdyż reprezentowała inny typ cywilizacyjny od łańskiego. Piłsudski postulował odbudowę Rzeczypospolitej na tyle silnej i wielkiej, aby zdolna była odeprzeć geopolityczny napór ze wschodu i utrzymać się między dwoma wielkimi sąsiadami. Piłsudski, będąc zwolennikiem koncepcji federalistycznej, pragnął doprowadzić do luźnego związku narodów dawnej Rzeczypospolitej. Ta prometejska koncepcja nie znajdowała jednak pełnego poparcia zwłaszcza wśród narodowości byłego Cesarstwa Rosyjskiego (Białorusinów, Litwinów, Ukraińców), w stosunku do których była kierowana<sup>58</sup>.

Zasługi polityczne J. Piłsudskiego dla umacniania państwa polskiego, w przeciwieństwie do zasług R. Dmowskiego, miały głównie praktyczny wymiar. Obóz Piłsudskiego należy oceniać przez pryzmat konkretnych działań realizowanych w okresie międzywojennym. Niezaprzeczalny jest ich związek z wydarzeniami politycznymi i gospodarczymi zachodzącymi w kraju (jak np. polsko-niemiecka wojna gospodarcza, relacje z Wolnym Miastem Gdańskim, decyzja o budowie Gdyni itd.) często w reakcji na wydarzenia międzynarodowe, które będą jeszcze w pracy omawiane. W tym kontekście

---

<sup>57</sup> P. Eberhardt, *Twórcy polskiej.....*, s. 44.

<sup>58</sup> L. Moczulski, *Geopolityka.....*, s. 560-563.

należy też oceniać stosunek Piłsudskiego do zagadnień morskich. Choć w okresie Konferencji Wersalskiej Piłsudski nie przywiązywał zbyt dużej wagi do Pomorza Gdańskiego, *podkreślając, że dla dobra koncepcji federalistycznych gotów jest zrezygnować z wątpliwego Gdańska na rzecz Lipawy i Rygi*<sup>59</sup> to w okresie późniejszym wiele czynił dla umocnienia naszego panowania nad przyznanym Polsce niewielkim odcinkiem wybrzeża Morza Bałtyckiego. J. Piłsudski uległ także argumentacji prezydenta Ignacego Mościckiego, aby ważne stanowisko w państwie powierzyć E. Kwiatkowskiemu. W efekcie to obozowi sanacyjnemu Polska zawdzięcza budowę Gdyni, magistrali węglowej i Centralnego Okręgu Przemysłowego.

W okresie międzywojennym Polska ukształtowała się jako niepodległe państwo narodowe, choć zamieszkałe przez ok. 1/3 ludności niepolskiej złożonej głównie z Ukraińców, Żydów, Białorusinów, Niemców i Litwinów<sup>60</sup>. W zjednoczonym kraju powstały możliwości integracji społeczeństwa polskiego rozbitego przecież przez ponad dwa stulecia na trzy różne organizmy zaborcze, które prowadziły wobec polskich ziem aktywną politykę wynarodowienia. Pomimo utrzymujących się różnic gospodarczych i kulturowych (oraz naturalnych procesów integracji polskiego społeczeństwa z metropoliami zaborczymi) administracja polska osiągnęła niewątpliwy sukces w integracji polskiego społeczeństwa<sup>61</sup>. Jak podkreśla Janusz Żarnowski: *Spoleczeństwo wyszło z wojny (...) z naruszonym systemem wartości i nadwątloną hierarchią społeczną*<sup>62</sup>. Istotną rolę dla ukształtowania się nowej struktury społecznej odgrywały przeobrażenia cywilizacyjne, które odbiły się na kondycji poszczególnych warstw i grup zawodowych. Zmniejszała się liczebność warstwy chłopskiej, choć nadal pozostawała najliczniejszą grupą społeczną, zwiększał się poziom jej rozdrobnienia i pauperyzacji. Malą pozycją ziemianstwa, które musiało ulec naciskom zwolenników reformy rolnej. Wzrastało znaczenie warstwy robotniczej, spadało natomiast drobnomieszczaństwa i burżuazji przemysłowo-handlowej. Miejsce dawnych „kapitalistów” zajmowała bowiem warstwa urzędników i państwowych przemysłowców, którzy w okresie międzywojennym stanowili coraz liczniejszą grupę społeczną, głównie w efekcie popularności sanacyjnego „etatyzmu”. Tradycyjnie silną pozycję utrzymywała polska

---

<sup>59</sup> B. Dopierała, *Wokół polityki morskiej...*, s. 28.

<sup>60</sup> W. Mędrzecki, Sz. Rudnicki, J. Żarnowski, *Spoleczeństwo Polskie w XX wieku*, Warszawa 2003, s. 28-29.

<sup>61</sup> *Ibid.*, s. 20.

<sup>62</sup> *Ibid.*, s. 21.

inteligencja, która stanowiła wyodrębnioną klasę czującą powołanie do realizacji misji społecznej<sup>63</sup>.

Istotną rolę w umacnianiu suwerenności II RP i podnoszeniu jej pozycji politycznej w Europie odgrywała polityka międzynarodowa. Głównym komponentem tej polityki była tzw. doktryna „dwóch wrogów”, która stała się kamieniem milowym polityki prowadzonej zwłaszcza przez obóz Józefa Piłsudskiego<sup>64</sup>. Stąd elity polityczne kraju prowadziły politykę zagraniczną będącą wypadkową naszych relacji z Rosją i Niemcami, a także innymi państwami europejskimi – zwłaszcza Francją i Wielką Brytanią. Przez cały okres międzywojenny istotną rolę odgrywały relacje Polski z Niemcami i Wolnym Miastem Gdańskiem, będącym zarzewiem przyszłego konfliktu zbrojnego.

Dla umocnienia spójności państwa ważną rolę odgrywała także polityka gospodarcza. Roman Wapiński charakteryzując koncepcje społeczno-gospodarcze II RP skłania się ku wnioskowi, iż koncepcja liberalizmu gospodarczego w czystej postaci *pozostawała w sferze ujęć teoretycznych i deklaracji*<sup>65</sup>. W praktyce występował spór pomiędzy zwolennikami większego bądź mniejszego interwencjonizmu państwowego. Także w odniesieniu do ekonomii widoczny był podział na koncepcje realizowane przez piłsudczyków i narodowych demokratów. Oba ujęcia wychodziły z założeń o konieczności integracji gospodarczej poszczególnych obszarów Polski, zmniejszeniu dysproporcji społecznych, modernizacji zacofanego kraju, w którym przeważająca część trudniła się uprawą roli, a przemysł rozwinięty był w zasadzie tylko na Śląsku<sup>66</sup>. Istotną rolę powierzono reformie walutowej kraju, reformie rolnej oraz uprzemysłowieniu. Po początkowej popularności idei wolnorynkowych większość polskich ekonomistów zgodnie skłaniała się ku stanowisku, że tylko wzmocnienie organizacyjnej siły państwa zapewni realizację najbardziej palących problemów społeczno-gospodarczych II RP<sup>67</sup>.

W realizacji tych założeń koncepcje formułowane przez ekonomistów obozu narodowego miały bardziej uporządkowany i spójny teoretycznie charakter<sup>68</sup>. Tradycyjne ujęcie wolnorynkowe (Smith, Ricardo) wzbogacano ujęciem organicznym, rozpatrującym zagadnienia ekonomiczne wspólnie ze społecznymi i etycznymi w ramach gospodarstwa krajowego. Istotną rolę w koncepcjach tych odgrywała także nauka społeczna kościoła.

---

<sup>63</sup> Ibid., s. 22-28.

<sup>64</sup> B. Dopierała, *Wokół polityki morskiej...*, s. 29.

<sup>65</sup> R. Wapiński, *Historia polskiej myśli politycznej XIX i XX wieku*, Gdańsk 1997, s. 220.

<sup>66</sup> S. Wójcik, *Zapomniana polska ekonomia społeczna XX wieku*, Lublin 2002, s. 99-101.

<sup>67</sup> T. Kowalik, *Historia ekonomii w Polsce. 1864-195*. Wrocław – Warszawa - Kraków 1992, s. 271.

<sup>68</sup> Reprezentowali je ekonomiści tej miary co: Adam Krzyżanowski, Adam Haydel, Roman Rybarski, Adam Doboszyński, Stanisław Grabski, Władysław Grabski, Stanisław Grabski

Realizacją powyższych idei zajmowali się endecy ministrowie, w rządach w których mieli wpływ na politykę.<sup>69</sup> Uwidoczniły się one także w wystąpieniach parlamentarnych przedstawicieli obozu narodowego<sup>70</sup>.

Koncepcje obozu piłsudczykowskiego z kolei miały okazje ujawnić się w działaniu, a to za sprawą polityki gospodarczej prowadzonej w latach 1926-1930 przez Ministra Przemysłu i Handlu E. Kwiatkowskiego. Koncepcje obozu sanacyjnego identyfikuje się z ideami interwencjonizmu państwowego i etatyizmu. Etatyzm stał się szczególnie popularny po przewrocie majowym. W latach 30-tych państwo podjęło program industrializacji, w której udział czynnika publicznego odegrał zasadniczą rolę. Państwo inwestowało przede wszystkim w infrastrukturę przemysłową (elektryfikacja, gazyfikacja) i przemysły związane z obronnością<sup>71</sup>. Jak pisał E. Kwiatkowski: *Jak długo bezpośrednia działalność gospodarcza państwa ma charakter pioniera, wycinającego w nieprzebytej puszczy nowe drogi dla inicjatywy prywatnej, tj. buduje nowe koleje, uruchamia porty handlowe, stwarza pierwsze zawiązki floty handlowej, reguluje rzeki, stawia mosty, rozbudowuje poczty i lotnictwo, jak długo obejmuje zagadnienia gospodarcze, których inicjatywa prywatna rozwiązać nie może, nie chce lub rozwiązuje z wyraźną szkodą społeczną tak długo etatyizm sam przez się nie może wywoływać zjawisk ujemnych*<sup>72</sup>. Również inni ekonomiści obozu sanacyjnego (Stefan Starzyński, Adam Skwarczyński) podkreślali na rolę inicjatywy państwowej jako głównej dźwigni rozwojowej będącej w stanie zrationalizować i zmodernizować państwo polskie<sup>73</sup>. Konieczność interwencjonizmu uzasadniano nie tylko względami społecznymi, ale także zmianami strukturalnymi zachodzącymi w ekonomice kraju oraz coraz większym zasięgiem zjawisk o znaczeniu ogólnospołecznym wykraczającym poza sferę działalności i interesów pojedynczych jednostek. Starano się jednocześnie uspokajać prywatnych przedsiębiorców, że państwo nie ma zamiaru konkurować z inicjatywą prywatną tam gdzie spełnia ona dobrze swoją rolę.

---

<sup>69</sup> Według wielu opinii to w szeregach endecji sformułowano założenia programu morskiego, który od 1926 roku wdrażał w życie E. Kwiatkowski. Obok Władysława Grabskiego i Stanisława Grabskiego do polityków związanych z endecją, którzy przyczynili się do rozwoju polskiego programu morskiego należy zaliczyć Cz. Klarnera, J. Kiedronia.

<sup>70</sup> R. Rybarski, który przez pewien czas pełnił funkcję przewodniczącego parlamentarnej reprezentacji endecji w swoich wystąpieniach podkreślał wagę interesu narodowego, jako kryterium programów ekonomicznych. Krytycznie odnosi się natomiast do idei etatyizmu i onnipotencji państwa. Por. R. Rybarski, *O Narodzie, ustroju i gospodarce, Wstęp wybór i opracowanie Sz. Rudnicki*, Warszawa 1997, s. 117-118.

<sup>71</sup> J. Żarnowski, *Polska 1918-1939. Praca-Technika-Społeczeństwo*, Warszawa 1992, s. 107-108.

<sup>72</sup> E. Kwiatkowski, *Dysproporcje*, Warszawa 1931, s. 305-306.

<sup>73</sup> L. Guzicki, S. Żurawicki, *Historia polskiej myśli społeczno-ekonomicznej 1914-1945*, Warszawa 1974, s. 55-56.

Zgodnie z założeniami ekonomii sanacyjnej państwo podejmowało także interwencje bezpośrednie. Polegały one na inwestycjach publicznych, zakładaniu nowych przedsiębiorstw państwowych w tych gałęziach, które mają znaczenie strategiczne (zgodnie z fordowskim modelem polityki gospodarczej). Postulowano także potrzebę realizacji polityki planowej, dla zharmonizowania procesów gospodarczych i zsynchronizowania ich z rynkami międzynarodowymi. Celowi temu służyć miały: inwestycje państwowe, pożyczki, polityka podatkowa i celna<sup>74</sup>. Główne sukcesy polityki gospodarczej obozu sanacyjnego należy wiązać z aktywizacją dróg morskich, dywersyfikacją kierunków polskiej wymiany handlowej, rozwojem przemysłu wydobywczego, budową Centralnego Okręgu Przemysłowego. Dzięki zabiegom E. Kwiatkowskiego polska gospodarka stanowiła jeden spójny system złożony z poszczególnych elementów - ośrodków gospodarczych kraju. Zgodnie z zasadami fordowskiego modelu ekonomicznego istotną rolę w polityce tej odgrywały kryteria geograficzne (renta położenia geograficznego), środowiskowe i zasobowe.

Trzecim obozem politycznym, który wywierał istotny wpływ na politykę gospodarczą II RP, był obóz współtworzony przez stronnictwa chłopskie. Programy tych ugrupowań skupiały się na przebiegu reformy rolnej w kraju. O ile stronnictwa bardziej radykalne (PSL Lewica) domagały się likwidacji wielkich majątków ziemskich należących do obszarników i Kościoła, parcelacji ziemi i rozdania jej małorolnym chłopom, o tyle programy innych stronnictw (PSL „Wyzwolenia” i PSL „Piast”) nie były już w ramach reformy rolnej tak radykalne. Stronnictwa te, a zwłaszcza ewoluujące w kierunku endecji PSL „Piast”, dopuszczały skupienie własności ziemskiej w rękach jednego posiadacza, o ile taki sposób użytkowania jest efektywny<sup>75</sup>. Jednocześnie stronnictwa te tradycyjnie opowiadały się za wartościami polskiego agraryzmu. Uważano, że realizacja tej doktryny ekonomicznej nie tylko może stanowić podstawę budowy systemu gospodarczego bardziej odpornego na globalny kryzys gospodarczy, ale także bardziej nieskalanego moralnie, wolnego od zepsucia płynącego od cywilizacji wielkomiejskiej<sup>76</sup>. Podobny sposób rozumowania obecny był zresztą u przedstawicieli dwóch głównych polskich obozów politycznych, zarówno w obozie sanacyjnym, jak i endeckim (jego ślady obecne są m.in. w pracy R. Dmowskiego z 1925 roku, która zapowiada rychły kryzys gospodarki przemysłowej w Wielkiej Brytanii<sup>77</sup>).

Wraz z biegiem czasu różnice występujące pomiędzy głównymi polskimi obozami politycznymi w zakresie programów gospodarczych ulegały zatarciu. Rozwiązania

---

<sup>74</sup> Ibid., s. 59.

<sup>75</sup> R. Wapiński, *Historia polskiej myśli politycznej...*, s. 223-224.

<sup>76</sup> Ibid., s. 231-232.

<sup>77</sup> Ibid., s. 225-226.



gospodarcze stosowane w drugiej połowie lat 30-tych przez wiele państw europejskich, w których władze miały charakter demokratyczny, dyktatorski bądź totalny wpłynęły również na nastroje panujące w polskim życiu politycznym. W okresie tym coraz szerszą popularnością cieszyły się w Polsce hasła planowania gospodarczego, rozwoju przemysłu ciężkiego, a nawet nacjonalizacji głównych polskich branży gospodarczych.

Zapoczątkowana przed wojną ewolucja polskiego systemu gospodarczego od gospodarki agrarnej do przemysłowej kontynuowana była po wojnie. W okresie PRL-u interwencjonizm gospodarczy zastąpiony został polityką centralnego planowania, a z życia gospodarczego stopniowo eliminowana była inicjatywa prywatna. Polska włączona została w orbitę wpływów imperium sowieckiego i jako państwo satelickie nie dysponowała suwerennością w relacjach międzynarodowych. Podobnie jak w okresie przedwojennym priorytetem była dla państwa industrializacja. Doktryna uprzemysłowienia realizowana była jednak z dużo większą konsekwencją i nasileniem, co wiodło do szeregu efektów niekorzystnych, jak np. dominacja priorytetu ilościowego przy zaniedbaniu jakości produkowanych towarów<sup>78</sup>. Jak pokazuje Zbigniew Landau okresy przyspieszonej industrializacji socjalistycznej przypadały w Polsce na lata 1948-1953, 1958-1968, 1973-1976. Ich zasadniczą cechą było przeznaczenie większości nakładów inwestycyjnych na rozbudowę zakładów hutniczych i metalurgicznych, fabryk budowy maszyn, zbrojeniowych, ciężkiej chemii, elektrowni itp<sup>79</sup>. Pomimo szeregu mankamentów (niedostosowany profil wytwórczości do rzeczywistych potrzeb rozwojowych, przestarzałe technologie produkcji, niepełne wykorzystanie mocy wytwórczych, błędne lokalizacje wielu fabryk) politykę uprzemysłowienia, realizowaną w okresie PRL, pod wieloma względami można uznać za korzystną<sup>80</sup>. Polska przeistoczyła się z kraju rolniczo-przemysłowego w przemysłowo-rolniczy. Jak zwraca uwagę Z. Landau, jeżeli państwo nasze chciało odrobić wielowiekowe opóźnienia w stosunku do Zachodu, ścieżka przyspieszonej industrializacji wydawała się konieczna, a takie jej mankamenty, jak ograniczenie bieżącego wzrostu poziomu życia, traktowane być musiały jako naturalne koszty prymatu priorytetu zbiorowego nad indywidualnym, a przyszłego rozwoju kraju nad bieżącą konsumpcją<sup>81</sup>.

Obok procesów industrializacji także w innych obszarach życia społecznego dostrzec można kontynuację pomiędzy II RP a PRL-em. I tak ukształtowana w obozie endeckim idea państwa narodowego w okresie PRL-u mogła zostać zrealizowana w praktyce na skutek

---

<sup>78</sup> Z. Landau, W. Roszkowski, *Polityka gospodarcza II RP i PRL*, Warszawa 1995, s. 93.

<sup>79</sup> Ibid., s. 107.

<sup>80</sup> A. Bocheński, *Wędrówki po dziejach przemysłu polskiego 1945-1970*, Kraków 1997.

<sup>81</sup> Z. Landau, W. Roszkowski, *Polityka gospodarcza ...*, s. 112.

jednolitego narodowościowo składu polskiego społeczeństwa. Sprzyjały jej także takie wyznaczniki powojennego państwa polskiego jak spójność terytorialna (zwarte granice), przesunięcie terytorialne na zachód (w czym dostrzegano realizację propagowanej m.in. przez endecję polityki piastowskiej) oraz dysponowanie długim odcinkiem brzegu morskiego. Ideologia nacjonalistyczna była obecna w PRL-u zwłaszcza za rządów Bolesława Bieruta, który w 1951 roku ogłosił powołanie Frontu Narodowego dla zwiększenia mobilizacji społeczeństwa w realizacji zamierzeń planu 6-letniego<sup>82</sup>.

W okresie PRL-u nasilaniu ulegały zatem procesy umacniania i koncentracji struktur państwowych, które zainicjowane zostały jeszcze w okresie przedwojennym. Ewolucję tę wyrażało stopniowe zastępowanie interwencjonizmu państwowego polityką centralnego sterowania. Procesy te wynikały nie tyle z przyjęcia powyższej opcji rozwoju gospodarczego w sposób suwerenny, lecz były narzucone z zewnątrz w wyniku włączenia Polski w orbitę wpływów komunistycznych. Niemniej polskie elity polityczne dysponowały jednak pewnymi możliwościami wpływu i ich polityka gospodarcza służyła określonym celom narodowym. Powyższe tendencje, obok przyśpieszenia industrializacji kraju, wiodły jednak do szeregu zjawisk negatywnych takich, jak: ograniczenie inicjatywy prywatnej, zwiększenie niedoborów w gospodarce, powiększenie zapóźnienia technologicznego w stosunku do Zachodu czy w końcu zaniedbanie interesów społecznych pracujących załóg.

Rozpatrując problem powojennego państwa polskiego na gruncie legislacyjnym należy też zwrócić uwagę, że PRL nie była państwem suwerennym, z czego zdawała sobie sprawę większość przedwojennych elit politycznych. Część z nich współtworzyła w tym czasie struktury londyńskiego Rządu Polskiego na uchodźstwie stojącego na gruncie legalizmu państwowego II RP<sup>83</sup>. Wiele środowisk decydowało się jednak na pracę w kraju współtworząc choćby neopozytywistyczne środowiska „Znaku”, „Tygodnika Powszechnego”, „Więzi” (Stefan Kisielewski, Stanisław Stomma)<sup>84</sup>. Wielu z przedwojennych działaczy politycznych różnych formacji (E. Kwiatkowski, Stanisław Grabski) wychodząc z pobudek o niezmienności położenia geopolitycznego Polski w strefie wpływów Rosji podejmowało się pracy w kraju na rzecz ojczyzny zasiadając w różnych ciałach decyzyjnych bądź przedstawicielskich.

---

<sup>82</sup> M. Zaremba, *Komunizm jako system mobilizacyjny: casus polski*, [w:] *Komunizm. Ideologia, system, ludzie*, T. Szarota (red.), Warszawa 2001, s. 116-117.

<sup>83</sup> R. Matyja, *Państwowość PRL w polskiej refleksji politycznej lat 1956-1980*, Kraków-Nowy Sącz 2007, s. 34-46.

<sup>84</sup> *Ibid.*, s. 107-119.

Wraz z biegiem czasu struktury władzy powojennego państwa polskiego w coraz mniejszym stopniu były popierane przez społeczeństwo. O ile w okresie II RP zabiegi propagandowe władz, w których po raz pierwszy zastosowano na szeroką skalę narzędzia postępu technicznego i przesyłu informacji, znajdowały silny posłuch w społeczeństwie, o tyle w okresie PRL-u pomimo zwielokrotnienia zabiegów władz w dziele „mobilizacji społeczeństwa” wykazywały one swoją skuteczność jedynie do lat 70-tych, choć i tak ze zmiennym powodzeniem<sup>85</sup>. Wraz z biegiem czasu w społeczeństwie powstawać zaczęły coraz silniejsze skupiska władzy opozycyjnej. Niesamodzielny i satelitarny (wobec ZSRR) charakter władzy PRL ułatwiał polskiemu społeczeństwu obiektywne rozeznanie w sytuacji politycznej i lokowanie swoich sympatii raczej w okolicach opozycji bądź środowisk emigracyjnych. Wyrazem sprzeciwu społeczeństwa polskiego wobec PRL były rozruchy społeczne lat 1956, 1968, 1970 i 1980 oraz powstawanie coraz to nowych organizacji opozycyjnych. W okresie PRL-u idea państwa polskiego, choć wewnętrznie umacniana, podlegała zatem stopniowej erozji i rozpadowi. Proces ten zbiegał się w czasie z upadkiem imperium sowieckiego i innymi wydarzeniami politycznymi, których kulminacją był rok 1989. Błędem byłoby jednak wiązanie go wyłącznie z tymi zjawiskami. System rozpadał się również od wewnątrz na skutek zbytnej omnipotencji państwa w różnych obszarach życia społecznego. Na jego podważenie wpływ wywarły także obiektywnie dokonujące się przemiany światopoglądowe (relatywizm, postmodernizm) oraz przeobrażenia cywilizacyjne - rewolucja telekomunikacyjna (głównie w aspekcie środków komunikacji) oraz wzrost wpływów globalnego kapitalizmu.

### **1.3. Trendy globalizacyjne - rozpad systemu i kryzys instytucji państwa narodowego**

Proces rozpadu ujęcia systemowego analizować można zarówno przez pryzmat teorii (postmodernizm), jak i praktyki życia społeczno-gospodarczego (narastające wraz z postępem dziejowym trendy globalizacyjne). W ujęciu teoretycznym wyraża go analizowany m. in. przez Jeana Francisa Lyotarda proces zmierzchu ujęcia całościowego w nauce, określane mianem kryzysu „wielkich narracji”. Punktem wyjścia jest dla autora system prawdy obiektywnej, odwołującej się do wyższych treści, legitymizujących ludzkie działania. W sytuacji, gdy takiej prawdy nie ma, społeczeństwu brakuje prawomocnych uzasadnień dla podejmowanych inicjatyw. To wyzwolenie nauki z „metafizycznych uzasadnień” wiedzie jednak do powstania wielu małych prawd, języków, form dyskursów. Ponieważ są one

---

<sup>85</sup> M. Zaremba, *Komunizm jako system mobilizacyjny* ..., s. 123-126.

względem siebie równorzędne i heterogeniczne, stanowisko to wiedzie do relatywizmu światopoglądowego<sup>86</sup>. Niemniej, „małe narracje” mogą być czynnikiem zapalnym w społeczeństwie, pobudzać do refleksji, inicjatywy, wynalazczości. Lyotard wskazuje na „paralogię” wynalazców, którą przeciwstawia modernistycznej „homologii” ekspertów. Nośnikami „małych narracji” są grupy nieformalne i społeczności lokalne.

W ujęciu empirycznym proces rozpadu ujęcia systemowego wiązać należy z erozją struktur państwa narodowego, które było do niedawna realnym – tj. wpisującym się w kontekst historyczny – ucieleśnieniem myślenia systemowego. Warto jednak zwrócić uwagę, że wśród autorów zajmujących się problematyką globalizacji nie ma zgody co do faktu, jak głęboką dekonstrukcję instytucji państwowych wywołują trendy globalizacyjne. W wykładni Lestera C. Thurowa rozpad struktur państwa narodowego widoczny jest w zestawieniu z jego niemożnością sterowania współczesnymi procesami ekonomicznymi: *Zamiast świata, w którym narodowa polityka kieruje siłami ekonomicznymi, globalna gospodarka tworzy świat, w którym pozanarodowe siły geoeconomiczne dyktują narodową politykę gospodarczą*<sup>87</sup>. Ulrich Beck kryzys instytucji państwa postrzega w sposób bardziej złożony: *Roszczący sobie pretensje do wyłączności scenariusz, w którym państwa narodowe oraz system stosunków międzynarodowych określają przestrzeń kolektywnych działań politycznych, zostaje rozsadzony jednocześnie od wewnątrz i od zewnątrz, a jego miejsce sukcesywnie zajmuje bardziej złożona, przelamująca granice, zmieniająca reguły władzy, pełna paradoksów, nieobliczalna obejmująca politykę lokalną i światową metagra o niepewnym wyniku*<sup>88</sup>.

Istnieją jednak stanowiska bardziej wyważone, które wskazują jedynie na zmianę charakteru państw narodowych, *dlatego zarówno funkcje, jak i zakres władzy państw narodowych jest na nowo określany, głównie w wyniku komplikujących się i wzajemnie przeplatających struktur sprawowania władzy tych nowo powstałych, jak i tych od dawna istniejących*<sup>89</sup>. W ujęciu tym akcentuje się, że państwa pozostaną najistotniejszymi graczami polityki międzynarodowej, bo tylko one są zdolne do kształtowania przestrzeni publicznej, tworzenia warunków brzegowych dla gry rynkowej.

Problemem jest zatem wyłącznie kwestia reformy instytucjonalnej państwa, przeprowadzonej w takim kierunku, aby spełniało ono swoje zadania w sposób adekwatny do wymagań naszych czasów. Zgodnie z tym uzasadnieniem nowa władza predestynowana jest

---

<sup>86</sup> J-F. Lyotard, *Kondycja ponowoczesna. Raport o stanie wiedzy*, Warszawa 1997, s. 9-14.

<sup>87</sup> L.C. Thurow, *Przyszłość kapitalizmu*, Wrocław 1999, s.171.

<sup>88</sup> U. Beck, *Władza i przeciwwładza w epoce globalnej. Nowa ekonomia polityki światowej*, Warszawa 2005, s. 23.

<sup>89</sup> K. Gilarek, *Państwo narodowe a globalizacja – dynamika powstania nowego ładu*, Toruń 2004, s. 70.

do przyjmowania nowych kompetencji realizowanych z poziomu umiejscowionego poniżej i powyżej państwa narodowego. Proces ten nie ma jednoznacznej wykładni. *Dla zwolenników tezy mówiącej o zaniku państw powstawanie coraz to większej liczby ponadnarodowych organizacji, prowadzi do ograniczenia zdolności państw do suwerennych działań. Z kolei dla przeciwników tej tezy sytuacja ta oznacza w istocie możliwość zwiększenia zakresu ich działalności. Chodzi tutaj np. o uczestnictwo w podejmowaniu decyzji na ponadnarodowym szczeblu*<sup>90</sup>. Niezależnie od pluralizmu stanowisk istnieje zgodność co do faktu, iż państwo narodowe jest bytem, który jest w największym stopniu wystawiony na oddziaływanie trendów globalizacyjnych.

Powody, dla których państwo narodowe podlega głębokim fluktuacjom, wiązać należy z naturą współczesnych przemian technologicznych, zwłaszcza w aspekcie rozwoju środków transportu i komunikacji społecznej. Przemiany te podważają terytorialną wykładnię państwa narodowego. Stąd określa się je mianem „końca geografii” (Paul Virillo)<sup>91</sup>, „deteritorializacji”, „mobilności” (Zygmunt Bauman)<sup>92</sup>, bądź możliwości „działania na odległość” (Anthony Giddens)<sup>93</sup>. Nieprzerwany rozwój transportu i technik komunikowania trwa co najmniej od dwóch stuleci. Zasadnicza przemiana dokonała się jednak wraz z umożliwieniem przesyłania informacji na odległość, sposobem komunikacji, który nie wymaga fizycznego poruszania się przedmiotów lub ludzi, albo potrzebuje go jedynie wtórnie i marginalnie. To oderwanie się informacji od jej materialnych nośników wiedzie do wyemancypowania informacji, uwolnienia jej od więzów z naturą i terytorium. Rozwój technologii informacyjnych prowadzi do wynalazku „łączy światłowodowych”, który kładzie kres „podróży informacji” i odpowiada za zjawisko, w którym dane mogą być w tej samej chwili dostępne w każdym miejscu kuli ziemskiej<sup>94</sup>.

Rozwój telekomunikacyjny wywiera wpływ na terytorialną naturę państwa, zmieniając sens takich terminów jak „swój” i „obcy”, które dotychczas były warunkowane przez terytorialną przynależność. Za impulsami elektronicznymi mogą podążać zarówno przepływy kapitałowe, jak i przekaz kulturowy. Zarówno jedno, jak i drugie były jak dotychczas zamknięte w strefie oddziaływania państwa narodowego. Aktualnie ich zasięg jest globalny.

Dopóki instrumenty państwa narodowego działały skutecznie, złożoność materii życia społecznego znajdowała się pod kontrolą. To nowożytne państwo, zyskujące w filozofii T.

---

<sup>90</sup> Ibid., s. 35.

<sup>91</sup> P. Virillo, *Bomba informacyjna*, Warszawa 2006.

<sup>92</sup> Z. Bauman, *Globalizacja. I co z tego dla ludzi wynika*, Warszawa 2000.

<sup>93</sup> A. Giddens, *Nowoczesność i tożsamość. „Ja” i społeczeństwo w epoce późnej nowoczesności*, Warszawa 2006, s. 31

<sup>94</sup> Z. Bauman, *Globalizacja....*, s. 17-26.

Hobbesa synonim Lewiatana, umożliwiało okiełznanie chaotycznej i żywiołowej natury relacji społecznych. W efekcie funkcjonowały spójne organizmy państwowe będące kreatorami postępu społeczno-gospodarczego. Dzięki łączom internetowym świat zaczyna być jednak powiązany licznymi współzależnościami, które przebiegają ponad systemami i w poprzek instytucji państwowych. Dzięki temu procesy globalizacyjne są otwarte i nie dają się wpisywać w linearne koncepcje zmiany społecznej<sup>95</sup>.

Podważeniu ulega koncepcja hierarchicznej władzy. Dochodzi do erupcji impulsów społecznych, które generowane są w sposób chaotyczny i przypadkowy. W efekcie współczesne *społeczeństwo nie ma (...) wierzchołka i podstawy, lecz liczne powiązania i obiegi, które swoimi wieloma oddziaływaniami na różne odległości tworzą efekt relacjonalności*<sup>96</sup>.

Dzięki wymianie komunikacyjnej nie powstaje ogólnoświatowy konsensus kulturowy, charakteryzowany przez Herberta M. McLuhana jako „*globalna wioska*”, gdyż brakuje owej *jednoczącej świadomości*<sup>97</sup>. Według Johna Urry’ego eksport wzorców kulturowych do różnych miejsc i zakątków kuli ziemskiej wiedzie raczej do kulturowej fragmentacji i hybrydyzacji aniżeli homogenizacji<sup>98</sup>. Powstające nowe jakości kulturowe wyzwalają energię, którą Manuel Castells nazywa rzeczywistością „pływów” (*flows*)<sup>99</sup>. Odwołanie się do metafory wody posiada duże znaczenie w analizie globalizacji. Woda nie poddaje się żadnym rozgraniczeniom, fale są żywiołami natury, które trudno opanować. Tak rozumiane fale mogą przyjmować postać przepływów finansowych (ponadnarodowe korporacje), zaangażowanych ruchów społecznych (środowiska ekologiczne) bądź eskalujących przemoc grup terrorystycznych. Siłę wyzwalającej się w ten sposób energii oddaje natura sieci, splotu, sprzężenia zwrotnego. Jak zauważa Castells, gdy sieci się rozprzestrzeniają, ich rozwój staje się wykładniczy, podczas gdy koszty obecności w sieci rosną liniowo<sup>100</sup>.

Obserwując z kolei strukturę społeczną z perspektywy dawnej zamkniętej jednostki terytorialnej, czyli państwa narodowego, widoczne jest jej rozproszenie, na wiele małych, nieprzystających do siebie części, form dyskursu, „*narracji*”, jak określiłyby je Lyotard. W takim państwie system gospodarczy, którego częściami składowymi były niegdyś zasoby gospodarcze, układy komunikacyjne, struktury terytorialne, ulega rozproszeniu. Poszczególne

---

<sup>95</sup> K. Gilarek, *Państwo narodowe a globalizacja ...*, s. 48.

<sup>96</sup> J. Urry, *Globalne układy złożone*, [w:] *Kultura w czasach globalizacji*, M. Jacyno, A. Jawłowska, M. Kempny (red.), Warszawa 2004, s. 166.

<sup>97</sup> M. McLuhan, *Zrozumieć media. Przedłużenie człowieka*, Warszawa 2004, s. 105.

<sup>98</sup> J. Urry, *Globalne ...*, s. 166-170; K. Gilarek, *Państwo narodowe a globalizacja ...*, s. 98-101.

<sup>99</sup> M. Castells, *Sila tożsamości*, Warszawa 2008

<sup>100</sup> M. Castells, *Społeczeństwo sieci*, Warszawa 2007, s.79.

struktury i zasoby przyporządkowywane są innym ośrodkom decyzyjnym rozproszonej i sfragmentaryzowanej władzy. Dochodzi do dysjunkcji funkcjonalnej, polegającej na geograficznym rozproszeniu różnych faz procesu produkcji, tworzących globalny łańcuch wartości<sup>101</sup>. Nawet system komunikacyjny kraju nie jest rozpatrywany całościowo, pod kątem gospodarki, lecz staje się przedmiotem targu poszczególnych lobby i ośrodków władzy terytorialnej<sup>102</sup>.

Konsekwencją kryzysu struktur państwa narodowego są zmiany w gospodarce. Wyemancypowane z dawnych więzów współczesne procesy ekonomiczne kształtują się swobodnie, podążając w kierunku efektywności, opłacalności i zyskowności, zgodnie z rynkową logiką popytu i podaży. Przepływy finansowe, które od zawsze miały zdematerializowany charakter, realizują się teraz w sposób jeszcze bardziej błyskawiczny i bezpośredni na obszarze całego globu. To w wyniku tych przepływów dochodzi do kumulacji bogactwa na niespotykaną dotąd skalę. Zgodnie z informacyjnym charakterem współczesnych czasów do najbardziej dochodowych branży należą te, które związane są z massmediami bądź przesyłem informacji. Wielkie korporacje dysponują budżetami przewyższającymi budżety małych państw. Według szacunków ONZ rolę podobną do państwa odgrywa już ok. 500 największych firm świata. 200 największych przedsiębiorstw wytwarza ¼ produktu światowego brutto<sup>103</sup>.

W wyniku globalizacji skuteczność dawnych instrumentów interwencjonizmu państwowego podlega osłabieniu. Państwo przestaje być zdolne do realizacji zasad polityki gospodarczej Keynesa dla utrzymania stanu równowagi bilansu płatniczego przez instrumenty handlu zagranicznego. W efekcie podważenia dychotomii na „swój” i „obcy” także rozróżnienie na rynek wewnętrzny i zewnętrzny jest coraz trudniejsze do utrzymania. Dla przykładu gwałtowny odpływ kapitału spowodowany zjawiskami leżącymi poza granicami danego kraju może wieść do niestabilności kursów walutowych i spadku indeksów giełdowych bądź pogorszenia relacji cen dóbr eksportowych do importowych<sup>104</sup>. Ponadto międzynarodowe instytucje finansowe (banki, fundusze monetarne) uzależniają swoją pomoc od dobrowolnego zrzeczenia się przez państwa z różnych form pomocy, subwencji dla

---

<sup>101</sup> P. Wahl, *Europejska polityka regionalna*, Szczecin 2003, s. 11.

<sup>102</sup> J. Burnewicz, *Polski transport w Unii*, „Namiary na morze i handel”, nr 13/2009, s. 11-12.

<sup>103</sup> T. Teluk, *Między globalizacją a regionalizacją*, „Międzynarodowy Przegląd Polityczny”, nr 3/4 (8/9)/ 2004, s. 346.

<sup>104</sup> A. Surdej, *Współzależność gospodarcza a autonomia polityki gospodarczej państw*, [w:] *Platon na Wall Street. Konserwatywne refleksje o kryzysie ekonomicznym*, J. Kloczkowski, J. Price (red.), Kraków 2010, s. 367.

krajowego przemysłu<sup>105</sup>. To na skutek działalności GATT (obecnie WTO) nastąpiła liberalizacja handlu światowego<sup>106</sup>. Instytucje Unii Europejskiej piętnują także praktyki protekcjonistyczne podejmowana niegdyś przez rządy narodowe na rzecz rozwoju przemysłów krajowych w imię ochrony zasad konkurencyjności. Instrumentem służącym realizacji zasady równej konkurencji są zasady pomocy publicznej przyjęte przez Komisję Europejską. Nie zawsze jednak konsekwencje tej polityki są korzystne dla gospodarki europejskiej. Warto zwrócić uwagę, że kraje europejskie z wykorzystaniem Grupy Okrętowej OECD od 1994 roku podejmują inicjatywy na rzecz ograniczenia pomocy państwa dla przemysłu stocznioowego. Europejski przemysł stocznioowy (a w tym także przemysł polski) znacząco przegrywa jednak w konkurencji z przemysłem stocznioowym państw dalekowschodnich, zwłaszcza Korei Południowej, czyli państw gdzie ta gałąź gospodarki wciąż jest silnie dotowana przez państwo. Stąd w ostatniej dekadzie kraje Unii Europejskiej wprowadzają szereg inicjatyw legislacyjnych i finansowych (jak ustanowienie wspólnego funduszu gwarancyjnego) na rzecz podniesienia innowacyjności branży<sup>107</sup>.

Dokonujące się przeobrażenia wpływają na zmianę struktury gospodarki. Obecna gospodarka przemysłowa zrywa z fordowskim modelem produkcji, który swój efekt skali budował na związkach przedsiębiorstwa z terytorium (renta położenia geograficznego). Zmienia się natura terytorialnych implikacji rozwoju gospodarczego. Zmianę tą Aleksandra Jewtuchowicz określa jako przejście *od przestrzeni „miejsca” do terytorium „aktora”*<sup>108</sup>. Współczesna gospodarka czerpie swoją siłę nie tyle z zasobów naturalnych, ani z faktu centralnej lokalizacji, ile z kapitału społecznego, stąd określana jest synonimem gospodarki opartej na wiedzy. Zasoby nowej gospodarki mają zatem charakter zdematerializowany i eksterytorialny. Obok innowacyjności produktowej coraz większą rolę zaczyna odgrywać innowacyjność organizacyjna, w której przewaga konkurencyjna kształtowana jest przez jakość interakcji społecznych. W interakcjach tych uczestniczą właśnie „aktorzy społeczni” i to oni determinują specyfikę i tożsamość miejsca, a nie na odwrót<sup>109</sup>.

Przeobrażenia dokonujące się w gospodarce podważają też możliwość sterowania procesami gospodarczymi kraju z zastosowaniem kryterium terytorialnego. System

---

<sup>105</sup> K. Marzęda, *Proces globalizacji korporacyjnej*, Bydgoszcz-Warszawa- Lublin 2007, s. 65-70; J. E. Stiglitz, *Globalizacja*, Warszawa 2004, s. 198-200.

<sup>106</sup> M. Domiter, *Polityka handlowa UE w świetle regulacji GATT/WTO*, [w:] *Problemy wymiany handlowej w integrującej się Europie*, K. Budzowski, K. Kaszuba, S. Wydymus (red.), Kraków-Rzeszów 2004, s. 51-63.

<sup>107</sup> B. Jeliński, *Konkurencyjność międzynarodowa europejskiego przemysłu okrętowego w warunkach integracji*, [w:] *Problemy wymiany handlowej.....*, K. Budzowski, K. Kaszuba, S. Wydymus (red.), s. 125-140.

<sup>108</sup> A. Jewtuchowicz, *Terytorium i współczesne dylematy jego rozwoju*, Łódź 2005, s. 69-71.

<sup>109</sup> R. Domański, *Gospodarka przestrzenna. Podstawy teoretyczne*, Warszawa 2006, s. 85-95.



gospodarczy traci swoją sterowność. Po pierwsze poszczególne ośrodki gospodarcze kraju stają się niezależne względem siebie nawzajem, bardziej podatne na oddziaływanie bodźców globalnych i lokalnych, aniżeli krajowych. Po drugie ujęcie systemowe jest utrudnione na skutek wielości podmiotów odpowiedzialnych za zarządzanie współczesną gospodarką. Podmioty te, wyposażone w różne kompetencje, ulokowane na różnych szczeblach drabiny administracyjnej występują względem siebie w pozycji konkurencyjnej, co wiedzie do rozmycia zasady odpowiedzialności.

Współczesne państwa dokonują szeregu przeobrażeń w celu dostosowania nowej władzy do wyzwań globalnych trendów rozwojowych. Państwa narodowe dokonują redystrybucji władzy „w górę”, na rzecz ponadnarodowych organizacji oraz w „w dół” na rzecz regionów i społeczności lokalnych. Obok władzy funkcjonuje także szereg podmiotów życia publicznego spełniających analogiczną rolę do dawnych skupisk władzy. To rozmaite sieci, ośrodki samoorganizacji i źródeł lobbingu, które wywierają wpływ na działanie całości systemu, który w Unii Europejskiej określany jest mianem „wielopasmowości” (*multi-level and poly-centric governance*)<sup>110</sup>. Dopiero złożoność, bogactwo i wewnętrzna dynamika struktury podmiotowej życia publicznego oddaje rzeczywisty obraz sieciowych relacji społeczeństwa później nowoczesności.

I tak „powyżej” państwa narodowego funkcjonują takie organizacje jak UE, NATO, Organizacja Narodów Zjednoczonych, Światowa Organizacja Handlu, Światowa Organizacja Zdrowia, Międzynarodowy Fundusz Walutowy, Bank Światowy itd. Istnienie tych organizacji potwierdza zmierny realistyczny podejścia do stosunków międzynarodowych. Niezależnie od faktu, czy stawiają one sobie one za cel humanitaryzm, walkę z ubóstwem, szerzenie pokoju na świecie, czy też negocjowanie założeń światowej polityki gospodarczej, stoją one na stanowisku prawa międzynarodowego, które odzwierciedla pewien porządek normatywny, w jakim należy podążać. W zakresie obszaru tematycznego, który obejmuje dana organizacja, występuje też prymat prawa międzynarodowego nad prawem krajowym.

„Poniżej” państwa narodowego powstają jednostki terytorialne różnych szczebli drabiny administracyjnej takie, jak: regiony, powiaty, gminy, wyposażone w różnorodne kompetencje. Przestrzeń geograficzna Unii Europejskiej dzielona jest na standardowej wielkości jednostki terytorialne (tzw. NUTS), aby ułatwić i zrationalizować zarządzanie. Istnieją podmioty, które działając w płaszczyźnie relacji międzynarodowych grupują poszczególne jednostki (regiony, gminy, miasta) według kryterium terytorialnego

---

<sup>110</sup> K. Szczerski, *Unia Europejska, rynek i kryzys – rekonfiguracja władzy*, [w:] *Platon na Wall Street...*, J. Kloczkowski, J. Price (red.), s. 178-189.

(organizacje transgraniczne jak Euroregiony). Ważną rolę odgrywają w końcu organizacje pozarządowe, gdyż rozpad instytucji państwowych sprzyja rozwojowi organizacji zajmujących pośrednie miejsce pomiędzy obywatelem a władzą. Ich spoiwem mogą być względy partykularne bądź altruistyczne (*Greenpeace, Amnesty International, World Wildlife Fund*). Dynamika rozwoju tych organizacji odpowiada informacyjnej wykładni procesów globalizacyjnych. Ich rozwój jest konsekwencją dyfuzji zachowań społecznych opartych na wspólnej kulturze, które rozwijać się mogą niezależnie od granic państwa i struktury społecznej.

Pomiędzy poszczególnymi ośrodkami decyzyjnymi tworzą się liczne powiązania pionowe i poziome. Powstaje dzięki temu struktura złożona z wielu ogniw wyposażonych w różnorodne kompetencje. Zwraca się uwagę, że *stosunki władzy są w dzisiejszym świecie coraz bardziej złożone i nieprzewidywalne. Pojawia się coraz więcej zachodzących na siebie jurysdykcji, złożonych z mniej lub bardziej luźno zorganizowanych sieci instytucji albo urzędników, wywodzących się z różnych poziomów władzy i organizacji. Sieci takie nie zawsze są trwałe; często zawiązują się czasowe koalicje dla rozwiązywania konkretnych problemów*<sup>111</sup>. Skalę złożoności powyższych relacji oddaje system administracyjny Unii Europejskiej, w skład którego wchodzi niezliczona ilość ośrodków decyzyjnych różnych szczebli, komitetów, rad, biur, komisji i podkomisji.

Złożoność struktur współczesnej władzy państwowej w założeniach winna sprostać wymogom globalnej gospodarki kapitalistycznej. Tak jednak nie jest. Według U. Becka inicjatywy państwowe nie nadążają za złożoną naturą współczesnych relacji gospodarczych, czy społecznych. Globalny kapitał już ze swojej istoty jest bardziej mobilny od władz, gdyż nie musi przestrzegać sztywnych reguł, które ustanawiają państwa jako suwereni poszczególnych obszarów<sup>112</sup>. Poza tym nowe struktury państwowe nie są już suwerenne, ani mobilne. Dławi je przerost biurokratyczny i rozmycie zasady jedności kompetencji. Według J. Staniszkiś współczesne państwa nie posiadają sterowności - *władzy systemu nad samym sobą. Dawne państwo o wyraźnym centrum i hierarchicznie uporządkowanych, jednolitych logicznie procedurach już nie istnieje. Przekształciło się w państwo sieciowe (network state), z pajęczynami powiązań wysuwającymi się często poza nominalne granice i ciążącymi ku zewnętrznym ośrodkom dyspozycji*<sup>113</sup>.

---

<sup>111</sup> J. Kubiak, *Państwo a społeczeństwo obywatelskie w czasach globalizacji i trans nacjonalizacji*, [w:] *Oblicza lokalności. Ku nowym formom życia lokalnego*, J. Kurczewska (red.), Warszawa 2008, s. 24.

<sup>112</sup> U. Beck, *Władza i przeciwładza...*, s. 26.

<sup>113</sup> J. Staniszkiś, *Władza globalizacji...*, s. 17.

Stawiając tezę dotyczącą wpływu globalizacji na podważenie drożności decyzyjnej instrumentów państwowych należy jednak uwzględnić reformy instytucjonalne, które w ostatnim czasie realizują państwa narodowe, pod wpływem światowego kryzysu gospodarczego, który rozpoczął się we wrześniu 2008 roku wraz z upadkiem jednego z największych banków inwestycyjnych *Lehman Brothers*. Reformy te inicjują powrót do aktywnej polityki gospodarczej państw bowiem globalizacja i silna integracja rynków finansowych uważane są za przesłanki zwiększenia negatywnych skutków kryzysu<sup>114</sup>. Aktualne działania rządów na całym świecie polegają na próbach przywrócenia bezpośrednich interwencji w gospodarkę. Działania te realizowane są przy pełnym poparciu ze strony opinii publicznej. Wzmożenie wysiłków różnych państw narodowych, które dotychczas prowadziły niezależną politykę na rzecz skoordynowania programów naprawczych w celu zażegnania kryzysu jak na razie nie spełnia jednak pokładanych w nim nadziei. Zwraca się uwagę, że dopiero ponadnarodowe instrumenty finansowe mogą wykazać swoją skuteczność w kreowaniu impulsów rozwojowych dla gospodarki. Przyszły czas pokaże jednak, czy wprowadzenie tych inicjatyw będzie możliwe i czy przyczynią się one do sukcesu<sup>115</sup>.

Warto też zwrócić uwagę, że analizowane w pracy przeobrażenia podważające drożność decyzyjną państw narodowych mają charakter długookresowy i wpisują się w pewien trend cywilizacyjny, który dokonuje się obiektywnie. Stąd kryzys gospodarczy jedynie w niewielkim stopniu jest na nie w stanie wpłynąć. Sam fakt istnienia głębokiego i przewlekłego kryzysu stanowi raczej argument potwierdzający strukturalną niemożność współczesnych państw w odwróceniu niepożądanych zjawisk. Dowodzi on słuszności wykładni współczesnego społeczeństwa przeprowadzonej przez U. Becka w kategoriach wzmożonego „ryzyka”, czyli zjawisk trudnych do przewidzenia i im przeciwdziałania<sup>116</sup>.

#### **1.4. Era ponowoczesna – wzrost znaczenia czynników lokalnych i endogenicznych**

Przemianom strukturalnym państwa narodowego towarzyszy rozwój nowych form organizacji terytorialnej o charakterze lokalnym. Tworzenie się tych form wiąże się z reguły z procesem decentralizacji władzy i powstawania nowych jednostek administracji publicznej. W rzeczywistości jednak proces ten posiada znacznie głębszy i bardziej złożony charakter. Nowe formy organizacji terytorialnej powstają głównie w sposób samorzutny, spontaniczny i

---

<sup>114</sup> A. Surdej, *Współzależność gospodarcza...*, s. 383.

<sup>115</sup> W. Nawrot, *Globalny kryzys finansowy XXI wieku. Przyczyny, przebieg, skutki, prognozy*, Warszawa 2009, s. 152-153.

<sup>116</sup> U. Beck, *Spoleczeństwo ryzyka. W drodze do innej nowoczesności*, Warszawa 2002.

oddolny (endogeniczny). Łączą w sobie procesy o charakterze społecznym, kulturowym i gospodarczym. Ich wykładnię dobrze charakteryzuje natura sieci, definiowanej jako *luźne struktury złożone z podmiotów, które pomnażają wartości i wprowadzają nowe materiały, innowacje technologiczne i nowe formy kooperacji*<sup>117</sup>. Podmiotami sieci mogą być zarówno przedsiębiorstwa przemysłowe, handlowe i transportowe, banki, instytuty badawczo-rozwojowe, samorządy gospodarcze i terytorialne (regionalne i lokalne, zwłaszcza samorządy dużych miast określanych mianem metropolii), administracja rządowa. Z. Bauman definiuje ten proces w kategoriach socjologicznych zwracając uwagę na proces restratyfikacji świata, czyli ponownego ale odbywającego się na innych niż dotąd zasadach uwarstwienia i procesu budowania nowej samoodtwarzającej się hierarchii o ogólnoświatowym zasięgu<sup>118</sup>. Wiązać go należy z nierównomierną, selektywną dystrybucją dóbr, władzy i bogactwa na całym świecie.

#### 1.4.1. Odrodzenie tożsamości lokalnych we współczesnym świecie

Oslabienie centrum decyzyjnego pociąga za sobą reakcję oddolną, w postaci odrodzenia tożsamości lokalnych grup kulturowych bądź etnicznych wchodzących w skład organizmu państwowego, wzrostu znaczenia rozmaitych inicjatyw oddolnych odnoszących się do sfery społecznej bądź gospodarczej. Analiza historyczna potwierdza, że w momencie, gdy państwo staje się coraz słabsze wzrastają tendencje emancypacyjne zamieszkujących je społeczności. Odrodzenie wspólnot etnicznych, które obserwowane jest we współczesnym świecie Walter Żelazny koreluje z kryzysem nowożytnej instytucji państwa narodowego ufundowanego na jakobińskiej koncepcji *Etat-nation*, czyli jedności państwa i narodu. Związki etniczne wytwarzają się na bazie relacji kultury, religii bądź klasy w niezależności, a nawet opozycji do systemu politycznego<sup>119</sup>. Zwraca się uwagę na wzajemne napięcia występujące pomiędzy państwem a grupą etniczną. *Państwo narzuca całemu społeczeństwu pewien model kultury i instytucji.* - pisze W. Żelazny - *Modelem tym jest naród dominujący w państwie, jego zwyczaje, tradycje, prawa. Grupy etniczne szukają „modus Vivendii”, usiłują nie wchodzić w kolizję z jego prawami i tradycją, ale nie przyjmują modelu większości, gdyż z różnych powodów uważają, że proponowany im model pozbawi ich tożsamości i wchłonie je, innymi słowy – skaże na niebyt*<sup>120</sup>. Stąd dokonujące się w państwach europejskich procesy etniczne wpisują się w logikę ruchów separatystycznych. Taki charakter mają dążenia

---

<sup>117</sup> A. Jewtuchiwicz, *Terytorium i współczesne dylematy...*, s. 25.

<sup>118</sup> Z. Bauman, *Globalizacja...*, s. 9, 84.

<sup>119</sup> W. Żelazny, *Etniczność. Ład-konflikt-sprawiedliwość*, Poznań 2004, s. 18-27.

<sup>120</sup> Ibid., s. 85.

niepodległościowe Walonów i Flamandów w Belgii, Basków i Katalończyków w Hiszpanii, Szkotów oraz Walijszczyków w Wielkiej Brytanii<sup>121</sup>.

Obserwowany współcześnie rozwój tożsamości lokalnych można też interpretować przez pryzmat reakcji obronnej przeciwko trendom globalnym takim jak komercjalizacja kultury, a z drugiej strony dysproporcje społeczne i wzrost ubóstwa w niektórych obszarach świata. Będzie się on wówczas wpisywał w kategorię *tożsamości buntu* bądź *oporu*. W momencie, gdy globalizacja przyjmuje coraz szerszy zasięg podważając stabilność dawnych państw narodowych jedynie jednostki szczebla lokalnego mogą stanowić schronienie przed kapitalizmem, towarzyszącym mu wyzyskiem i radykalną eksploatacją środowiska naturalnego. W taki sposób tworzy się wedle Castellsa: *tożsamość obronna, tożsamość odgradzania tego, co znane, przeciwko nieprzewidywalności tego, co nieznanie i niedające się kontrolować. Bezbronni wobec globalnego huraganu, ludzie zostali skazani na samych siebie: cokolwiek mieli i gdziekolwiek byli, stało się to ich tożsamością*<sup>122</sup>. Stąd właśnie *rosnąca dywersyfikacja i fragmentacja interesów społecznych w społeczeństwie sieci skutkuje ich agregacją w formie z(re)konstruowanych tożsamości*<sup>123</sup>. W tym kontekście należy oceniać inicjatywę zapatystów z Meksyku, chłopów walczących z postępowaniem technicznym, ale także amerykańskich grup milicji tworzonych przez samoorganizujących się obywateli, uzbrojonych w celu obrony ich rodzin i przywiązanych do tradycyjnych wartości wspólnot lokalnych. Ich spoiwem mogą być także względy ideologiczne bądź religijne (kultywujący wartości plemienne fundamentalizm islamski).

Odrodzenie tożsamości lokalnych nie musi jednak być procesem powstającym na bazie sprzeciwu, buntu. Może być ono odpowiedzią na nowe uwarunkowania systemowe, które zachęcają do artykułowania własnych tożsamości przez grupy etniczne bądź narodowe wchodzące w skład państwa. Współczesny ustrój demokratyczno-liberalny, w przeciwieństwie do tradycyjnych systemów narodowych, sprzyja różnorodności, pluralizmowi i wielokulturowości, akceptuje odrębne tożsamości kulturowe i etniczne zamieszkujących je społeczności. Jego ukształtowanie było odpowiedzią na powojenne zjawisko odradzania się identyfikacji etnograficznej, które zaczęło być obserwowane w USA i Europie Zachodniej w latach 70-tych XX wieku. Zmierzchnię przeżywały wówczas wcześniejsze teorie wieszczące asymilację grup wchodzących w skład społeczeństwa wielokulturowego. Obecnie widoczne jest zjawisko odradzania się etniczności nawet wśród

---

<sup>121</sup> W. Gizicki, *Kosowo – kto następny? Czy Europa się dezintegruje?*, [w:] *Polityczne dylematy Europy*, W. Gizicki (red.), Toruń 2009, s. 145-147.

<sup>122</sup> M. Castells, *Sila...*, s. 70.

<sup>123</sup> *Ibid.*, s. 304.

grup uprzednio zasymilowanych<sup>124</sup>. Stąd w idei jedności europejskiej silnie obecna jest tendencja dialogiczna. Zwraca się uwagę, że *historia kontynentu napędzana jest tendencjami do zjednoczenia, a jednocześnie rosnącym zróżnicowaniem i pluralizmem. Istota Europy kryje się właśnie w działaniu tych przeciwstawnych sił, dając w efekcie „unitas multiplex”*<sup>125</sup>. Współczesnym inicjatywom zjednoczeniowym towarzyszą procesy oddolne nie tylko w postaci wzrostu znaczenia samorządów terytorialnych, ale także zbiorowości etnicznych i nacjonalistycznych<sup>126</sup>. Powstające regiony odwołują się do swojej identyfikacji historycznej, kulturowej a także wyznaniowej, językowej, gospodarczej. Niektóre regiony wyodrębniają się dzięki cechom geograficznym, inne dzięki peryferyjności położenia (Apulia, Bretania).

Istotnym impulsem do rozwoju tendencji artykulacyjnych wobec własnej odrębności etnicznej były przeobrażenia polityczne 1989 roku. Wiele dawnych państw przestało wówczas istnieć, w ich miejsca pojawiły się jednak nowe. Niektóre z nich istniały już uprzednio (Czechy), inne zaś powstały po raz pierwszy w historii: Bośnia i Hercegowina, Chorwacja, Słowenia, Macedonia, Białoruś, Ukraina. Tendencja na rzecz wybijania się na niepodległość związana była z chęcią poszukiwania własnej tożsamości przez społeczności, które przez dziesięciolecia poddawane były próbom unifikacji. Walka o niepodległość wynikała z chęci manifestacji własnej niezależności oraz z dążenia do wyemancypowania się ze zniechęconego bloku wschodniego, identyfikowanego ze źródłem własnych niepowodzeń, zastoju gospodarczego i cywilizacyjnego zacofania. Zwraca się uwagę, że po upadku muru berlińskiego dawna „wymuszona” współpraca państw byłego RWPG zastąpiona została ostrą rywalizacją, która niekoniecznie miała uzasadnienie ekonomiczne. Był to raczej *akt polityczny wsparty silną motywacją symboliczną*<sup>127</sup>.

W warunkach polskich po 1989 roku obserwować można było odrodzenie tożsamości narodowych, etnicznych, regionalnych, jak i religijnych wśród Łemków, Tatarów, Karaimów, Romów, a drugiej strony tradycyjnie związanych z kulturą polską Ślązaków, Mazurów, Warmiaków czy Kaszubów. Ruch Kaszubski odegrał dużą rolę w rozbudzeniu świadomości obywatelskiej wśród ludności Pomorza za pośrednictwem rozbudowanej akcji edukacyjno-

---

<sup>124</sup> M. Bieńkowska- Ptasznik, *Od asymilacji do wielokulturowości. Teoria socjologiczna w socjologii pogranicza*, [w:] *Pogranicza i multikulturalizm w warunkach Unii Europejskiej. Implikacje dla wschodniego pogranicza Polski*, Tom I, K. Krzysztofek, A. Sadowski (red.), Białystok 2004, s. 78-80.

<sup>125</sup> M. Buchowski, *Tożsamość Europejczyków: jedność i podziały*, [w:] *Dylematy tożsamości europejskich pod koniec drugiego tysiąclecia*, J. Mucha, W. Olszewski (red.), Toruń 1997, s. 57-58.

<sup>126</sup> C.U. Schierup, *Multi-culturalism and ethnic mobilisation: Some theoretical considerations*, [w:] *Ethnic Mobilisation in a Multi-Cultural Europe*, J. Rex, B. Drury (red.), Avebury 1994, s. 38-47.

<sup>127</sup> M. Buchowski, *Tożsamość Europejczyków...*, s. 66.

wychowawczej i politycznej<sup>128</sup>. Działalność ta prowadzona była jeszcze w okresie PRL przez takie organizacje, jak powstałe w 1956 roku Zrzeszenie Kaszubsko-Pomorskie (ZK-P), w którym schronienie znajdowało wielu późniejszych działaczy opozycyjnych<sup>129</sup>. Realizowano ją przy pomocy takich środków, jak: prasa regionalna, instytucje edukacyjne, działalność folklorystyczna, muzea etnograficzne itd. Istotną rolę w Zrzeszeniu odegrał pisarz Lech Bądkowski, który podkreślał rolę regionalizmu w kształtowaniu postaw samorządności, pracy pozytywnej i dyscypliny. Warto zwrócić uwagę, że Bądkowski już w czasie wojny w swojej pracy *Pomorska myśl polityczna* przypisywał Pomorzu moc sprawczą w przemianach politycznych, które miały miejsce wiele lat później<sup>130</sup>.

Po odzyskaniu niepodległości Kaszubi odgrywają pozytywną rolę w tworzeniu nowego ładu instytucjonalnego. Potwierdzają to obserwacje obejmujące Pomorze. Wielu działaczy kaszubskich odgrywa istotne funkcje publiczne, odnosi sukcesy w gospodarce i pracy społecznej. Według Brunona Synaka daje o sobie znać tradycyjna kaszubska pracowitość i życiowa zaradność. *Można powiedzieć, że stało się tak dlatego, – pisze B. Synak – że Kaszubi nauczeni zostali przez historię do radzenia sobie w trudnych warunkach (po przystąpieniu Polski do Unii wśród jej sceptyków na Kaszubach często słyszano się głosy typu: „skoro już tak się stało, to musimy sobie jakoś radzić”, czy „nie takie czasy przeżyliśmy”), ale zdecydowanie ważniejszy wydaje się fakt istnienia na Kaszubach, nawet w najtrudniejszych czasach komunistycznych, silnej tradycji lokalnego rzemiosła i małej (zwłaszcza rodzinnej) przedsiębiorczości*<sup>131</sup>. Aktualnie w ramach ruchu kaszubsko-pomorskiego funkcjonuje wiele organizacji, niekoniecznie związanych z ZK-P takich jak: kluby studenckie, organizacje naukowe (Instytut Kaszubski), wydawnictwa, redakcje czasopism, instytucje edukacyjne (Fundacja Kaszubski Uniwersytet Ludowy), gospodarcze (SKOK im. Floriana Ceynowy), media elektroniczne (np. Radio Kaszëbë), portale internetowe. Istotną rolę odgrywają także liczne muzea, zespoły folklorystyczne, chóry i grupy teatralne<sup>132</sup>.

Warto zwrócić uwagę, że rozwojowi wspólnot etnicznych w Polsce sprzyja prawodawstwo Unii Europejskiej. Inicjatywom etnicznym i regionalnym służą m. in.

---

<sup>128</sup> C. Obracht-Prondzyński, *Ku samorządnemu Pomorzu. Szkice o kształtowaniu się ładu demokratycznego*, Gdańsk 2002, s. 131-176.

<sup>129</sup> C. Obracht-Prondzyński, *Kaszubi. Między dyskryminacją a regionalną podmiotowością*, Gdańsk 2002, s. 525-615.

<sup>130</sup> J. Borzyszkowski, *Pomorska myśl polityczna Lecha Bądkowskiego – jego udział w ruchu kaszubsko-pomorskim*, [w:] *Pro Memoria. Lech Bądkowski (1920-1984)*, J. Borzyszkowski (red.), Gdańsk 2004, s. 70-73.

<sup>131</sup> B. Synak, *Przemiany kaszubskiej tożsamości*, [w:] *Ślązacy, Kaszubi, Mazurzy i Warmiacy – między polskością a niemieckością*, A. Sakson (red.), Poznań 2008, s. 198.

<sup>132</sup> C. Obracht-Prondzyński, *Ruch kaszubsko-pomorski u progu XXI wieku. Stan organizacyjny i dylematy programowe*, [w:] *Ślązacy, Kaszubi, Mazurzy....*, A. Sakson (red.), s. 241.

programy „Kultura 2000” czy „Kultura 2007” oraz środki Europejskiego Funduszu Społecznego. Komisja Europejska współfinansuje także Europejskie Biuro Języków Mniej Używanych (EBLUL), którego polski oddział powstał w Gdańsku. Jak podkreśla B. Synak: *członkostwo Polski w UE przyczyniło się również do przyspieszenia prac nad ustawą o mniejszościach narodowych i etnicznych oraz języku regionalnym (mimo że nie było w tej sprawie formalnych wymogów Unii) i objęcia nią Kaszubów...*<sup>133</sup>.

#### 1.4.2. Przeobrażenia systemowe - decentralizacja władzy

Formalną odpowiedzią na odrodzenie tożsamości lokalnych jest proces decentralizacji uprawnień. Decentralizacja staje się ważnym czynnikiem przeobrażeń współczesnych struktur państwowych dokonywanych na gruncie legislacyjnym. Praktycznie we wszystkich liczących się państwach zachodniego kręgu kulturowego realizowane są współcześnie reformy systemowe zmierzające do wyposażenia niższych jednostek administracyjnych w nowe kompetencje. Jednostki samorządowe zyskują osobowość prawną i stają się autonomicznymi podmiotami. Społeczność lokalna może swobodnie dysponować posiadaniem mieniem oraz podejmować inicjatywy gospodarcze służące jej rozwojowi i dobrobytowi mieszkańców. Jak pisze Jerzy Parysek: *tylko struktury samorządowe lub inne lokalne, z samorządem powiązane są w stanie ukierunkować rozwój na rozwiązanie podstawowych problemów społeczno-gospodarczych danej jednostki terytorialnej i zagwarantować prymat interesu ogólnospołecznego nad indywidualnym*<sup>134</sup>.

Decentralizacja posiada swoje źródła w idei *subsydiarności*, wywodzącej się z doktryny społecznej Kościoła sformułowanej w encyklikach papieża Leona XIII (1897) i Piusa XI (1931). Koncepcja opiera się na zasadzie podziału władzy przeprowadzonej od dołu do góry. Zgodnie z tą koncepcją nie należy powierzać jednostce większej tego, co może zrobić, równie wydajnie, jednostka mniejsza, która umiejscowiona jest blisko obywatela. Jedynie te zadania, które wymagają szerszego kontekstu terytorialnego można przekazywać wyższym jednostkom administracyjnym<sup>135</sup>. Koncepcja *subsydiarności* nakazując instytucjom centralnym dystans wobec niezależności jednostki terytorialnej wskazuje jednocześnie na warunki, które muszą być spełnione aby jednostka mogła otrzymać pomoc ze strony państwa<sup>136</sup>.

---

<sup>133</sup> B. Synak *Przemiany kaszubskiej tożsamości...*, s. 196.

<sup>134</sup> J.J. Parysek, *Podstawy gospodarki...*, s. 213.

<sup>135</sup> B. Dolniecki, *Samorząd terytorialny. Zagadnienia ustrojowe*, Zakamycze 1999, s. 20.

<sup>136</sup> A. Dylus, *Idea subsydiarności a integracja Europy*, [w:] *Europa. Fundamenty jedności*, A. Dylus (red.), Warszawa 1998, s. 100-102.



W odniesieniu do powojennej Europy istotnym czynnikiem wzmacniającym proces regionalizacji były negatywne doświadczenia rywalizacji i zmagania państw narodowych z okresu II wojny światowej. Jak pisze Piotr Wahl: *Dominującym motywem, jakim kierowali się twórcy Wspólnot Europejskich, było wyeliminowanie groźby kolejnej wojny; w tym celu podjęto wysiłki, by granice przestały być „bliznami historii”, by stały się „mostami” pomiędzy narodami; stworzono ideologiczne i intelektualne zaplecze dla tworów, które później nazwano euroregionami*<sup>137</sup>.

Stąd idea samorządności od początku przyświeca inicjatorom integracji europejskiej. Utworzona w 1948 roku Rada Europy koncentruje się na popieraniu i promowaniu samorządu lokalnego i regionalnego<sup>138</sup>. W ramach Rady funkcjonuje Kongres Władz Lokalnych i Regionalnych, który zajmuje się promowaniem idei samorządowych oraz zachęca obywateli do szerszego uczestnictwa w życiu wspólnot lokalnych. Z kolei powołany na mocy Traktatu o Unii Europejskiej w 1994 roku, Komitet Regionów jest organem doradczym składającym się z przedstawicieli władz regionalnych i lokalnych w krajach członkowskich. Rola Komitetu polega na reprezentowaniu na forum unijnym stanowisk władz lokalnych i regionalnych wobec ustawodawstwa UE poprzez wydawanie opinii na temat propozycji legislacyjnych Komisji Europejskiej. Konsultacji z Komitetem wymagają wszelkie decyzje UE związane z zagadnieniami takimi jak polityka regionalna, środowisko, edukacja i transport - wszystkie one dotyczą bowiem władz lokalnych i regionalnych. Komitet liczy 344 członków<sup>139</sup>. Natomiast Rada Gmin i Regionów Europy jest stowarzyszeniem zrzeszającym samorządy lokalne i regionalne w Europie. Jej członkami są krajowe związki władz lokalnych i regionalnych z ponad 30 krajów Europy. Głównym celem Rady jest promocja silnej, zjednoczonej Europy opartej na samorządach lokalnych i regionalnych oraz demokracji Europy, w której decyzje są podejmowane najbliżej obywateli w zgodzie z zasadą subsydiarności. Działalność obejmuje szeroki wachlarz tematów od usług publicznych, przez transport, politykę regionalną, środowisko po gwarantowanie równych szans obywatelom<sup>140</sup>.

Z inicjatywy Rady Europy przygotowane zostały ważne dla samorządu terytorialnego dokumenty: *Europejska Karta Samorządu Terytorialnego (EKST)* oraz *Europejska Karta Samorządu Regionalnego (EKSR)*. Dokumenty te stoją na straży podmiotowego traktowania samorządów terytorialnych gwarantując im niezależność finansową. Społecznościom lokalnym przyznają zadania własne dotyczące spraw publicznych, które w żadnym wypadku

---

<sup>137</sup> P. Wahl, *Europejska polityka...*, s. 80.

<sup>138</sup> Ibid., s. 18.

<sup>139</sup> A. K. Piasecki, *Samorząd terytorialny i wspólnoty lokalne*, Warszawa 2009, s. 53-54.

<sup>140</sup> Ibid., s. 55.

nie mogą być realizowane przez organy władzy wyższego szczebla. Według EKST *to społeczność lokalna i regionalna, a nie terytorialne struktury władzy, stanowi pierwotny podmiot samorządności terytorialnej. Instytucje samorządowe, w myśl zapisów dokumentów, są jedynie narzędziami służącymi realizacji interesów tych społeczności. Tworzą one ramy prawne dla aktywności obywateli oraz system mający reprezentować interesy społeczności lokalnej*<sup>141</sup>. Takie rozłożenie akcentów odgrywa fundamentalną rolę dla idei samorządu stanowiąc jednocześnie zabezpieczenie przed jego biurokratyzacją oraz potwierdzenie niezbywalnych praw społeczności lokalnych.

Warto jednak zwrócić uwagę, że administracji Unii Europejskiej, która podejmuje się inicjatywy decentralizacji kompetencji w odniesieniu do stowarzyszonych z nią państw narodowych, nie zawsze przyświeca idea subsydiarności, znacznie częściej racjonalnego podziału obowiązków publicznych. Dzieje się tak z jednej strony dlatego, że prawo UE jest wyższym poziomem ustawodawstwa w sprawach, za które władze lokalne są bezpośrednio odpowiedzialne. Z drugiej zaś strony dlatego, że na poziomie UE działają rozmaite fundusze, udzielające wsparcia finansowego, z którego władze lokalne mogą odnosić spore korzyści. Prawodawstwo UE reguluje wiele dziedzin aktywności, w które włączone są lokalne i regionalne szczeble władzy administracyjnej. Dotyczy to m.in. przepisów dotyczących zamówień publicznych, polityki zatrudnienia, środowiska naturalnego i planowania przestrzennego, usług technicznych, transportu, mieszkalnictwa, ochrony zdrowia, edukacji, policji i straży pożarnej, ochrony konsumenta, wypoczynku i turystyki, prawa i administracji<sup>142</sup>. Za pośrednictwem jednostek administracji terenowej UE realizuje politykę wspierania małych i średnich przedsiębiorstw, programów badawczo-rozwojowych, przemian strukturalnych w regionach przemysłowych i wspierania dla nowych form działalności gospodarczych (biotechnologie, telekomunikacja, techniki informacyjne). Polityka dystrybucji dochodów realizowana jest z wykorzystaniem Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz Europejskiego Funduszu Społecznego. Dzięki funduszom unijnym realizowana jest zatem polityka spójności społeczno-gospodarczej stawiająca sobie za cel nie tyle wspieranie tożsamości lokalnych, co wyrównywania wszelkich różnic występujących pomiędzy poszczególnymi obszarami Europy. Także podział przestrzeni europejskiej na standardowej wielkości jednostki terytorialne wynika z powodów pragmatycznych i

---

<sup>141</sup> M. Michalewska-Pawlak, *Europeizacja samorządu – wpływ Unii Europejskiej na aktorów lokalnych i regionalnych*, [w:] *Europeizacja – mechanizmy, wymiary, efekty*, A. Paczeński, R. Riedel (red.), Oslo-Toruń-Wrocław 2010, s. 275.

<sup>142</sup> P. Jasiński, C. Ross, *Unia Europejska a władze lokalne i regionalne, Samorząd terytorialny a Unia Europejska* - zeszyt 2, Warszawa 2000, s. 16-22.

funkcjonalnych, a nie społeczno-kulturowych. Wspólna klasyfikacja Jednostek Terytorialnych do Celów Statystycznych (NUTS) odpowiada podziałowi przestrzeni europejskiej na NUTS 1 (w Polsce grupy województw), NUTS 2 (w Polsce województwa) oraz NUTS 3 (w Polsce grupy powiatów)<sup>143</sup>. Choć umożliwia ona realizację polityki spójności w efektywny sposób nie zawsze uwzględnia w należyтым stopniu różnice kulturowe i etniczne występujące pomiędzy poszczególnymi regionami, ani też zasięg oddziaływania określonych uwarunkowań społecznych, które nie muszą się pokrywać z formalną delimitacją. Stąd pomimo faktu, iż specjaliści prawa europejskiego traktują subsydiarność jako *elastyczną maksymę*, a nie „absolutny” nakaz prawa konstytucyjnego<sup>144</sup> sceptycy zwracają uwagę, że wbrew intencjom projektodawców koncepcja subsydiarności oraz regionalizacji na gruncie unijnym jest niezwykle trudna do realizacji<sup>145</sup>.

W Polsce reforma samorządowa realizowana była w dwóch etapach. W 1990 roku wprowadzono jednoszczeblowy model samorządu terytorialnego. Podstawową jednostką samorządową została wówczas gmina wyposażona w osobowość prawną, samodzielność ekonomiczną, prawo do posiadania mienia komunalnego i dochodów własnych. Przeprowadzony w dniu 1 stycznia 1999 roku drugi etap reformy administracji terytorialnej, w którym obok gmin, utworzono samorządowe powiaty i 16 nowych województw, umożliwia ostatecznie udział polskich regionów w kreowaniu i realizacji polityki rozwoju dostosowanej do wymogów prawodawstwa UE oraz wyzwań globalnych trendów rozwojowych. Główne przesłanki wprowadzenia regionalnych szczebli władzy terenowej związane były z wymaganiami naszej akcesji do Unii Europejskiej. Zgodnie z unijną klasyfikacją regiony (NUTS II) powinny mieć powierzchnię ok. 13,5 tys. km kw., a ich ludność oscylować wokół 2 mln mieszkańców. Wprowadzenie nowych szczebli administracji regionalnej budziło jednak fale społecznych sprzeciwów (głównie względem likwidacji starych województw, takich jak opolskie, świętokrzyskie, koszalińskie, bydgoskie) będących praktycznym potwierdzeniem problemów związanych z decentralizacją struktur państwowych realizowaną w sposób odgórny i formalny pod wpływem wytycznych sformułowanych przez urzędników z Brukseli. Najsilniejszą determinacją wykazywali się mieszkańcy Bydgoszczy, Torunia, Opola, Bielsko-Białej. Utworzenia powiatów domagały się z kolei Sztum, Brzeziny, Miastko, pominięte w projektach podziału terytorialnego<sup>146</sup>. Protesty polegały na oflagowaniu

---

<sup>143</sup> Z. Strzelecki *Polityka regionalna*, [w:] *Gospodarka regionalna i lokalna...*, Z. Strzelecki (red.), s.115-116.

<sup>144</sup> Ibid., s. 105.

<sup>145</sup> A. Dylus, *Idea subsydiarności .....*, s. 100.

<sup>146</sup> B. Słobodzian, *Współczesny system samorządu terytorialnego w Polsce*, Toruń 2006, s. 178-179.

budynków użyteczności publicznej, organizowaniu wieców, pochodów, drukowaniu ulotek i plakatów. Dochodziło też do blokowania dróg komunikacyjnych, przenoszono także niektóre protesty na ulice Warszawy.

Analizując zakresy kompetencji poszczególnych szczebli nowej władzy administracyjnej w Polsce warto zwrócić uwagę, że o ile gminne i powiatowe wspólnoty samorządowe realizują zadania usługowe wobec społeczności lokalnych, w obszarze działań władz samorządowego województwa znajduje się stymulowanie warunków rozwoju społecznego i gospodarczego regionu poprzez tworzenie i realizację polityki regionalnej<sup>147</sup>. Warto jednak przypomnieć, że w latach 2004-2006 udział samorządów wojewódzkich w realizacji polityki rozwoju regionalnego był ograniczony na skutek ułomnej formuły planowania regionalnego, która wówczas obowiązywała i sprowadzała się do konieczności stosowania się wszystkich samorządów wojewódzkich do jednego Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego, który przygotowywany i wdrażany był centralnie. Dopiero w perspektywie finansowej 2007-2013 samorzady wojewódzkie korzystają z funduszy unijnych w sposób autonomiczny w oparciu o własne Regionalne Programy Operacyjne (RPO), które zostały opracowane w oparciu o szerokie konsultacje z podmiotami społecznymi, gospodarczymi i samorządami terytorialnymi. Każde z 16 RPO było także indywidualnie konsultowane z Komisją Europejską<sup>148</sup>.

Istotnym składnikiem polityki regionalnej jest współpraca międzynarodowa oraz transgraniczna. Polskie regiony coraz częściej realizują swoje inicjatywy w skali międzynarodowej oraz pośredniczą w nawiązywaniu kontaktów zagranicznych przez podmioty lokalne – powiatowe i gminne oraz organizacje społeczne i gospodarcze<sup>149</sup>. W zakresie współpracy transgranicznej kluczową rolę odgrywają Euroregiony, które scalają gminy należące do terytoriów różnych państw. Chociaż powoływaniu Euroregionów w kraju towarzyszyły protesty środowisk obawiających się naruszenia zasady integralności państw narodowych<sup>150</sup> od 1991 roku powołano ich w Polsce aż 18 i pokrywają one całą granicę terytorium Rzeczypospolitej. Do ważniejszych polskich Euroregionów należy zaliczyć: Pomeranie, Pro Europa Viadrina, Pradziad, Silesia, Euroregion Karpacki, Bug, Niemen oraz

---

<sup>147</sup> M. Michalewska-Pawlak, *Europeizacja samorządu...*, s. 272.

<sup>148</sup> *Ibid.*, s. 272-273.

<sup>149</sup> W. T. Modzelewski, A. Żukowski, *Polski samorząd w stosunkach międzynarodowych. Zarys problematyki*, [w:] *Samorząd terytorialny. Studium politologiczne*, J. Marszałek-Kawy (red.), Toruń 2009, s. 8-18.

<sup>150</sup> A. Chodubski, *Regionalizm jako wartość kształtującego się ładu europejskiego*, [w:] *Regiony Europy. Uwarunkowania, wyzwania i perspektywy rozwoju*, A. Stepien-Kuczyńskiej, K. Dośpiał-Borysiak, R. Łoś (red.), Toruń 2009, s. 21.

Euroregion Bałtyk grupujący gminy z Obwodu Kaliningradzkiego, Litwy, Łotwy, Szwecji, Dani i Polski<sup>151</sup>.

#### 1.4.3. Metropolizacja jako siła przeciwważna globalizacji

Metropolizacja jest żywiołowym procesem urbanizacyjnym obejmującym duże miasta. Powstawanie nowych potęg miejskich w erze postindustrialnej jest potwierdzeniem wzrostu znaczenia czynników endogennych w nowej gospodarce. Wielkie metropolie z uwagi na ich potencjał gospodarczy stanowią konkurencję dla państw narodowych, a z drugiej strony to one decydują o sile poszczególnych państw. Występujące w przypadku metropolizacji nasilenie żywiołowych czynników rozwojowych i sprzężeń sieciowych powoduje, że proces ten warto charakteryzować z wykorzystaniem tych samych metod opisu co proces globalizacji.

Zgodnie z tradycyjną definicją, metropolizację określa się jako proces polegający na zrywaniu bądź osłabianiu związków gospodarczych między centrum miasta a otaczającym go regionem i zastępowaniu ich relacjami z pozostałą częścią świata. Według M. Castellsa tym co odróżnia metropolie od tradycyjnych miast jest *bycie globalnie połączonym i lokalnie rozłączonym*<sup>152</sup>. Występuje tu zatem zjawisko dialektyczne charakteryzowane przez Giddensa na przykładzie globalizacji, w obrębie którego *wydarzenia na jednym biegunie rozsuniętej relacji często powodują wystąpienie odmiennych czy wręcz odwrotnych zjawisk na drugim biegunie*<sup>153</sup>. Innymi słowy chodzi o to, że metropolie wytwarzają silniejsze powiązania „na odległość” tj. między sobą nawzajem, aniżeli pomiędzy centrum metropolii, a otaczającym je zapleczem, co wiedzie do naruszenia ciągłości użytkowania przestrzeni miejskiej. Metropolizację definiuje się zatem w aspekcie terytorialnym, osadniczym. Jest ona procesem, którego przesłanki wynikają ze sprzężeń o charakterze globalnym, skutki procesów metropolizacji odczuwane są z kolei w perspektywie lokalnej.

Proces powiązań globalnych dokonuje się dzięki kanałom przepływu dóbr, osób i informacji. Zgodnie z logiką sieci w miejscach krzyżowania się kanałów przepływu powstają węzły, traktowane jako „oczka sieci”. W węzłach tych określanych też mianem *hubs and nodes* dochodzi do efektów mnożnikowych i efektów synergicznych, z istnienia których korzyści odnoszą metropolie oraz zlokalizowane w nich korporacje.

---

<sup>151</sup> P. Wahl, *Europejska polityka...*, s. 84-130.

<sup>152</sup> M. Castells, *Społeczeństwo...*, s. 406.

<sup>153</sup> A. Giddens, *Nowoczesność...*, s. 31.

Infrastruktura komunikacyjna może mieć różnorodny charakter. Relacje pomiędzy metropoliami realizowały się dawniej głównie za pośrednictwem materialnej infrastruktury transportowej – dróg, autostrad i układów kolejowych (zarówno towarowych, jak i pasażerskich współtworzonych przez systemy szybkich kolei), których wiązkę podążającą w jednym kierunku określa się mianem korytarza transportowego. Ten tradycyjny sposób podróży dóbr oraz osób wciąż odgrywa bardzo istotną rolę. W miejscach krzyżowania się układów komunikacyjnych powstają centra logistyczno-dystrybucyjne, węzły intermodalne. Na zależności występujące pomiędzy istnieniem centrów logistyczno-dystrybucyjnych i procesów metropolizacji przestrzeni zwraca uwagę Dominik Drzazga: *Centra logistyczne podnoszą konkurencyjność lokalnych i regionalnych gospodarek, są więc inwestycjami umożliwiającymi ich umiędzynarodowienie. Można powiedzieć, iż występuje pewnego rodzaju sprzężenie zwrotne – globalizacja gospodarki, rozszerzająca się współpraca międzynarodowa przedsiębiorstw wymusza niejako tworzenie centrów logistycznych; ich powstanie natomiast przyczynia się do dalszej internacjonalizacji lokalnych/ regionalnych układów gospodarczych czy też wręcz całej gospodarki narodowej*<sup>154</sup>. Powstawanie i rozwój centrów logistycznych autor traktuje jako *endogeniczny czynnik wzrostu gospodarki*<sup>155</sup>.

Sprzyjającym miejscem dla ukształtowania się ośrodka węzłowego jest port morski. Duże porty morskie są dogodnymi miejscami dla powstawania ośrodków metropolitalnych<sup>156</sup>. Wiele z nich odgrywa rolę oceanicznych *hubów* dla przeładunku towarów skonteneryzowanych (dowożonych *just in time*), w których skupiają się linie żeglugowe z całego świata, gdzie powstają duże centra logistyczno-dystrybucyjne, zdolne do integracji łańcuchów transportowych w relacji lądowo-morskiej oraz efektywnego zarządzania nimi. Warto też zwrócić uwagę, że autostrada oraz szybka kolej, która przebiega przez metropolię, powodują tzw. „efekt tunelu”, dzięki któremu bezpośrednie połączenie zyskują tylko duże ośrodki miejskie zlokalizowane nieraz w odległości kilkuset kilometrów od siebie nawzajem, które dzięki wzajemnym sprzężeniom zwrotnym stymulują swoją koniunkturę. Miasta mniejszej i średniej wielkości, do których dojazd jest siłą rzeczy utrudniony tracą natomiast

---

<sup>154</sup> D. Drzazga, *Raport „Rola centrów logistycznych w rozwoju gospodarczym i przestrzennym kraju” - wnioski i rekomendacje dla władz rządowych i samorządowych*, [w:] *Rola centrów logistycznych w rozwoju gospodarczym i przestrzennym kraju*, Biuletyn PAN KPZK, Zeszyt 225, T. Markowski (red.), Warszawa 2006, s. 10.

<sup>155</sup> Ibid., s. 9.

<sup>156</sup> B. Jałowiecki, *Współczesne przekształcenia struktury osadniczej i przestrzeni miejskiej*, [w:] *Cywilizacja informacyjna a przekształcenia przestrzeni. Zmiany strukturalne metropolii polskich*, Biuletyn PAN KPZK, Zeszyt 186, J. Kołodziejski i T. Parteka (red.), Warszawa 1999, s. 57-58; A. Ciesielska, T. Parteka, *Centra logistyczne Trójmiasta w tworzeniu funkcji metropolitalnej*, [w:] *Rola centrów logistycznych ...*, T. Markowski (red.), s. 103-107.

dzięki temu procesowi, pomimo tego że są zlokalizowane w pobliżu korytarza transportowego. Stąd ich rola względem dużych ośrodków sprowadza się często do rezerwuaru siły roboczej<sup>157</sup>.

Wraz z upływem czasu infrastruktura komunikacyjna zyskuje jednak coraz bardziej niematerialny charakter. I tak transport lotniczy materializuje się jedynie w postaci portu lotniczego, a ta forma transportu odgrywa coraz bardziej istotne znaczenie. Ośrodki metropolitalne wyposażone są w nowoczesne porty lotnicze, posiadają stałe i częste połączenia z innymi metropoliami aby ułatwić sposób przemieszczania się pasażerów, głównie reprezentantów wyższych sfer społecznych (biznesmenów, polityków, przedstawicieli administracji itd.).

Wynalazek łącz światłowodowych odgrywa kluczową rolę w procesie metropolizacji gdyż umożliwia nieograniczoną łatwość w komunikowaniu się wszystkich ośrodków i centrów dyspozycyjnych. Zapewnia maksymalną liczbę elastycznych powiązań horyzontalnych między poszczególnymi węzłami. W węzłach powstają *miasta światowe*. Dzięki łączom telekomunikacyjnym realizują się liczne kontakty formalne oraz nieformalne pomiędzy firmami, instytucjami i ich pracownikami zarówno wewnątrz korporacji, jak pomiędzy różnymi korporacjami bądź instytucjami. Dochodzi do synergii i dyfuzji innowacyjności, a z drugiej strony do konwergencji czyli upodabniania się miejsc położonych w odległych obszarach świata. W efekcie miasta bądź poszczególne obszary miast upodabniają swoją strukturę urbanistyczną i gospodarczą do siebie nawzajem bądź ją różnicują na zasadzie komplementarnej względem siebie.

Dla zrozumienia natury relacji gospodarczych, które dokonują się pomiędzy metropoliami bądź zlokalizowanymi w nich korporacjami, należy zwrócić uwagę na charakter przeobrażeń strukturalnych, które dokonują się we współczesnej gospodarce. Zgodnie z trendami cywilizacyjnymi, które dokładniej zostaną scharakteryzowane w następnym podrozdziale współczesna gospodarka w coraz większym stopniu zaczyna mieć charakter niematerialny i czerpać swoją siłę nie tyle z zasobów surowcowych, co z ludzkiej wiedzy, stąd określa się ją synonimem *knowledge economy*. W konsekwencji przeobrażeń w procesie produkcji materiałowej, określanej też mianem *outsourcingu* dokonuje się rozdział funkcji zarządzania (która zostaje zlokalizowana w metropoliach) od funkcji produkcyjnych, które lokalizowane są na peryferiach układów osadniczych lub w krajach słabiej rozwiniętych, gdzie występuje tańsza siła robocza.

---

<sup>157</sup> B. Jałowiecki, M. S. Szczepański, *Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej*, Warszawa 2006, s. 215-216.

O ile druga z wymienionych funkcji podlega rosnącej decentralizacji, aż do oddzielenia od podmiotów macierzystych, o tyle pierwsza ulega skoncentrowaniu w jednostkach decyzyjnych, zlokalizowanych w kilku największych korporacjach i metropoliach. W ośrodkach tych realizowane są prace projektowe, badawcze (B&R), koordynujące, zarządcze i kontrolne bądź monitorujące w odniesieniu do procesu produkcyjnego. Potwierdzeniem powyższego procesu może być fakt, iż ok. 85 proc. światowego przepływu kapitałów jest zarządzanych przez dwadzieścia metropolii zlokalizowanych w najbogatszych państwach świata<sup>158</sup>. Metropolie charakteryzują się nowoczesną strukturą gospodarki zdominowaną przez systemy informatyczne i wysokie technologie, szkoły wyższe, system usług wyższego rzędu (kancelarie prawnicze, usługi konsultingowe, marketing). W sąsiedztwie globalnych korporacji lokalizują się wielkie banki i towarzystwa ubezpieczeniowe. Metropolie charakteryzują się także wartościową ofertą kulturalną i rozrywkową, miasta te oferują swym członkom szereg usług podnoszących ich jakość życia – poczynając od sfery usług mieszkaniowych, komunalnych i komunikacyjnych, a kończąc na rekreacyjnych i kulturalnych. Istnienie tych usług związane jest głównie z zabezpieczeniem potrzeb klasy metropolitalnej, która zamieszkuje bądź pracuje w światowych metropoliach<sup>159</sup>.

Klasa metropolitalna odgrywa kluczową rolę w metropoliach, z uwagi na jej zasadniczą funkcję sterowania procesami zarządzającymi światową gospodarką i administracją. Jej istnienie wpisuje się zatem w główne założenia gospodarki opartej na wiedzy. Według Z. Baumana współczesne elity finansowe stały się „lekkie” i „wykorzenione”, gdyż ich zasobami majątkowymi nie są już fabryki, lecz podręczne laptopy i aktówki; w przeciwieństwie do zakorzenionych w swych wspólnotach lokalnych mas pracowniczych<sup>160</sup>. Nowe elity określane są różnymi synonimami: klasy metropolitalnej, „klasy światowej” (R. M. Kanter), „klasy twórczej” (Richard Florida). Podkreśla się konieczność wysokich kwalifikacji tej klasy łączonych np. z triadą trzech T: technologia-talent-tolerancja bądź trzech K: koncept – posiadanie wiedzy i idei, kompetencje i koneksje – relacje i dostęp do zasobów innych ludzi i organizacji na całym świecie<sup>161</sup>. Jak pisze Florida *dziś kluczem do sukcesu jest stworzenie jak najlepszego „klimatu dla ludzi”*. (...) *Oznacza to przede wszystkim konieczność stworzenia i aktywnego podtrzymywania klimatu otwartości na różnorodność*

---

<sup>158</sup> Ibid., s. 216.

<sup>159</sup> G. Gorzelak, M. Smętkowski, *Metropolia i jej region w gospodarce informacyjnej*, Warszawa 2005, s. 32-33.

<sup>160</sup> Z. Bauman, *Globalizacja...*, s. 14-17.

<sup>161</sup> B. Jałowiecki, M. S. Szczepański, *Miasto i przestrzeń...*, s. 242-243.



oraz inwestowania w atrakcje lifestylowe, z których ludzie będą chcieli jak najczęściej korzystać<sup>162</sup>.

Stąd współczesne miasta muszą być wyposażone w szereg usług i instytucji, aby sprostać zapotrzebowaniom klasy metropolitalnej, muszą także posiadać unikalne *genius loci*. Jak pisze B. Jałowiecki na bazie oczekiwań sformułowanych przez R. Floridę: *Twórcze miasta cechuje integracja systemu ekonomicznego i mieszkalnego, gdzie mogą rozkwiąć wszystkie formy działalności: artystycznej, kulturalnej, technologicznej i gospodarczej. Kreatywni ludzie nie przenoszą się do tych ośrodków z powodu tradycyjnych motywów migracyjnych, a dotychczasowe udogodnienia cywilizacyjne takie jak autostrady, centra handlowe, stadiony przestają im wystarczać. W rzeczywistości szukają nowych atrakcji, którymi się stają wysokiej jakości usługi kulturalne i bogate, zróżnicowane możliwości korzystania z rozrywek. Wysoka i jednoczesna podaż informacji, talentów, tolerancji decyduje o nadzwyczajnej dynamice rozwojowej najbardziej kreatywnych miast*<sup>163</sup>. Warto też zwrócić uwagę, że funkcjonowanie klasy metropolitalnej w mieście wiąże się z koniecznością sprostaną określonym wymaganiom natury urbanistycznej. Dla elit budowane są luksusowe, pilnie strzeżone osiedla „za bramą”, odgródzone od reszty mieszkańców wysokimi płotami i systemami monitoringu<sup>164</sup>.

Obok skupisk bogactwa w wielkich miastach tworzą się siedliska krańcowej biedy. Nasilenie polaryzacji społecznej jest bowiem immanentną cechą procesów metropolizacji, które pogłębiają zróżnicowanie na obszarze miasta. W efekcie obok osiedli bogactwa egzystują osiedla biedy, współtworzone przez slumsy dla bezdomnych i bezrobotnych, nowoczesnym centrom biznesowym państw byłej Europy Wschodniej towarzyszą z kolei wielkie postkomunistyczne blokowiska, tereny substandardowe lub zajmowane przez upadające obiekty przemysłowe.

Proces zróżnicowań majątkowych można charakteryzować w ujęciu terytorialnym zwracając uwagę na dokonujący się proces fragmentacji przestrzeni miejskiej. Objawiające się w układzie lokalnym konsekwencje procesów eksterytorialnych określa się mianem *glokalizacji*. Zgodnie z jej wykładnią prezentowaną m. in. przez Z. Baumana oraz M. Castellsa, podczas gdy korzyści globalizacji odnoszone są przez eksterytorialną klasę metropolitalną, to jej koszty występują lokalnie, na określonych terytoriach i w

---

<sup>162</sup> R. Florida, *Narodziny klasy kreatywnej*, Warszawa 2010, s. 304.

<sup>163</sup> B. Jałowiecki, *Globalny świat metropolii*, Warszawa 2007, s. 63-64.

<sup>164</sup> M. Dymnicka, *Osiedla za bramą a ciągłość kulturowa i społeczna w kształtowaniu przestrzeni miejskiej*, [w:] *Gettoizacja przestrzeni miejskiej*, B. Jałowiecki, W. Łukowski (red.), Warszawa 2007, s. 53-54.

zamieszkujących je wspólnotach tradycyjnych<sup>165</sup>. Urbanistyczna wykładnia metropolizacji uwypukla naruszenie zasady ciągłości w użytkowaniu przestrzeni, która była kanonem nowożytnej urbanistyki i określana była mianem christallerowskiej struktury sieci osadniczej<sup>166</sup>. Pod wpływem stymulowanych przez rewolucję telekomunikacyjną procesów metropolizacji wykładnia odległości geograficznej diametralnie zmieniła swoje znaczenie. Następuje zjawisko rozlewania się przestrzeni miejskiej (*Urban sprawl*) na otoczenie<sup>167</sup>. „Efekt tunelu” powoduje, że poszczególne obszary, pomimo że dzieli je znaczna odległość, podlegają upodobnieniu i dostosowaniu struktury gospodarczej na zasadzie komplementarności. Podłączone do globalnej sieci centra biznesowe upodabniają się nawzajem, z kolei obszary bezpośrednio z nimi sąsiadujące nie są objęte korzyściami metropolizacji. Według Ryszarda Domańskiego to sprzężenia zwrotne kumulacyjne odpowiedzialne są za pogłębianie się stanu nierównowagi i pogarszającą się sytuację terytoriów nie podłączonych do globalnej sieci. Sprzężenia te nie posiadają skłonności do kompensacji i czerpią swą siłę z faktu pogłębiania się dysproporcji<sup>168</sup>. Występuje duża różnica w poziomie i strukturze rozwoju między wielkim miastem, a otaczającym je obszarem, dochodzi do „wysysania” zaplecza przez ośrodek centralny<sup>169</sup>. W efekcie stary podział na centra i peryferie w skali międzynarodowej jest coraz mniej wyraźny gdyż w różnych obszarach świata znajdują się zarówno ośrodki bogactwa, jak i ubóstwa, z kolei rozpatrywana z perspektywy lokalnej „przestrzeń danego terytorium” staje się przestrzenią wielostopniową złożoną z różnej wielkości zintegrowanych elementów<sup>170</sup>. Metropolizacja wiedzie do fragmentacji wspólnoty terytorialnej.

Jednostki administracji terytorialnej wiążą liczne nadzieje z procesem metropolizacji, podejmując zabiegi, aby włączyć miasto w orbitę globalnych oddziaływań. W tej grze (jak ją określa U. Beck) walka toczy się bowiem o wielką stawkę<sup>171</sup>. Zwraca się uwagę, że uruchomienie efektu metropolitalnego w regionie daje szansę aby zyskać status „wygranych światowej gospodarki”<sup>172</sup>.

---

<sup>165</sup> Z. Bauman, *Zindywidualizowane społeczeństwo*, Gdańsk 2008, s. 52-53.

<sup>166</sup> R. Domański, *Gospodarka przestrzenna...*, s. 163-173; G. Gorzelak, M. Smętkowski, *Metropolia i jej region...*, s. 41-47.

<sup>167</sup> M. Dymnicka, *Osiedla za bramą a ciągłość kulturowa i społeczna...*, s. 54.

<sup>168</sup> R. Domański, *Gospodarka przestrzenna...*, s. 96.

<sup>169</sup> G. Gorzelak, *Miasto jako przedmiot badań ekonomii*, [w:] *Miasto jako przedmiot badań naukowych w początkach XXI wieku*, B. Jałowiecki (red.), Warszawa 2008, s. 96-97

<sup>170</sup> A. Jewtuchiwicz, *Terytorium i współczesne dylematy...*, s. 36.

<sup>171</sup> U. Beck, *Władza i przeciwwładza w epoce globalnej...*, s. 20-26.

<sup>172</sup> Termin ten stosuje: E. Luttwak, *Turbokapitalizm. Zwycięzcy i przegrani światowej gospodarki*, Wrocław 2000. Stosują go także: J. Rifkin, Z. Bauman.

Stąd ostrzeżenie Z. Baumana, że na poziomie lokalnym możliwe będzie jedynie doświadczanie negatywnych skutków procesów eksterytorialnych (traktowanych jako ich rewers w postaci ubóstwa, wykluczenia społecznego, bałaganu pozostawionego przez klasę metropolitalną<sup>173</sup>), nie do końca znajduje zastosowanie w praktyce. Uważa się, że właśnie z poziomu lokalnego możliwe jest realizowanie polityki dostarczania impulsów rozwojowych wspólnocie, mających na celu stymulowanie procesów metropolizacji. Tak rozumiana metropolizacja traktowana jest jako siła przeciwważna bądź akcelerator globalizacji i stwarza szansę aby zapanować nad żywiołem, sprawić aby sprzyjał danej jednostce terytorialnej, a nie konkurencji. Stąd istotną rolę odgrywa skuteczność zarządzania metropolią, kreowania instrumentów wzrostu endogennego za pośrednictwem instrumentów rozwoju lokalnego. Zwraca się uwagę, że *waga i znaczenie instytucji koordynujących i sterujących rozwojem obszarów metropolitalnych, zwłaszcza w kontekście zarządzania uwzględniającego paradygmaty trwałego i zrównoważonego rozwoju jest trudna do przecenienia. Obszary metropolitalne jako układy nieupodmiotowione, tj. nie mające odpowiednika w postaci jednostki administracyjnej w strukturze podziału terytorialnego kraju, stanowią szczególne wyzwanie w zarządzaniu dla formalnych struktur publicznych działających w ich obrębie. Ponieważ w sensie administracyjnym stanowią one swoisty konglomerat, na który składają się gminy i powiaty – jednostki administracyjne o charakterze miejskim, wiejskim i mieszanym, obszary metropolitalne są polem ścierania się sprzecznych interesów poszczególnych samorządów, a także władz publicznych i podmiotów gospodarczych oraz osób fizycznych*<sup>174</sup>.

Integralnym składnikiem zarządzania metropolią jest polityka gospodarcza prowadzona przez jednostkę terytorialną<sup>175</sup>. Jednostki te, mając wyraźne odniesienia do otaczających je układów regionalnych, mają lepszą od podmiotów działających na szczeblu centralnym znajomość specyfiki branżowej obszaru, stąd mogą elastycznie reagować na wyzwania otoczenia. Mogą podejmować działania w zakresie gospodarki gruntami i tworzenia podstaw zrównoważonej gospodarki przestrzennej. Istotną rolę w dzisiejszej gospodarce odgrywa polityka pozyskiwania inwestorów połączona z polityką gruntową (marketing nieruchomości). Decyzje o tym, gdzie lokalizować działalności gospodarcze, wciąż należą do najważniejszych wyborów strategicznych, zapewniających przewagę konkurencyjną. Stąd na

---

<sup>173</sup> Z. Bauman, *Globalizacja...*, s. 25-26.

<sup>174</sup> D. Drzazga, *Planowanie i zarządzanie w obszarach metropolitalnych – próba konkluzji (raport z konferencji)*, [w:] *Planowanie i zarządzanie w obszarach metropolitalnych*, T. Markowski (red.), Biuletyn KPZK PAN, z. 221, Warszawa 2005, s. 46.

<sup>175</sup> T. Markowski, T. Marszał, *Metropolitan areas of Poland – challenges and policy recommendations*, [w:] *Metropolies and metropolitan areas – structures, functions and role (based on polish and brazilian experience)*, T. Marszał, W. Zmitrowicz (red.), Warszawa 2007, s. 9-22.

obszarach metropolitalnych wydziela się specjalne tereny przeznaczone dla stref ekonomicznych, parków przemysłowych, centrów logistyczno-dystrybucyjnych. Tworzą się wówczas *mikroklimaty decydujące o atrakcyjności inwestycyjnej*<sup>176</sup>. Istotną rolę odgrywają obszary dysponujące węzłowymi ośrodkami infrastruktury transportowej i teleinformatycznej oraz dobrą dostępnością zewnętrzną umożliwiającą kontakt obszaru z całym światem. Atut ten umożliwia wykreowanie efektu zwornika sieci i zarządzanie łańcuchem transportowym. Szansa na włączenie do globalnej sieci zależy zatem od renty położenia geograficznego. Rewolucja telekomunikacyjna i postęp techniczny nie unieważniają tradycyjnych geograficznych i infrastrukturalnych determinant rozwoju gospodarczego miasta<sup>177</sup>. Jednostki terytorialne mogą też podejmować działania na rzecz tworzenia instytucjonalnych ram w zakresie wspierania innowacyjności gospodarczej w regionie<sup>178</sup>. Istotną rolę odgrywa kreowanie różnych form współpracy pomiędzy nauką a przemysłem za pośrednictwem parków technologicznych, inkubatorów przedsiębiorczości, inicjatyw klastrowych, instytucji otoczenia biznesu, strategicznych projektów badawczo-wdrożeniowych.

### **1.5. „Knowledge economy” - nowe czynniki rozwoju w gospodarce lokalnej**

Nowe impulsy endogeniczne, które obejmują współczesne społeczeństwo wywierają silny wpływ także na gospodarkę lokalną, radykalnie zmieniając jej strukturę. Dawniej gospodarka była zależna od czynników zewnętrznych, które przesądzały charakter przedsięwzięć gospodarczych wspólnoty terytorialnej. Obecnie nacisk skierowany został do wewnątrz w kierunku człowieka, jego „kapitału intelektualnego”. Przeobrażenie to zostanie poniżej dokładnie scharakteryzowane z podziałem na jego poszczególne fazy. Wykazane zostaną także jego problemowe konsekwencje, rozpatrywane z punktu widzenia zarządzania administracyjnego. W drugiej części podrozdziału wykazany zostanie związek współczesnej „gospodarki opartej na wiedzy” z uwarunkowaniami o charakterze kulturowym.

---

<sup>176</sup> J. Kot, *Zarządzanie rozwojem gmin a praktyka planowania strategicznego*, Łódź 2003, s. 57.

<sup>177</sup> R. Domański, *Gospodarka przestrzenna...*, s. 113.

<sup>178</sup> Ł. Mamica, *Sieciowy charakter interakcji innowacyjnych jako czynnik przewagi konkurencyjnej układów metropolitalnych*, [w:] *Planowanie i zarządzanie.....*, T. Markowski (red.), s. 115.

### 1.5.1. Od czynników środowiskowych do czynników społecznych – model przeobrażeń cywilizacyjnych dokonujących się w gospodarce

Według zgodnej opinii teoretyków gospodarki postindustrialnej jej istotę można dobrze uchwycić w perspektywie historycznej<sup>179</sup>. Zgodnie ze stosowaną periodyzacją dzieli się historię gospodarczą na trzy zasadnicze okresy, w których rozwój zależny był od innego typu zasobów. Podział ten jest oczywiście umowny, trudno w nim o jednoznaczną lokalizację cesur czasowych, niemniej posiada bogaty sens wyjaśniający i porządkujący materiał badawczy<sup>180</sup>.

W pierwszym okresie historycznym, zwanym okresem rolniczym rozwój zależny był od zasobów naturalnych. Człowiek trudnił się wówczas uprawą roli, hodowlą i łowiectwem, ale także korzystał z pierwszych kopalin. Istotną rolę odgrywała jego więź z naturą, którą czcił i szanował, bowiem od jej łaskawości zależał jego byt ekonomiczny. Zasoby przyrodnicze występowały tu w stanie naturalnym, poza człowiekiem, wyznaczając charakter ludzkiej pracy, przedsięwzięć gospodarczych, ale także światopogląd człowieka. To jakby stała wytyczna ludzkiej aktywności, której zmienność rozpatrywana była wyłącznie cyklem zmian pór roku. Wykładnię związków człowieka z naturą można odnaleźć w wielu szkołach socjologicznych i antropologicznych takich jak strukturalizm, naturalizm, symbolizm oraz w systemach wierzeń religijnych opartych na micie (totemizm, animizm), co potwierdza wagę tej pierwotnej relacji dla charakterystyki natury człowieka. Uwypukla się w niej nieprzekraczalny, irracjonalny, a także sakralny charakter natury, traktowanej jako żywioł, który budzi ludzki strach, respekt i szacunek.

W drugim okresie rozwój zależny był od zasobów przemysłowych. Zasoby te powstawały dzięki postępowi technicznemu, którego ranga sukcesywnie wzrastała. Dzięki postępowi technicznemu człowiek podporządkowywał sobie naturę, wypracowując narzędzia jej ujarzmiania. Siłę fizyczną zastępowała energia, a jej wykorzystanie stanowiło podstawę wielkich skoków w wydajności pracy. Aktywności tej towarzyszył rozwój nowożytnych działów wiedzy przyrodniczej. Człowiek w coraz większym stopniu korzystał ze swojej wiedzy, aby udoskonalać przedmioty produkcji. Związek cywilizacji przemysłowej z ludzką wiedzą wyraża etymologiczne znaczenie słowa technika, pierwotnie łączonego z ludzką umiejętnością, zdolnością (*techne*), potem zaś z infrastrukturą technologiczną, która

---

<sup>179</sup> Do najważniejszych z nich można zaliczyć dwóch socjologów: Amerykanina Daniela Bella i Francuza Alaina Touraine,a. Ważną rolę odgrywają też analizy: Alvina Tofflera, Johna Naisbitta, Petera Druckera, Jeremiego Rifkina.

<sup>180</sup> Dokonany tu opis poszczególnych faz rozwojowych, w największym stopniu korzysta z ujęcia D. Bella. Por D. Bell, *Ku wielkiej odnowie....*, s. 182-207.

występuje *poza* człowiekiem. W ujęciu D. Bella zasoby cywilizacji przemysłowej określane są mianem „sztucznej natury”<sup>181</sup>, gdyż są w pewnym sensie do natury podobne i mają za zadanie ją naśladować (twierdzenie Kartezjusza, że przyroda jest maszyną<sup>182</sup>). Stąd zasoby ery przemysłowej zwłaszcza w fazie kapitalizmu wielkoprzemysłowego miały charakter „ciężki”, „masywny”, „nieruchomy”, „ukorzeniony”. Stanowiły je wielkie fabryki przemysłu ciężkiego, kopalnie, huty, stalownie, elektrownie, porty morskie, składniki infrastruktury transportowej. Projekt społeczeństwa przemysłowego określany przez Baumana mianem „ciężkiej nowoczesności” miał za zadanie „zakotwiczenie” nowych środków trwałych, w momencie gdy na skutek dokonujących się przeobrażeń upływności ulegały stare charakterystyczne dla ery rolniczej i stosunków feudalnych. O ich trwałości świadczył związek z „rodzinną fortuną” właścicieli. Również robotnicy zatrudnieni w fabrykach powiązani byli ze środkami pracy, czyli z kapitałem w sposób długoterminowy, a pracodawcy za wszelką cenę pragnęli zatrzymać masy pracownicze przy sobie<sup>183</sup>.

Nowej filozofii rozwoju gospodarczego sprzyjały mechanistyczne wizje świata, linearna koncepcja czasu (odmierzanego wskazówkami zegara) oraz wiara w postęp naukowo-technologiczno-społeczny, który może być stymulowany, jak wykazano na początku rozdziału przez aparat państwa. Istotne znaczenie ma jednak fakt, iż zasoby infrastruktury przemysłowej, pomimo tego że zostały wytworzone przez człowieka, wciąż zachowywały charakter samoistny, niezależny od człowieka. Występowały one jakby *poza* nim. Człowiek mógł o nie zabiegać, wiązać z ich istnieniem swój los ekonomiczny, podobnie jak w erze rolniczej wiązał swój los z istnieniem zasobów przyrodniczych. Stąd osiedlał się w pobliżu hut, fabryk, portów, węzłów komunikacyjnych, ośrodków przemysłowych; stąd podejmował wysiłki na rzecz uprzemysłowienia i modernizacji swojego regionu.

Zasadnicza zmiana dokonuje się wraz z nadejściem ery społeczeństwa informacyjnego. Choć jest ona naturalną konsekwencją przemian, zapoczątkowanych w okresach poprzednich to posiada diametralnie odmienny charakter. Zasobem rozwojowym społeczeństwa postindustrialnego staje się ludzka wiedza, która jest kapitałem zdematerializowanym, wewnętrznym, umiejscowionym w człowieku, a nie *poza* nim. Peter F. Drucker definiuje erę społeczeństwa wiedzy jako porządek ekonomiczny, w którym wiedza, a nie praca, surowce lub kapitał, jest kluczowym zasobem. To jednocześnie porządek społeczny, dla którego nierówność społeczna oparta na wiedzy jest głównym wyzwaniem oraz system, w którym

---

<sup>181</sup> Ibid., s. 183.

<sup>182</sup> J. Rifkin, *Koniec pracy. Schyłek siły roboczej na świecie i początek ery postprzemysłowej*, Wrocław 2003, s. 67.

<sup>183</sup> Z. Bauman, *Zindywidualizowane...*, s. 29-33.

rząd nie może dłużej rozwiązywać społecznych i ekonomicznych problemów<sup>184</sup>. Jak charakteryzuje społeczeństwo postindustrialne Alain Touraine: *oryginalność tego społeczeństwa polega na tym, że jego model kulturowy jest bezpośrednio związany z pracą twórczą, a akumulacja, która odgrywa tu główną rolę, to twórczość jako taka, to znaczy zdolność do wiedzy naukowej. W odróżnieniu od innych społeczeństw, nie stawia poza swoim własnym działaniem metaspołecznych fundamentów kreatywności*<sup>185</sup>. Zgodnie z ostatnim zdaniem powyższej definicji kondycja tego społeczeństwa zależy zatem od jego samego, a nie zewnętrznych, egzogenicznych czynników aktywności.

Warto zwrócić uwagę, że uwarunkowania zewnętrzne (np. dostęp do infrastruktury przemysłowej i technologicznej) wciąż odgrywają ważną rolę w gospodarce opartej na wiedzy, nie stanowią one jednak głównego zasobu gospodarczego i posiadają raczej znaczenie pomocnicze, narzędziowe. Dokonująca się przemiana dowartościowuje człowieka i czynnik ludzkiej woli, której podporządkowane są zasoby materialne. *Zasoby nie ograniczają już decyzji, to raczej decyzje tworzą zasoby*, jak wskazuje cytowana przez Alvina Tofflera wypowiedź sekretarza ONZ<sup>186</sup>. Przeobrażenia strukturalne, które dokonują się we współczesnej gospodarce polegają na przesunięciu ciężaru gospodarki kapitalistycznej z wytwórczości przemysłowej do sfery usług oraz delokalizacji i dekoncentracji fabryk z okręgów przemysłowych do obszarów peryferyjnych ulokowanych nawet na terenie Trzeciego Świata. Powody delokalizacji przemysłu należy wiązać z tańszą siłą roboczą oraz możliwością obniżki kosztów dzięki mniej rygorystycznym wymogom ochrony środowiska. Warto też zwrócić uwagę, że delokalizacja nie obejmuje funkcji zarządzania i projektowania, które zgodnie z tezami przedstawionymi w poprzednim podrozdziale lokalizowane są w metropoliach, które skupiają także centra badawcze i logistyczne<sup>187</sup>.

Przesłanek dokonującego się przewartościowania należy doszukiwać się w naturze postępu technicznego, który rozwijając się na przestrzeni dziejów konsekwentnie i bez przerwy stopniowo uniezależniał człowieka od różnych zasobów zewnętrznych aż uczynił go osobiście odpowiedzialnym za swój los. Do najważniejszych innowacji technologicznych, które zmieniły życie człowieka należy zaliczyć rewolucję materiałową, która wprowadziła nowe, lżejsze konstrukcje zamiast starych (głównie stali) oraz wprowadzenie nowych źródeł energii zamiast wyczerpujących się złóż węgla kamiennego. Kolejne przeobrażenia dotyczyły biotechnologii, inżynierii materiałowej i przede wszystkim technik informacyjnych. Ważną

---

<sup>184</sup> P. Drucker, *Spoleczeństwo pokapitalistyczne*, Warszawa 1999, s. 9-20.

<sup>185</sup> A. Touraine, *Samotworzenie się społeczeństwa*, Kraków 2010, s. 158-159.

<sup>186</sup> A. Toffler, *Szok przyszłości*, Poznań 1998, s.25.

<sup>187</sup> B. Jałowicki, M. S. Szczepański, *Miasto i przestrzeń...*, s. 204-205.

przesłanką wprowadzenia nowych technologii produkcji była presja związana z kosztami niepohamowanej eksploatacji środowiska naturalnego, które pociągała za sobą dotychczas dominująca gospodarka przemysłowa. Choć taki „ciężki”, wielkoprzemysłowy model kapitalizmu wciąż jest popularny w państwach, będących nowymi potęgami gospodarczymi świata, tj. w Chinach, Indiach i Brazylii, w świecie zachodnim nastąpiła zmiana filozoficznego i ekonomicznego paradygmatu z *antropo-* do *biocentryzmu* skutkująca nowymi energooszczędnymi formami gospodarowania zasobów<sup>188</sup>.

W efekcie dokonujących się przeobrażeń cywilizacyjnych i technologicznych zmienia się status jednostki terytorialnej i jej rola w zakresie wyboru ścieżki rozwoju gospodarczego. Chociaż uwarunkowania położenia geograficznego, dostęp do surowców naturalnych bądź infrastruktury przemysłowej wciąż odgrywają znaczenie dla rozwoju jednostki terytorialnej, nie stanowią już zasadniczych, pierwszoplanowych determinant rozwojowych. Postęp techniczny umożliwia jednostce terenowej rozwój całkowicie innych, nowych form działalności gospodarczej, które jak dotychczas nie były nawet brane pod uwagę przez lokalnych decydentów. Formy te zależą teraz od inicjatywy, pomysłowości, wynalazczości i przedsiębiorczości lokalnej społeczności, jej liderów i animatorów, biznesmenów i naukowców. Stąd w gospodarce postindustrialnej dowartościowaniu ulega nie tyle jakiś nowy rodzaj przedsięwzięć gospodarczych, choćby nawet bazujących na zaawansowanych technologiach, co sam człowiek, jego pomysłowość i kreatywność.

Taki właśnie zespół jednostkowych, psychologicznych bądź społecznych czy kulturowych uwarunkowań rozwoju gospodarki opartej na wiedzy określa się mianem *kapitału społecznego*. Zwraca się uwagę, że *kapitał społeczny* jest pojęciem dosyć trudnym do zdefiniowania, zwłaszcza gdy chcemy go wyjaśnić w kontekście czynnika rozwoju. Jest to czynnik niematerialny o charakterze kulturowym. Różnorodność i jakościowy charakter składowych kapitału społecznego utrudniają, a często wręcz uniemożliwiają jego pomiar<sup>189</sup>.

Kapitał społeczny można interpretować przez pryzmat ludzkiej wiedzy. Obejmuje ona takie składniki dóbr niematerialnych jak pomysły, idee, raporty z badań, projekty, wynalazki, odkrycia, publikacje, referaty na konferencjach, i in. Ponieważ dobra intelektualne podlegają zasadom obrotu handlowego, wiele z nich objęte jest ochroną prawną<sup>190</sup>. Wiedzę zdobywa

---

<sup>188</sup> B. Poskrobko, *Nowe podejście do bogactwa przyrodniczego jako podstawa retardacji wykorzystania zasobów*, [w:] *Retardacja materialnego przekształcania zasobów przyrodniczych. Osiągnięcia, Problemy, Perspektywy*, J. Kostecka (red.), Biuletyn KPZK, Zeszyt 242, Warszawa 2010, s. 50-64.

<sup>189</sup> T. Markowski, *Teoretyczne podstawy rozwoju lokalnego i regionalnego*, [w:] *Gospodarka regionalna i lokalna...*, Z. Strzelecki (red.), s. 24.

<sup>190</sup> K. Santarek, J. Bagiński, A. Buczacki, D. Sobczak, A. Szerenos, *Transfer technologii z uczelni do biznesu. Tworzenie mechanizmów transferu technologii*, Warszawa 2008, s. 39.



człowiek dzięki systemowi edukacyjnemu, który podlega aktualnie daleko posuniętym przeobrażeniom mającym na celu przystosowanie go do potrzeb gospodarki postindustrialnej oraz wahań rynku pracy. Skoro zasoby ludzkie przyjęły status głównego czynnika rozwojowego władze państwowe oraz lokalne podejmują szereg inicjatyw aby podnieść wykształcenie społeczeństwa. W tworzeniu systemu gospodarki opartej na wiedzy kluczową rolę powierza się także szkolnictwu wyższemu. Wzrasta znaczenie instytutów naukowych i jednostek badawczo-rozwojowych. Zwolennicy gospodarki postindustrialnej promują model nauki silnie zaangażowanej w gospodarkę. Stąd zarówno szkolnictwo wyższe, jak i instytuty naukowe, w coraz większym stopniu podporządkowane są względom utylitarnym. Zadaniem współczesnej nauki staje się dostarczenie ekspertyzy ekonomicznej dla świata biznesu. Proces ten składa się z kilku etapów poczynając od tworzenia nowych technologii i ich udoskonalania, poprzez ich wdrażanie (implementację). Powodzenie przedsięwzięcia zależy jednak od szybkości i sprawności przebiegu procesu, stąd współczesne instytuty naukowe znajdują się pod stałą presją czasu. Istotą transferu innowacji jest poszukiwanie nowych zastosowań znanych już technik wytwarzania, podczas gdy dyfuzja innowacji związana jest ze stopniowym upowszechnianiem nowych technologii w coraz to nowych przedsiębiorstwach<sup>191</sup>. Władze publiczne, zwłaszcza szczebla samorządowego, często pełnią rolę organizatora środowiska innowacyjnego w terenie. Stąd z ich udziałem tworzone są liczne instytucje wsparcia innowacyjności i przedsiębiorczości, których głównym celem jest zacieśnienie więzi występujących pomiędzy światem nauki i gospodarki (głównie małych i średnich przedsiębiorstw). Do instytucji tych należy zaliczyć centra transferu technologii i informacji, inkubatory przedsiębiorczości, parki technologiczne, naukowe i przemysłowe, a także instytucje finansowe takie, jak: lokalne fundusze pożyczkowe i gwarancyjno-poręczeniowe, fundusze kapitału załączkowego<sup>192</sup>.

Jakość kapitału społecznego można też charakteryzować przez pryzmat przemian dokonujących się w ramach struktury organizacyjnej. System organizacyjny dostosowany do potrzeb postindustrialnej gospodarki winien mieć charakter elastyczny, zadaniowy oraz otwarty. Struktura postindustrialnej gospodarki ma charakter sieciowy. Dużą rolę odgrywają w niej małe i średnie przedsiębiorstwa, które zastępują duże przedsiębiorstwa, które odgrywały tak istotną rolę w modelu fordowskim. Zwraca się uwagę na rolę więzi występujących pomiędzy poszczególnymi podmiotami oraz poziome kanały przepływu informacji. Od jakości i siły dokonujących się interakcji zależy bogactwo kapitału

---

<sup>191</sup> Ibid., s. 8.

<sup>192</sup> Ibid. s. 109-132.

społecznego. W gospodarce postindustrialnej dużą rolę odgrywają skupiska firm (zwane gronami, klastrami); oparte nie tylko na wzajemnych interakcjach, ale także na więzach łączących naukowców z biznesmenami. Francis Fukuyama kapitał społeczny utożsamia z szeroko rozumianym zaufaniem<sup>193</sup>. Zaufanie nie stanowi jednak typowego wyróżnika zachowań ekonomicznych. W środowisku gospodarczym wciąż dominuje podejście wywiedzione z minionego okresu gospodarki przemysłowej, w którym sukces uzależniony był od konkurencji, a nie współpracy.

Dokonująca się przemiana sprzyja jednak otwartej polityce prowadzonej przez jednostki gospodarcze. W ujęciu tym granica pomiędzy przedsiębiorstwem, a jego otoczeniem ulega zatarciu. Tendencja włączania się firm do organizacji zewnętrznych opiera się na założeniu, że relacje międzyorganizacyjne mogą być ważniejszym źródłem wzrostu i postępu niż cechy wewnętrzne, takie jak wielkość i stosowane technologie<sup>194</sup>. Stąd współpraca między organizacjami nabiera coraz większego znaczenia jako instrument rozwiązywania trudnych problemów ekonomicznych i społecznych. Współpraca może przybierać różne formy, od wspólnych strategii opartych na umowach o współdziałaniu, takich jak np. *joint ventures* przez organizacje sieciowe i korporacje modularne do korporacji wirtualnych, które istnieją tylko jako chwilowy zbiór porozumień między jednostkami efemerycznymi udostępniającymi swoje główne kompetencje dla przejściowej współpracy<sup>195</sup>. Środowisko innowacyjne bowiem jest z natury rzeczy pojęciem dynamicznym uwypuklającym rolę środowiska lokalnego jako generatora zachowań innowacyjnych. Nie jest ono obiektem, lecz procesem, który ma początek, fazę rozwoju i fazę zanikania. Zarówno poszczególne przedsiębiorstwa, jak i całe regiony, aby mogły uczestniczyć w kumulatywnym procesie uczenia się, muszą być otwarte na radykalne zmiany<sup>196</sup>.

Także w ujęciu P. F. Druckera od jakości organizacji zależy innowacyjność współczesnej gospodarki. Drucker uwypukla rangę inicjatywy oddolnej, autokreatywności w ramach organizacji. Stąd głównym kierunkiem jego zainteresowań badawczych jest praktyka nowoczesnego zarządzania, zarządzania które ma charakter oddolny i zdecentralizowany. Przez zarządzanie rozumie *specyficzną i wyróżniającą się cechę każdej organizacji*, nie tylko o charakterze biznesowym. Wręcz przeciwnie, wiele wskazuje na to, że w XXI wieku

---

<sup>193</sup> F. Fukuyama, *Zaufanie. Kapitał społeczny a droga do dobrobytu*, Warszawa 1997, s. 36-45.

<sup>194</sup> R. Domański, *Gospodarka przestrzenna...*, s. 89.

<sup>195</sup> R. Domański, A. Marciniak, *Sieciowe koncepcje gospodarki miast i regionów*, Warszawa 2003, s. 12.

<sup>196</sup> *Ibid.*, s. 21.

kluczową rolę odgrywać będą organizacje non-profit<sup>197</sup>. W ujęciu tym widoczny jest nacisk na inicjatywę oddolną, aktywność zarządu firmy, które przeciwstawia autor postawie wyczekującej. Kreatywne zarządzanie jest zatem czymś innym niż dostosowywanie się do rynku, do klienta. Odwrotnie, to zarząd firmy kreuje postawy klientów za pośrednictwem rozbudowanej akcji marketingowej. *Mechanizmy ekonomiczne określają granice tego, co może zrobić zarząd.* - pisze Drucker - *Ale same przez się nie określają ani tego czym jest biznes, ani co biznes robi. Nie ma nic głupszego, niż często powtarzane twierdzenie, że „zarząd tylko dostosowuje biznes do działania sił rynkowych”. Zarząd nie tylko wykrywa te siły; zarząd tworzy je swoim własnym działaniem*<sup>198</sup>. Stąd w gospodarce opartej na wiedzy, gdy zmiany strukturalne są bardzo raptowne i dynamiczne, na rynku przetrwają jedynie tzw. liderzy zmian. To firmy, które dokonują dyfuzji innowacyjności. Wymaga to *stworzenia polityki kreowania przyszłości*<sup>199</sup>. Stąd jedną z lekcji płynących z dyskusji nad teorią endogenne wzrostu gospodarczego jest to, że we wzroście tym polityka odgrywa bardzo ważną rolę. Nowoczesna polityka jest kompilacją działań „z góry w dół” i „z dołu do góry”. Korzyści konkurencyjne regionów powstają w procesie, w którym przeplatają się różne siły i interakcje, ale polityka jest bardzo istotnym składnikiem tego procesu.

Nowe zasoby gospodarki opartej na wiedzy mają zatem endogeniczny charakter. Zależą od jednostkowych decyzji i wyborów, od ludzkiej wiedzy, a nie zasobów zewnętrznych, ulokowanych poza społeczeństwem, jak zasoby naturalne, infrastruktura przemysłowa i techniczna, czy innych *metaspołecznych fundamentów kreatywności*, używając cytowanego już terminu A. Touraine'a. Nie zależą one także od koniunktury rynkowej, rozumianej jako zdeterminowany trend ekonomiczny. Zgodnie z tym uzasadnieniem w minionych czasach człowiek nie posiadał takiej autonomii, ani podmiotowości jak dzisiaj, traktowany był bardziej w kategoriach trybu maszyny dziejowej, która realizuje się niezależnie od jego woli. Mechanistyczne widzenie świata było charakterystyczne dla upadającej już cywilizacji przemysłowej, w której „pole manewru” dla jednostki było stosunkowo niewielkie. Od drugiej połowy XX wieku teorie socjologiczne zaczynają jednak wzbogacać dotychczas dominujące ujęcie systemowe ujęciem podmiotowym zakładając wzajemne relacje i napięcia zachodzące pomiędzy jednostką a systemem społecznym, który w coraz mniejszym stopniu ma już charakter całości organicznej (jak u Durkheima). Przełomowe znaczenie miały prace A. Giddensa, który *kładąc nacisk na płynną, nieustannie zmieniającą się, całkowicie*

---

<sup>197</sup> P. F. Drucker, *Zarządzanie w XXI wieku*, Warszawa 2000, s. 5-9.

<sup>198</sup> P. F. Drucker, *Polityka zarządzania*, Kraków 1998, s. 49.

<sup>199</sup> Ibid., s. 73.

uzależnioną od konkretnych warunków naturę rzeczywistości społecznej, której jedyną prawdziwą podstawą ontologiczną są działania i interakcje podmiotów społecznych, proponuje przekształcić pojęcie struktury w dynamiczną kategorię strukturacji jako opisu zbiorowych zachowań ludzkich<sup>200</sup>. Alain Touraine w społeczeństwie postindustrialnym dostrzega podstawy dla charakteryzowanego przez siebie procesu *samotworzenia się społeczeństwa*<sup>201</sup>. Zarówno Giddens, Touraine, jak i inni socjologowie poststrukturalni podkreślają rolę „wiedzy” (*knowledgeability*), „refleksyjności”, „świadomości praktycznej”, bądź „świadomości dyskursywnej” aktorów zmian. Chociaż zmiana społeczna nie jest wyłącznie konsekwencją świadomych działań jednostek, a bardzo często – jak pokazuje Giddens – jest ona skutkiem niezamierzonym pewnych decyzji, nie znaczy to, że jednostki działają po omacku. Wręcz przeciwnie społeczeństwo znajduje się obecnie w *punkcie krytycznym rozwoju* w którym *może zdarzyć się wiele*<sup>202</sup> właśnie na skutek odpowiednio podjętych decyzji. Stąd to od jednostek wymaga się postawy na tyle kreatywnej aby zdolne były one do wywierania wpływu na otoczenie i wahania rynkowe. Jednostka winna być zdolna do zbudowania sieci, stworzenia sojuszu strategicznego wraz z innymi podmiotami, instytucjami otoczenia biznesu, organizacjami naukowymi bądź jednostkami publicznymi wykorzystując do tego celu aktywną strategię marketingową.

#### 1.5.2. Zagrożenie technokratyzmu i kulturowa wykładnia kapitału społecznego

Zgodnie z zaproponowanym powyższej ujęciem wraz z postępem technologicznym i cywilizacyjnym rozwój gospodarczy jednostki terytorialnej w coraz mniejszym stopniu zależny jest od czynników materialnych, a w coraz większym od społecznych.

Czynniki społeczne posiadają jednak bardziej złożoną naturę niż materialne, choć nie podlegają tak wymiernym ograniczeniom. Problemy związane z zarządzaniem czynnikami społecznymi w celu osiągnięcia wymiernych rezultatów przy zastosowaniu narzędzi formalnych można określić mianem technokratyzmu. Problem technokratyzmu ery postindustrialnej był poruszany w podrozdziale 1.3.2., gdy zwracano uwagę na rozbieżność pomiędzy organicznym kontekstem wspólnoty lokalnej, a próbami jej budowania z wykorzystaniem narzędzi formalno-administracyjnych, które okazywały się często nieskuteczne i nie przynoszące oczekiwanych rezultatów. Przez technokratyzm rozumie się system anonimowej, zdepersonalizowanej władzy, która opiera się na mechanizmach

---

<sup>200</sup> P. Sztompka, *Socjologia zmian społecznych*, Kraków 2005, s.188.

<sup>201</sup> A. Touraine, *Samotworzenie się społeczeństwa....*

<sup>202</sup> A. P. Wierzbicki, *Początki społeczeństwa informacyjnego jako wzywanie dla polskiej przestrzeni XXI wieku*, [w:] *Cywilizacja informacyjna a przekształcenia przestrzeni....*, J. Kołodziejski i T. Parteka (red.), s. 8.

formalnych, które stosuje standardowo, bez rozpoznania specyfiki kulturowej obszaru. Tendencja technokratyczna narodziła się w erze przemysłowej. Za jednego z jego protoplastów uznaje się Henri de Saint-Simona, który pragnął stworzyć system, w którym ludźmi administrowano by tak, jak niegdyś administrowano rzeczami<sup>203</sup>. Dopiero jednak ostatnie przeobrażenia cywilizacyjne związane ze wyzwoleniem relacji społecznych z dawnych zależności strukturalnych stanowią przesłankę aby sferę społeczno-kulturową regulować przy pomocy narzędzi administracyjno-prawnych. Istotną cechą preferencji technokratycznej jest możliwość konstruowania oczekiwań decydentów wobec kształtowania się przyszłych zjawisk społecznych za pośrednictwem systemów eksperckich. Technokratyzm należy zatem wiązać z próbą naukowej ekstrapolacji zachowań społecznych dotyczących przyszłości, na którą chce się wpłynąć. Należy też go łączyć z próbami wywierania presji na rzeczywistości społecznej w taki sposób, aby przybierała ona oczekiwaną postać tzn. generowała zachowania innowacyjne i kreatywne, współpracę i poziome relacje w społeczeństwie. W próby te angażowane są instrumenty prawno-administracyjne.

Warto zauważyć, że projektodawcy postindustrialnego modelu rozwoju gospodarczego, sugerując się przedstawioną w poprzednim podrozdziale animacyjną wykładnią gospodarki opartej na wiedzy, wprowadzili określone zapisy do dokumentów i programów rozwojowych, w efekcie czego zyskały one status prawny i wyposażone zostały w nakazowe sankcje. Za takim podejściem świadczy logika funkcjonowania administracji, a w tym zwłaszcza administracji Unii Europejskiej, uzależniająca możliwość dofinansowania projektu od praktycznej umiejętności wdrożenia, implementacji rozwiązań z zakresu innowacyjności, kreatywności, wynalazczości, fuzji nauki z biznesem, tworzenia relacji sieciowych. W celu osiągnięcia określonych efektów powołuje się parki technologiczne, parki przemysłowe, inkubatory przedsiębiorczości, tworzy się konsorcja badawcze i klastry. Polityką wspierania tych przedsięwzięć zajmują się zwłaszcza jednostki samorządowe dysponujące określonymi funduszami na prace badawczo-rozwojowe pozyskiwanymi głównie z funduszy unijnych. Strategia wyraża się dużą podażą procedur administracyjnych, których istotą jest odwołanie do nakazowych sankcji. Warto jednak zwrócić uwagę, że o ile stosowanie podobnej strategii w odniesieniu do zasobów materialnych ery przemysłowej wydaje się uzasadnione, o tyle pojawia się trudność gdy pragnie się generować, stymulować metodami administracyjnymi sferę zachowań społecznych. Ta ostatnia jest przecież materią dość delikatną, trudno

---

<sup>203</sup> J. Kurczewska, *Technokraci...*, s. 92.

przewidywać jej reakcje, zależy ona od uwarunkowań kulturowych, a nie formalno-prawnych<sup>204</sup>.

Z pewnym uproszczeniem można stwierdzić, iż współczesne procedury gospodarki opartej na wiedzy przesuwają akcent znaczeniowy z pytania „co ?” na pytanie „jak ?”. Projektodawców przestaje interesować rodzaj przedsięwzięć gospodarczych, które realizować będzie wspólnota lokalna, bo te – na skutek postępu technologicznego - zależą dziś głównie od inwencji społeczności lokalnych, lecz wyłącznie zapewnienie procedur brzegowych, przy pomocy których przedsięwzięcia te będą możliwe do realizacji. Kryterium prawdy, istotne jeszcze w erze przemysłowej, przestaje odgrywać znaczenie i zostaje zastąpione kategoriami o charakterze formalnym i narzędziowym. Oferowanie nieograniczonej ilości opcji rozwoju, bez dostarczenia obiektywnych kryteriów ich identyfikacji, wprowadza jednak problemy. Warto zwrócić uwagę, że w sytuacji gdy jednostka terytorialna nie wiąże już swojego losu z wymiernymi czynnikami zasobowymi, powstaje pluralizm aksjologiczny. W sytuacji rosnącej złożoności i fragmentacji procesów społeczno-gospodarczych problemem staje się brak przejrzystych kryteriów wyboru, weryfikacji i oceny w odniesieniu do napływających informacji, wiedzy, projektów, przedsięwzięć rozwojowych. Stąd zwraca się uwagę na zjawisko „szumu informacyjnego”, rosnącą niepewność, nierozstrzygalność i ambiwalencję. *Spoleczeństwo coraz bardziej staje się pajęczyną świadomości*, - pisze D. Bell w eseju o społeczeństwie postindustrialnym - *formą wyobraźni, która ma zostać zrealizowana jako konstrukcja społeczna. Na mocy jakich jednak reguł i koncepcji moralnych ? Cóż może wiązać ludzi ze sobą, skoro nie wiąże ich ani przyroda, ani „techne”*<sup>205</sup>? Analitycy społeczeństwa postindustrialnego wskazują w związku z tym na konieczność istnienia kryteriów weryfikacji wiedzy, swoistych „sit merytorycznych”, które pozwolą odróżniać informacje „dobre” od „złych”, wybierać optymalne przedsięwzięcia rozwojowe<sup>206</sup>.

Proponowane ujęcie kulturowe, traktowane jako przeciwwaga dla modelu technokratycznego, posiada cechy, które korespondują z wyzwaniem ery ponowoczesnej oraz podpowiadają sposób na rozwiązanie jej wewnętrznych sprzeczności i zawłości. Co ciekawe, kulturowa wykładnia kapitału społecznego na nowo rehabilituje znaczenie tradycyjnych zasobów gospodarczych, choć w nieco innym sensie. Rozszyfrowuje ona

---

<sup>204</sup> D. Bell, *Ku wielkiej odnowie...*, s. 184-185.

<sup>205</sup> Ibid., s.186.

<sup>206</sup> L. W Zacher, *Od społeczeństwa informacyjnego do społeczeństwa wiedzy (dylematy tranzycyjne: między informacją, wiedzą i wyobraźnią)*, [w:] *Spoleczeństwo informacyjne. Wizja czy rzeczywistość*, L. H. Haber (red.), Tom I, Kraków 2004, s.106.

bowiem kod znaczeniowy ukryty w strukturach materialnych i infrastrukturalnych gospodarki.

Zwraca się uwagę, że tożsamość kulturowa, którą Francis Fukuyama definiuje przez pryzmat „języków dobra i zła” Fryderyka Nietzschego<sup>207</sup> czyli czytelnego kryterium wartości, może być czynnikiem rozwoju gospodarczego wspólnoty terytorialnej. Na bazie wspólnej tożsamości tworzą się więzi poziome, charakterystyczne dla kapitału społecznego, więzi skoncentrowane wokół tematów wiodących dla miasta, związanych z jego tożsamością, bazowymi branżami gospodarczymi, uwarunkowaniami położenia geograficznego jednostki terytorialnej. Ślady tych odniesień obecne są w etykach zawodowych, kanałach przepływu informacji, zwyczajach handlowych, uwarunkowaniach przestrzenno-materialnych dla wymiany informacji. Scoth Lash definiuje wyzwania nowej ery przez pryzmat konieczności włączenia się w zakorzenione w świecie struktury informacyjne, nie tyle zainicjowanie nowej relacji „aktor-sieć”, co „wrzucenia” aktora w już istniejącą sieć praktyk i znaczeń<sup>208</sup>. Te już istniejące sieciowo-informacyjne struktury obecne są często w naszej podświadomości na poziomie rytuałów, wspólnych znaczeń i nawyków. W procesie auto-refleksyjności możemy je wydobyć na powierzchnię i podjąć świadomą decyzję o włączeniu się w ich strukturę, jako czynny podmiot-animator zachowań oddolnych<sup>209</sup>. Na podstawie powyższych konkluzji można sformułować wytyczne „kulturowej wykładni kapitału społecznego”, które wskazują na rozbieżności względem prostego modelu technokratycznego.

Po pierwsze – zaproponowane ujęcie uwzględnia rangę historii, tradycji i tożsamości kulturowej jako ważnych filarów kapitału społecznego. Podważeniu ulegają zatem proste modele modernizacji gospodarczej, które skonstruowane były na zasadach następstwa czasowego (gospodarka oparta na wiedzy po gospodarce industrialnej), w myśl których formy późniejsze jako bardziej racjonalne zawsze i wszędzie zastępują i wypierają wcześniejsze wykazujące związki z tradycją. Wręcz przeciwnie, uczynienie kapitałem rozwojowym predyspozycji psychologicznych człowieka bądź wspólnoty w samym centrum problemu stawia kwestię ich tożsamości historycznej. Zgodnie z tezami D. Bella „krok do przodu”, który wykonuje człowiek wraz z wkroczeniem do ery postindustrialnej, może się okazać „krokiem wstecz” w kierunku jego historii i tradycji<sup>210</sup>. Tezy te wykazują związek z komunitariańską teorią tożsamości jednostki, która wskazuje na jej zdeterminowanie przez

---

<sup>207</sup> F. Fukuyama, *Zaufanie...*, s. 49.

<sup>208</sup> S. Lash, *Refleksyjność i jej sobowtóry: struktura, estetyka, wspólnota*, [w:] U. Beck, A. Giddens, S. Lash, *Modernizacja refleksyjna*, Warszawa 2009, s. 205.

<sup>209</sup> *Ibid.*, s. 202-221.

<sup>210</sup> D. Bell, *Ku wielkiej odnowie...*, s. 206.

tradycję. Podejście to implikuje konieczność złagodzenia stanowiska dotyczącego warunków modernizacji gospodarczej, które stawiane są często jednostkom administracji terenowej. Stawianie w sposób aprioryczny takich warunków modernizacji jak zmiana struktury gospodarczej, konieczność odejścia od ujęcia zasobowego bądź likwidacja przemysłu ciężkiego za wszelką cenę nie tylko, że może przyczyniać się do wysokich kosztów społecznych (które analizowane będą w następnym podrozdziale), ale w dłuższym okresie czasu może okazać modelem nieefektywnym z ekonomicznego punktu widzenia.

Po drugie – kulturowa wykładnia kapitału społecznego rehabilituje rangę ujęcia terytorialnego, materialnego, infrastrukturalnego i zasobowego w gospodarce. Jak dowodzi Tim Dant *formy społeczne nie zależą jedynie od czynności człowieka, lecz również od ich środowiska materialnego*<sup>211</sup>. Podejście to w pierwszym rzędzie należy wiązać z terytorium. W takim znaczeniu występuje ono u Pierre'a Bourdieu, ale także w koncepcjach współczesnej geografii społecznej. Aleksandra Jewtuchowicz podkreśla rangę terytorium w dystryktach przemysłowych. Istotną rolę czynnika kreacji zachowań społeczno-kulturowych odgrywają w nich zasoby pracy, metody organizacji i środki produkcji, struktura własności i kontrola działalności produkcyjnych oraz kontekst społeczny i polityczny. W ujęciu tym czynniki materialne i pozamaterialne wchodzą w relacje i funkcjonują we wzajemnej zawisłości<sup>212</sup>. Podobnie jak to ma miejsce w odniesieniu do *tradycji historycznej*, tak i w odniesieniu do *materii*, gospodarka postindustrialna najpierw dewaluuje jej rangę po to, by za chwilę do niej powrócić, ale jako konsekwencja świadomego, refleksyjnego wyboru jednostki terytorialnej. Ujęcie materialne staje się wyznacznikiem gospodarki opartej na wiedzy, gdyż dostarcza ono kodu informacyjnego dla wspólnoty, który pozwala odnaleźć się obywatelom w wymiernym punkcie odniesienia. Do uwarunkowań ujęcia materialnego należy zaliczyć położenie geograficzne, środowisko naturalne, ład przestrzenny jednostki terytorialnej, ale także jej materialne zasoby gospodarcze, infrastrukturę przemysłową i transportową, o ile mają one związek z historią wspólnoty utrwaloną w jej kodzie symbolicznym. Wszystkie te elementy funkcjonują jako ważne składniki gospodarki opartej na wiedzy nie tyle (bądź lepiej „nie wyłącznie”) z uwagi na ich znaczenie funkcjonalne, jak to było w ramach gospodarki industrialnej, ale z uwagi na ich znaczenie kulturowe i symboliczne. Zgodnie z metodologią P. Bourdieu, która neguje proste antynomie „materialności i symbolizmu”, „fizyki i

---

<sup>211</sup> T. Dant, *Kultura materialna w rzeczywistości społecznej. Wartości, działania, style życia*, Kraków 1999, s. 23-24.

<sup>212</sup> A. Jewtuchowicz, *Terytorium i współczesne dylematy...*, s. 91.



fenomenologii społecznej”<sup>213</sup>, znaczenie to nie wyklucza ich ponownego funkcjonalnego wykorzystania (w konsekwencji świadomej decyzji decydenta), także takiego, które będzie tożsame z wykorzystaniem pierwotnym. Zgodnie z powyższym uzasadnieniem nie istnieją żadne przeszkody natury normatywnej, aby w ramach fabryk, hut i stoczni wciąż ciężko pracowali ludzie pomnażając społeczny dobrobyt, choćby miała to być praca przy taśmie produkcyjnej. Fabryki, stocznie, porty i reszta infrastruktury industrialnej są bowiem częścią środowiska kulturowo-symbolicznego wspólnoty, środowiska które może generować różne formy zachowań społecznych, także i takich, które odpowiadają tradycyjnemu etosowi pracy.

Po trzecie – kulturowa wykładnia kapitału społecznego wiąże się także z kwestią władzy, zarządzania. Zgodnie z ujęciem endogenicznym, przedstawianym m. in. w wykładni P. Druckera, władza w erze postindustrialnej ma charakter oddolny i zdecentralizowany, opiera się ona także na relacjach poziomych i sieciowych, a te korzystają z realnych struktur semantyczno-kulturowych występujących na danym obszarze. Problematyka oddolnych metod zarządzania pokrywa się zatem z kulturową wykładnią kapitału społecznego. Dla określenia nowego modelu władzy bliższe niż tradycyjne *government* jest określenie *governance*, definiowane jako „rządzenie” bądź „regulacja”. A. Jewtuchowicz wiąże z nią pojęcie „kapitału relacyjnego” dla wykazania wagi związku bądź interakcji, występujących pomiędzy poszczególnymi aktorami sieci, związku który dokonuje się na określonym obszarze<sup>214</sup>. Definicja ta sugeruje, że każdy może być aktorem, aktywnym podmiotem zmian, o ile tylko jest wyposażony w „świadomość refleksyjną”<sup>215</sup>. Zwraca się także uwagę, że *governance* stara się znaleźć optymalny sposób relacji występujący pomiędzy ekstremalnymi sytuacjami: rynkiem a hierarchią<sup>216</sup>. Zgodnie z powyższym ujęciem władza może być zlokalizowana na różnych szczeblach zarządzania, od centralnego przez regionalny, a kończąc na lokalnym. Staje się ona także udziałem organizacji pozarządowych, przedsiębiorstw, instytucji otoczenia biznesu, środowisk naukowych i eksperckich, wszelkiego rodzaju grup nieformalnych i samych wyemancypowanych jednostek ludzkich. Jej skuteczność zależy nie tyle od formalnych kompetencji, lecz od umiejętności podjęcia decyzji wpisującej się w kontekst - w *habitus*, „pole grawitacji”, „schematy mentalne” występujące we wspólnocie<sup>217</sup>.

---

<sup>213</sup> P. Bourdieu, L.J.D. Wacquant, *Zaproszenie do socjologii refleksyjnej*, Warszawa 2001, s.10.

<sup>214</sup> A. Jewtuchowicz, *Terytorium i współczesne dylematy...*, s. 118-138.

<sup>215</sup> P. Bourdieu, L.J.D. Wacquant, *Zaproszenie do socjologii...*, s. 125.

<sup>216</sup> A. Jewtuchowicz, *Terytorium i współczesne dylematy...*, s. 122.

<sup>217</sup> A. Gąsior-Niemiec, *Regionalność jako habitus. Instytucjonalne uwarunkowania podmiotowości na poziomie regionalnym*, [w:] *Oblicza lokalności. Tradycja i współczesność*, J. Kurczewska (red.), Warszawa 2006, s. 57-87; J. M. Ostrow, *Culture as a Fundamental Dimension of Experiens: A Discussion of Pierre*

Jak wykazano powyżej kulturowa wykładnia gospodarki postindustrialnej uwypukla oddolny charakter interakcji społecznych co odróżnia ją od ujęcia technokratycznego, które skupia się na warunkach prawno-administracyjnych procesu decyzyjnego; a ponadto ma skłonność do doszukiwania się standardowych rozwiązań gospodarczych bez uwzględnienia kontekstu kulturowo-terytorialnego jednostki terytorialnej. Ujęcie kulturowe dowartościowuje czynniki geograficzne, materialne i infrastrukturalne wspólnoty terytorialnej na nowo dostrzegając w nich ważne zasoby kulturowe regionu skłonne do generowania impulsów innowacyjnych i zapewnienia przewagi konkurencyjnej.

## 1.6. Przeobrażenia dokonujące się w sferze społecznej

Przeobrażenia dokonujące się w sferze społecznej na styku ery przemysłowej i postindustrialnej najlepiej scharakteryzować na przykładzie zmian obejmujących etos pracy, który był niegdyś istotnym składnikiem stabilności struktury społeczno-zawodowej społeczeństwa przemysłowego i ważnym źródłem jednostkowej identyfikacji. Pod wpływem dokonujących się przemian technologicznych i gospodarczych rynek pracy podlega jednak wzmożonym fluktuacjom. Z kolei w społeczeństwie dominować zaczynają nowe postawy konsumpcyjne, indywidualistyczne i roszczeniowe. Pojawiają się także olbrzymie dysproporcje społeczne, z którymi nie potrafią sobie poradzić nowe władze.

### 1.6.1. Przemiany postaw tożsamościowych - od etosu pracy do etosu konsumpcji

Istotnym składnikiem tożsamości społeczeństwa przemysłowego była wysoka ranga etosu pracy. Zagadnienie pracy stawało się centralnym problemem wielu systemów socjologicznych. Emil Durkheim kreślił podstawy podziału pracy w społeczeństwie. Max Weber wiązał ją z etosem protestanckim i jego purytańską odmianą ascetycznego zaangażowania nie tyle dla siebie i własnych potrzeb bytowych co dla chwały Boga<sup>218</sup>. Jak pisał Weber *kiedy asceza została przeniesiona z cel zakonników do życia zawodowego, a następnie zaczęła opanowywać wewnątrzświatową moralność – pomogła w budowaniu gigantycznego kosmosu nowoczesnego porządku gospodarczego, związanego z przesłankami technicznymi i ekonomicznymi mechanicznej produkcji maszynowej*<sup>219</sup>. Wartość tego ujęcia polega nie tyle na wykazaniu prostej korelacji przemiany społecznej z religią protestancką,

---

*Bourdieu's Theory of Human Habitus*, [w:] Pierre Bourdieu, Volume I, D. Robbins (red.), London, Thousand Oaks, New Delhi 2000, s. 302-322.

<sup>218</sup> M. Marody, A. Giza-Poleszczuk, *Przemiany więzi społecznych. Zarys teorii zmiany społecznej*, Warszawa 2004, s. 240.

<sup>219</sup> M. Weber, *Szkice z socjologii religii*, Warszawa 1984, s. 108.

lecz na dostrzeżeniu pozamaterialnych, duchowych podwalin etosu ludzkiej pracy, zgodnie z którymi przynależy ona do sfery *sacrum*, a nie *profanum*, posiada zatem bardziej instynktowny aniżeli świadomościowy charakter i jak pisze Bauman ludzkość poddaje się jej *raczej z natury rzeczy niż z wyboru*<sup>220</sup>. Według Mai Biernackiej kultura protestancka, która zdominowała życie europejskie w XIX wieku, postrzegała pracę w znaczeniu normatywnym. Człowiek nie odczuwał zatem jeszcze charakterystycznych dla współczesności uciążliwości związanych z wykonywanym zajęciem, gdyż konsumpcyjno-roszczeniowe postawy nie były w społeczeństwie rozwinięte: *Uczciwa i ciężka praca oraz ascetyczne życie prowadzić miały do sukcesu materialnego, który stanowiąc dowód połączenia pracowitości i bogobojności w świecie doczesnym, miał być promesą wiecznego zbawienia. Asceza była postulowanym obowiązkiem człowieka. Jako stary, wypróbowany środek ascetyczny – środek zapobiegawczy przed tym, co w purytanizmie nosi miano „unclean life” (życia nieczystego) – polecano pracę*<sup>221</sup>.

Charakter pracy w społeczeństwach agrarnych i przemysłowych był także składnikiem tradycji rodzinnej i lokalnej, związanej z faktem zamieszkiwania w danym regionie. Wielowiekowe tradycje przekazywania fachu zawodowego z ojca na syna obejmowały zarówno sektor rolnictwa, rzemiosła, handlu, jak i przemysłu. Na straży tradycji stały dawne cechy, uczące profesjonalnego wykonywania zajęcia, szacunku dla klienta i zasad etyki zawodowej. W dawnych regionach rolniczych bądź przemysłowych większość mieszkańców od wieków trudniła się określonym zajęciem. Cele migracji również miały głównie charakter zarobkowy, a więc sprzyjały ugruntowaniu profesji zawodowych.

Preferencje zawodowe były też głównym, jeżeli nie jedynym, źródłem identyfikacji i tożsamości jednostkowej. Jak zauważa Z. Bauman: *wyjawszy tych, którzy dzięki odziedziczonemu bądź zdobytemu bogactwu mogli połączyć nieróbstwo z samowystarczalnością, na pytanie: „kim jesteś?”, wszyscy odpowiadali, wskazując na miejsce pracy i zajmowane stanowisko. W społeczeństwie znanym z talentu i upodobania do kategoryzowania i klasyfikowania rodzaj pracy stanowił decydującą, kluczową klasyfikację, z której wywodziły się wszystkie pozostałe, istotne dla życia pośród innych*<sup>222</sup>.

Z kolei uciążliwość stratyfikacji zawodowej, którą dotkliwie odczuwały grupy społeczne ulokowane w dolnych partiach drabiny społecznej była powodem silnych antagonizmów ery nowożytnej, przebiegających na tle klasowym. Przedstawiciele świata

---

<sup>220</sup> Z. Bauman, *Płynna nowoczesność*, Kraków 2006, s.213.

<sup>221</sup> M. Biernacka, *Człowiek korporacji. Od normatywizmu do afirmacji własnego Ja*, Warszawa 2009, s. 103.

<sup>222</sup> Z. Bauman, *Praca, konsumpcjonizm i nowi ubodzy*, Kraków 2006, s. 42-43.

pracy – robotnicy, proletariusze w tak silnym stopniu byli związani z wykonywanym zawodem, że sytuacja ta była dla nich źródłem dotkliwego ucisku. Jednocześnie rodzące się w umysłach ludzkich systemy ideologiczne, jak i realnie projektowane reformy instytucjonalne uwzględniały roszczenia pracownicze starając się uczynić stosunki pracy bardziej sprawiedliwymi i egalitarnymi ze społecznego punktu widzenia.

Etos pracy w erze przemysłowej był głównym czynnikiem identyfikacji jednostkowej także z uwagi na charakter zasobów gospodarczych tej ery. W poprzednim podrozdziale przedstawiano ewolucję jaka dokonuje się w podejściu człowieka do zasobów, które zapewniają rozwój gospodarczy wspólnoty. Zwracano uwagę, że zarówno zasoby naturalne, jak i przemysłowe mają charakter zewnętrzny, egzogeniczny względem ludzkiej woli i nie podlegają ludzkiemu wyborowi. Właśnie ich zewnętrzny charakter dostarcza człowiekowi silnych motywacji, które można określić mianem etosu pracy. W zastosowanym ujęciu zasoby stają się przedmiotem ludzkiej pracy, człowiek dzięki wzmoczonemu wysiłkowi fizycznemu i umysłowemu kształtuje je i urabia w celu zaspokojenia potrzeb bytowych z wykorzystaniem postępu technicznego i naukowego. Ujęcie to wyznacza dialektykę podmiotu i przedmiotu, a zwłaszcza człowieka i środowiska przyrodniczego, w którym on egzystuje oraz które sobie podporządkowuje zgodnie z własnymi potrzebami. Pojawia się ono w wielu europejskich systemach filozoficznych, z których ważną rolę odegrały zwłaszcza system Hegla oraz jego wykładnia dokonana przez Karola Marksa. W ujęciach tych widoczne jest zmaganie się człowieka z otoczeniem, w jakim on egzystuje. Podejście to należy wiązać z ujęciem całościowym (holistycznym) i celowościowym, ewolucyjnym charakterystycznym dla nowożytnej wiary w postęp. Stąd według Baumana praca odegrała *decydującą rolę w nowoczesnym procesie okiełznywania, poskramiania i kolonizowania przyszłości, który miał prowadzić do zastąpienia chaosu przez ład, a przygodności przez przewidywalne ( a więc poddające się kontroli) następstwo zdarzeń*<sup>223</sup>. Kontrolę człowiek osiągał dzięki nowoczesnej nauce i technologii oraz instytucjom państwowym.

Praca człowieka historycznego posiadała zatem charakter czynności naturalnej, instynktownej, czasami wręcz atawistycznej. Była czynnością prerefleksyjną, uprzednią względem ludzkiej woli i świadomości gdyż była silnie zatopiona w uwarunkowaniach kulturowych wspólnoty, które nadawały jej organiczny i rytualny charakter. Zależności te potwierdzają siłę więzów społecznych występujących we wspólnocie normatywnej, w której każdy człowiek przyporządkowany jest do wykonywanego zajęcia.

---

<sup>223</sup> Z. Bauman, *Płynna...*, s. 212.

Rozwój świadomości refleksyjnej należy wiązać z rozluźnieniem więzów wspólnoty normatywnej. Aby wyjaśnić naturę tego procesu należy się odwołać do przeobrażeń, które dokonywały się już erze przemysłowej. Era przemysłowa była bowiem okresem, który łączył w sobie zarówno cechy trwałości (jak przedstawia się ją powyżej) jak i rozpadu. Stąd uważa się, że era ta, przy pomocy sztucznych, administracyjnych środków, starała się naśladować uwarunkowania natury. I tak erze przemysłowej towarzyszył rozwój nowoczesnej samoświadomości nastawionej na preferencje dla własnego „ja”. Praca podlegać zaczęła wówczas wymianie, skąd rozpoczął się proces jej rynkowego wartościowania. Choć czynniki te wieściły proces rozkładu tradycyjnej wspólnoty normatywnej bądź nadanie jej charakteru kontraktowego, z drugiej jednak strony nasilały społeczne role określonych norm i wartości. Postępującej indywidualizacji świata towarzyszyć zaczęły procesy biurokratyzacji społecznej, które nakazały jednostce funkcjonować w oparciu o rosnącą liczbę sankcji administracyjnych nowoczesnego państwa. Analogię stosunków pracy nowoczesnego społeczeństwa przemysłowego oddaje fordowski model taśmy produkcyjnej dużego przedsiębiorstwa. Fabryka fordowska wedle Baumana była *najwyższym osiągnięciem inżynierii społecznej zorientowanej na zaprowadzenie ładu*<sup>224</sup>. Oparta była na hierarchii pracowniczej, biernym wykonywaniu poleceń płynących z góry. Rolę zasobów surowcowych zajęły zasoby przemysłowe, które – jak pisano powyżej - naśladowały uwarunkowania natury, z uwagi na ich trwałość, unieruchomiony charakter. Pracę powiązano z kapitałem, a zawiązywane umowy wyposażone były w sankcję długoterminowości. Zróżnicowana struktura społeczna oparta była na kryterium zawodowym, które obowiązywało dzięki imperatywowi ciężkiej pracy. Stąd warto uczynić założenie, że społeczeństwo przemysłowe w pewnych swoich istotnych atrybutach zachowuje cechy społeczeństwa tradycyjnego, przede wszystkim posiada ono cechy trwałości i stabilności.

Procesy indywidualizacji społecznej i jednostkowej samorealizacji w decydującą fazę wchodzić zaczęły zatem dopiero wraz z nadejściem ery ponowoczesnej podważając podłoże dawnej wspólnoty oraz towarzyszącego jej etosu pracy. Jak pisze M. Biernacka charakteryzując erozję wspólnoty normatywnej: *Współczesna swoboda interpretacyjna oznacza nieuchronnie erozję tradycyjnej rytualności, a sankcjonujący ją przekaz traci niepodważalny wcześniej w odbiorze społecznym walor obiektywizmu. Ważne dla człowieka coraz bardziej staje się „co ja na to”, a własne Ja zaczyna być uznawane za obiektywnie*

---

<sup>224</sup> Ibid., s. 87.

*istniejący byt; to samo dotyczyć może nawet jego pochodnych, takich jak własne opinie i potrzeba samorealizacji*<sup>225</sup>.

Kategoria wyboru urasta zatem do rangi głównego czynnika identyfikacji jednostkowej. Identyfikacja w coraz mniejszym stopniu jest determinowana, a w coraz większym podlega arbitralnemu wyborowi. Tożsamość nie jest zatem konsekwencją narzuconej roli społecznej, którą wyznacza społeczeństwo. Jest ona oddolnie projektowana, inscenizowana i konstruowana przez jednostkę. Zwolennicy szkoły komunitariańskiej zwracają uwagę na związek indywidualizmu ze strukturami administracyjnymi współczesnego państwa demokratyczno-liberalnego, które faworyzują tzw. negatywną koncepcję wolności. Podejście to widoczne jest w charakteryzowanych już imperatywnych procedurach współczesnej gospodarki opartej na wiedzy, nastawionej na animację, kreację zachowań oddolnych. Komunitaryści podkreślają wysokie koszty dokonujących się przeobrażeń. Według Charlesa Taylora znajdujemy się aktualnie w miejscu, w którym oferowany jest nam już wyłącznie sam wybór pozbawiony kryterium wartości<sup>226</sup>. Stanowisko to wiedzie do nihilizmu w znaczeniu nadawanym temu terminowi przez Fridricha Nietzsche.

I tak wybór obejmuje kategorie zawodowe. Człowiek zaczyna się zastanawiać czy odpowiada mu taki czy inny rodzaj zajęcia. W ramach wykonywanej pracy zaczyna się liczyć samorealizacja, a nie tylko sprostanie przymusom zewnętrznym bądź poleceniom przełożonych. Stosując terminologię cytowanej już M. Biernackiej zaczyna liczyć się relacja dwustronna „ja” kontra „wspólnota”, „ja” kontra „instytucja”, „ja” kontra „korporacja”, traktowana jako relacja dwu autonomicznych podmiotów<sup>227</sup>. Kategoria wyboru obejmuje jednak nie tylko kwestie zawodowe, ale także wszystkie inne, które jednostka uznaje za istotne dla siebie i własnej identyfikacji. W efekcie współczesną strukturę społeczną kształtują w znacznie większym stopniu niż dawniej czynniki pozaekonomiczne, wyznaczone przez style życia, wzory wartości, ideologie bądź przynależność do grup mniejszościowych bo takie są preferencje jednostkowe obywateli. Zgodnie z tezami Ronalda Ingleharta człowiek emancypuje zatem nie tylko od wspólnoty, ale i od własnych potrzeb bytowych, dotychczas utożsamianych z pracą zawodową. Przeobrażenie to Inglehart analizuje przez pryzmat ewolucji ludzkich potrzeb Abrahama Masłowa, które stopniowo przechodzą z fazy potrzeb bytowych i materialnych w kierunku potrzeb wyższego rzędu (estetycznych, kulturowych,

---

<sup>225</sup> M. Biernacka, *Człowiek korporacji...*, s.47

<sup>226</sup> Ch. Taylor, *Etyka autentyczności*, Kraków 1996, s. 58.

<sup>227</sup> *Ibid.*, s. 56

duchowych)<sup>228</sup>. Po zaspokojeniu bądź zabezpieczeniu tych pierwszych człowiek może przejść do zaspakajania drugich, czyli poświęcić się zajęciom twórczym. Zgodnie z naszkicowaną tendencją coraz większe znaczenie dla współczesnego człowieka odgrywać zaczyna zajęcie wykonywane poza pracą, wzrasta na znaczeniu hobby i sposób spędzania czasu wolnego. Dominować zaczynają też postawy roszczeniowe związane z zamiłowaniem do wysokiej jakości życia.

Warto poddać analizie postawę konsumpcyjną, gdyż stanowi ona jeden z głównych komponentów współczesnej identyfikacji jednostkowej. Konsumpcjonizm stał się możliwy dzięki postępowi technicznemu, który pozwolił na elastyczne wykorzystanie maszyn, tanią i szybką produkcję krótkich serii wysokiej jakości produktów oraz szybkie reagowanie na trendy rynkowe. Warto zwrócić uwagę na siłę antynomii „społeczeństwo pracy – społeczeństwo konsumpcji”, która staje się głównym tropem znaczeniowym ery ponowoczesnej. Konsumpcję należy bowiem utożsamiać nie tylko z kupowaniem towarów, ale z kategorią wyboru obejmującą wszystkie kwestie istotne dla człowieka, również dotyczące jego potrzeb estetycznych bądź duchowych, które człowiek nauczył się zaspakajać w podobny sposób jakby kupował towary w sklepie. Zastosowana przez Baumaną alegoria „stołu szwedzkiego” ma na celu pokazanie nieograniczonego wachlarza wyboru rozmaitych opcji, które oferowane są współczesnemu człowiekowi<sup>229</sup>. Zwraca się w tym kontekście uwagę, iż *globalizacja z owym słynnym kurczeniem się czasu i przestrzeni, sprawia, że żyjemy w wielkiej różnorodności ras, narodowości, religii, kultur, idei i wartości. Świat jawi się współczesnemu człowiekowi jako kalejdoskop migotliwych barw, obrazów, wrażeń*<sup>230</sup>, co sugeruje związek z wielkim domem towarowym. Ten kalejdoskop zmiennych obrazów przywodzi na myśl atmosferę tańca, karnawału, beztroskiej zabawy, choć innym, mniej atrakcyjnym, doznaniem psychologicznym, które towarzyszy współczesnemu człowiekowi w jego pogoni za przygodą i przyjemnością – jest wszechogarniające poczucie nudy, czasami też pustki i przygnębienia<sup>231</sup>.

Co prawda, społeczeństwo od zawsze poddawało się preferencji konsumpcyjnej i w ten sposób mogło wydawać zarobione w trakcie pracy pieniądze. Z materialnego punktu widzenia nic się zatem nie zmieniło, społeczeństwo wciąż ciężko pracuje, a czasami nawet ciężiej aby

---

<sup>228</sup> W. Jacher, U. Swadźba, *Od tradycyjnego do komunikatywnego etosu pracy ? Specyfika etosu pracy w Polsce*, [w:] *Wartości, postawy i więzi moralne w zmieniającym się społeczeństwie*, J. Mariański i L. Smyczek (red.), Kraków 2008, s. 361.

<sup>229</sup> Z. Bauman, *Płynna ...*, s. 97.

<sup>230</sup> K. Wielecki, *Postny karnawał kryzysu postnowoczesności* [w:] *Kryzys postindustrialny. Interpretacje, prognozy. Perspektywa Europejska*, P. Mazurkiewicz, K. Wielecki (red.), Warszawa 2007, s. 13.

<sup>231</sup> W. Szadziński, *Nuda w społeczeństwie postindustrialnym* [w:] *Kryzys postindustrialny...*, P. Mazurkiewicz, K. Wielecki (red.), s. 123.

wydawać pieniądze na ostentacyjną konsumpcję. W podobnych kategoriach należy też analizować zjawisko „pracoholizmu”. Zmiana dokonuje się zatem na poziomie znaczeniowym. Różnicę pomiędzy erą industrialną i postindustrialną można wyrazić w ten sposób, że o ile w okresie nowoczesności ludzie pracowali po to, by zdobyć środki na zaspokojenie swych potrzeb, o tyle wraz z nadejściem epoki konsumeryzmu ludzie pracują, by zdobyć środki na zaspokojenie swych pragnień, „nakręcanych” przez rozbudowany „przemysł” reklamowy<sup>232</sup>. Aktualnie to konsumpcja stymuluje produkcję, a nie na odwrót. Konsumowanie towarów stało się czynnikiem identyfikacji tożsamościowej, formuje ono związki międzyludzkie i ramy wydarzeń. Konsumpcjonizm oceniany jest z reguły pejoratywnie. Według B. Barbera wiązać go należy z postawą płytkiego infantylizmu. Postawa ta powoduje, że kupujący stają się podobni do dzieci. Barber obwinia konsumeryzm o to, że zniszczył tradycyjny etos pracy i przedsiębiorczości społeczeństwa kapitalistycznego, etos, który opierał się – jak pisano - na duchowym i religijnym podłożu<sup>233</sup>. Dokonał się zatem proces, który wieścił już propagator protestanckiego etosu pracy, czyli Max Weber: wraz ze wzrostem dobrobytu ludzie przestają oszczędzać, a zaczynają ulegać hedonistycznym przyjemnościom<sup>234</sup>. Przemianę symbolizuje przeobrażenie, które dokonuje się w państwach Zachodniej Europy i USA, które ewoluowały od państw liberalnych do państw dobrobytu. O ile te pierwsze oparte były na kulturze przedsiębiorczości i ciężkiej pracy, o tyle drugie stawiają na wysoką jakość życia, którą rozumie się przez pryzmat życia dostatniego, ale też „wartościowego”, w którym czas poświęca się nie tylko pracy zawodowej, ale przede wszystkim znajomym, atrakcyjnej rozrywce, podróżom, grom towarzyskim, uprawianym sportom, hobby itd. Postawa konsumpcyjna według Barbera kłóci się jednak nie tylko z postawą przedsiębiorczą, niszczy ona postawy obywatelskie, osłabia podmiotowość, wspólnotę i demokrację.<sup>235</sup> Dochodzi do zjawiska charakteryzowanego przez Richarda Sennetta, jako „upadek człowieka publicznego”<sup>236</sup>. Analizy te zbieżne są zresztą z wykładnią komunitarystów postrzegających procesy indywidualizacji przez pryzmat postępującego zamykania się jednostek w samych sobie, oraz - jak dowodzi Charles Taylor - rozmiękczenia ludzkiej podmiotowości<sup>237</sup>. Według Barbera konsumpcjonizm niszczy także pluralizm i różnorodność gdyż wiedzie do entropii czyli ujednoczenia ludzkich gustów. Słabe jednostki

---

<sup>232</sup> M. Marody, A. Giza-Poleszczuk, *Przemiany więzi społecznych...*, s. 250.

<sup>233</sup> B. R. Barber, *Skonsumowani. Jak rynek psuje dzieci, infantylizuje dorosłych i połyka obywateli*, Warszawa 2008, s. 65-120.

<sup>234</sup> M. Weber, *Szkice...*, s. 88-110.

<sup>235</sup> B. R. Barber, *Skonsumowani...*, s. 181-259.

<sup>236</sup> R. Sennett *Upadek człowieka publicznego*, Warszawa 2009.

<sup>237</sup> Ch. Taylor, *Etyka...*, s. 52.



ulegające płytkim zachciankom w coraz mniejszym stopniu tworzą już społeczeństwo, a w coraz większym bezkształtną masę. Stąd też zwraca się uwagę, że wybór w społeczeństwie ponowoczesnym staje się fikcją. Współczesnymi konsumentami sterują globalne koncerny, podobnie jak dawniej sterowały robotnikami<sup>238</sup>. Ponadto człowiek daje się sterować gdyż w jego postępowaniu dają o sobie znać płytkie i determinowane przez podświadomość odruchy stadne, a nie racjonalność wyboru<sup>239</sup>. Następuje „branding tożsamości” - tożsamość staje się konsekwencją „stylów życia”, ściśle związanych z komercyjnymi markami i produktami, jakie te marki oznaczają, a także z postawami i zachowaniami odnoszącymi się do tego, gdzie robimy zakupy, jak kupujemy, co jemy, w co się ubieramy, jak konsumujemy<sup>240</sup>. Okazuje się zatem, że w czasach rozwoju postaw indywidualistycznych człowiek wciąż nie kształtuje swojej tożsamości samodzielnie lecz ulega zewnętrznym trendom, modom, gustom i preferencjom.

Postawę konsumpcyjną można także utożsamiać z próżnowaniem, które również mieści się w kanonie postaw nastawionych na zaspakajanie własnych przyjemności. Próżnowanie wiązać należy ze sposobem spędzania czasu wolnego i umiejętnością kreowania własnych postaw tożsamościowych, które nie są związane z wykonywanym zawodem bądź rolą społeczną czy publiczną narzuconą nam z góry. W podobnych kategoriach postać „człowieka zabawy” nakreślił F. Znaniecki w futurystycznej zapowiedzi przyszłej cywilizacji<sup>241</sup>. Thorsten Veblen utożsamiał charakteryzowaną przez siebie klasę próżniaczą (a dokładnie klasę czasu wolnego – *leisure class*) z zachowaniami typowymi dla arystokracji (ostentacyjna zabawa, polowania, gry towarzyskie, czytanie poezji, studiowanie niepraktycznych języków)<sup>242</sup>. W erze ponowoczesnej, na skutek większej zamożności społeczeństwa, wynalazku karty kredytowej oraz przeobrażeń rynku pracy sposób konsumpcji i spędzania czasu wolnego nie jest już jednak uwarunkowany klasowo, urasta natomiast do głównego kryterium ludzkiej identyfikacji<sup>243</sup>.

#### 1.6.2. Przeobrażenia obejmujące rynek pracy

Upadek znaczenia tradycyjnego etosu pracy ery przemysłowej oraz wzrost znaczenia postaw indywidualistycznych wywierają istotny wpływ na współczesny rynek pracy, który

---

<sup>238</sup> G. Ritzer, *Magiczny świat konsumpcji*, Warszawa 2001, s. 110-114.

<sup>239</sup> Ibid., s. 127-132.

<sup>240</sup> B. R. Barber, *Skonsumowani...*, s. 260.

<sup>241</sup> F. Znaniecki, *Ludzie teraźniejsi a cywilizacja przyszłości*, Warszawa 2001, s. 225-263.

<sup>242</sup> T. Veblen, *Teoria klasy próżniaczej*, Warszawa 1998.

<sup>243</sup> Problem wyzwolenia się ponowoczesnych postaw konsumpcyjnych ze struktury klasowej opisany jest w: D. MacCannell, *Turysta. Nowa teoria klasy próżniaczej*, Warszawa 2002, s. 10.

podlega wzmożonym fluktuacjom, a jego przeobrażenia przebiegają w tempie nigdy nie spotykanym dotąd w dziejach. Na przeobrażenia te wpływ wywierają także trendy globalnej gospodarki, która zdematerializowana i uwolniona od zasobów surowcowych może być już kształtowana przez eksterytorialne prawa popytu i podaży. Istotną rolę we współczesnej gospodarce odgrywa także tempo postępu technologicznego, które kształtuje strukturę gospodarczą regionów i ich rynki pracy. Stąd w erze postindustrialnej szczególne zadanie spoczywa na systemie edukacyjnym, którego rolą jest dostosowanie oferty edukacyjnej regionu do szybko zmieniających się potrzeb światowej gospodarki.

W wyniku ww. przeobrażeń pracy nie zdobywa się już na całe życie. Każdy człowiek, aby utrzymać się na rynku pracy, w przeciągu swojego życia wielokrotnie musi się przekwalifikowywać. J. Rifkin zwraca uwagę na zjawisko kurczenia się ilości dostępnych miejsc pracy w światowej gospodarce, nie tylko produkcyjnej, ale także usługowej i opartej na wiedzy<sup>244</sup>. Ponadto wydłużeniu ulega czas wolny kosztem czasu przeznaczonego na pracę, co jest procesem współgrającym z konsumpcyjnym trendem obyczajowym opisanym powyżej. Zmianom natury pracy towarzyszą głębokie przemiany relacji między pracą i aktywnością poza pracą. Praca wychodzi z fabryk i biur, zawłaszczając także przestrzeń prywatną oraz miejsce publiczne. W efekcie dystynkcja między miejscem pracy i innymi sferami życia, między czasem pracy a czasem nie-pracy, tak niegdyś wyraźna, staje się coraz bardziej płynna. Także w ramach samej pracy zawodowej zachodzą istotne zmiany strukturalne, które określić można mianem wzmożonej „komunikatywności”. Preferuje się wspólnie pracę zespołową w relacjach sieciowych z innymi podmiotami, wzajemną wymianę informacji, otwartość, bycie dla innych<sup>245</sup>. Formy kontraktowania zatrudnienia zmieniają się w kierunku nietrwałości, pojawiają się elastyczne formy zatrudnienia: *umowy krótkotrwałe, o dzieło* w miejsce dawnych zawieranych na czas nieokreślony. W efekcie mentalność długoterminowa zostaje zastąpiona mentalnością krótkoterminową<sup>246</sup>.

Rynek pracy podlega zatem tendencjom globalnym, których wyrazem jest płynność, brak stałości, zmienność, przyspieszenie, dominacja form krótkotrwałych. Zwraca się uwagę, że praca przestaje być *dobrze oznakowaną ścieżką kariery, nadającą sens jednostkowej biografii. Zaczyna coraz bardziej przypominać jazdę kolejką w lunaparku – pełną wznoszeń i upadków, nagłych zwrotów, nieprzewidywalnych zdarzeń i ryzyka. Firmy zwalniają*

---

<sup>244</sup> J. Rifkin, *Koniec pracy...*, s.184-210

<sup>245</sup> W. Jacher, U. Swadźba, *Od tradycyjnego do komunikatywnego etosu pracy...*, s. 362.

<sup>246</sup> Z. Bauman, *Zindywidualizowane ...*, s. 34.

*pracowników, przesuwać na nowe stanowiska lub z dnia na dzień żądają od nich wyjazdu na drugi koniec świata*<sup>247</sup>.

Istotne zmiany dokonują się także w strukturze zawodowej, które współgrają z zasadniczymi fazami przeobrażeń gospodarczych, scharakteryzowanymi w poprzednim podrozdziale. Na skutek zmian struktury przemysłowej współczesnej gospodarki obserwowany jest zmierzch tradycyjnych grup zawodowych i towarzyszących im etyk zawodowych, głównie pracy fizycznej w zawodach produkcyjnych. Powstają nowe zawody głównie ze sfery usługowej, których ilość wzrasta na niespotykaną dotąd skalę. Teoretycy nowego porządku ekonomicznego za jego początek uznają drugą połowę lat 50-tych, kiedy to liczba pracowników umysłowych („białe kołnierzyki”) w społeczeństwie amerykańskim zatrudnionych na stanowiskach technicznych, administracyjnych i urzędniczych po raz pierwszy w dziejach przekroczyła liczbę pracowników fizycznych („niebieskie kołnierzyki”)<sup>248</sup>. Praca umysłowa jest wyróżnikiem sektora usługowego, istotne znaczenie na rynku pracy odgrywał jednak wzrost kategorii usług związanych z przetwarzaniem informacji (programiści, nauczyciele, urzędnicy, menedżerowie, prawnicy itd.) w latach 80-tych, i to dominacja tego typu zawodów jest dla Johna Naisbitta wyróżnikiem nowej ery<sup>249</sup>. Według R. Floridy ze współczesnego społeczeństwa wyłania się nowa „klasa twórcza” złożona z naukowców, inżynierów, architektów, twórców wzorów, pisarzy, artystów muzyków lub tych, którzy używają swej twórczości w innych, bardziej konwencjonalnych zawodach<sup>250</sup>. Jak pisze Z. Chojnicki: *przyjmuje się, że postfordowska organizacja pracy w sektorze profesjonalnym będzie mieć zasadniczo odmienną strukturę od przedstawionej przez M. Webera. Będzie to niehierarchiczna struktura kolegialna, w której dominujące znaczenie będzie miał konsensus ekspertów wyspecjalizowanych w określonej dziedzinie o słabej regulacji biurokratycznej. Zmniejszy ona biurokratyczny racjonalizm i zwiększy rolę ekspertów*<sup>251</sup>. Podobnie D. Bell w swoich pracach pisanych w latach 60-tych i 70-tych centralne miejsce w systemie poprzemysłowej stratyfikacji społecznej przypisywał naukowcom, uniwersytetom i ośrodkom badawczym. Za taką diagnozą przemawiały przeobrażenia rynku pracy: klasa specjalistów i techników wzrastała przeciętnie dwa razy szybciej niż reszta siły roboczej, a klasa naukowców i inżynierów trzy razy szybciej<sup>252</sup>.

---

<sup>247</sup> M. Marody, A. Giza-Poleszczuk, *Przemiany więzi społecznych...*, s. 250.

<sup>248</sup> A. Toffler, *Szok przyszłości...*, s. 24.

<sup>249</sup> J. Naisbitt, *Megatrendy. Dziesięć nowych kierunków zmieniających nasze życie*, Poznań 1997, s. 32.

<sup>250</sup> J. Mikułowski-Pomorski, *Kultura jako komunikacja w społeczeństwie sieci*, [w:] *Spoleczeństwo informacyjne...*, L. H. Haber (red.), s. 97-101.

<sup>251</sup> Z. Chojnicki, *Postmodernistyczne zmiany...*, s. 181.

<sup>252</sup> A. Mattelart, *Spoleczeństwo...*, s. 65.

W zmienności i płynności rynku pracy P. F. Drucker dostrzega symptom pozytywny stymulujący konieczność korzystania z „szarych komórek”, zachęcający do oddolnej inicjatywy czyli korzystania z naszej wiedzy. W wykładni J. Rifkina oraz Edwarda Luttwaka przemiany rynku pracy związane z jej dematerializacją wiodą jednak do postępującego bezrobocia i trwałego wykluczenia szerokich rzesz społecznych z szans na udział w wypracowaniu dochodu<sup>253</sup>.

Warto w tym kontekście zwrócić uwagę, że jedną z konsekwencji procesów indywidualizacji społecznej jest nowy typ dysproporcji występujących pomiędzy bogatymi i biednymi członkami społeczeństwa. U. Beck zwraca uwagę na zasadniczą różnicę w charakterze dysproporcji, które występują w erze przemysłowej i postindustrialnej. Dotyczy ona głównie sposobów rozwiązywania problemów społecznych związanych z biedą, pauperyzacją, wykluczeniem społecznym itd. Według U. Becka i Z. Baumana współczesne problemy wymykają się instrumentom instytucjonalnym, którymi dysponowały kiedyś grupy społeczne (w tym klasy), środowiska samorządowe, związki zawodowe bądź państwa. Trudność w rozwiązywaniu współczesnych problemów związana jest z faktem, iż na skutek indywidualizacji społecznej znikają podstawy do myślenia w kategoriach klasowych, które zakładały formowanie się wśród proletariuszy wspólnej świadomości klasowej, podejmowania solidarnej walki i wypracowywania narzędzi politycznych służących rozwiązywaniu ich problemów i tworzeniu systemu bardziej sprawiedliwego i egalitarnego. Na przemiany te wpływ wywierają procesy globalizacyjne związane z emancypacją eksterytorialnych elit kapitałowych od zakorzenionych w swych wspólnotach lokalnych mas pracowniczych, proces indywidualizacji, masowa konsumpcja, rozproszenie akcjonariatu własnościowego przedsiębiorstw<sup>254</sup> i upadek drożności decyzyjnej instytucji państwa narodowego. W efekcie klasy przestały już być *zbiorowymi aktorami na scenie społecznej*<sup>255</sup>, gdyż rozproszeniu ulega więź klasowa podobnie jak inne rodzaje wspólnotowych i grupowych więzi. Człowiek wyemancypowany z dawnej wspólnoty, który postrzega już swój byt i swój los niezależnie, który artykułuje własne interesy w niezależności od grupy, klasy bądź przedsiębiorstwa samemu sobie zostaje też pozostawiony jeżeli chodzi o możliwości rozwiązywania jego problemów<sup>256</sup>.

---

<sup>253</sup> J. Rifkin, *Koniec pracy...*; E. Luttwak, *Turbokapitalizm...*, s. 125-151.

<sup>254</sup> *Polacy pracujący a kryzys fordyzmu*, J. Gardawski (red.), *Wstęp. Omówienie wyników badań*, Warszawa 2009, s. 21.

<sup>255</sup> Ibid.

<sup>256</sup> U. Beck, *Spoleczeństwo ryzyka...*, s.112-114.

Polaryzację społeczną należy zatem wiązać, z jednej strony z kryzysem instytucji państwa w dziele sterowania procesami gospodarczymi, niwelowania różnic społecznych za pośrednictwem polityki redystrybucji dochodów<sup>257</sup>. Z drugiej zaś z osłabieniem wszelkiego rodzaju więzi społecznych, które zmniejszały poczucie osamotnienia człowieka i dawały świadomość wspólnego losu i nadzieję na poprawę warunków bytowych. Zwraca się także uwagę, że chociaż współczesne społeczeństwo silnie jest wyczułone na różnice społeczne to nie posiada nawet odpowiedniego języka, który pozwoliłby mu na wyartykułowanie swojej pozycji, a to z powodu dewaluacji i stygmatyzacji pewnych aspektów kultury klasy robotniczej<sup>258</sup>. Stygmatyzacja ta występuje często w odbiorze społecznym państw byłego bloku wschodniego (w tym i Polski), w których postulaty świata pracy mają szczególnie „złą prasę”, z uwagi na ich identyfikację z hasłami o charakterze marksistowskim. Zygmunt Bauman w swojej analizie indywidualizacji społecznej powody dramatycznych dysproporcji łączy z żywiołową i chaotyczną naturą współczesnych procesów gospodarczych, która powoduje, że *nieszczęścia uderzają na oślep, wybierają ofiary kierując się przedziwną logiką albo nie posiłkując się żadną, kapryśnie wymierzają ciosy; nie można powiedzieć, komu przypadnie w udziale potępienie, a komu – zbawienie*<sup>259</sup>. W efekcie jak dodaje autor: *każdy musi sam znosić obawy, lęki i pretensje. Nie sumują się one ani nie kumulują; nie można ich przekształcić we wspólną sprawę, nie mają żadnego naturalnego adresata; w efekcie solidarna postawa traci swój dawny status racjonalnej taktyki, natomiast zaistniałe okoliczności podpowiadają odmienną strategię życiową od tej, która doprowadziła do ustanowienia obronnych i walczących organizacji robotniczych*<sup>260</sup>.

---

<sup>257</sup> M. Marody, A. Giza-Poleszczuk, *Przemiany więzi społecznych...*, s. 256.

<sup>258</sup> *Polacy pracujący a kryzys fordyzmu...*, J. Gardawski (red.), s. 26.

<sup>259</sup> Z. Bauman, *Indywidualizowane...*, s. 35.

<sup>260</sup> Ibid.

## Rozdział II

### Przeobrażenia gospodarcze Gdyni

#### 2.1. Egzogeniczne czynniki rozwoju gospodarczego Gdyni w okresie II RP

Rozwój gospodarczy Gdyni w okresie XX-lecia międzywojennego w sposób bezpośredni skorelowany był z *funkcją* jaką spełniało miasto względem swojego bliższego i dalszego otoczenia. W roli otoczenia występowała przestrzeń geograficzna Polski wraz z wytworzonym na tej przestrzeni systemem gospodarczym oraz obszar geograficzny zasięgu oddziaływania gospodarczego gdyńskiego portu. Zgodnie z dominującym w erze przemysłowej ujęciem systemowym poszczególne ośrodki miejskie zlokalizowane na obszarze kraju nie są rozpatrywane niezależnie, lecz jako ogniwa, bądź organy większej całości – systemu gospodarki narodowej. W sposób szczególny ujęcie to znajduje zastosowanie w odniesieniu do Gdyni. Zwraca się uwagę, że *funkcje pełnione przez poszczególne miasta w społeczeństwie i systemie gospodarki narodowej są wyrazem społecznego i przestrzennego podziału pracy. Należy podkreślić, że podział ten w przypadku miast osiąga najbardziej zaawansowane stadium*<sup>1</sup>. Stąd też funkcję miasta określa się dobitnie i deterministycznie, jako jego *profesję* lub *rację bytu*<sup>2</sup>. Rozpatrywanie miasta jako organu wiąże się z koniecznością skupienia uwagi na działalność miasta skierowaną na zewnątrz, co uwypukla jego znaczenie egzogeniczne i kontekst relacji z otoczeniem. Zgodnie z tym ujęciem czynności miasta wykonywane na użytek wewnętrzny (tj. w interesie mieszkańców miasta) nie stanowią funkcji miasta<sup>3</sup>.

##### 2.1.1. Charakterystyka otoczenia geograficznego Gdyni

Funkcję miasta Gdyni wyznaczyły cechy jej położenia geograficznego. Gdynia położona jest w środkowej części południowego wybrzeża Morza Bałtyckiego. Takie położenie, choć oddalone od głównych światowych szlaków komunikacyjnych, zapewnia łączność z ośrodkami gospodarczymi Regionu Morza Bałtyckiego (np. z Kopenhagą, Sztokholmem, Rygą do których odległości są zbliżone) oraz pośrednio z wybrzeżami całego świata. Polska leży bowiem na przedłużeniu najbardziej uczęszczanego traktu Oceanu Atlantyckiego<sup>4</sup>. Jak zwraca uwagę Andrzej Piskozub analizując funkcje Morza Bałtyckiego w tysiącletniej perspektywie czasowej: *Z jednej bowiem strony Bałtyk stanowi częśćkę oceanu, drogę morską, łączącą kraje nadbałtyckie z wszystkimi oceanami globu. Z drugiej zarazem*

---

<sup>1</sup> W. Maik, *Podstawy geografii miast*, Toruń 1997, s.31

<sup>2</sup> J. Beaujeu-Garnier, G. Chabot, *Zarys geografii miast*, Warszawa 1971, s. 118.

<sup>3</sup> Ibid.

<sup>4</sup> H. Bagiński, *Polska i Bałtyk....*, s. 47.

strony jest Bałtyk równocześnie akwenem tak głęboko wciśniętym w kontynent Europy i zarazem tak wąskim przejściem połączonym z oceanami, iż naturalną kolejną rzeczą ujawnia on cechy i funkcje wielkiego śródkontynentalnego jeziora<sup>5</sup>.

Stąd warto zwrócić uwagę, że Morze Bałtyckie ma w dużej mierze charakter morza zamkniętego, o ograniczonej wymianie wód z Morzem Północnym, co podnosi rangę postulatów z dziedziny ochrony środowiska morskiego, popularnych zwłaszcza od drugiej połowy XX wieku. Morze to jest jednak akwenem o dużej intensywności ruchu transportowego, głównie w ramach tzw. żeglugi bliskiego zasięgu. Morze Bałtyckie wraz ze swoim zapleczem lądowym tworzy unikatową jednostkę regionalną, gdzie znacznie silniej niż gdziekolwiek indziej odciska swe piętno zależność rozwoju państw nadbrzeżnych ze zbiornikiem wodnym.

Warto w tym kontekście zwrócić uwagę na cechy szczegółowej lokalizacji Gdyni od strony morza. Gdynia posiada dobre warunki nawigacyjne. Jej osłonięcie przez Półwysep Helski chroni ją od prądów morskich oraz wiatrów północnych<sup>6</sup>. Reda gdyńska, dzięki naturalnym warunkom położenia zapewnia statkom duże bezpieczeństwo. Jej relatywnie duża głębokość (od 9 do 14 m) umożliwia przyjmowanie jednostek nawet o dużym zanurzeniu. Uważa się, że dostęp do portu w Gdyni należy do *kategorii najwygodniejszych*<sup>7</sup>. Statki mogą przyplwać do portu wprost z otwartego morza, nie mając do ominięcia żadnej przeszkody. Czynniki te były brane pod uwagę na etapie podejmowania decyzji o wyborze lokalizacji dla portu i przesądziły o wygranej Gdyni wobec innych licznych wariantów lokalizacyjnych takich, jak: Tczew, Hel, Puck, Żarnowiec, Rewa.

Rozpatrując położenie miasta od strony lądu warto zwrócić uwagę na cechy przestrzeni fizycznej zaplecza gospodarczego gdyńskiego portu. Bezpośrednie zaplecze obejmuje obszar polskiego wybrzeża, ukształtowany przez płaską powierzchnię, choć pokrytą wydiami i wzgórzami pochodzenia morenowego. W głębokim obszarze ciężenia portu gdyńskiego znajduje się obszar Niziny Polskiej. W skład szeroko rozumianego zaplecza lądowego Gdyni wchodzi droga wodna śródlądowa rzeki Wisły ulokowanej prostopadle względem wybrzeża i wcinająca się głęboko w ląd. Chociaż decyzja Traktatu Wersalskiego uniemożliwiła pełne wykorzystanie ujścia tej głównej polskiej rzeki dla polskich celów, Gdynia znajduje się w strefie oddziaływania tego ujścia. Odległość od portu w Gdyni do najbliższego ujścia Wisły w

---

<sup>5</sup> A. Piskozub, *Wokół dziejowych funkcji Morza Bałtyckiego*, [w:] *Komunikaty Instytutu Bałtyckiego*, R.X.Z.19, Gdańsk 1973, s. 29.

<sup>6</sup> J. Borowik, *Gdynia. Port Rzeczypospolitej*, Toruń 1934.

<sup>7</sup> B. Kowalski, *Morskie i terytorialne aspekty w gospodarce Rzeczypospolitej 963-1959*, Londyn 1980, s. 252.

Nowym Porcie wynosi 16 km. W okresie międzywojennym planowano budowę kanału, który zapewniłby połączenie portu gdyńskiego z Wisłą - rzeką bardzo istotną z gospodarczego punktu widzenia, bo łączącą ze sobą główne ośrodki bogactw naturalnych Polski<sup>8</sup>. Koncepcje te nie zostały jednak zrealizowane w praktyce.

Niemniej wybudowanie ośrodka obsługi handlu zagranicznego na polskim wybrzeżu wewnątrz Zatoki Gdańskiej posiadało niebagatelne znaczenie dla zachowania ciągłości historycznej procesów rozwojowych uwarunkowanych geograficznie. Południkowy przebieg dróg wodnych śródlądowych w Polsce pokrywa się z przebiegiem starych szlaków transportowych, tworzonych na terytorium Polski od czasów średniowiecza. Budowane już w czasach nowożytnych trakty komunikacyjne (kolejowe i drogowe) często pokrywały się z tym kierunkiem gospodarczej ekspansji, pomimo tego że rozwój technologii transportowych umożliwiał rozwój innych, alternatywnych kierunków transportu towarów<sup>9</sup>. Południkowe trakty komunikacyjne łączące terytoria Polski z brzegiem Bałtyku (a w tym z portem w Gdyni) miały bowiem na celu zintegrowanie ośrodków gospodarczych Polski opartych na trwałych źródłach bogactw naturalnych, których lokalizacja zapewnia spójność gospodarczą ziem macierzystych Polski<sup>10</sup>.

Rozpatrując rolę nadmorskiego położenia Gdyni z jeszcze szerszej, bo kontynentalnej perspektywy, warto zwrócić uwagę, że terytorium Polski traktowane jako lądowe zaplecze gdyńskiego portu jest częścią składową tzw. *europiejskiego pomostu lądowego* (określanego też synonimem „międzymorza”), łączącego Morze Bałtyckie z Morzem Czarnym, Adriatyckim bądź Egejskim. Geograficzne uwarunkowania tej części przestrzeni (spójność hydrograficzna, pasmowa struktura terenu) są czynnikiem sprzyjającym osadnictwu oraz eksploatacji obszaru w celach gospodarczo-handlowych. W okresie międzywojennym zwracano uwagę także na aspekt militarno-strategiczny tych połączeń. Stąd projekt, dotyczący budowy kanału Bałtyk-Morze Czarne, był dosyć popularny zarówno w Polsce, jak i Rumunii. W okresie tym odżywała także wywodząca się z XIX wieku koncepcja budowy drogi łączącej Bałtyk z Morzem Egejskim<sup>11</sup>.

---

<sup>8</sup> T. Spitzer, *Gdynia i jej znaczenie dla gospodarstwa Polski*, Kraków 1933, s. 88.

<sup>9</sup> B. Kasprowicz, *Handel zagraniczny Rzeczypospolitej Polskiej drogą morską*, [w:] *XV lat polskiej pracy na morzu*, A. Majewski (red.), Gdynia 1935, s. 109. Autor stwierdza: *Zdawałoby się, że rozwój komunikacji kolejowej wywoła odwrót od naturalnego kierunku handlu środkowo-europejskiego wzdłuż wielkich rzek, że postęp techniki wyzwoli organizmy gospodarcze z więzów organicznej natury i bardziej aniżeli przedtem uzależni kierunek handlu od woli ludzkiej. Ale równoległe z rozwojem techniki lądowej rozwija się technika komunikacji wodnej.*

<sup>10</sup> H. Bagiński, *Polska i Bałtyk...*, s. 73.

<sup>11</sup> E. Znamierowska-Rakk, *Sprawa połączenia Bałtyku z Morzem Czarnym i Morzem Egejskim w polityce II Rzeczypospolitej*, [w:] *Międzymorze. Polska i kraje Europy Środkowo-Wschodniej. XIX-XX wiek*, Studia ofiarowane Piotrowi Łossowskiemu w siedemdziesiątą rocznicę urodzin, Warszawa 1995, s. 287-298.



### 2.1.2. Uwarunkowania historyczno-polityczne i geopolityczne ukształtowania się systemu gospodarczego II RP

Obok uwarunkowań geograficznych także przesłanki polityczno-historyczne odegrały istotną rolę dla wypracowania podstaw systemowego podejścia do polskiej gospodarki narodowej w okresie II RP. Przesłanki te układały się w ciąg kolejno po sobie następujących wydarzeń dokonujących się w relacjach międzypaństwowych, które zdeterminowały polskie elity polityczne do podjęcia inicjatywy na rzecz aktywizacji dróg morskich oraz eksploatacji zasobów surowcowych.

Po odzyskaniu niepodległości spora część polskiego przemysłu wydobywczego ulokowanego w Zagłębiach: Śląskim, Dąbrowskim i Krakowskim pracowała na rzecz gospodarki niemieckiej. Około 80-90 proc. obrotów handlowych ziem zaboru pruskiego przypadało na wymianę towarową w granicach Rzeszy Niemieckiej. Również wymiana handlowa Małopolski łączyła się przede wszystkim z rynkiem niemieckim, węgierskim, czeskim, austriackim i rosyjskim. Rolnictwo Wielkopolski i Pomorza rozwijano licząc na wywóz do Niemiec, zaś przemysł włókienniczy Królestwa Polskiego wytwarzał produkty odpowiadające na zapotrzebowanie rynku rosyjskiego. Królestwo Polskie wywoziło swe produkty niemal wyłącznie do Cesarstwa Rosyjskiego, na które przypadało 90 proc. tego wywozu<sup>12</sup>. Nie występowały istotne więzi funkcjonalne pomiędzy poszczególnymi zaborami, istniały natomiast powiązania ośrodków gospodarczych ulokowanych na ziemiach zabranych z gospodarkami państw zaborczych<sup>13</sup>. Jak pisze Zbigniew Landau: *w okresach zaborów państwa rozbiorowe starały się włączyć podlegające im obszary polskie we własne rynki wewnętrzne i odciąć od kontaktów z ziemiami polskimi należącymi do pozostałych zaborców. W ten sposób system gospodarczy każdego z zaborców włączony został do wewnętrznego podziału pracy kraju zaborczego, co spowodowało, że nie istniał wewnętrzny wspólny rynek ziem dawnego państwa polskiego*<sup>14</sup>.

Zależność tę potęgował nikły związek ziem polskich z morzem. Handel zewnętrzny tych ziem posiadał wybitnie kontynentalny charakter, a do portów morskich trafiała tylko nieznaczną część handlu zagranicznego ziem polskich. Niekorzystnym powiązaniom sprzyjały także wytworzone w okresie zaborów połączenia kolejowe głównie na kierunku równoleżnikowym. Zwraca się uwagę, że *połączenia komunikacyjne dostosowane były do*

---

<sup>12</sup> B. Dopierała, *Wokół polityki morskiej...*, s. 37.

<sup>13</sup> *Rozwój Polskiej myśli ekonomicznej na przestrzeni wieków*, S. Czaja (red.), Wrocław 2004, s. 112.

<sup>14</sup> Z. Landau, W. Roszkowski, *Polityka gospodarcza ...*, s. 27.

potrzeb państw zaborczych, stąd też w okresie rozbiorów więcej było połączeń między np. Poznaniem a Berlinem niż Poznaniem a Warszawą<sup>15</sup>. Odziedziczone po zaborach powiązania komunikacyjne nie sprzyjały systemowemu podejściu do polskiej gospodarki narodowej i utrwały jej rozczłonkowanie. W sposób szczególny potęgowały one zależności gospodarcze Polski i Niemiec. Wielowiekowa polityka transportowa naszego zachodniego sąsiada zmierzała do gospodarczego scalenia z gospodarkami państw znajdujących się na niższym szczeblu rozwoju, do których należała Polska<sup>16</sup>. Tendencje te nie miały wyłącznie podłoża wrogiej ekspansji, określanej często w literaturze mianem *Drang nach Osten*<sup>17</sup>. Znacznie częściej były konsekwencją naturalnych procesów, które poszerzały krąg oddziaływania gospodarki kapitalistycznej (a wraz z nią postępu cywilizacyjnego) z Zachodu na Wschód. Dziewiętnastowieczna niemiecka filozofia idealistyczna (Hegel, Fichte) interpretowała te procesy w kategoriach misji<sup>18</sup>.

W efekcie stopniowego nasilania powyższych tendencji w okresie międzywojennym polska gospodarka była w znacznym stopniu uzależniona od niemieckiej. Większość banków, kopalń, hut - głównie z obszaru Górnego Śląska oraz Wielkopolski należało do Niemiec. Ponadto polski handel zagraniczny był zmonopolizowany przez Niemcy. W roku 1924 udział Niemiec w naszym handlu zagranicznym wynosił 43 proc. po stronie eksportu i 35 proc. - po stronie importu<sup>19</sup>. Z kolei, dla Niemiec, Polska była dopiero trzecim partnerem zagranicznym. W poglądach niemieckich analityków dominowała teza o niemożności uniezależnienia się gospodarki polskiej od niemieckiej i o szkodliwości lansowania przez polskich nacjonalistów gospodarczych tezy, że Polska powinna rozwijać własny przemysł krajowy. Podkreślano, że gospodarka polska oparta być winna raczej na rolnictwie i zasobach surowcowych, nie zaś na przemyśle przetwórczym, dla którego i tak nie znalazłaby rynków zbytu<sup>20</sup>.

Skala uzależnienia gospodarczego Polski od Niemiec była podłożem dla wydarzeń, które doprowadziły do przeformułowania priorytetów polityki gospodarczej Polski. Wydarzenia te rozgrywały się na podłożu ekonomicznym, niemniej ważną rolę odgrywał kontekst polityczny, związany z roszczeniami terytorialnymi Niemiec (w stosunku do Śląska i Pomorza), które w klimacie polokareńskiej rewizji ustaleń traktatu wersalskiego coraz szersze poparcie zyskiwały wśród państw Europy Zachodniej, zwłaszcza Wielkiej Brytanii. Ta

---

<sup>15</sup> M. Mindur, *Wzajemne związki i zależności między rozwojem gospodarki a transportem*, Warszawa 2004, s.159-160.

<sup>16</sup> A. Piskozub, *Polska morska. Przynależność XX wieku*, Toruń 2004, s. 5.

<sup>17</sup> H. Bagiński, *Polska i Bałtyk...*, s. 75-160.

<sup>18</sup> A. Wolff-Powęska, *Doktryna geopolityki...*, s. 38-43.

<sup>19</sup> Cz. Klarner, *Śląsk i Pomorze jako symbole naszej niezależności*, [w:] *Światopogląd morski*, J. Borowik (red.), Toruń 1934, s. 259.

<sup>20</sup> Z. Landau, W. Roszkowski, *Polityka gospodarcza ...*, s. 22-23.

ostatnia, obawiając się wzrostu wpływów Rosji Sowieckiej, godziła się na politykę stopniowej odbudowy potencjału gospodarczego, politycznego i militarnego Niemiec, dostrzegając w tym państwie zaporę przed groźbą komunizmu w Europie<sup>21</sup>. Groźbę tą postrzegano także w formie pośredniej, jako zagrożenie zwycięstwa partii radykalnych (komunistycznej bądź narodowo-socjalistycznej) w Niemczech w przypadku, gdyby Republika Weimarska nie odnosiła sukcesów gospodarczych<sup>22</sup>. Stąd gospodarka niemiecka okresu weimarskiego wspierana była zachodnimi kredytami, których odmówiono Polsce. Napięte relacje polsko-niemieckie okresu międzywojennego potęgował niejasny status polityczny Wolnego Miasta Gdańska, a zwłaszcza utrudnienia administracyjne ze strony niemieckiej w korzystaniu z infrastruktury portowej<sup>23</sup>.

Bezpośrednim powodem, dla którego polski rząd zdecydował się na aktywizację dróg morskich oraz powiązanie ich z polskimi kopalniami ulokowanymi na Śląsku, była polsko-niemiecka wojna gospodarcza. W czerwcu 1925 roku wygasły postanowienia konwencji górnośląskiej z 1922 roku, przewidującej swobodny wywóz węgla z byłej dzielnicy pruskiej - Górnego Śląska, Wielkopolski i Pomorza - do Niemiec. Jak zauważa Mieczysław Widernik: *Konwencja miała pozytywny aspekt, zapobiegała bowiem trudnościom gospodarczym wywołanym podziałem tego wysokouprzemysłowionego terytorium między dwa państwa, z drugiej strony jednakże opóźniała usamodzielnienie się polskiej gospodarki*<sup>24</sup>. Zgodnie z postanowieniami konwencji Niemcy były zobowiązane do przyjmowania bez cła takich ilości polskiego węgla, jakie były tam wysyłane jeszcze przed wybuchem wojny (wynosiło to 0,5 mln ton miesięcznie<sup>25</sup>), co stanowiło 50 proc. polskiego eksportu tego surowca. W związku z tym rząd polski w kwietniu 1925 roku rozpoczął pertraktacje o zawarcie nowej umowy handlowej z Niemcami, jednak napotkał ze strony niemieckiej na poważne trudności natury politycznej i gospodarczej. W odpowiedzi na działania Niemiec Polska po raz kolejny wprowadziła cła na produkty importowane z Niemiec. Wywołało to dalsze restrykcje importowe i eksportowe ze strony Niemiec, a w konsekwencji podobne decyzje z polskiej strony. Zapoczątkowało to długotrwałą polsko-niemiecką wojnę celną, która w intencjach niemieckich miała zadać decydujący cios gospodarce polskiej oraz ułatwić wprowadzenie w

---

<sup>21</sup> A. Życki, *II Rzeczpospolita w publicystyce sowieckiej. Polityka. Gospodarka. Stereotypy*, Ostrołęka-Warszawa 2006, s. 14-15.

<sup>22</sup> M. Nowak-Kiełbikowska, *Polska-Wielka Brytania w dobie zabiegów o zbiorowe bezpieczeństwo w Europie 1920-1937*, Warszawa 1989, s. 260-270.

<sup>23</sup> B. Dopierała, *Wokół polityki morskiej...*, s. 74-153.

<sup>24</sup> M. Widernik, *Porty Gdańska i Gdyni...*, s. 195.

<sup>25</sup> *Ibid.*, s.110.

życie koncepcji „pokojoyej” rewizji granic<sup>26</sup>. Decyzja o zamknięciu niemieckich granic miała bowiem na celu wykazanie przed zachodnią opinią publiczną w jak wielkim stopniu Górny Śląsk, region stworzony przez Niemcy, zależny jest od ich gospodarki. Po tej decyzji oczekiwano nie tylko kryzysu gospodarczego, powszechnego bezrobocia, załamania się polskiego systemu walutowego, ale i poważnego kryzysu politycznego, który wymagałby interwencji państw zachodnich<sup>27</sup>.

Konsekwencje polsko-niemieckiej wojny gospodarczej okazały się jednak odwrotne od niemieckich oczekiwań – doprowadziły bowiem do gospodarczego scalenia Górnego Śląska z Wybrzeżem i wypracowania podstaw systemowego podejścia do gospodarki II Rzeczypospolitej. Szczelne zamknięcie polskich granic lądowych w kierunku zachodnim (dotyczyło to zarówno eksportu jak i importu) wywarło bowiem presję na polskich elitach gospodarczych i politycznych w kierunku poszukiwania nowych rynków zbytu. Z powodu braku kontaktów gospodarczych z Rosją Sowiecką i Litwą oraz niskiego poziomu wymiany handlowej z Czechosłowacją i Rumunią jedynym wyjściem dla polskiej gospodarki była aktywizacja dróg morskich. W efekcie już latem 1925 roku polski węgiel kamienny z Górnego Śląska docierał statkami do Włoch, Hiszpanii, Portugalii, Algieru<sup>28</sup>.

Zasadniczy przełom dla polskiej gospodarki morskiej dokonał się jednak w 1926 roku. Rozpoczął się wówczas długotrwały i przewlekły (trwający od maja do listopada) strajk angielskich górników, który doprowadził do załamania się eksportu z portu w Cardiff węgla na rynki europejskie. Lukę tę musiał wypełnić surowiec z innego państwa. W ten sposób Polska podpisała kontrakty na przewóz naszego węgla na chłonne rynki skandynawskie (szwedzkie i duńskie). Z kolei państwo niemieckie zaczęło zaopatrywać rynki francuskie i włoskie<sup>29</sup>.

W konsekwencji tego wydarzenia rząd polski zdecydował się podjąć szereg strategicznych decyzji. Popyt zgłaszany na polski węgiel, głównie ze strony rynków skandynawskich doprowadził do wzrostu przeładunków portów polskiego obszaru celnego. Sytuacja ta przekonała polskich decydentów politycznych do udzielenia gwarancji kredytowych dla duńskiej firmy budowlanej inwestującej w rozbudowę portu gdyńskiego, w efekcie czego prace przy budowie kanałów portowych zaczęły być realizowane w błyskawicznym tempie. Rozbudowie podlegało także głębokie zaplecze obu portów - sięgające aż Zagłębia Śląskiego. Z południowej części Rzeczypospolitej do polskich portów

---

<sup>26</sup> B. Dopierała, *Wokół polityki morskiej...*, s. 246-249.

<sup>27</sup> *Ibid.*, s. 250-253.

<sup>28</sup> *Ibid.*, s. 254.

<sup>29</sup> A. Piskozub, *Polska morska...*, s. 55.

były też wożone towary przetworzone, wyprodukowane w polskich zakładach przemysłowych, które powstawały zwłaszcza w drugiej połowie lat 30-tych. Z inicjatywy rządu zaczęły być także tworzone przedsiębiorstwa żeglugowe, a wraz z nimi sieć linii regularnych obejmujących nie tylko akwen Morza Bałtyckiego, ale i oceany całego świata. Poczynając od 1926 roku w polskim handlu zagranicznym coraz większą rolę odgrywały drogi wodne, choć prymat pośrednictwa niemieckich portów w obsłudze naszego handlu zamorskiego ostatecznie został złamany na rzecz portów polskiego obszaru celnego dopiero w 1930 roku<sup>30</sup>.

Decyzja o budowie portu gdyńskiego posiadała reperkusje polityczne stymulujące antagonizmy polsko-niemieckie. Do idei budowy przez II RP niezależnego ośrodka portowego od początku krytycznie odnosiły się władze Wolnego Miasta Gdańska<sup>31</sup>. O ile jednak Senat WMG początkowo bagatelizował możliwość budowy portu w Gdyni, słusznie uznając zapowiedzi polskich decydentów za propagandowe, o tyle w momencie gdy budowa portu zaczęła być realizowana nowo-powstający port postrzegano jako niebezpieczną konkurencję dla Gdańska<sup>32</sup>. Według analityków niemieckich, w sytuacji pogłębiającego się kryzysu gospodarczego konieczność dzielenia się przeładunkami z konkurencją, wymiennie wpływała na ograniczenie wytwórczości gdańskich przedsiębiorców i wzrost bezrobocia. Strona polska argumentowała, że obniżenie zdolności konkurencyjnej portu gdańskiego było konsekwencją antypolskiej polityki niemieckich władz, która doprowadziła do odcięcia portu od polskiego zaplecza<sup>33</sup>. W okresie międzywojennym polityka ta była kontynuowana przez senat WMG (zwłaszcza przez prezydenta Senatu Heinricha Sahma). Obniżenie pozycji konkurencyjnej względem Gdyni Port Gdański zawdzięczał także wyższym stawkom opłat portowych za oferowane usługi, a to z kolei było konsekwencją wyższych podatków oraz kosztów, które generowali pośrednicy w handlu węglem. Ich korzyści określano mianem „lichwiarskich”<sup>34</sup>.

W tej sytuacji oskarżano Polskę, że budowa portu w Gdyni jest pogwałceniem przez Polskę konwencji paryskiej z listopada 1920 roku. Po nieudanych próbach pertraktacji na początku lat 30-tych wzajemne stosunki polsko-gdańskie uległy zaostrzeniu. 9 maja 1930 roku Senat Wolnego Miasta wniósł skargę do Wysokiego Komisarza Ligi Narodów, domagając się zaniechania budowy portu w Gdyni oraz złożenia oświadczenia, że Gdańskowi

---

<sup>30</sup> B. Kasproicz, *Handel zagraniczny...*, s.110-113.

<sup>31</sup> M. Nowak-Kiełbikowska, *Polska-Wielka Brytania w dobie zabiegów...*, s. 270-274.

<sup>32</sup> S. Mikos, *Stanowisko Wolnego Miasta Gdańska w sprawie budowy portu w Gdyni*, [w:] *Gdańsk-Gdynia-Europa- Stany Zjednoczone w XIX i XX wieku*, M. Andrzejewski (red.), Gdańsk 2000, s. 127-134.

<sup>33</sup> A. Siebeneichen, H. Strasburger, *Spór o Gdynię*, Toruń 1930, s. 41-49.

<sup>34</sup> B. Kasproicz, *Byłem juniorem*, Gdynia 1965, s. 258.

przysługuje monopol w zakresie obsługi polskiego eksportu, importu oraz tranzytu. Inicjatywie senatu Wolnego Miasta Gdańska towarzyszyła rozbudowana akcja propagandowa, w której wykorzystywano takie formy przekazu, jak: książki, broszury, artykuły i notatki prasowe<sup>35</sup>. W trakcie długotrwałych negocjacji strona polska starała się przekonać Wysokiego Komisarza, że *ani Traktat Wersalski, ani konwencja paryska nie zawierały żadnego postanowienia, które wskazywałoby na wyłączne prawo do obsługi polskiego handlu zamorskiego i zabraniało zbudowania portu na polskim wybrzeżu*<sup>36</sup>. Spór polsko-gdański zakończył się 5 lipca 1933 roku umową parytetową. Przyjęto w niej zasadę równego potraktowania portów w Gdańsku i w Gdyni. Przewidywano zakończenie sporu *full use* (pełnym wykorzystaniem) portu gdańskiego.

Kontekst międzynarodowy wywierał zasadniczy wpływ na rozwój Gdyni nie tylko w perspektywie rywalizacji ekonomicznej, ale także strategiczno-militarnej. Znaczenie tego drugiego punktu odniesienia wzrastało na znaczeniu wraz z upływem okresu międzywojennego i zbliżaniem się daty wybuchu II wojny światowej. Polskiemu Wybrzeżu, a zwłaszcza Gdyni, przypisywano bowiem ważną rolę geopolityczną, na wypadek możliwości działań militarnych realizowanych na morzu. W rozpatrywanych koncepcjach uwzględniano możliwość prowadzenia działań militarnych względem Niemiec, znacznie rzadziej jako naszego wroga rozpatrywano Rosję. W przyjętych w 1924, 1926 oraz w 1928 roku planach zakładano obronę Gdyni od strony lądu i morza za pośrednictwem floty, ale także sił lądowych i powietrznych. Ważna rola strategiczna przypadała Półwypowi Helskiemu, który miał być wyposażony w umocnienia i baterie artylerii. Planowano także wybudowanie tam bazy morskiej dla floty<sup>37</sup>. Plany te zaczęły być wdrażane w życie w latach 30-tych, gdy powołano Dowództwo Obrony Wybrzeża Morskiego, organizacyjnie podlegające Dowódcy Floty. Zgodnie z nową koncepcją *Hel, odpowiednio ufortyfikowany, miał stanowić niejako tarczę obronną Gdyni, a w wypadku opanowania Gdyni – poważny punkt oporu*<sup>38</sup>.

Militarno-strategiczne znaczenie Gdyni wiązało się z lokalizacją w mieście siedziby Marynarki Wojennej o czym zapadła decyzja równoległe z decyzją o budowie portu rybackiego w 1921 roku. Po licznych zmianach organizacyjnych (inicjowanych m.in. przez pioniera polskiej Marynarki Wojennej wiceadmirała Kazimierza Porębskiego) zgrupowano banderę polskich jednostek bojowych złożoną z torpedowców, kanonierek i trałowców, które

---

<sup>35</sup> M. Odyniec, *Gdynia w prasie niemieckiej Wolnego Miasta Gdańska 1920-1939*, Gdańsk 1983, s. 72-73.

<sup>36</sup> A. Siebeneichen, H. Strasburger, *Spór...*, s. 139.

<sup>37</sup> Cz. Ciesielski, *Miejsce Gdyni w przygotowaniach obronnych Polski*, [w:] *Dzieje Gdyni...*, R. Wapiński (red.), s. 185-186.

<sup>38</sup> *Ibid.*, s. 187

choć stanowiły niewielki potencjał, dawały początek polskiej flocie morskiej, która manifestowała obecność Polski na Bałtyku<sup>39</sup>. W drugiej połowie lat 30-tych Polska armia wyposażała się w szereg nowych jednostek, wybudowanych w stoczniach francuskich, angielskich i holenderskich, które wzmocniły stan polskiej floty: kontrtorpedowce, krążowniki, niszczyciele, okręty podwodne<sup>40</sup>. Na przełomie lat 20-tych i 30-tych istotną rolę z punktu widzenia marynarki wojennej odegrało utworzenie Warsztatów Portowych Marynarki Wojennej, które stopniowo ewoluowały z jednostki remontowej w kierunku przedsiębiorstwa produkcyjnego, stanowiącego zaczątek przemysłu stoczniewego Gdyni (Stocznia Marynarki Wojennej usytuowana została ostatecznie u podnóża Kępy Oksywskiej)<sup>41</sup>.

Przebieg Kampanii Wrześniowej potwierdził istotną rolę polskiego Wybrzeża i portu w Gdyni w działaniach militarnych i geostrategicznych. Pomimo przygniatającej przewagi najeźdźcy strategia „aktywnej obrony” wyrządzała wiele niespodziewanych strat nieprzyjacielowi. Jak zwraca uwagę Czesław Ciesielski: *Udział ludności Gdyni w obronie swojego miasta stanowi piękną kartę w wojnie obronnej 1939 r. Już w okresie bezpośredniego zagrożenia odnotować należy fakty świadczące o wysoce patriotycznej postawie mieszkańców najmłodszego wówczas w Polsce, zaledwie 14-letniego miasta*<sup>42</sup>.

Po zdobyciu miasta przez Niemców istotnym aspektem strategii wyniszczania i eksterminacji było dążenie do zgermanizowania polskiego korytarza, a zwłaszcza miasta, które w dwudziestolecie międzywojennym symbolizowało polskie roszczenia do eksploatacji Morza Bałtyckiego. W tym celu prowadzono akcję wysiedlenia polskiej ludności połączonej z konfiskatą mienia. Pierwsze wysiedlenie miały miejsce już w październiku 1939 roku. Masowy charakter miały wysiedlenia realizowane we wrześniu-październiku 1940 r., którymi w Gdyni objęto 22 tys. osób<sup>43</sup>. Z kolei na teren Gdyni od października 1939 roku przesiedlano osadników niemieckich pochodzących z Rzeszy, Wolnego Miasta Gdańska oraz z Litwy, Łotwy, Estonii, ZSRR, Rumunii i Włoch. W realizacji tej polityki dostrzega się kolejny etap niemieckiego *Drang nach Osten*<sup>44</sup>.

Działania strategiczne podejmowane nad polskim Wybrzeżem w okresie międzywojennym w coraz większym stopniu wpisywały się zatem w kontekst rywalizacji

---

<sup>39</sup> Cz. Ciesielski, *Powstanie Marynarki Wojennej i jej udział w rozwoju Gdyni*, [w:] *Dzieje Gdyni...*, R. Wapiński (red.), s. 62-69.

<sup>40</sup> A. Piskożub, *Polska morska...*, s. 74-75.

<sup>41</sup> Cz. Ciesielski, *Powstanie Marynarki Wojennej...*, s. 69-74.

<sup>42</sup> Cz. Ciesielski, *Miejsce Gdyni...*, s. 205-206.

<sup>43</sup> J. Michałowska, *Terror i wyniszczenie*, [w:] *Dzieje Gdyni...*, R. Wapiński (red.), s. 222-225.

<sup>44</sup> E. Rojowska, M. Tomkiewicz, *Gdynia 1939-1945 w świetle źródeł niemieckich i polskich. Aresztowania – Egzekucje - Wysiedlenia ludności cywilnej narodowości polskiej*, Gdynia 2009, s.125-188.

polsko-niemieckiej. Wrzesień 1939 roku stanowi pod tym względem wymowną cezurę czasową. Przesłanek wybuchu II wojny światowej należy się bowiem doszukiwać w spornym charakterze wąskiego skrawku polskiego Wybrzeża, na którym Państwo Polskie w krótkim okresie czasu wybudowało własny port narodowy. Zgodnie z zasadą „*totalnej mobilizacji*” E. Jünger<sup>45</sup> polsko-niemiecki konflikt dwu ambitnych i zaczepnych nacji stopniowo przybierał na sile, przeobrażając się ze sporu gospodarczego w militarny. Kontekst II wojny światowej wraz z jej krwawym i ofiarnym przebiegiem wpisuje się zatem w „gdyńską narrację” i stanowi istotny składnik tożsamości młodego miasta.

Reasumując, uwarunkowania międzynarodowe wywarły zasadniczy wpływ na powstanie systemu gospodarstwa krajowego II RP opartego na gospodarce morskiej i wykorzystaniu portów polskiego obszaru celnego. Tempo wydarzeń politycznych było czynnikiem motywującym dla polskich decydentów do podejmowania szybkich działań dotyczących inwestycji infrastrukturalnych, tworzenia zrębów systemu organizacyjnego II RP i nawiązywania międzynarodowych kontraktów gospodarczych. Polska, która zdołała wyprzeć Anglię ze światowego rynku surowców naturalnych, już się na tym rynku utrzymała przez następne pół wieku, pomimo tego że Brytyjczycy nie raz próbowali odzyskać utraczone rynki zbytu. Przede wszystkim jednak w okresie międzywojennym udało jej się zmodernizować własną gospodarkę, wypracować załączki własnego przemysłu i powiązać go za pośrednictwem systemu komunikacyjnego z wybrzeżem Bałtyku. Gdynia stawała się także ważnym ośrodkiem militarnym, który odgrywał zasadnicze znaczenie w przygotowaniach militarnych poprzedzających wybuch II wojny światowej oraz w przebiegu Kampanii Wrześniowej na Wybrzeżu.

### 2.1.3. Charakterystyka systemu gospodarczego II RP z podziałem na jego poszczególne składniki

Warto scharakteryzować poszczególne ogniwa organizmu gospodarczego II RP, który stworzony został w Polsce pod wpływem wydarzeń międzynarodowych opisanych w poprzednim podrozdziale. Za koniecznością systemowego podejścia do polskiej gospodarki świadczyły takie jej cechy, jak: rozlokowanie bogactw naturalnych, konieczność korzystania z różnych dróg transportowych – lądowych i morskich, dla przewożenia surowców przez terytorium kraju oraz wymóg modernizacji kraju. Ostatni z postulatów wydawał się najistotniejszy. Po odzyskaniu niepodległości przez Polskę potrzebna była przemysłana

---

<sup>45</sup> F. Ryszka, *Polityka i wojna...*, s. 172.



polityka przemysłowa, która miałaby na celu uczynienie z zacofanego rolniczego narodu, państwo uprzemysłowione, które mogłoby konkurować z innymi państwami europejskimi. Zwraca się uwagę, że *Polska międzywojenna była krajem zasadniczo jednostronnie rozwiniętym, krajem produkcji rolniczej przede wszystkim, która to produkcja pozostawiała niedostateczną tylko nadwyżkę eksportową. Kompletny brak niektórych istotnych gałęzi przemysłu oraz niedostateczny rozwój szeregu ważnych działów produkcji przemysłowej stanowił prawdziwą piętę achillesową w gospodarce narodowej Polski*<sup>46</sup>. W przedwojennej Polsce 60.6 proc. ludności trudniła się uprawą roli, a szacunkowa wartość produkcji rolnej była ponad dwukrotnie większa niż wartość produkcji górniczej i przemysłowej<sup>47</sup>.

Zwracano jednak uwagę, że industrializacja miała w Polsce realne możliwości rozwojowe dzięki posiadanym surowcom. Korzystnym czynnikiem był także potencjał konsumpcyjny rynku wewnętrznego, spotęgowany silnym przyrostem naturalnym ludności<sup>48</sup>.

W procesie uprzemysłowienia Polski w pierwszym rządzie należało wykorzystać potencjał już istniejących, tradycyjnych ośrodków gospodarczych kraju, utworzonych jeszcze w okresie zaborów. Kluczową rolę wśród nich odgrywała gałąź przemysłu włókienniczego. Pod koniec dwudziestolecia międzywojennego włókiennictwo absorbowало 19,04 proc. całej robocizny przemysłowej Polski. Przemysł ten opierał się w przeważającej części na importowanych surowcach (wełnie, bawełnie, jucie), których transport był stosunkowo tani. W efekcie Gdynia stała się portem bawełnianym skupiając 97 % całego importu tego surowca sprowadzanego dotychczas przez obce porty<sup>49</sup>. Wyroby przemysłu włókienniczego eksportowano na wiele rynków zagranicznych (m. in. do Anglii, Stanów Zjednoczonych, Afryki, Niemiec) głównie drogą morską z wykorzystaniem portu w Gdyni.

Zasadnicza przemiana gospodarcza Polski międzywojennej związana była z koncepcją efektywnego wykorzystania zasobów naturalnych kraju i zbudowania na ich bazie przemysłu przetwórczego. Elementem tego zamysłu była koncepcja oparcia polskiej gospodarki na wydobyciu węgla kamiennego. Warto zwrócić uwagę, że w europejskiej myśli ekonomicznej początku XX wieku często akcentowano konieczność rozwoju przemysłu ciężkiego, a zwłaszcza wydobycia węgla kamiennego, dla awansu cywilizacyjnego narodu<sup>50</sup>. Wciąż było

---

<sup>46</sup> B. Kowalski, *Morskie i terytorialne aspekty...*, s. 133.

<sup>47</sup> Ibid., s. 115.

<sup>48</sup> Przyrost ten dokonywał się głównie wśród słabo-uposażonej ludności wiejskiej.

<sup>49</sup> M. Widernik, *Handel zagraniczny przez Gdynię*, [w:] „Rocznik Gdyni”, nr 10, Gdynia 1991, s. 43.

<sup>50</sup> Produkcja energii wytwarzanej z surowców energetycznych była odpowiedzią na wzrastające zapotrzebowanie konsumpcyjne. W okresie międzywojennym głównym surowcem energetycznym w Europie pozostawał węgiel kamienny pomimo wzrostu znaczenia paliwo-oszczędnych surowców i technologii. Por. J. Żarnowski, *Polska 1918-1939...*, s. 77.

jeszcze popularne funkcjonujące w XIX wieku określenie nowożytności mianem „epoki węgla i stali”. W ujęciu tym wydobycie zasobów naturalnych stawało się pierwszym ogniwem uprzemysłowienia kraju, dostarczającym niezbędnej energii oraz surowca dla prowadzenia innych, bardziej złożonych form działalności gospodarczej opartych na pracy przetwórczej. Jak pisał Czesław Klarner: *Jeśli dla celów produkcji i zapewnienia jej powodzenia w dzisiejszym układzie stosunków gospodarczych przede wszystkim potrzebne są surowce i energia, to niewątpliwie Polskie Zagłębie Węglowe otwiera bardzo pomyślne horoskopy, jako niewyczerpane źródło energii pod postacią węgla*<sup>51</sup>. Węgiel był bowiem wykorzystywany dla rozwoju przemysłu krajowego – głównie metalurgicznego i chemicznego, które z inicjatywy E. Kwiatkowskiego stawać się miały głównymi sprężynami rozwoju. W wydobyciu węgla kamiennego Polska zajmowała trzecie miejsce w Europie, plasując się bezpośrednio po Niemczech. Ponieważ chłonność rynku krajowego była dosyć ograniczona, nadwyżka mogła być przeznaczona na eksport, stąd też Polska zajmowała także trzecie miejsce w Europie jako eksporter węgla kamiennego. Węgiel stanowił też 14-20 proc. ogólnej wartości naszego eksportu<sup>52</sup>. Wśród odbiorców tego surowca na pierwszym miejscu figurowały kraje skandynawskie, na kolejnych miejscach inne kraje zamorskie: Francja, Włochy, Belgia, Holandia. Eksport przynosił wymierne korzyści gospodarce Polsce stając się czynnikiem rozwoju koniunktury, źródłem przychodu dewiz oraz środkiem wyrównywania bilansu handlowego<sup>53</sup>.

Obok złóż węgla kamiennego ulokowanych na Śląsku Polska posiadała jednak także inne ważne zasoby surowcowe takie, jak: ropa naftowa i gaz ziemny, rudy cynku i ołowiu występujące z reguły w towarzystwie węgla (co było korzystnym czynnikiem ograniczającym koszt transportu), a także sól kamienna, sole potasowe, drewno, siarka<sup>54</sup>. Słabością polskiego przemysłu wydobywczego były ubogie pokłady rudy żelaza, co zważywszy na spore zapotrzebowanie rynku polskiego na wyroby przemysłu metalurgicznego, powodowało konieczność sprowadzania poważnych ilości rud żelaza i pirytów z zagranicy – zwłaszcza ze Szwecji<sup>55</sup>. Istotną rolę dla polskiej gospodarki odgrywały w końcu surowce pochodzące z hodowli i rolnictwa. Na ich bazie rozwijał się polski przemysł przetwórczy i eksport artykułów spożywczych. Z Poznańskiego i Pomorza

---

<sup>51</sup> Cz. Klarner, *Śląsk i Pomorze*..., s. 223.

<sup>52</sup> N. Korzón, *Wywóz węgla polskiego czynnikiem rozwoju portu gdańskiego*, [w:] *XV lat polskiej pracy na morzu...*, A. Majewski (red.), s. 52.

<sup>53</sup> M. Widernik, *Porty Gdańska i Gdyni*..., s. 93

<sup>54</sup> T. Małecka, *Przemysł. Warunki rozwoju*, [w:] *Problemy gospodarcze Drugiej Rzeczypospolitej*, K. Kozłowski (red.), Warszawa 1989, s. 68-70.

<sup>55</sup> B. Kowalski, *Morskie i terytorialne aspekty*..., s. 109.

dowożono do ośrodków portowych Gdańska i Gdyni płody rolne i hodowlane, cukier i drzewo oraz artykuły papiernicze, które następnie eksportowano na rynki zachodnie. Ważną rolę, zwłaszcza na początku lat 30-tych odgrywał też eksport buraków cukrowych.

Baza surowcowa stanowiła zatem dla Polski międzywojennej *solidny fundament, na którym aparatura przemysłowa mogła być rozbudowywana na szeroką skalę*<sup>56</sup>. Badania przemian struktury gospodarczej II Rzeczypospolitej, które dokonywały się wraz z przebiegiem okresu międzywojennego, potwierdzają rosnące znaczenie przemysłów przetwórczych, takich jak przemysł elektrotechniczny, chemiczny, papierniczy, skórzaný, metalowy, poligraficzny, mineralny, energetyki i wodociągów kosztem uprzednio dominujących gałęzi tradycyjnych, takich jak górnictwo, hutnictwo, przemysł włókienniczy, drzewny. Zwraca się nawet uwagę, że jeżeli chodzi o ilość zatrudnienia górnictwo spadło z pierwszego miejsca na trzecie<sup>57</sup>.

Główną inwestycją przemysłową okresu XX-lecia międzywojennego był stworzony w latach 1936-1939 Centralny Okręg Przemysłowy (COP) tylko częściowo budowany na bazie zasobów węgla kamiennego. W ciągu trzech zaledwie lat zdołano stworzyć w tym nowym okręgu około 100 tys. miejsc pracy<sup>58</sup>. Jego lokalizacja w trójkącie bezpieczeństwa między rzekami Wisłą i Sanem w przeciwieństwie do Górnego Śląska miała położenie znacznie bardziej centralne, co było istotnym względem strategicznym. W razie wybuchu wojny Górny Śląsk w pierwszym rzędzie narażony był bowiem na zajęcie przez Niemców. Atutem lokalizacji była też bliskość do dróg wodnych śródlądowych (głównie Wisły). W ramach okręgu znajdowały się głównie ośrodki przemysłu metalurgicznego (huty, odlewnie, fabryki lokomotyw i silników, fabryki narzędzi i maszyn rolniczych) oparte na importowanych ze Szwecji rudach żelaza. Od rozwoju przemysłu metalurgicznego zależał w znacznej mierze poziom dobrobytu narodowego. Przemysł ten był stymulowany przez inwestycje w rolnictwie, drogownictwie, budownictwie mieszkaniowym, przemyśle samochodowym, stoczniowym i wielu innych. Upatrywano w nim szanse na rozwój rynku krajowego, który dotychczas był bardzo ograniczony na skutek niskiej siły nabywczej polskiego społeczeństwa. Oprócz wyżej wymienionych gałęzi przemysłowych ważną rolę w COP. odgrywały zakłady przemysłu chemicznego (w tym zakłady przetworów azotowych). Ważnym ośrodkiem stawało się nowo założone osiedle Stalowa Wola, gdzie planowano budowę huty żelaza i

---

<sup>56</sup> Ibid., s. 134.

<sup>57</sup> T. Małecka, *Przemysł...*, s. 89.

<sup>58</sup> T. Kowalik, *Historia ekonomii w Polsce...*, s. 273.

stalowni<sup>59</sup>. W rejonie COP-u planowano też budowę ważnych ośrodków przemysłu elektrotechnicznego, włókienniczego i wiele innych, reprezentujących pokrewne gałęzie wytwórcze<sup>60</sup>.

Rozmieszczenie surowców w poszczególnych obszarach Rzeczypospolitej wymagało połączenia ich za pośrednictwem układów komunikacyjnych w jedną całość. Kształt układu komunikacyjnego według A. Piskozuba odgrywa zasadniczą rolę dla organizacji przestrzeni kraju, decydując o poziomie gospodarczej suwerenności głównie względem państw ościennych<sup>61</sup>. W Polsce zasoby surowcowe niezbyt korzystnie ułożone były daleko od dróg wodnych. Powodowało to konieczność tworzenia połączeń komunikacyjnych przebiegających przez terytorium Rzeczypospolitej na kierunku północ-południe dla umożliwienia transportu surowców i artykułów przemysłowych w kierunku polskiego wybrzeża i ułożonych tu portów polskiego obszaru celnego. Właśnie taki przebieg tworzącego się układu komunikacyjnego (tj. Północ-Południe), utrwalony przez kluczową inwestycję komunikacyjną okresu międzywojennego - magistralę węglową - okazał się korzystny dla polskiej gospodarki. Decyzja o budowie magistrali węglowej związana była z koniecznością ominięcia terytorium Wolnego Miasta Gdańska w transporcie kolejowym. Magistrala, która ostatecznie ukończona została w marcu 1933 roku, była najkrótszą linią kolejową łączącą Śląsk z Wybrzeżem. Jej długość z Katowic do Gdyni wynosiła 552 km. Łączyła ona centra przemysłowe kraju z portami polskiego obszaru celnego. W całkowitym obszarze ciężenia ku magistrali, obok okręgu górnośląskiego i dąbrowskiego, znalazły się również okręgi: krakowski, łódzki, poznański i bydgoski. Zwraca się także uwagę, że trasa ta *odtwarzała stary, z doby piastowskiej się wywodzący szlak północ-południe – z Pomorza Gdańskiego przez Kujawy, Ziemię Sieradzko-Łęczycką i Ziemię Krakowską prowadzący dalej na Węgry. Był to kierunek przeciwny narzuconym przez Drang nach Osten równoleżnikowym trasom komunikacyjnym o przebiegu wschód-zachód*<sup>62</sup>. Ponadto południkowe szlaki handlowe stanowiły również atrakcję dla krajów leżących na portowym zapleczu, w szczególności krajów naddunajskich, których *obroty handlowe, zwłaszcza w relacjach północnych, grawitując w sposób naturalny do portu gdyńskiego, mogły powiększać jego obroty towarowe o wolumen ładunkowy kierowany przez kraje tranzytujące za morze lub z krajów zamorskich*<sup>63</sup>.

---

<sup>59</sup> Z. Landau, J. Tomaszewski, *Zarys historii gospodarczej Polski 1918-1939*, Warszawa 1999, s. 276

<sup>60</sup> B. Kowalski, *Morskie i terytorialne aspekty...*, s. 149-156.

<sup>61</sup> A. Piskozub, *Dziedzictwo polskiej przestrzeni*, Wrocław 1987, s.266.

<sup>62</sup> A. Piskozub, *Polska morska...*, s. 61.

<sup>63</sup> B. Koselnik, *Polska w Gdyni. Od osady rybackiej do portu pełnomorskiego*, [w:] *Z dawnych i*

Eksploatacją linii zajęła się firma, odpowiedzialna też za jej wybudowanie tj. Francusko-Polskie Towarzystwo Kolejowe. Była to spółka akcyjna, której udziałowcem ze strony polskiej był Bank Gospodarstwa Krajowego<sup>64</sup>. W synchronizacji ruchu kolejowego z pracą portów Gdyni i Gdańska ważną rolę odgrywał węzeł kolejowy w Zajączkowie Tczewskim. Stał się on główną bazą regulującą ruch kolejowy z głębi kraju, kierowany do portów.

Od 1929 roku Państwo Polskie prowadziło także politykę taryfową w stosunku do linii kolejowych wprowadzając preferencyjne stawki przewozowe obejmujące taryfy kolejowe i kolejowo-morskie dla krajów ościennych, co wzmocniało naszą pozycję konkurencyjną zwłaszcza w starciu z portami niemieckimi<sup>65</sup>. W rywalizacji tej chodziło o to, aby eksport przez Gdańsk i Gdynię był korzystniejszy od eksportu przez granice lądowe. Przez różne instrumenty wsparcia starano się także budować ciągi transportowe dla polskiego eksportu, podążające w kierunku krajów zamorskich, a następnie przez Atlantyk na rynki amerykańskie i w kierunku innych kontynentów<sup>66</sup>. Porty polskiego obszaru celnego starały się budować własną przewagę konkurencyjną głównie względem portów niemieckich (Szczecin, Hamburg), które z uwagi na poziom doinwestowania, położenie i wieloletnie tradycje handlowe obsługiwały większość połączeń z krajami Europy Środkowej i Południowo-Wschodniej<sup>67</sup>.

Odpowiednia polityka taryfowa oraz celna służyły wspieraniu polskiego eksportu. W efekcie realizowany był wywóz dumpingowy, umożliwiający z jednej strony utrzymanie się na rynkach zagranicznych, z drugiej zmniejszenie tempa spadku produkcji i bezrobocia, zwłaszcza w okresie kryzysu gospodarczego. Według danych przytaczanych przez Mieczysława Widernika, dumpingowy wywóz stanowił w 1930 roku 68 proc. tonażu cukru i 72 proc. tonażu węgla<sup>68</sup>.

W efekcie tak prowadzonej polityki portowej w obsłudze polskiego handlu zagranicznego została wyeliminowana obca konkurencja. Zwraca się jednak uwagę, że korzyści osiągnięte w jednym odcinku gospodarczym, wyrządzały straty w innych sektorach, które w ostateczności i tak zmuszone było pokryć społeczeństwo jako całość. Polskie koleje, chcąc walczyć przeciwko groźnej konkurencji portów niemieckich, musiały się zdecydować

---

*nowych dziejów Polski nad Bałtykiem, Szczecin 1970, s. 63.*

<sup>64</sup> M. Widernik, *Porty Gdańska i Gdyni...*, s. 77.

<sup>65</sup> B. Koselnik, *Polska w Gdyni...*, s. 62.

<sup>66</sup> B. Kowalski instrumenty te określa mianem nienaturalnych i sztucznych choć przynoszących doraźne korzyści. Por. B. Kowalski, *Morskie i terytorialne aspekty...*, s. 337-338.

<sup>67</sup> M. Widernik, *Porty Gdańska i Gdyni...*, s. 143.

<sup>68</sup> *Ibid.*, s. 94.

na ciężkie ofiary finansowe. Wiele towarów przewożonych było poniżej kosztów własnych. Jednakże, jeśli się weźmie pod uwagę bilans płatniczy Polski, skierowanie dużej części handlu zagranicznego przez własne porty było zjawiskiem korzystnym, gdyż pozwalało na zaoszczędzenie wydatków za przewozy obcych kolei i przeładunek w portach zagranicznych<sup>69</sup>. To dzięki zręcznej polityce taryfowej udało się Polsce zwiększyć rangę przewozów towarowych i skoncentrować w gdyńskim porcie dużą masę ładunkową. Spektakularnym przykładem pozytywnych skutków polityki taryfowej było utworzenie z portu gdyńskiego w latach 1933-1935 największego ośrodka handlu surowcami niezbędnymi dla przemysłu włókienniczego (bawełna, wełna, juta) na Bałtyku, w wyniku pokonania silnej niemieckiej konkurencji dotychczas dominującego ośrodka w Bremie<sup>70</sup>.

Polityka taryfowa realizowana była również celem przyciągnięcia do portów polskich tranzytu międzynarodowego, którego udział w całości przewozów obsługiwanych przez porty polskiego obszaru celnego wahał się na poziomie 2-10 procent<sup>71</sup>. Zadanie to miały spełniać specjalne taryfy tranzytowe w ruchu towarowym z takimi krajami, jak: Rumunia, Czechosłowacja, Bułgaria, Węgry, Austria, ZSRR, które nie miały dostępu do morza, bądź ich dostęp był utrudniony. Istotną rolę odgrywała zwłaszcza polsko-czechosłowacka taryfa portowa obejmująca całkowity obrót pomiędzy Polską a Czechosłowacją<sup>72</sup>. Pod koniec lat 30-tych tranzyt czechosłowacki stanowił 88 proc. całości przewozów tranzytowych Polski<sup>73</sup>. Preferencje objęły wiele grup ładunków zarówno w eksporcie, jak i imporcie. Ich skuteczność była jednak znacznie większa w odniesieniu do towarów masowych, aniżeli w odniesieniu do drobnicy. W celu skierowania do polskich portów importu ładunku towarów wysoko-przetworzonych zaczęto stosować cła preferencyjne. Strategia ta przyczyniła się do sukcesu, w efekcie czego już w 1933 roku zdecydowaną większość towarów wartościowych zaczęto przeładowywać w portach polskiego obszaru celnego<sup>74</sup>.

W tworzeniu zrębów systemu gospodarczego RP istotną rolę odgrywało państwo i jego działania interwencyjne. Jak podkreślano już w pracy, w Polsce międzywojennej po początkowej popularności idei liberalizmu gospodarczego wraz z upływem czasu (zwłaszcza pod wpływem doświadczeń światowego kryzysu gospodarczego) coraz mocniej skłaniano się ku stanowisku, że w rozwoju nowoczesnego gospodarstwa krajowego istotną rolę odgrywać winna inicjatywa państwowa. Istotnym argumentem na rzecz aktywnej polityki rządowej była

---

<sup>69</sup> Ibid., s. 198.

<sup>70</sup> Ibid., s. 134-142.

<sup>71</sup> Ibid., s. 81.

<sup>72</sup> J. Borowik, *Gdynia. Port Rzeczypospolitej...*, s. 28.

<sup>73</sup> A. Piskozub, *Polska morska...*, s. 64.

<sup>74</sup> W. Czerwińska, *Narodziny portu*, [w:] *Dzieje Gdyni...*, R. Wapiński (red.), s. 36.

słabość polskich inwestorów prywatnych, którzy nie byli w stanie samodzielnie stworzyć przeciwwagi dla siły kapitałowej Niemiec. Nastawienie etatystyczne i interwencyjne stało się dominujące w momencie gdy funkcję ministra przemysłu i handlu, a później także wicepremiera polskiego rządu sprawował Eugeniusz Kwiatkowski. Inicjator budowy Gdyni i COP-u pomimo kryzysu gospodarczego i kłopotów budżetowych państwa wydatkował spore sumy na ważne inwestycje z zakresu gospodarki morskiej i przemysłu, przeforsował także wiele ważnych reform systemowych. Wykorzystując militarne założenia planu czteroletniego skupił środki finansowe na rozbudowę COP-u. Potrafiąc wokół siebie skupić ogromną energię szerokich rzesz społecznych i biznesowych stał na stanowisku, że to inicjatywa państwowa jest zdolna do przełamywania nastrojów bierności i apatii w narodzie, które jeszcze do niedawna były w Polsce dominujące<sup>75</sup>. Poglądy Kwiatkowskiego na gospodarkę nie były w owym czasie odosobnione. Zgodnie z sanacyjnymi hasłami „etatystycznymi”, wielki przemysł winien się znaleźć w całości w sektorze państwowym<sup>76</sup>. Obok własności środków produkcji postulowano liczne działania interwencyjne. W efekcie państwo stawało się odpowiedzialne za wprowadzanie ulg celnych i podatkowych, ustalanie taryf kolejowych, bezpłatne odstępowanie gruntów inwestorom bądź prowadziło bezpośrednią działalność przemysłową w postaci zakładania własnych przedsiębiorstw albo wykupu przedsiębiorstw prywatnych<sup>77</sup>.

Systemowe podejście do gospodarki korespondowało z zasadą gospodarczego i społecznego podziału pracy, różnicującą poszczególne ośrodki gospodarcze i ułożone w ich towarzystwie organizmy miejskie pod względem funkcji, które odgrywały w systemie. Zasada ta ulegała nasileniu wraz z upływem okresu międzywojennego. W drugiej połowie lat 30-tych głoszono ideę jedności organicznej całego gospodarstwa polskiego, która świadomie porządkuje i harmonizuje nasze życie społeczno-gospodarcze według powziętego z góry planu<sup>78</sup>. Zasada znajdowała także swój wyraz w odniesieniu do nowo-powstającego ośrodka portowego. Formułowano na tej podstawie ideę konieczności równoległego rozwoju oraz równomiernej skali uprzemysłowienia Polski i Gdyni: *Jako eksponent całości Polski, musi Gdynia dostosować swój kierunek rozwoju do ogólnej struktury Polski*<sup>79</sup>; *Gdynia ma być skondensowanym ekstraktem naszych najlepszych sił organicznych, które przez ten wąski przesmyk wypuszczamy w świat, jako produkcję narodu i gospodarstwa naszego, jako*

---

<sup>75</sup> T. Kowalik, *Historia ekonomii w Polsce...*, s. 272.

<sup>76</sup> J. Żarnowski, *Polska 1918-1939...*, s. 107.

<sup>77</sup> T. Małecka, *Przemysł...*, s. 91.

<sup>78</sup> J. Rakowski, *Jedność statyczna i organiczna. Podstawy gospodarstwa narodowego*, „Kurier Bałtycki”, nr 117 z 6.08.1937, s. 1.

<sup>79</sup> T. Spitzer, *Gdynia i jej znaczenie...*, s. 28

*emanację naszej kultury, wiedzy i pracy*<sup>80</sup>. Podejście to potwierdza realizację efektu skupienia w odniesieniu do Gdyni, w której niczym w soczewce koncentrować się miały dziedziny aktywności gospodarczej II RP. Stąd często nadawano Gdyni atrybut *portu węglowego* bądź *bawełnianego*. Związek Gdyni z przemysłem węglowym wynikał nie tylko z wybudowania magistrali węglowej Gdynia-Śląsk, lecz również z licznych inwestycji poczynionych w porcie przez koncerny węglowe, które na wydzierżawionych nabrzeżach instalowały nowoczesne urządzenia o dużej mocy przeładunkowej. Związek ten wynikał także z wykorzystania polskiego potencjału produkcyjnego przemysłu metalowego. Podstawowe urządzenia przeładunkowe, instalowane w Gdyni były bowiem budowane przez polskie huty<sup>81</sup>. Jednocześnie stopniowe uprzemysłowienie Polski, dokonujące się w okresie międzywojennym znajdowało odzwierciedlenie w zmianie struktury gospodarczej Gdyni, która ewoluowała od miasta kurortu wypoczynkowego, opartego na gospodarce rolnej, w kierunku miasta o charakterze handlowo-przemysłowym.

Przyjmując, że rozwój handlu międzynarodowego jest miernikiem zaawansowania stosunków kapitalistycznych kraju, należy skłonić się ku tezie, że to porty polskiego obszaru celnego stanowiły główne narzędzie handlu zagranicznego i wspierania polskiego eksportu na rynkach zagranicznych. Dzięki przewozom realizowanym drogą morską poprawiał się nasz bilans towarowy i płatniczy w handlu zagranicznym. Dzięki poczynionym inwestycjom i instrumentom interwencyjnym Polska potrafiła w końcu lat trzydziestych skierować do naszych portów 78 proc. tonażu i 66 proc. wartości polskiego handlu zagranicznego. Jednocześnie w polskim handlu zagranicznym znacząco malał udział Niemiec: z 52 proc. w 1923 roku do 17 proc. w 1933 r. i 14 proc. w 1937 r.<sup>82</sup>.

Państwo polskie wywierało także wpływ na poziom zorganizowania naszego handlu zagranicznego, za pośrednictwem systemu „kartelizacji wywozu”<sup>83</sup>. W efekcie powstawały scentralizowane związki eksporterów, takie jak Ogólnopolski Związek Eksporterów Przemysłowych Przetworów Mięśnych, Polski Związek Eksporterów Zboża, Syndykat Eksporterów Trzody i Bydła, Bank Cukrownictwa, Polska Agencja Eksporterów Drzewa „Paged” i inne<sup>84</sup>. Adekwatnie do możliwości ekonomicznych kraju wyznaczano też kierunki ekonomicznej ekspansji realizowanej z udziałem portu w Gdyni. I tak kierunek zachodni stawał się kierunkiem ekspansji eksportowej produktów rolniczych i surowców, z kolei

---

<sup>80</sup> Ibid., s. 87

<sup>81</sup> J. Żarnowski, *Polska 1918-1939...*, s. 175.

<sup>82</sup> M. Widernik, *Porty Gdańska i Gdyni...*, s. 198

<sup>83</sup> Ibid., s. 94.

<sup>84</sup> Ibid.



kierunek wschodni produktów przemysłowych wyprodukowanych w kraju na bazie surowców krajowych. Ten ostatni zapewniać miał zbyt surowców na masową skalę na obcych rynkach, dając zatrudnienie szerokiej rzeszy pracowników<sup>85</sup>. Import obejmował głównie złom żelazny oraz rudy żelaza potrzebne dla naszego przemysłu metalurgicznego, półfabrykaty, surowce włókiennicze oraz towary wysoko-przetworzone przywożone z Zachodu.

Struktura przeładowywanych towarów połączona z głównymi kierunkami handlu zagranicznego potwierdza zatem charakter polskiego uprzemysłowienia, będącego konsekwencją zaszłości historycznych utrwalających zależności gospodarcze od innych państw i rolę, którą zmuszeni byliśmy odgrywać w Europie, jako państwo dopiero wkraczające na ścieżkę rozwoju<sup>86</sup>. W okresie dwudziestolecia międzywojennego po wielu wiekach cywilizacyjnego zapóźnienia na ścieżkę tę udało się jednak wkroczyć, a uczynienie priorytetu gospodarczego z tradycyjnych gałęzi gospodarki (zdominowanych przez bazę rolniczo-surowcową) dawało szansę na rozwój przemysłu przetwórczego i stopniową modernizację kraju.

Ukształtowany w okresie międzywojennym polski model interwencjonizmu gospodarczego zwracał uwagę analityków ze względu na dużą rangę polityki przemysłowej oraz systemowość podejścia integrującego rozczłonkowany dotychczas organizm gospodarczy Polski. Wychodząc z tego punktu widzenia można skłonić się ku tezie, że *kierunki i metody polityki gospodarczej Polski w latach trzydziestych zasługują na szczególną uwagę. Ogólnie odpowiadając powstałej na Zachodzie doktrynie czynnej interwencji państwa w formie inwestycji, (...) polityka gospodarcza w Polsce zawierała też nieco inne czynniki i konkretne środki działania. (...) W Polsce za główny kierunek interwencji państwa uznano interwencje w przemyśle, w jego nowoczesnych gałęziach odgrywających rolę nośników postępu technicznego. Kierunek ten zalecali później niektórzy ekonomiści po drugiej wojnie światowej*<sup>87</sup>.

## **2.2. Znaczenie branży morskiej w gospodarce Gdyni okresu międzywojennego**

### **2.2.1. Eksploatacja gdyńskiego portu i rozbudowa jego potencjału w okresie międzywojennym**

„Boom węglowy” 1926 roku zapoczątkował dynamiczny przeładunek towarów

---

<sup>85</sup> T. Kowalik, *Historia ekonomii...*, s. 25.

<sup>86</sup> T. Spitzer, *Gdynia i jej znaczenie...*, s. 31.

<sup>87</sup> B. Winiarski, *Między dwiema wojnami*, [w:] *Polityka Gospodarcza*, B. Winiarski (red.), Warszawa 2000, s.153.

masowych w portach polskiego obszaru celnego<sup>88</sup>. Od 1926 roku aż do drugiej wojny światowej węgiel stanowił najważniejszy przeładowywany ładunek w polskich portach, zdecydowanie większy od wszystkich pozostałych grup ładunkowych razem wziętych. W poszczególnych latach udział ten oscylował pomiędzy 57 proc. i 77 proc. wszystkich ładunków.

Okoliczność ta stała się szczególnie istotna dla portu w Gdyni przesądzając decyzję o jego szybkiej budowie, doinwestowaniu oraz dynamicznej eksploatacji. Zwraca się uwagę, że *budowa portu gdyńskiego znajdowała się pod presją stale rosnących potrzeb kraju. Każdy nowo wybudowany odcinek nabrzeża był natychmiast włączany do eksploatacji, mimo trwania dalszej budowy, co utrudniało prowadzenie robót, które wymagały dobrej organizacji. Równocześnie budowę portu prowadzono mając na względzie jego perspektywiczny rozwój*<sup>89</sup>.

Przeładunki w gdyńskim porcie wzrastały od 0,4 mln ton w 1926 roku do 9,2 mln ton w 1938 roku, kiedy to Gdynia stała się drugim po Kopenhadze największym portem Bałtyku po względem ilości przeładowywanych towarów<sup>90</sup>. Sukcesywnie wzrastał też udział Gdyni w obsłudze naszego handlu zagranicznego. W 1938 roku aż 47 proc. obrotów przechodziło przez Gdynię. Zdecydowana większość obrotów (zawsze ponad 50%) stanowił węgiel. Obok niego przeładowywano w eksporcie artykuły spożywcze, drewno, wyroby metalurgiczne, w imporcie zaś – ryż, nasiona oleiste, nawozy sztuczne i chemikalia, rudy, złom, surowce włókiennicze. Przywóz tych ostatnich ,głównie bawełny amerykańskiej, odgrywał zasadniczą rolę dla rozwoju naszego przemysłu włókienniczego. Ośrodkiem przeładunku zboża i towarów roślinnych pozostawał Gdańsk dysponujący większymi powierzchniami niezbędnymi dla przeładunku tego typu towarów. Wraz z upływem czasu w przeładunkach gdyńskiego portu wzrastał udział ładunków cennych takich, jak: bawełna, skóry i owoce cytrusowe. W 1938 roku ładunki drobnicowe stanowiły 15 proc. całej masy ładunkowej<sup>91</sup>, co związane było też z ewolucją Gdyni w kierunku portu dyspozycyjno-rozdzielczego. Podkreślić też należy wzrastającą różnorodność obrotów towarowych. Podczas gdy w 1926 roku w przywozie figurowały tylko dwa rodzaje towarów, w 1930 – 34, a w 1933 – ponad 100 rodzajów towarów. Podobny wzrost zróżnicowania rodzajowego obserwowany był po

---

<sup>88</sup> Tendencję tą uwidacznia zwielokrotnienie przeładunków nie tylko Gdyni, ale także Gdańska, który o ile w czasach pruskich nie mógł osiągnąć nawet 2 mln ton ładunków , o tyle w 1928 roku przeładowywał 8,6 mln ton. por. A. Piskozub, *Z prądem i pod prąd epoki*, Koszalin 1997, s. 276.

<sup>89</sup> M. Widernik, *Porty Gdańska i Gdyni...*, s. 44.

<sup>90</sup> A. Piskozub, *Polska morska...*, s. 59.

<sup>91</sup> W. Czerwińska, *Na morzu i zapleczu* [w:] *Dzieje Gdyni...*, R. Wapiński (red.), s. 37.

stronie wywozu<sup>92</sup>. Obroty polskiego handlu zagranicznego wzrastały najbardziej dynamicznie do 1929 roku, kiedy to rozpoczął się międzynarodowy kryzys gospodarczy trwający do 1934 roku wpływając na zmniejszenie obrotów polskiego handlu zagranicznego<sup>93</sup>. Nasiliła się wówczas aktywność w walce konkurencyjnej o polskie ładunki ze strony obcych portów, zwłaszcza niemieckich. Nie udało się jednak odwrócić korzystnej tendencji dla portów morskich i struktury naszego handlu zagranicznego<sup>94</sup>.

Dla umożliwienia rosnących przeładunków portowych polski rząd z inicjatywy E. Kwiatkowskiego podjął się ambitnego zadania szybkiej rozbudowy portu, który dotychczas traktowany był jako port zapasowy. Nowe sanacyjne władze w obliczu sprzyjających okoliczności międzynarodowych, zaczęły traktować port w Gdyni jako przedsięwzięcie, które może być symbolem ich sukcesu, stąd zintensyfikowały zabiegi na rzecz nadmorskiej inwestycji. Usprawnieniu procesu inwestycyjnego sprzyjało renegotjowanie umowy z Konsorcjum Polsko-Francuskim i podpisanie nowej umowy w dniu 30 października 1926 roku<sup>95</sup>. Zmiana polegała na wprowadzeniu bezpośrednich rozliczeń gotówkowych pomiędzy polskim rządem i wykonawcą zamiast uprzedniego pośrednictwa ze strony banku Morgana, który w pewnym momencie odmówił dalszego finansowania inwestycji. Zwiększyła się rola podwykonawców tj. dwóch firm wyspecjalizowanych w budownictwie portowym: firmy belgijskiej Ackermans-van Haaren (w zakresie robót ziemnych i czerpalnych) oraz duńskiej firmy Højgaard-Schulz (w zakresie konstrukcji nabrzeży i falochronów). Oba przedsiębiorstwa już od 1924 roku występowały w roli głównych wykonawców robót portowych, a bezpośrednim kierownikiem robót był inż. Knud Højgaard z duńskiej firmy<sup>96</sup>. Od 1926 roku ich rola uległa jednak wzmocnieniu, zaś rola Konsorcjum Francusko-Polskiego została ograniczona do pośrednictwa przepływów finansowych pomiędzy rządem a bezpośrednim wykonawcą. Istotną też była funkcja polityczna Konsorcjum. Władzom polskim zależało bowiem na utrzymywaniu dobrych relacji z firmami reprezentującymi kapitał francuski, z uwagi na międzynarodowy priorytet dla kontaktów z naszym francuskim sojusznikiem<sup>97</sup>.

Istotą projektu inwestycyjnego realizowanego na terenach portowych była jego funkcjonalność, czyli podporządkowanie wymogów urbanistycznych młodego zespołu portowo-miejskiego Gdyni celom polskiej gospodarki morskiej. Wymogi związane z

---

<sup>92</sup> J. Borowik, *Gdynia. Port Rzeczypospolitej...*, s. 49 i 55.

<sup>93</sup> M. Widernik, *Porty Gdańska i Gdyni...*, s. 109.

<sup>94</sup> W. Czerwińska, *Narodziny portu...*, s. 34.

<sup>95</sup> *Ibid.*, s. 28.

<sup>96</sup> R. Mielcarek, *Budowa portu handlowego w Gdyni...*, s. 46-47.

<sup>97</sup> W. Czerwińska, *Narodziny portu...*, s. 28.

eksportem polskiego węgla do Skandynawii wzmacniały presję na rzecz szybkiego oddawania do użytku nowych nabrzeży przeznaczanych na pirsy przeładunkowe i place manipulacyjne<sup>98</sup>. Tempo oddawanych do użytku budowli i przestrzeni portowych wyprzedzało proces planistyczny, co skutkowało błędami urbanistycznymi, których konsekwencje były szczególnie dotkliwe dla powstającego u boku portu miasta i jego zabudowy mieszkaniowej. Pomimo tych utrudnień, przedwojenni urbaniści miejscy zdołali nadać Gdyni w miarę czytelną i przejrzystą strukturę urbanistyczną. Przyszłe miasto zajmować miało obszar w kształcie wachlarza o promieniu 3,5 kilometrów. W centralnej części obszaru powstawał port, a miasto zmierzano zbudować wokół niego<sup>99</sup>. Założenia układu urbanistycznego Gdyni odzwierciedlały zasady nowoczesnej struktury miejskiej, a *kompozycja planu oparta została na przejrzystych osiach, wyznaczających symetryczne układy bloków i placów, podkreślonych przestrzennymi dominantami*<sup>100</sup>. Układ komunikacyjny składał się z dwóch, niejako odrębnych, ale funkcjonalnie połączonych systemów: portowego i miejskiego<sup>101</sup>.

W latach 1926-1930 zasadnicze przeobrażenia urbanistyczne dokonywały się jednak w przestrzeni portowej. W ciągu dziesięciu miesięcy 1927 roku wykonano więcej robót niż w całym okresie poprzednim, tj. sześciu lat<sup>102</sup>. Zwraca uwagę intensywny sposób wykorzystywania przestrzeni nadmorskiej dla budowli portowych będący konsekwencją uwarunkowań geograficznych Pradoliny Kaszubskiej. *Rozwój urządzeń przeładunkowych szedł w kierunku osiągnięcia jak największej wydajności, przy jak najmniejszym zapotrzebowaniu długości nabrzeża dla danego urządzenia. Duże nasycenie nabrzeży urządzeniami przeładunkowymi umożliwiło skoncentrowanie ich przy danym statku*<sup>103</sup>. Ponadto każde nowo wybudowane nabrzeże otrzymywało połączenie z siecią kolejową.

Bezpośrednio po 1926 roku zapadła także, istotna dla wzajemnych relacji przestrzennych miasta i portu, decyzja o rozbudowie portu zewnętrznego jeszcze przed budową drugiego kanału portu wewnętrznego. W początkowych koncepcjach port zewnętrzny miał się składać wyłącznie z basenu rybackiego (dzisiejszy Basen nr III). W wyniku koniunktury przeładunkowej w basenie tym umieszczono infrastrukturę potrzebną dla przeładunku polskiego węgla, a za basenem węglowym podążając w kierunku południowym

---

<sup>98</sup> M. Widernik, *Porty Gdańska i Gdyni...*, s. 44.

<sup>99</sup> M. Sołtysik, *Gdynia - miasto XX-lecia międzywojennego...*, s. 96-100.

<sup>100</sup> W. Romaniak, *Wybrane zagadnienia urbanistyki i architektury w województwie pomorskim w latach 1920- 1939*, Warszawa 2005, s. 164.

<sup>101</sup> *Ibid.*, s. 163.

<sup>102</sup> R. Mielcarek, *Budowa portu handlowego...*, s.129.

<sup>103</sup> M. Widernik, *Porty Gdańska i Gdyni...*, s. 51.

budowano kolejne pirsy przeznaczone dla innych funkcji, co pomniejszało obszar przyszłego śródmieścia<sup>104</sup>.

Niezależnie od decyzji o budowie portu zewnętrznego realizowano także pirsy i nabrzeża portu wewnętrznego. Do ich budowy stosowano skrzynie żelbetowe, co było nowatorskim rozwiązaniem hydrotechnicznym, podobnie jak dominacja produkcji półfabrykatów (skrzyń) nad produkcją elementów całościowych takich jak mola czy nabrzeża<sup>105</sup>. Decyzja o rozbudowie portu zewnętrznego wynikała z konieczności szybkiego oddawania do użytku nabrzeży. Budowa basenów wewnętrznych trwała dłużej niż budowa pirsów wysuniętych w morze, pomijając już kwestię, że była znacznie droższa. Dawne Moło Południowe po wydłużeniu i poszerzeniu ze 150 do 240 metrów stało się mołem węglowym<sup>106</sup>. Przy Nabrzeżu Duńskim wybudowano dwa pirsy, na których ustawiono urządzenia umożliwiające taśmowy transport węgla<sup>107</sup>. Węgiel dostarczały dwie wywrotnice wagonowe, do których doprowadzono tory kolejowe.

O ile budowle hydrotechniczne wykonywane były przez przedsiębiorstwa belgijskie i duńskie zgrupowane w Konsorcjum, o tyle prace budowlane na lądzie i wyposażeniowe były domeną przemysłu krajowego z udziałem niewielkiej grupy firm zagranicznych. Głównym dostawcą urządzeń przeładunkowych był największy w przedwojennej Polsce koncern górnośląski „Wspólnota Interesów” oraz należąca do koncernu świętochłowicka „Huta Zgoda”, które w latach 30-tych w coraz silniejszym stopniu wiązały się z portem i miastem Gdynią (obok urządzeń przeładunkowych koncern produkował urządzenia chłodnicze dla gdyńskiej Hali i Rzeźni, a w 1937 roku wykupił udziały Stoczni Gdyńskiej)<sup>108</sup>.

---

<sup>104</sup> M. Sołtysik, *Gdynia - miasto XX-lecia międzywojennego...*, s. 108-109.

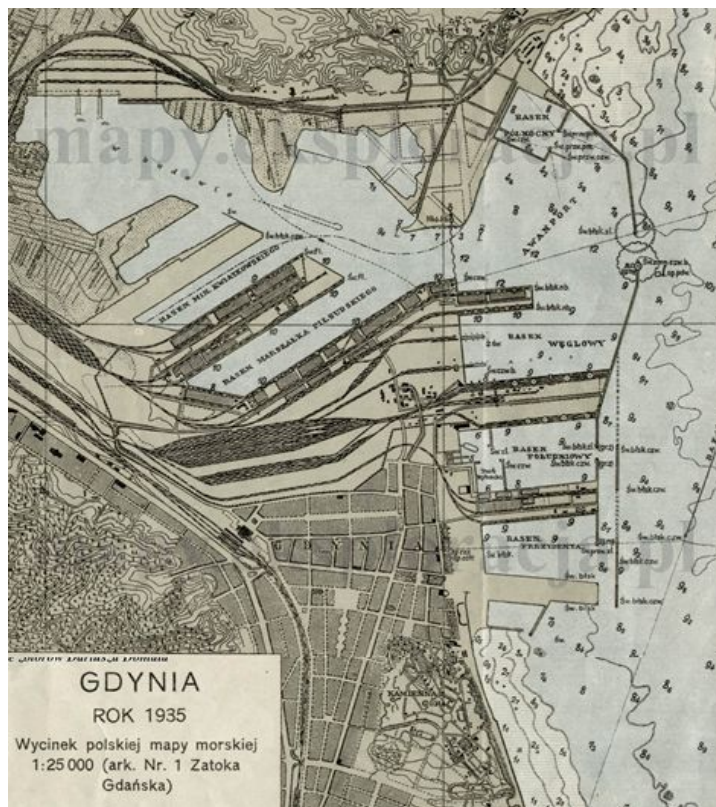
<sup>105</sup> por. T. Wenda, *Budowa fundamentów na skrzyniach żelbetowych pod nabrzeża i mola w Porcie Gdyńskim*, referat wygłoszony na I-szym Polskim Zjeździe Hydrotechnicznym, Warszawa 3-5 stycznia 1929.

<sup>106</sup> M. Sołtysik, *Gdynia - miasto XX-lecia międzywojennego...*, s. 107.

<sup>107</sup> Ibid., s. 32.

<sup>108</sup> B. Huras „Wspólnota Interesów” w Gdyni, „Rocznik Gdyński” nr 5, Gdynia 1984, s. 134-135.

Rys 1. Mapa obszaru portowego Gdyni z 1935 r.



źródło: portal [www.mapy.eksploracja.pl](http://www.mapy.eksploracja.pl)

W ten sposób port został wyposażony w urządzenia przeładunkowe (dźwigi, żurawie mostowe, portalowe i półportalowe, suwnice, przenośniki taśmowe, wywrotnice wagonów) i urządzenia specjalne (chłodnie, zbiorniki, otwarte place składowe) oraz magazyny (krótko- i długoterminowego składowania przeznaczone dla różnych ładunków: drobnicowych, bawełnianych, owocowych)<sup>109</sup>.

W efekcie Skarb Państwa na budowę portu wydatkował spore sumy pieniędzy. Około 250 milionów wydano na port z budżetu Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Biorąc pod uwagę, że mniej więcej drugie tyle wydano na rozbudowę miasta (inwestycje komunalne, mieszkaniowe itd.) wskazuje to na skalę obciążenia podatkowego polskiego społeczeństwa w okresie międzywojennym<sup>110</sup>.

Warto też zwrócić uwagę, że Skarb Państwa reprezentowany był w Gdyni przez trzy rodzaje władz administracyjnych: Dowództwo Floty Wojennej, podległe Ministerstwu Spraw Wojskowych, Komisariat Rządu będący ekspozyturą rządu centralnego w terenie oraz podległy Ministerstwu Przemysłu i Handlu Urząd Morski, który sprawował zarząd i

<sup>109</sup> R. Mielcarek, *Budowa portu handlowego...*, s. 174-176.

<sup>110</sup> B. Kasproicz, *Bylem juniorem...*, s. 256-257.

administrację w odniesieniu do portu, czyli przedsiębiorstwa o charakterze *de facto* handlowym. W odniesieniu do ostatniego z wymienionych segmentów władz od 1928 roku ustalone były trzy instancje administracji morskiej: I instancja – Kapitanat Portu, II instancja – Urząd Morski, III instancja – Ministerstwo Przemysłu i Handlu<sup>111</sup>. Tak silna podległość portu władzom centralnym mogła budzić zdziwienie. W drugiej połowie lat 30-tych próbowano zmienić tę sytuację, podejmując inicjatywę na rzecz zwiększenia elastyczności zarządzania portem gdyńskim i jego komercjalizacji, by mógł w sposób bardziej swobodny konkurować z portami zachodnioeuropejskimi: Hamburgiem, Brema, Szczecinem. Inicjatywy te nie zakończyły się jednak sukcesem. Jak pisze B. Koselnik, usprawiedliwiając przyjęty w Polsce model administracyjny: *Na taką organizację władz gdyńskich złożyła się szczególna cecha funkcji, jaką w państwie polskim spełniało to jedyne miasto reprezentujące suwerenną Polskę na morzu*<sup>112</sup>.

W rozbudowę i eksploatację gdyńskiego portu zaangażowany był nie tylko Skarb Państwa (w imieniu którego występował Urząd Morski), ale także inwestorzy prywatni. Polscy decydenci polityczni coraz mocniej zdawali sobie sprawę z faktu, że inicjatywa prywatna jest bardziej efektywna od państwowej, a firmy prywatne dzięki operatywności nawiążą rozległe kontakty gospodarcze z wieloma kooperantami ulokowanymi w kraju i zagranicą<sup>113</sup>. Zwracano uwagę, że *rozluźnienie etatyzmu w sferze wszystkich zagadnień, związanych z pracą nad morzem, powołanie stopniowe inicjatywy prywatnej przez odnośne czynniki społeczne do tej pracy – jest palącym zagadnieniem chwili*<sup>114</sup>. O stopniowym przejmowaniu inicjatywy przez inwestorów prywatnych decydowały także względy budżetowe. Polski rząd wydając duże sumy pieniędzy na budowę portu, tworzenie basenów i nabrzeży, miałby ogromne trudności ze zdobyciem dodatkowych środków na ich wyposażenie. Stąd też zdecydowano się na realizację koncepcji wydzierżawiania przedsiębiorstwom prywatnym terenów portowych w zamian za ich zagospodarowanie i wyposażenie w urządzenia do przeładunku i składowania towarów<sup>115</sup>. Stawki czynszu ustalone były na bardzo niskim poziomie, ale w zamian zobowiązano inwestora do inwestycji na poziomie nie zapłaconego podatku w urządzenia, portowe bądź flotę. Poza tym, po wygaśnięciu czasu trwania umowy na dzierżawę urządzenia zainstalowane na wydzierżawionym placu miały przejść na własność Skarbu Państwa. Rząd polski zdecydował

---

<sup>111</sup> W. Czerwińska *Narodziny portu...*, s. 31.

<sup>112</sup> B. Koselnik, *Polska w Gdyni...*, s. 59.

<sup>113</sup> Cz. Klerner, *Rola inicjatywy prywatnej w rozbudowie Gdyni*, [w:] *Kronika o polskim morzu...*, Cz. Peche (red.), s. 161-166.

<sup>114</sup> *Ibid.*, s. 162.

<sup>115</sup> S. Łęgowski, *Port w Gdyni*, [w:] *XV lat polskiej pracy na morzu...*, A. Majewski (red.), s. 74-76.

się także na liczne ulgi podatkowe i czynszowe w stosunku do firm inwestujących w Gdyni<sup>116</sup>.

Pierwszą umowę rząd podpisał w maju 1927 roku ze Związkiem Kopalń Górnośląskich „Robur”, który zainstalował na Nabrzeżu Szwedzkim pierwszą w Europie nowoczesną wywrotnicę wagonów o dużej wydajności, przeznaczoną dla obsługi przeładunków węgla. Koncern uruchomił także własne linie żeglugowe inwestując w statki wożące węgiel do Szwecji. Za jego przykładem poszły inne koncerny węglowe takie, jak: oparty na kapitale polsko-francuskim „Skarbofer”, a także „Progress”, „Fulmen”, „Elibor” „Giesche”, instalujące urządzenia przeładunkowe głównie na nabrzeżu Śląskim i Duńskim<sup>117</sup>.

Z ulg podatkowych korzystały nie tylko koncerny branży węglowej. Ważnym przedsiębiorstwem, które skorzystało z dzierżawy, była „Łuszczarnia i Młyny Krakowskie”. Przedsiębiorstwo korzystało z preferencyjnej taryfy celnej na ryż surowy, importowany drogą morską. Kolejnym przedsiębiorstwem były Zakłady Przemysłu Tłuszczowego i Olejarskiego „Union”, które z pobyt w Gdyni wiązały chęć zapewnienia sobie odpowiednio dużych składów zbożowych w porcie<sup>118</sup>.

Do innych firm korzystających z rządowych preferencji należy zaliczyć m. in: „Wartę”, „Pantarei”, „Cukroport”, „Bananas”, „Józef Fetter”, „Chłodnię Portową Sp. z o.o.”, Zachodnio-Polski Związek Przemysłu Cukrowniczego, Polską Agencję Eksportu Drewna „Paged”, Zakłady Konserw Rybnych, firmy zajmujące się owocami południowymi, handlem tytoniem. Firmy te w ramach inwestycji portowych budowały magazyny, silosy, zbiorniki, hangary, często wyposażone w nowoczesne urządzenia grzewcze bądź chłodzące. Zwraca się uwagę, że wielkość inwestycji prywatnych jeżeli chodzi o urządzenia przeładunkowe i magazyny, przewyższały inwestycje państwowe<sup>119</sup>.

Coraz częściej pojawiały się także inwestycje zagraniczne. Obecność obcych kapitałów postrzegana była jednak pejoratywnie, zwłaszcza jeżeli były to kapitały niemieckie bądź żydowskie. O ile udział kapitałów niemieckich w Gdyni był znacznie niższy aniżeli na całym Pomorzu, o tyle relatywnie duża obecność własności żydowskiej postrzegana była przez polskich przedsiębiorców i polityków jako konkurencja dla polskich miejsc pracy. Według danych zawartych w raporcie Instytutu Bałtyckiego w odniesieniu do gdyńskiego handlu Polacy posiadali w 1934 roku 68,4 proc. przedsiębiorstw, a obca własność stanowiła jedynie

---

<sup>116</sup> W. Czerwińska, *Narodziny portu...*, s. 32-33.

<sup>117</sup> P. Bomas, *Urządzenia w porcie gdyńskim*, [w:] *Kronika o polskim morzu...*, Cz. Peche (red.), s. 180.

<sup>118</sup> W. Czerwińska, *Narodziny portu...*, s. 33.

<sup>119</sup> I. Sagan, *Miasto. Scena konfliktów i współpracy. Rozwój miast w świetle koncepcji reżimu miejskiego*, Gdańsk 2000, s. 191.



31,5 proc. Inaczej przedstawiały się proporcje w przedsiębiorstwach żeglugowo-portowych, gdzie udział polskiego posiadania sięgał ledwie 27,2 proc., podczas gdy prawie równie wielki był udział własności niemiecko-gdańskiej (24,2 proc.) i żydowskiej (21,2 proc.). Jak konkludują autorzy raportu: *stwierdzić trzeba przykry fakt, że im większe przedsiębiorstwa, tym znaczniejszą rolę odgrywa w nich własność obca. Szczególnie opanowanie przedsiębiorstw żeglugowo-portowych przez obce narodowości należy uznać za rzecz wysoce niekorzystną dla polskiej racji stanu*<sup>120</sup>.

### 2.2.2. Narodziny i rozwój systemu polskich linii żeglugowych w okresie II RP

Rozwój marynarki handlowej był drugim, obok budowy portu i rozwoju przeładunków portowych, ważnym zadaniem, które pragnęła zrealizować Polska okresu dwudziestolecia międzywojennego dla umocnienia swojej pozycji na Bałtyku. Posiadanie własnej floty wywierało wpływ na kształtowanie bilansu płatniczego kraju, konkurencyjność handlu zagranicznego, wzrost zatrudnienia oraz na zwiększenie obronności kraju przez wyzyskanie floty handlowej na wypadek wojny<sup>121</sup>. Stąd idea rozwoju żeglugi handlowej często była poruszana w literaturze okresu międzywojennego. Jak pisał H. Bagiński: *Warunkiem pozbycia się pośrednictwa niemieckiego w handlu zagranicznym Polski jest zrównoważenie tego handlu z innymi krajami przez utrwalenie polskich dróg komunikacyjnych na Bałtyku i do obcych mórz. Ponieważ jednak handel światowy jest handlem morskim, będziemy mogli zapewnić sobie drogi dowozowe do centrów handlu światowego jedynie przez stworzenie własnych linii żeglugi morskiej*<sup>122</sup>. Według Feliksa Hilchena istotną rolę odgrywała walka o zwiększenie udziału w handlu zagranicznym dokonywanym drogą morską. Walka prowadzona być winna z międzynarodowymi syndykatami, które własne udziały zastrzegły w odpowiednich umowach z producentami dóbr z zastosowaniem zasady wyłączności sprzedaży. Z punktu widzenia Polski istotna jest zatem odpowiedź na pytanie: czy będziemy posiadać własne kontrakty i umowy czy też będziemy jedynie rozszerzeniem rynku obcego<sup>123</sup>. Postulowano, aby miejsce samodzielnych organizacji kupieckich w naszym handlu zamorskim zajęły centrale lub specjalne organizacje producentów po stronie eksportu, bądź organizowane przez krajowe fabryki przerabiające sprowadzane surowce – po stronie

---

<sup>120</sup> *Żywiół obcy w życiu gospodarczym Pomorza*, A. Wrzosek, S. Zwierz (red.), Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego, Zeszyt 2, Gdynia-Toruń 1937, s. 25.

<sup>121</sup> Z. Machaliński, *Gospodarcza myśl morską II Rzeczypospolitej 1919-1930*, Wrocław –Warszawa-Kraków –Gdańsk 1975, s. 252-253.

<sup>122</sup> H. Bagiński, *Zagadnienie dostępu Polski do morza*, Warszawa 1927, s. 261.

<sup>123</sup> F. Hilchen, *Porty polskie. Urządzenia przeładunkowe. Organizacja i eksploatacja*, Warszawa 1956, s. 9-11.

importu<sup>124</sup>. Postulowano także koncentrację wszystkich linii żeglugowych w jednym centrum decyzyjnym znajdującym się pod kontrolą państwa<sup>125</sup>.

Pierwsze koncepcje dotyczące rozwoju polskiej floty handlowej były formułowane w latach 1918-1919 przez J. Rummla oraz przez szefa Departamentu dla Spraw Morskich K. Porębskiego. Od samego początku kluczową kwestią było określenie roli państwa w procesie rozwoju żeglugi handlowej, zakres i formy subwencjonowania zarówno przedsiębiorstw państwowych, jak i prywatnych. Zarówno w odniesieniu do aktywizacji poszczególnych linii, jak i struktury prawnej i własnościowej najważniejszych przedsiębiorstw żeglugowych przez cały okres międzywojenny toczył się spór pomiędzy zwolennikami ścieżki etatystycznej i liberalnej. Pomimo generalnej zgody, co do konieczności angażowania się inicjatywy publicznej, nie rezygnowano z prób włączenia kapitałów prywatnych w dzieło budowy żeglugi handlowej w Polsce<sup>126</sup>.

Pierwsze nieudane próby tworzenia polskiej floty i rozwoju linii żeglugowych realizowane były w oparciu o kapitały prywatne. Ani przedsiębiorstwo „Sarmacja”, ani „Lechia” i „Biały Orzeł” nie spełniały pokładanych w nich nadziei. Zwraca uwagę zbyt późne zainteresowanie władz państwowych żeglugą handlową w naszym kraju. Samo opracowanie programu pomocy państwowej i ujęcie go w formie legislacyjnej zajęło ponad 5 lat. W efekcie pozostawione same sobie pierwsze inicjatywy prywatne *nie mogły się rozwinąć i po krótkim okresie wegetacji uległy zlikwidowaniu*<sup>127</sup>. Żegluga handlowa jest bowiem przedsięwzięciem bardzo ryzykownym i kosztownym, co stanowiło bariery nie do pokonania dla niedoświadczonych polskich inwestorów prywatnych. Zmiana w polityce państwa nastąpiła dopiero w drugiej połowie lat 20-tych. Wzrost znaczenia nastrojów przychylnych żegludze handlowej w kraju, m. in. będący konsekwencją akcji promocyjnej i publicystycznej prowadzonej przez czasopisma „Żeglarz Morski” i „Morze” oraz organizacje morskie, zaowocował uchwaleniem przez Sejm RP 15 listopada 1925 roku „*Ustawy o popieraniu polskiej żeglugi morskiej*”. Na jej podstawie państwo zobowiązało się w różnorodny sposób subwencjonować rodzimą żeglugę – zakupując tonaż, finansując jego remonty, wspierając bieżącą działalność przewozową czy udzielając dogodnych pożyczek z Państwowego Funduszu Kredytowego. Przedsiębiorstwa żeglugowe były ponadto zwolnione od części

---

<sup>124</sup> F. Hilchen, *Nasz handel morski*, [w:] *Kronika o polskim morzu...*, Cz. Peche (red.), s. 249.

<sup>125</sup> J. Rummel, *Narodziny żeglugi*, Gdańsk 1980, s. 162-163.

<sup>126</sup> Z. Machaliński, *Gospodarcza myśl morska...*, s. 238-243.

<sup>127</sup> W. Czerwińska, *Koncepcje rozwoju polskiej żeglugi morskiej i ich realizacja w latach 1919-1939*, [w:] *Polska myśl morska Gdańskie*, Gdańsk 1971, s. 47.

obciążeń fiskalnych, głównie od obowiązku płacenia podatku przemysłowego<sup>128</sup>. Ponadto od 1926 roku poprawiać się zaczęła ogólna koniunktura gospodarcza, wytworzyły się korzystne perspektywy dla eksportu węgla polskiego na rynki skandynawskie w związku z przewlekającym się strajkiem powszechnym górników w Anglii. Okoliczności te okazały się korzystne dla perspektyw polskiej żeglugi handlowej.

20 listopada 1926 powołano do życia „Przedsiębiorstwo Państwowe Żegluga Polska”, które zapoczątkowało rozwój polskich linii żeglugowych. Prezesem przedsiębiorstwa mianowanym z nadania Rady Administracyjnej został Julian Rummel, działacz Ligii Morskiej i współtwórca trzech najważniejszych polskich przedsiębiorstw żeglugowych<sup>129</sup>. Udział państwa w powołaniu „Żeglugi Polskiej” był konsekwencją uzasadnionej niewiary, żywionej przez polskich polityków w możliwość zrealizowania tak poważnego przedsięwzięcia przez kapitał prywatny. Z drugiej strony oznaczał on wzięcie odpowiedzialności przez państwo za losy żeglugi handlowej, która - jak wykazały dotychczasowe doświadczenia - nie mogła być w Polsce realizowana wyłącznie przez firmy prywatne. Przedsiębiorstwo zaczęło działalność od zakupu pięciu frachtowców przeznaczonych do przewozu węgla i drewna, zbudowanych w latach 1925-1926 we francuskiej stoczni, którym nadano nazwy: „Katowice”, „Kraków”, „Poznań”, „Toruń”, „Wilno”. Statki te zostały nabyte przez Departament Morski Ministerstwa Przemysłu i Handlu od francuskiego armatora, który swoją decyzję o odsprzedaży podjął z powodu strajku angielskich górników, który zatrzymał możliwość przewozu węgla z Anglii<sup>130</sup>. Polska z powodu tego samego strajku znalazła się w odmiernej sytuacji, stąd też statki zostały w praktyce wykorzystane do przewozu węgla kamiennego z polskich kopalń na rynki skandynawskie, w drodze powrotnej wożąc rudę żelaza na potrzeby polskiej gospodarki (głównie przemysłu chemicznego). Podpisanie przez Polskę kontraktów węglowych wiązało się z trwałą ekspansją polskiego surowca na rynki europejskie. W ciągu 1927 roku przedsiębiorstwo powiększyło flotę handlową o dwa dalsze statki.: „Wartę” przejętą od Marynarki Wojennej oraz „Tczew” – niewielki masowiec zakupiony w Holandii. Przedsiębiorstwo rozwijało się stosunkowo nieźle pomimo początkowych trudności natury kadrowej i organizacyjnej. Wraz z rozwojem żeglugi zaczęły się rozwijać takie branże jak buchalteria, asekuracja towarów czy frachtowanie statków. W roku 1931 kolejne plany realizowane w ramach polskiej żeglugi musiały być jednak ograniczone, gdyż wskutek światowego kryzysu w żegludze Rada „Żeglugi Polskiej” wyznaczyła komisję

---

<sup>128</sup> Ibid. s. 52

<sup>129</sup> M. Graban, *Julian Rummel – twórca polskiej żeglugi handlowej*, [w:] *Julian Rummel. Gdynianin-Polak-Europejczyk*, Materiały pokonferencyjne, Gdynia 2004.

<sup>130</sup> J. Rummel, *Narodziny żeglugi..*, s. 85-86.

oszczędnościową. Przekształcona od 1932 roku w spółkę akcyjną, pozostała „Żegluga Polska” nadal całkowicie we własności skarbu państwa, gdyż kapitał prywatny nie wykazywał zainteresowania tym przedsiębiorstwem. Flota przedsiębiorstwa powiększała się, głównie w drodze zakupu nowych statków, budowanych w stoczniach zagranicznych: w Holandii, w Wielkiej Brytanii, w Danii, w Szwecji, w Finlandii. I tak w 1939 roku flota „Żeglugi Polskiej” liczyła 16 statków handlowych, czyli dokładnie połowę ówczesnego stanu żeglugi handlowej Polski<sup>131</sup>.

Osobnym zadaniem, związanym z „Żeglugą Polską” był rozwój żeglugi przybrzeżnej w ramach ruchu turystycznego głównie pomiędzy Gdańskiem i Gdynią a Helem. Na stanie posiadania „Żeglugi Polskiej” znajdowały się cztery statki żeglugi przybrzeżnej: „Gdańsk”, „Gdynia” oraz „Wanda” i „Jadwiga”<sup>132</sup>.

Fot. 1. Gdyńskie statki żeglugi przybrzeżnej



Źródło: portal <http://www.mojagdynia.com>

Kolejnym polskim przedsiębiorstwem żeglugowym, było „Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe *Polbryt S.A.*” utworzone poprzez wykup angielskiej linii żeglugowej „*Ellerman's Wilson Line*” w 1928 roku. W roku 1929 zakupiono 4 statki pasażersko-towarowe. W efekcie rząd polski, w którego imieniu występowało przedsiębiorstwo państwowe „Żegluga Polska”, otrzymał 75 proc. akcji, pozostałe 25 proc. pozostało w gestii angielskiej firmy. Wielkość kapitału angielskiego stopniowo jednak malała i w 1939 roku jego udział wynosił już tylko 9 proc. Firma obsługiwała połączenia Polski i Wielkiej Brytanii.

<sup>131</sup> A. Piskozub, *Polska morska...*, s. 66.

<sup>132</sup> Ibid.

Jej przesłaniem było odciążenie i zrównoważenie połączeń żeglugowych z Niemcami. Zacieśnienie związków gospodarczych z Wielką Brytanią odbywało się poprzez eksport artykułów polskiego gospodarstwa wiejskiego, zboża i drewna. Za pośrednictwem Anglii towary te mogły być dalej eksportowane praktycznie do „wszystkich krańców świata”, co stwarzało doskonale perspektywy dla polskiego kupiectwa<sup>133</sup>. Istotną rolę odgrywała także obsługa ruchu turystycznego z Polski do Anglii i dalej Oceanem Atlantyckim do Stanów Zjednoczonych. Statki „Polbrytu” obsługiwały stałą linię żeglugową, łączącą Gdynię z Londynem i Hull. Z biegiem czasu przedsiębiorstwo zakupywało nowe statki, odsprzedając stare. Decyzja o wymianie floty dyktowana była nie tylko wiekiem jednostek. Nową okolicznością było zamieranie ruchu emigracyjnego na linii angielskiej. Z kolei wzrost zapotrzebowania na przewóz drobnicy, zwłaszcza chłodzonej, wymuszał kolejne zakupy statków napędzanych parą - drobnicowców (z miejscami pasażerskimi) w latach 1932 i 1934 oraz statku do przewozu drewna w 1938 roku<sup>134</sup>. W chwili agresji hitlerowskiej flota przedsiębiorstwa liczyła 5 jednostek.

Trzecim przedsiębiorstwem żeglugowym, odgrywającym bardzo ważną rolę dla kraju, było „Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe” (PTTO) - linia Gdynia - Ameryka, utworzone w marcu 1930 roku dla przewozu polskich emigrantów głównie do Ameryki. Przedsiębiorstwo powołano do życia na podstawie umowy pomiędzy rządem polskim a duńskim towarzystwem żeglugowym. Strona duńska posiadała w PTTO początkowo 48 proc. udziałów. Później jednak, w miarę zmniejszania się wartości duńskich statków oraz kupna przez rząd kolejnych nowych transatlantyków udział kapitału duńskiego znacznie zmalał wynosząc w roku 1938 jedynie ok. 9 proc. Większość udziałów posiadało państwo polskie, a dokładnie przedsiębiorstwo „Żegluga Polska”, które było posiadaczem 55 proc. akcji spółki. W roku 1934 PTTO zmienił nazwę na „Gdynia-Ameryka Linie Żeglugowe” (w skrócie GAL)<sup>135</sup>. Waga tej linii związana była z koncepcją uzdrowienia struktury demograficznej Polski, w której zbyt dużą rolę odgrywała ludność mieszkająca na wsi. W efekcie Polska w okresie międzywojennym była jednym z głównych dostawców emigrantów do Stanów Zjednoczonych. Przewóz emigrantów realizowany był jednak z udziałem obcych linii żeglugowych (zwłaszcza niemieckich), które czerpały z tego wymierne korzyści finansowe<sup>136</sup>. Kontekst relacji polsko-niemieckich zaważył bezpośrednio na decyzji o utworzeniu przedsiębiorstwa. Uprzedziło ją zawarcie traktatu handlowego z Niemcami umożliwiającego

---

<sup>133</sup> J. Rummel, *Narodziny żeglugi...*, s. 159.

<sup>134</sup> D. Steyer, *Półwiecze Polski na morzu*, Gdańsk 1970, s. 113.

<sup>135</sup> *Ibid.*, s. 114.

<sup>136</sup> H. Pistel, *Polska żegluga handlowa*, [w:] *Kronika o polskim morzu...*, Cz. Peche (red.), s. 219-220.

uzyskiwanie koncesji przez niemieckie firmy na przewóz emigrantów. W takiej sytuacji polskie elity zdecydowały się uprzedzić niemieckie przedsiębiorstwa żeglugowe i samemu powołały spółkę<sup>137</sup>. Po uzyskaniu wiarygodnych informacji od Urzędu Emigracyjnego o potencjalnej wielkości pasażerów do przewozu (liczbę tą ustalono na 12 tys. emigrantów rocznie) zdecydowano się na zakupienie duńskiej linii Wschodnioazjatyckiego Towarzystwa, która utrzymywała za pomocą trzech statków (później przemianowanych na „Polonia”, „Kościuszko”, „Pułaski”) komunikację pomiędzy Lipawą, Gdańskiem a Ameryką. „Polonia” została sprzedana w 1938 roku na złom. Natomiast w okresie od 1933 do wybuchu wojny dokonywano zakupu kolejnych jednostek: dwóch transatlantyków wybudowanych w stoczni włoskiej, dwóch w angielskiej. GAL posiadał także dwa drobnicowce motorowe zakupione w Norwegii. Negatywny wpływ na rozwój przedsiębiorstwa wywarło znaczne zmniejszenie się liczby pasażerów linii do Stanów Zjednoczonych, które w pewnym momencie zamknęły swe granice dla imigrantów, co naraziło Skarb Państwa na straty. Inwestycje państwa na rzecz rozwoju transatlantyckiej żeglugi pasażerskiej, podejmowane pomimo ewidentnej deficytowości GAL-u budzą krytykę analityków, tym bardziej iż zaciążyły one na wadliwej strukturze rodzajowej polskiej floty<sup>138</sup>. Z drugiej jednak strony zwraca się uwagę, że w trudnym okresie potrafiiono przekwalifikować linię z emigracyjnej na pasażersko-turystyczną i z biegiem czasu ją zmodernizować.

Jedynym dużym przedsiębiorstwem żeglugowym znajdującym się w rękach prywatnych było Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe „Polskarob”, będące także największym gdyńskim przedsiębiorstwem usługowym. Zorganizowane w 1927 roku w formie spółki akcyjnej towarzystwo to było w rzeczywistości formą ekspozytury koncernu węglowego „Robur”, który z kolei był zdominowany przez kapitał niemiecki. Koncern zajmował się spedycją węglową organizując przewozy węgla kamiennego z własnych kopalń „Robura” i „Grodźca” z wykorzystaniem transportu kolejowego.<sup>139</sup> Uruchomienie linii żeglugowej było konsekwencją umowy zawartej pomiędzy Ministerstwem Przemysłu i Handlu a przedsiębiorstwem, które w zamian za prawo do dzierżawy terenów dla przeładunku węgla uruchomiło połączenia żeglugowe ze Skandynawią. Przedsiębiorstwo prowadziło własne usługi maklerskie, spedycyjne i przeładunkowe. Dysponowało także flotą - siedmioma masowcami o napędzie parowym o nazwie „Robur” (do nazwy dodawano kolejne cyfry rzymskie I, II, III itd), które były przeznaczone do przewozu śląskiego węgla do Skandynawii.

---

<sup>137</sup> J. Rummel *Narodziny Żeglugi...*, s. 224.

<sup>138</sup> Z. Machaliński, *Gospodarcza myśl morska...*, s. 270-272.

<sup>139</sup> J. Hołowiński, *Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Okrętowe „Polskarob”*, [w:] *Brama na świat. Gdynia 1918-1939*, M. Rdesiński (red.), Gdańsk 1976, s. 95-98.

Najbardziej nowoczesny był statek Robur VIII wyprodukowany w stoczni angielskiej, który miał zapoczątkować nową serię jednostek pływających. Polityka podatkowa wobec tego przedsiębiorstwa została z inicjatywy Eugeniusza Kwiatkowskiego celowo tak pomyślana, aby koncernowi opłacał się eksport własnego węgla przy użyciu własnej floty. Firma była zwolniona od podatku dochodowego i obrotowego. Udogodnienie to sprzyjało niejasnej formie rozliczeń finansowych występujących pomiędzy firmą macierzystą „Robur” a jego ekspozyturą „Polskarob”. Dobre stawki przeładunkowe, które „Robur” płacił „Polskarobowi” wynikały bowiem z chęci wykazania większych dochodów firmy, która zwolniona była od podatku, kosztem firmy macierzystej, która ten podatek musiała płacić<sup>140</sup>.

W przededniu wybuchu wojny polska flota handlowa liczyła 38 statków, z czego 16 jednostek posiadała „Żegluga Polska”, 5 statków - „Polbryt”, 8 statków - GAL, 5 statków - „Polskarob” i 4 statki małe spółki prywatne. W budowie znajdowało się 8 dalszych jednostek. Wskazując na kierunki geograficzne polskiej ekspansji handlowej realizowanej drogą morską obok najbardziej intratnego kierunku węglowego na Skandynawię (Szwecję i Danię) realizowane były także: stałe połączenia Gdynia-Londyn (głównie dla polskich artykułów rolnych oraz drewna), stałe połączenia z Gdyni do portów północnej Francji, z odgałęzieniem do portów Morza Śródziemnego, okrężne linie bałtyckie oraz stałe połączenia z portami Bliskiego Wschodu<sup>141</sup>. Polski import skupił na towarach cząstkowych (drobnicy) i obejmował nawozy sztuczne, fosforyty, ryby (głównie śledzie), wełnę, bawełnę, jutę, a także paliwo, rudę żelaza i metale. Rosnący udział w imporcie odnotowywały artykuły kolonialne tj: kawa, kakao, herbata, ryż, owoce południowe (cytryny i pomarańcze), tytoń. Eksport zaś obejmował polski węgiel, towary leśne, drzewo, zboża (pszenica, żyto, owies, jęczmień) i przetwory rolne oraz produkty ropy naftowej.<sup>142</sup> Istotną rolę odgrywał także rozwój turystyki i posiadający niebagatelne znaczenie w II RP ruch emigracyjny.

Charakterystyczna dla naszego handlu zagranicznego była znaczna przewaga eksportu nad importem pod kątem wagi. Wywożono w wielkich ilościach ciężkie surowce i półfabrykaty, importowano zaś głównie artykuły o dużych wartościach, ale za to w mniejszych ilościach. Pewna część transportu towarów była też konsekwencją przewozów tranzytowych - głównie pomiędzy krajami skandynawskimi i bałtyckimi, a Czechosłowacją, Węgrami, Rumunią. W latach 1935-1938 udział tranzytu w łącznych przeładunkach Gdyni i Gdańska wzrastał z 6 proc. do 12 proc. Istniały odgałęzienia od portu w Gdyni w kierunku

---

<sup>140</sup> Z. Machaliński, *Gospodarcza myśl morską...*, s. 247-248

<sup>141</sup> A. Piskozub, *Polska morską...*, s. 67-68.

<sup>142</sup> M. Widernik, *Porty Gdańska i Gdyni...*, s. 99-108 i 126-134.

Morza Czarnego, Egejskiego i Adriatyku. Dużą rolę odgrywały także połączenia z rynkami Bliskiego Wschodu.

Cechą charakterystyczną polskiej floty był wysoki, sięgający 55 proc. udział statków pasażerskich. Takie proporcje przesądzały o wadliwej strukturze rodzajowej polskiej floty. Polska posiadała kilka statków pasażersko-towarowych oraz kilka drobnicowców, natomiast udział naszej floty w obsłudze ładunków masowych – węgla, koksu, rudy był znikomy. A przecież to te ostatnie stanowiły naszą główną pozycję ładunkową, stanowiącą w 1937 roku aż 70 proc. naszego eksportu<sup>143</sup>.

W roku 1935 zaledwie 7 proc. polskiego handlu realizowanego drogą morską wożone było z udziałem polskiej floty. Chociaż ten wskaźnik wzrósł w roku 1936 do 10 proc. nadal budził zatroskanie decydentów oraz publicystów morskich.<sup>144</sup> Swoją główną misję gospodarczą – związaną z ekspansją śląskiego węgla do Skandynawii - Polska realizowała głównie za pośrednictwem obcych przedsiębiorstw żeglugowych. Zwracano uwagę, że mały tonaż polskiej floty utrudniał możliwość oddziaływania na rozwój polskiego handlu zagranicznego i bilansu płatniczego za pośrednictwem instrumentu żeglugi handlowej<sup>145</sup>.

### 2.2.3. Rozwój pozostałych gałęzi gospodarki morskiej w Gdyni w okresie II RP

W Gdyni okresu 20-lecia międzywojennego zainicjowano także rozwój innych gałęzi gospodarki morskiej takich jak rybołówstwo morskie czy przemysł stoczniowy. Chociaż w branżach tych – w przeciwieństwie do przeładunków portowych i rozwoju linii żeglugowych – nie odniesiono większych sukcesów, zrealizowano jednak szereg przedsięwzięć, które mogły być kontynuowane i rozwijane w okresie powojennym.

Pewne sukcesy Gdynia odnotowała w branży rybołówstwa. Ten silnie związany z przedmiejską tradycją Gdyni sektor gospodarczy, którego ważność uwypuklona została nawet w herbie miasta musiał czekać kilka lat (do 1928 roku) aby zacząć odnosić pierwsze sukcesy.

We wcześniejszym okresie realizowana przez Kaszubów gospodarka rybna zorientowana była przede wszystkim na zaspakajanie potrzeb egzystencjalnych. Rybacy byli zwykle również zagrodnikami, uprawiającymi ziemię oraz zajmowali się hodowlą na własny użytek. Dopiero pod koniec XIX wieku zaczęto budować nowoczesne kutry i łodzie rybackie. Na początku lat 20-tych XX wieku Gdynia wciąż dysponowała bardzo skromnym potencjałem w branży rybołówstwa morskiego ustępując pod tym względem rozwiniętemu

---

<sup>143</sup> D. Steyer, *Półwiecze Polski na morzu...*, s. 115.

<sup>144</sup> Z. Machaliński, *Gospodarcza myśl morska...*, s. 250-251

<sup>145</sup> J. Borowik, *Antynomie w gospodarce morskiej*, [w:] „Gospodarka Narodowa”, nr 15-16/1937, s. 6-7.



od czasów zaborów portowi rybackiemu w Helu, który obficie był wspierany przez rząd niemiecki<sup>146</sup>. Gdynia nie posiadała także właściwego aparatu handlowego i przemysłu przetwórczego. Restrukturyzację sektora, realizowaną przez aparat państwowy, utrudniały częste zmiany organów centralnych, którym sprawy rybołówstwa były podporządkowane. Do problemów tych należy też dołączyć konsekwencje kryzysu gospodarczego, a w tym spadek wartości złotego w 1925 roku. Z problemami rybołówstwa morskiego nie do końca mógł sobie także poradzić funkcjonujący od 1921 roku Morski Urząd Rybacki z siedzibą w Wejherowie. Ogromnym utrudnieniem w pracy rybaków był także brak profesjonalnej infrastruktury portowej i przystaniowej, która mogłaby stanowić schronienie dla kutrów i łodzi<sup>147</sup>.

Zapoczątkowanie rozwoju rybołówstwa w Gdyni należy wiązać z latami 1927 i 1928, kiedy to specjalnie utworzona spółdzielnia „Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich” zajmowała się akcją kredytową inspirowaną przez Bank Gospodarstwa Krajowego. Kredyty znacznie poprawiły położenie gospodarcze rybaków. Zaczęła wzrastać ilość kutrów motorowych na całym polskim wybrzeżu.<sup>148</sup> Istotną rolę dla rozwoju polskiego rybołówstwa odegrało utworzenie przy poparciu Ministerstwa Przemysłu i Handlu Morskiego Instytutu Rybackiego (MIR) w końcu 1928 roku. Jego działalność znacznie wykraczała poza sferę naukowo-badawczą. Celem Instytutu było inspirowanie rozwoju rybołówstwa, handlu oraz przetwórstwa rybnego. Z biegiem czasu MIR przy pomocy subwencji rządowych wziął na siebie główny ciężar troski o rozwój polskiego rybołówstwa bałtyckiego. MIR zajmował się organizowaniem próbnych rejsów i wytyczaniem nowych obszarów połowowych - m.in. w okolicach Bornholmu, propagowaniem nowych rozwiązań technologicznych, szkoleniem dla rybaków organizowanym w Szkole Morskiej w Gdyni. Instytut wypracował także system nabywania kutrów motorowych przez rybaków (po kilkuletniej dzierżawie), dzięki którym możliwe były połowy dalekomorskie. Zajmował się też prowadzeniem Hali i Chłodni Rybnej oraz składów śledziowych w Gdyni<sup>149</sup>.

W 1926 roku zaczął być budowany port rybacki w Gdyni, który w lepszy sposób, aniżeli uprzednio egzystujące schronisko, zabezpieczał interesy coraz liczniejszej kolonii rybackiej. Inwestycja ostatecznie została wykończona w grudniu 1930 roku<sup>150</sup>. Rząd wydzierżawił także przedsiębiorstwu prywatnemu odpowiednią ilość terenu pod budowę

---

<sup>146</sup> A. Hryniewiecki, *Rybołówstwo morskie*, [w:] *XV lat polskiej pracy na morzu...*, A. Majewski (red.), s.176-177.

<sup>147</sup> W. Czerwińska, *Na morzu i zapleczu...*, s. 50-51.

<sup>148</sup> A. Hryniewiecki, *Rybołówstwo morskie...*, s. 181.

<sup>149</sup> W. Czerwińska, *Na morzu i zapleczu...*, s. 50-52.

<sup>150</sup> R. Mielcarek, *Budowa portu handlowego...*, s. 187-177.

stoczni rybackiej. Na przełomie lat 20 i 30-tych Gdynia posiadała już porównywalny potencjał (jeżeli idzie o ilość rybaków i sprzętu połowowego: kutrów, łodzi) w zakresie rybołówstwa bałtyckiego w stosunku do portu w Helu<sup>151</sup>.

W latach 30-tych Gdynia stała się także ośrodkiem rybołówstwa dalekomorskiego, którego powstanie postulowano już od dawna. Na przeszkodzie w realizacji zadania stały niedostateczne umiejętności i możliwości techniczne oraz organizacyjne polskich rybaków. Zdawano sobie sprawę, że organizacja rybołówstwa dalekomorskiego winna się dokonywać z udziałem firm prywatnych zorganizowanych na zasadzie przedsiębiorstw kapitalistycznych<sup>152</sup>. Pierwsze doświadczenia z utworzeniem polsko-holenderskich spółek: „Morze Północne” i „Mewa” nie przynosiły jednak chluby polskiemu rybołówstwu dalekomorskiemu. Przeciwno przedsiębiorstwom toczyły się śledztwa dotyczące nieprawidłowej, sprzecznej z polskim prawem struktury kapitału akcyjnego (udział kapitału holenderskiego przekraczał 50 proc. udziałów) oraz oskarżeń o przemyt do Gdyni śledzi łowionych przez obce floty<sup>153</sup>.

Pod koniec lat 30-tych powstawały kolejne przedsiębiorstwa tej branży: „Pomorze”, „Korab”, „Delfin”. „Ławica”. Trzy ostatnie były już oparte wyłącznie na kapitale krajowym. Przedsiębiorstwa rozwijały się z poparciem państwa. Od 1937 roku przedsiębiorstwa połowowe mogły korzystać z ulg podatkowych oraz zwolnień od opłat stemplowych, którymi generalnie objęte były przedsiębiorstwa gdyńskie<sup>154</sup>. Rozwój dalekomorskiej floty rybackiej przy jednoczesnym spadku wydajności łowisk przybrzeżnych, spowodował wzrost udziału Gdyni w całości polskich połowów.

W 1938 roku udział Gdyni w całości połowów przekroczył 80 proc., co uczyniło z Gdyni niekwestionowane centrum polskiego rybołówstwa morskiego<sup>155</sup>. Warto jednak zwrócić uwagę, że pomimo rozwoju własnego rybołówstwa gdyński ośrodek handlu rybą w większości opierał się na imporcie. W całym okresie 20-lecia międzywojennego własne połowy w porównaniu z importem stanowiły zaledwie 12 proc. W publikacji rocznicowej sporządzonej z okazji upamiętnienia osiągnięć piętnastolecia polskiej pracy na morzu zwracano uwagę na osiągnięcia Rzeczypospolitej w dziedzinie rybołówstwa morskiego, ale też i na bolączki tego sektora: *Trzeba długiej jeszcze pracy, by własne rybołówstwo mogło dostarczyć tyle, ile potrzebuje podczas kryzysu polski spożywca, a przecież istnieją*

---

<sup>151</sup> W. Czerwińska, *Na morzu i zapleczu...*, s. 50-52.

<sup>152</sup> F. Lubecki, *Rybołówstwo morskie*, [w:] *Kronika o polskim morzu...*, Cz. Peche (red.), s. 240.

<sup>153</sup> A. Piskozub, *Polska morska...*, s. 70-71.

<sup>154</sup> W. Czerwińska, *Na morzu i zapleczu...*, s. 54.

<sup>155</sup> *Ibid.*, s. 55.

możliwości eksportu połowów, wytwarzania maczki i nawozów. Państwa wschodnio-bałtyckie od kilku lat posyłają swe statki na wody północno-europejskie. Nie tylko zmniejszyły przez to przywóz ryb morskich, ale zaczynają wysyłać swe połowy do innych państw<sup>156</sup>.

W branży rybołówstwa morskiego istotną rolę odgrywała Gdynia jako ośrodek handlowy, który umożliwiał zbyt złowionej ryby. W roku 1932 zbudowano w Gdyni chłodnię rybną i halę przeznaczoną na dokonywanie transakcji handlowych. Z biegiem czasu powstał w Gdyni cały kompleks urządzeń związanych z obrotem i magazynowaniem ryb składający się z hal, magazynów, chłodni, zamrażalni ryb, wytwórni lodu, fabryki maczki rybnej itp. Ośrodek handlowy sprzyjał także ożywieniu przetwórstwa rybnego. W Gdyni ulokowane były liczne wędzarnie wyposażone w piece i działy wytwarzania konserw<sup>157</sup>.

Przemysł stoczniowy w przedwojennej Gdyni nie zdołał się rozwinąć do większych rozmiarów, pomimo tego, że istniały tu odpowiednie warunki dla jego rozwoju. Zwraca na to uwagę Bogdan Kowalski: *W ramach funkcji przemysłowej szczególny nacisk położyć należy na konieczność zmontowania w wielkim stylu stoczni okrętowych. Po pierwsze dlatego, że przemysł ten ma z góry zapewniony duży zbyt przy niezbędnym rozwoju marynarki handlowej, a także i wojennej nie mówiąc już o zamówieniach zagranicznych. Po drugie zaś dlatego, że budowa okrętów licząca w sobie tak różnorodne zapotrzebowanie, jest poważną podporą dla wielu gałęzi przemysłowych*<sup>158</sup>. Przemysł stoczniowy posiada także pozytywny wpływ na bilans zatrudnienia oraz przyczynia się do rozwoju myśli technicznej w regionie, umożliwiając awans społeczny inżynierom i technikom<sup>159</sup>.

Po pierwszych całkowicie nieudanych inicjatywach z lat 1922 -1926, dopiero w 1927 roku powołano spółkę akcyjną „Stocznia Gdynia”, której pierwszymi właścicielami byli inżynierowie i przemysłowcy, którzy uprzednio założyli warsztaty naprawcze „Nauta”. W roku 1928 wszystkie akcje przeszły jednak do nowych udziałowców. 76 proc. akcji objęło międzynarodowe towarzystwo „*The International Shipbuilding and Engineering*” eksploatujące konkurencyjną Stocznia Gdańską. Zależność Stoczni Gdynińskiej od Gdańskiej wynikała ze zobowiązań finansowych za wydzierżawione i zakupione na kredyt przez Gdynię od Gdańska urządzenia stoczniowe. Kłopoty ze spłatą tych zobowiązań ułatwiły przejmowanie nowo-powstałego zakładu przez doświadczone przedsiębiorstwo z Gdańska<sup>160</sup>. Towarzystwo „*The International Shipbuilding and Engineering*” było współwłasnością

---

<sup>156</sup> A. Hryniewiecki, *Rybołówstwo morskie...*, s. 188.

<sup>157</sup> W. Czerwińska, *Na morzu i zapleczu...*, s. 55.

<sup>158</sup> B. Kowalski, *Morskie i terytorialne aspekty...*, s. 278-279.

<sup>159</sup> Cz. Jereś, *Budownictwo okrętowe w Gdyni 1920-1945*, Gdańsk 1980, s. 83.

<sup>160</sup> *Ibid.*, s. 105.

kapitałów angielskich i francuskich (po 30 proc. udziałów), choć po 20 proc. miały w nim także kapitały polskie i Wolnego Miasta Gdańska. Taki podział parytetów w zamierzeniach odpowiadać miał ustaleniom Traktatu Wersalskiego, które przyznawały gdańską infrastrukturę stoczniową Polsce i WMG. W rzeczywistości jednak odzwierciedlał on często konfliktogenne relacje pomiędzy głównymi aktorami życia politycznego w Wolnym Mieście Gdańsku. Oddanie zarządu Stoczną Gdyńską tej samej grupie kapitałowej co Stoczną Gdańską oznaczało, że ta sama gra interesów decydować będzie teraz o majątku stoczniowym Polski. Ponadto pozostałe 24 proc. udziałów w Stoczni Gdyńskiej objęli udziałowcy reprezentujący przedsiębiorstwa z Warszawy, Zielonej Góry, Krakowa, a przede wszystkim „Górnośląskie Zjednoczone Huty Królewska i Laura” w Katowicach. Te ostatnie przedsiębiorstwa od 1929 roku wchodziły w skład amerykańsko-niemieckiego holdingu<sup>161</sup>.

Stocznia Gdyńska podporządkowana była zatem obcym wpływom kapitałowym, w tym niemieckim, co nie mogło wieść do pozytywnych konsekwencji. Stocznia Gdańska zaczęła dążyć do podporządkowania nowo założonej spółki w Gdyni o podobnym profilu produkcyjnym. Powstałe na tym tle nieporozumienia i zależności doprowadziły do ogłoszenia w dniu 10 marca 1936 roku decyzji o ogłoszeniu upadłości Stoczni Gdyńskiej<sup>162</sup>.

Dalsza działalność przedsiębiorstwa zgodnie z założeniami właścicieli miała polegać wyłącznie na wypełnieniu już zawiązanych zobowiązań i zakończeniu rozpoczętych prac. Nie zlikwidowano jednak majątku stoczni. Na rzecz utrzymania przedsiębiorstwa rozwinięto bowiem szeroko zakrojoną akcję propagandową, w której uczestniczyła prasa codzienna, środowiska związane z gospodarką morską oraz władze miasta Gdyni z Komisarzem Rządu Franciszkiem Sokołem na czele. Istotną rolę odgrywała także zdecydowana i aktywna postawa załogi, która w trudnej sytuacji finansowej przez zwiększenie nakładów pracy przyczyniła się do poprawy sytuacji ekonomicznej przedsiębiorstwa.<sup>163</sup> W efekcie Ministerstwo Przemysłu i Handlu upoważniło Komisarza Rządu w Gdyni do prowadzenia pertraktacji z głównym udziałowcem „*The International Shipbuilding and Engineering*” na temat wykupu akcji. Pod wpływem rozmów międzynarodowe towarzystwo zobowiązało się odsprzedać posiadane akcje, które zostały następnie przekazane miastu Gdyni. Komisarz rządu, który w dalszym ciągu prowadził sprawy stoczni zaproponował powiększenie udziałów przedsiębiorstwom, które już uczestniczyły w kapitale akcyjnym spółki. Z oferty tej skorzystał dotychczasowy udziałowiec: „*Górnośląskie Zjednoczone Huty Królewska i*

---

<sup>161</sup> D. Steyer, *Półwiecze Polski na morzu...*, s. 96.

<sup>162</sup> Cz. Jereś, *Budownictwo okrętowe ...*, s. 123-127,

<sup>163</sup> *Ibid.*, s. 129-130.

*Laura*”, który wykupił 76 proc. udziałów Stoczni w listopadzie 1937 roku. Po tych zmianach, uporządkowano gospodarkę Stoczni, początkowo obniżając kapitał akcyjny, potem jednak go podwyższając w związku z rozwojem stoczni i nowymi inwestycjami poczynionymi w latach 1937-1939<sup>164</sup>. Nowe zmiany pozytywnie odbiły się na kondycji gospodarczej Stoczni. Dla zapewnienia jej pomocy w grudniu 1937 roku zawarto umowę z angielską stocznią „*Samuel White*”, która zobowiązała się udzielać pomocy technicznej przy projektowaniu statków, przeszkolić polskich pracowników oraz udostępnić swoje archiwum techniczne<sup>165</sup>. Dla rozbudowy stoczni udostępniono także nowe tereny rozwojowe.

W latach 1937-1939 Stocznia Gdyńska uzyskała kilka poważnych zleceń na budowę jednostek pływających. Oprócz statków rybackich i motorowych, w roku 1938 rozpoczęto budowę statku pełnomorskiego na zlecenie przedsiębiorstwa „Żegluga Polska”. W przedsiębiorstwie prowadzono także prace remontowe. W ostatnich latach przed wybuchem wojny wzrastała liczba pracowników Stoczni, przedsiębiorstwo odnotowywało także coraz lepsze wyniki finansowe<sup>166</sup>.

Obok Stoczni Gdyńskiej funkcjonowały w Gdyni także Warsztaty Portowe Marynarki Wojennej, Stocznia Rybacka i prywatna Stocznia Jachtowa budująca m. in. udane jachty typu „Konik Morski” oraz łodzie ratunkowe i motorówki. Przemysł stoczniowy w Gdyni do czasu wybuchu wojny pozostawał jednak na wstępnym etapie rozwoju. Wypracowano zaledwie zalążki polskiego okrętownictwa, które mogło się lepiej rozwinać po wojnie.

#### 2.2.4. Rozwój firm i instytucji pracujących na rzecz gospodarki morskiej i handlu zagranicznego w Gdyni

Sytuacja gospodarcza w 1926 roku zadecydowała, że port gdyński budowany był przede wszystkim jako port węglowy. Stąd w początkowym okresie jego dynamicznego rozwoju nie wykształciły się tu wyspecjalizowane instytucje i nie powstały firmy usługowe pracujące na rzecz obsługi ruchu towarowego i handlu zagranicznego. Sytuacja ta zaczęła się zmieniać w latach 30-tych, gdy w strukturze przeładowywanych towarów zaczął wzrastać udział towarów drobnicowych i przetworzonych, co stwarzało nadzieje na odgrywanie przez Gdynię roli portu dyspozycyjno-rozdzielczego. Jak pisze Mieczysław Widernik: *Powstanie szerokiego systemu usług portowych wymagało dłuższego czasu, w innych portach tworzył się przez dziesięciolecia. Należy nadmienić, że w latach trzydziestych władze polskie uczyniły wiele,*

---

<sup>164</sup> W. Czerwińska, *Na morzu i zapleczu...*, s. 58-59.

<sup>165</sup> *Ibid.*, s. 60.

<sup>166</sup> *Ibid.*, s. 60.

aby stymulować rozwój systemu usług portowych, lecz do wybuchu wojny Gdynia znacznie ustępowała w tym względzie Gdańskowi<sup>167</sup>. W efekcie Gdynia nie posiadała charakteru ośrodka handlowego. Od samego początku konstrukcja nabrzeży, brak placów składowych i manipulacyjnych, nadawały Gdyni raczej charakter portu przeładunkowego i takim pozostał on do końca okresu międzywojennego<sup>168</sup>.

Pomimo tego w Gdyni stosunkowo nieźle rozwijały się niektóre sektory usług portowych. Dotyczy to przede wszystkim spedycji. Ilość firm reprezentujących tę branżę raptownie wzrastała z roku na rok licząc w 1937 roku 63 przedsiębiorstwa. Rozwinięte było również maklerstwo, którego najważniejszym reprezentantem była Polska Agencja Morska założona w 1927 roku, a niektóre firmy tej branży zajmowały się także frachtowaniem statków. Choć w tej ostatniej dziedzinie Gdynia nie mogła konkurować z portami zagranicznymi, które mogły samodzielnie decydować o wyborze przewoźnika. Inną dziedziną usług portowych było zaopatrywanie statków (*shiphandling*). Niektóre z firm miały koncesję na prowadzenie handlu towarami zagranicznymi. W Gdyni funkcjonowały także firmy zajmujące się rzeczoznawstwem, cumowaniem czy ubezpieczeniami. Istotną rolę odgrywały firmy handlowe zajmujące się eksportem i importem różnego rodzaju towarów. Port gdyński nie miał jednak przedstawicielstw międzynarodowych organizacji kupieckich zajmujących się handlem hurtowym ani wielkich domów składowych. W zakresie towarów masowych punktami dyspozycyjnymi, zamiast Gdyni, były takie polskie ośrodki, jak: Śląsk, Warszawa, Łódź. Sytuacja ta zaczęła się zmieniać w drugiej połowie lat trzydziestych gdy utworzono wyspecjalizowane instytucje takie jak: Arbitraż Skór, aukcja owoców południowych czy Izba Arbitrażowa Bawełny. Ta ostatnia instytucja odgrywała istotną rolę dla rozwoju przemysłu włókienniczego w Łodzi. Już w latach 1930-1931 powstawały w Gdyni składy konsygnacyjne bawełny amerykańskiej, budowano specjalne magazyny przeznaczone dla składowania tego strategicznego surowca. Dzięki odpowiedniej polityce polskiego rządu odnośnie taryf kolejowych i opłat celnych w roku 1933 Gdynia stała się największym portem bawełnianym na Bałtyku i miała wszelkie podstawy aby obsługiwać także potrzeby Czechosłowacji, Węgier, Rumunii oraz krajów bałtyckich. Zakupy amerykańskiej bawełny pokrywały w tym czasie ponad 70 % naszego zapotrzebowania na ten surowiec<sup>169</sup>.

Ważnym czynnikiem rozwoju handlu bawełną było powołanie, z inspiracji sfer gospodarczych Gdyni i Łodzi, instytucji arbitrażowej w 1935 roku, służącej do rozstrzygania

---

<sup>167</sup> M. Widernik, *Porty Gdańska i Gdyni...*, s. 58.

<sup>168</sup> S. Darski, *W służbie żeglugi*, Gdańsk 1978, s. 91.

<sup>169</sup> J. Kupliński, *Gdynia portem bawełnianym (1930-1939)*, „Nautologia. Polskie Towarzystwo Nautologiczne”, nr 3 (95), s. 17-18.

sporów wynikających z transakcji zawieranych w międzynarodowym handlu bawełną. Powstanie tej instytucji było potwierdzeniem równorzędnej pozycji portu gdyńskiego wobec największych nawet portów zagranicznych (np. względem konkurencyjnej w handlu tego surowca - Bremy). W 1936 roku powołano także Zrzeszenie Interesantów Handlu Bawełną, do którego przystąpiło większość firm przemysłu bawełniarskiego w Polsce: firmy handlowe, domy składowe, spedycje oraz firmy kontrolne zainteresowane bawełną<sup>170</sup>. Istotną rolę odgrywała w końcu instytucja Wolnego Obszaru Celnego, utworzonego 11 marca 1933 roku. WOC zlokalizowany był w basenie wewnętrznym nr 2 (Basen Ministra Kwiatkowskiego) i zajmował specjalnie wydzieloną grupę torów kolejowych. Strefa wolnocłowa została faktycznie uruchomiona w styczniu 1934 roku<sup>171</sup>.

Proponowano także utworzenie składów konsygnacyjnych współpracujących z instytucjami kredytującymi czyli miejsc, gdzie obok przechowywania towarów w domach skladowych prowadzono by także różne czynności uszlachetniające w stosunku do przeładowywanych towarów (pakowanie, sortowanie itp). Po 1935 roku podnoszono też problem Gdyni jako portu bazowego. Inicjatywy te wynikały z chęci stworzenia w Gdyni prawdziwego ośrodka handlowego dla południowego Bałtyku, a nie tylko miejsca przeładowywania towarów masowych. Na przeszkodzie stało zapóźnienie technologiczne urządzeń przeładunkowych gdyńskiego portu, słaby system organizacyjny (zbyt małe znaczenie linii regularnych i terminowych) oraz struktura polskiego handlu zagranicznego polegająca na przewadze eksportu (za którym stał interes polskiego przemysłu) nad importem (który jest w interesie handlowców). Również polski samorząd gospodarczy nie popierał utworzenia w Gdyni instytucji handlowych, widząc w nich konkurencję dla podobnych instytucji ulokowanych w głębi kraju<sup>172</sup>. Praktyki te dyktowane były często względami partykularnymi związanymi z chęcią zachowania stanowisk w instytucjach centralnych za pośrednictwem których ustalano strukturę naszego handlu, wysokość cen itd.<sup>173</sup>

Wraz z upływem czasu coraz większą rolę odgrywał w Gdyni sektor bankowy. Miasto zaciągało dość znaczne pożyczki długo i krótkoterminowe, które dzieliły się na pożyczki gwarantowane przez Skarb Państwa oraz pokrywane z podatków lokalnych. Z pożyczek finansowano rozbudowę infrastruktury czyli budownictwo drogowe, budowę instalacji gazowej, sieci wodociągowej, kolonii robotniczych czy budynków administracyjnych<sup>174</sup>.

---

<sup>170</sup> J. Kupliński, *Dom Bawełny w Gdyni*, „Rocznik Gdyński”, nr 15, Gdynia 2003, s. 189-190.

<sup>171</sup> *Encyklopedia Gdyni*, Gdynia 2006, s. 920-921.

<sup>172</sup> B. Dopierała, *Wokół polityki morskiej...*, s. 125-143.

<sup>173</sup> B. Kasproicz, *Byłem juniorem...*, s. 255.

<sup>174</sup> J. Ostapkowicz, *Banki w Gdyni w latach 1926-1939*, „Rocznik Gdyński”, nr 15, Gdynia 2003, s.

Początkowo obsługą finansową operacji portowych zajmowały się banki gdańskie i warszawskie. Później zaczęły tu powstawać filie banków krajowych. Największą rolę w gospodarce Gdyni odegrał Bank Gospodarstwa Krajowego, który zorganizował w Wolnej Strefie składy konsygnacyjne dla importowanej bawełny oraz otworzył przedsiębiorstwo Domy Składowe Publiczne, które dokonywało wszelkich czynności związanych z wyładunkiem i magazynowaniem bawełny. Do innych instytucji kredytujących gdyńskie inwestycje należy zaliczyć: Państwowy Bank Rolny, Polski Bank Komunalny w Warszawie oraz Kasy Oszczędnościowe. Oprócz banków państwowych akcją kredytową prowadziły także prywatne banki akcyjne (np. Bank Przemysłowy Polski<sup>175</sup>).

Warto też zwrócić uwagę na silną pozycję samorządu gospodarczego w Gdyni. Głównym reprezentantem środowisk gospodarczych nie była jednak Izba Przemysłowo-Handlowa, lecz utworzona w 1930 roku Rada Interesantów Portu (RIP) w Gdyni. W najbardziej dynamicznym okresie rozwoju Rady (lata 1937-1938) liczyła ona 13 związków i zrzeszeń, reprezentujących 89 przedsiębiorstw. W jej skład wchodziły m.in.: Polski Związek Maklerów Okrętowych, Zrzeszenie Ekspedytorów Portowych, Związek Przedstawicieli Koncernów Węglowych, Związek Przemysłowców Portowych, Związek Armatorów Polskich czyli środowiska najbardziej liczące się w Gdyni. RIP odgrywał ważną rolę nie tylko na arenie polityki lokalnej, ale także centralnej, stając się instytucją lobbującą o korzystne rozstrzygnięcia ustawowe w kręgach ministerialnych<sup>176</sup>.

Jak wykazano powyżej, rozwój gospodarczy w okresie 20-lecia międzywojennego zawdzięczała Gdynia systemowemu podejściu do gospodarki, które było reprezentowane przez rząd. W efekcie tego podejścia to w porcie spletały się liczne powiązania gospodarcze odpowiadające promieniście rozchodzącym się ciągom transportowym. Powiązania te tworzyły zarówno przedpole gospodarcze, jak i zaplecze lądowe dla gdyńskiego portu. W okresie 20-lecia międzywojennego Gdynia była soczewką skupiającą handel zagraniczny dokonywany drogą morską, a także jego przewozy tranzytowe i ruch pasażerski, obok portu w Gdańsku stanowiła też główne narzędzie kształtowania bilansu płatniczego odrodzonego państwa. Dzięki efektowi skupienia odnotowywano bezprecedensowy rozwój gospodarczy, rozwój niewspółmierny z innymi polskimi ośrodkami gospodarczymi, a przeładunki portowe stawały się głównym czynnikiem miastotwórczym Gdyni.

---

183-184.

<sup>175</sup> Ibid., s. 184-188.

<sup>176</sup> I. Sagan, *Miasto. Scena konfliktów i współpracy...*, s. 192-194.



### 2.3. Kontynuacja trendów rozwoju gospodarki morskiej Gdyni w okresie PRL

Po 1945 roku gospodarka morska nadal stanowiła kluczową gałąź gospodarki narodowej. W okresie tym dominowało także systemowe podejście do gospodarki. Zamyśl kontynuacji przedwojennych zasad polityki gospodarczej państwa (powiązanie polskiego wybrzeża z zasobami przemysłowymi kraju) w okresie PRL-u obecny był w poglądach wielu przedwojennych działaczy gospodarczych i popularyzatorów myśli morskiej, którzy zdecydowali się swoim autorytetem wspierać w nowych warunkach politycznych i geograficznych dzieło odbudowy i rozwoju polskiej gospodarki morskiej. Eugeniusz Kwiatkowski, który do stycznia 1948 roku pełnił funkcję szefa Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża, w swoich licznych publikacjach i okolicznościowych przemówieniach zwracał uwagę na szansę, jaka się rysuje przed Polską wobec uzyskania szerokiego dostępu do Wybrzeży Bałtyku<sup>177</sup>. Dyrektor Instytutu Bałtyckiego Józef Borowik w referacie wygłoszonym w 1946 roku podkreślał wagę nowej konstelacji geopolitycznej Polski, dzięki której nasz kraj zyskał *szczególną zwartość fizjograficzną*<sup>178</sup>, a dzięki przyłączeniu nowych obszarów uprzemysłowionych korzystnie zmieniła się jego struktura gospodarcza, co dobrze rokowało dla *utrzymywania ożywionej wymiany towarowej z całym światem*<sup>179</sup>. W podobnym tonie pisał także H. Bagiński zwracając uwagę, że spójność hydrograficzna Odry i Wisły tworzy *jedność przestrzenną Polski macierzystej i wzajemne ciążenie ku sobie terenu ograniczonego na południu przez Sudety i Karpaty, a na północy przez wybrzeża morskie Bałtyku*<sup>180</sup>. W efekcie uzasadnione jest twierdzenie, iż *między polityką morską Polski Ludowej a polityką morską II RP istnieje wiele związków. Mimo zasadniczych różnic w polityce morskiej w tych dwóch okresach, cechuje ją ciągłość*<sup>181</sup>.

Zmiana realiów geograficznych polskiego wybrzeża wpłynęła na rozproszenie potencjału gospodarczego i handlowego gospodarki morskiej pomiędzy główne porty polskiego wybrzeża, które zaczęły konkurować między sobą o przeładunki. W okresie tym nie występował już efekt soczewki, czyli skupienia całej masy ładunkowej Rzeczypospolitej w jednym miejscu. Granica morska Polski Ludowej została wytyczona postanowieniami konferencji poczdamskiej z dnia 2 sierpnia 1945 roku. Linia brzegowa powojennej Polski

---

<sup>177</sup> E. Kwiatkowski, *Pisma o Rzeczypospolitej Morskiej*, Szczecin 1985, s. 137-177.

<sup>178</sup> J. Borowik, *Zadania i prace Instytutu Bałtyckiego na tle nowych warunków polskich*, [w:] *Instytut Bałtycki. Redivivus*. Pamiętnik Instytutu Bałtyckiego, nr 43, Gdańsk- Bydgoszcz-Szczecin 1947, s. 18.

<sup>179</sup> *Ibid.*, s. 20

<sup>180</sup> H. Bagiński, *Polska i Bałtyk. Zagadnienie dostępu Polski do morza*, Warszawa 1959, s. 261.

<sup>181</sup> W. Strąk, *Polityka morska w latach 1944-1979 ze szczególnym uwzględnieniem sfery gospodarczej*, [w:] *Polityka morska państwa w 40-leciu PRL sesja naukowa*, Gdańsk 1986, s. 48.

liczyła 528 kilometrów. W odróżnieniu od II Rzeczypospolitej Polska stała się państwem zdecydowanie bałtyckim, którego 99,7 proc. obszaru znajduje się w zlewisku Bałtyku współtworzonym przez dorzecza Wisły i Odry<sup>182</sup>. Polska Ludowa od samego początku musiała mieć na uwadze wybór pomiędzy czterema dużymi portami morskimi w Gdyni, Gdańsku, Szczecinie i Świnoujściu. Odrębną sprawą była duża liczba małych portów i przystani rybackich rozmieszczonych na długim wybrzeżu od Zalewu Szczecińskiego po Zalew Wiślany.

Zmiany dotyczyły także modelu gospodarczego, który realizowany był w okresie PRL. Wzorem innych państw socjalistycznych w Polsce wprowadzono model gospodarki centralnie sterowanej, której moce wytwórcze oparte były na państwowych, dużych przedsiębiorstwach głównie przemysłu ciężkiego. Co prawda, bezpośrednio po wojnie w odniesieniu do Gdyni stosunkowo dużą popularność posiadały koncepcje oparcia jej gospodarki na sektorze prywatnym w odniesieniu do takich branż, jak np. przeładunki portowe, składowanie, usługi maklerskie. Zwracano wówczas uwagę, że przeładunki portowe i żegluga nie mogą być wyłączną domeną państwa socjalistycznego, gdyż realizują one złożone interesy międzynarodowe, w tym także państw kapitalistycznych. Proponowano też udział zagranicznego kapitału prywatnego w polskich stoczniach oraz bliską kooperację z państwami kapitalistycznymi. Koncepcje te, określane pogardliwie jako *separatystyczne*<sup>183</sup>, nie doczekały się jednak realizacji. Planowanie morskie uznano za podporządkowane systemowi centralnego sterowania gospodarką narodową. Jak pisano w jednej z publikacji ekonomicznych z 1950 roku: *Dzisiaj nie ma wątpliwości, że tak jak i w innych dziedzinach życia gospodarczego, tak i w gospodarce morskiej w oparciu o zdecydowane wytyczne gospodarcze, opierające się na zasadach gospodarki planowej, państwo sprawuje władzę całkowicie*<sup>184</sup>. I tak w latach 1947-1949 realizowano proces określany mianem *socializacji portów morskich*<sup>185</sup>. Całość prac przeładunkowych znalazła się w gestii przedsiębiorstwa państwowego – zarządu portu. Dokonano także centralizacji działalności maklerskiej, w dziedzinie rzeczoznawstwa i kontroli. W początkach lat 50-tych likwidowano pozostałości sektora prywatnego w żegludze morskiej. Zlikwidowano wówczas przedwojenne przedsiębiorstwa żeglugowe GAL, Żegluga Polska i Polbryt, przekształcając je w 1951 roku w Polskie Linie Oceaniczne z siedzibą w Gdyni oraz Polską Żeglugę Morską z siedzibą w

---

<sup>182</sup> A. Piskozub, *Polska morska...*, s. 103.

<sup>183</sup> *Planowanie morskie na tle planowania komunikacyjnego*, Skrypt z wykładów J. Paszkowicza, Gdańsk 1950, s.19.

<sup>184</sup> Ibid.

<sup>185</sup> Z. Misztal, *Gospodarka morska w Polsce w latach 1945-1975*, Gdańsk 1978, s. 149-153.

Szczecinie i Polskie Ratownictwo Okrętowe z siedzibą w Gdyni. Te trzy przedsiębiorstwa zostało podporządkowane organowi nadrzędnemu pod nazwą Centralny Zarząd Polskiej Marynarki Handlowej z siedzibą w Gdyni. W 1949 roku znacjonalizowano przedsiębiorstwa połowowe „Dalmor” i „Arka” oraz centrale rybne i handlowe. Socjalistyczny system produkcji zrywał też z koncepcją uprzywilejowania jednej branży gospodarczej na rzecz działowo-gałęziowej struktury gospodarki, która w założeniu wszystkie sektory miała traktować równomiernie<sup>186</sup>. Stąd też takie działy gospodarki morskiej jak rybołówstwo bądź przemysł stoczniowy sukcesywnie były włączane do resortów z pozoru nie związanych z morzem - rolnictwa bądź przemysłu ciężkiego. Założenia polityki morskiej zmierzały w kierunku tworzenia własnej floty handlowej będącej narzędziem interwencyjnym przy przewozach ładunków polskiego handlu zagranicznego.

Generalnie jednak, pomimo niepokojących tendencji centralizacja zarządzania posiadała także swoje dobre strony z punktu widzenia rozwoju gospodarki morskiej, dając możliwość skoncentrowania tzw. *akumulacji społecznej, a więc odpowiedniej koncentracji środków kapitałowych, umożliwiających realizację kapitałochłonnych inwestycji*<sup>187</sup>. W efekcie w okresie powojennym zrealizowano koncepcję rozwoju wszystkich branży wchodzących w skład gospodarki morskiej w Gdyni. Obok przeładunków portowych i żeglugi rozbudowano też branżę rybołówstwa morskiego i przemysłu stoczniowego, czego nie udało się dokonać w okresie międzywojennym.

W pierwszych latach po wojnie prowadzono prace na rzecz odbudowy gdyńskiego portu ze zniszczeń wojennych. Dzięki dużym nakładom finansowym i ofiarnej pracy załóg budowlanych do końca 1949 roku w porcie gdyńskim odbudowano prawie wszystkie falochrony, nabrzeża i magazyny. W dużym stopniu odnowiono urządzenia przeładunkowe i pomocniczy tabor pływający. Przeładunki portowe w całym okresie powojennym wykazywały duże wahania i różnice w ilości przeładowywanej masy towarowej, i to zarówno w eksporcie, jak i imporcie. W okresie 1949-1953 port gdyński został włączony w struktury Zarządu Portu Gdańsk- Gdynia i ten etap nie odbił się pozytywnie na jakości świadczonych usług. Znacznie lepiej funkcjonował gdyński port jako odrębne przedsiębiorstwo. Podstawę obrotów stanowił wówczas handel zagraniczny. Na początku lat 50-tych nastąpił spadek obrotów spowodowany wzrostem wymiany handlowej z państwami socjalistycznymi

---

<sup>186</sup> A. Piskozub, *Polska morską....*, s. 111.

<sup>187</sup> J. Majczyno, *Polska flota handlowa. Zarys zagadnień polityki żeglugowej i rozwoju floty handlowej w Polsce Ludowej*, Gdynia 1960, s. 29.

dokonywany drogą lądową oraz nadmiarem ilości węgla na rynkach światowych<sup>188</sup>. Rozwój przeładunków portu gdyńskiego do początku lat 60-tych opierał się na obsłudze towarów masowych i drobnicy. Szczególnie dynamiczny rozwój obrotów handlowych nastąpił po 1971 roku. W całości obrotów stosunkowo pokaźną rolę odgrywał tranzyt towarów drobnicowych, który w okresie powojennym wykazywał stałą tendencję wzrostową.<sup>189</sup> Gdynia, będąc portem uniwersalnym, już od wielu lat spełniała funkcję głównego portu drobnicowego. Od 1962 roku w porcie tym ilość przeładowywanej drobnicy zaczęła przeważać nad ilością przeładowywanego węgla. W latach 60-tych pojawiły się także pierwsze przewozy kontenerowe obsługiwane początkowo przy Nabrzeżu Polskim. W 1967 roku „C. Hartwig” w Gdyni doprowadził do zorganizowania kontenerowej linii dowozowej pomiędzy Gdynią a Goeteborgiem. Od 1975 roku zaczęto budowę nowoczesnej bazy kontenerowej w porcie zachodnim przy Nabrzeżu Helskim<sup>190</sup>.

Rozwój przeładunków gdyńskiego portu powiązany był z rozwojem linii żeglugowych administrowanych przez przedsiębiorstwo państwowe Polskie Linie Oceaniczne (PLO). W opracowaniach ekonomicznych powstających w okresie PRL, zwraca się uwagę, że państwo socjalistyczne mogło wywierać duży i pozytywny wpływ na rozwój floty handlowej. Po pierwsze, dokonywało koncentracji środków kapitałowych wystarczających dla rozbudowy floty, czego nie mogło dokonywać w okresie międzywojennym. Po drugie, rozwojowi żeglugi sprzyjała centralna dyspozycja w handlu zagranicznym zapewniona przez monopolistyczne struktury państwa, które posiadały wpływ na utrzymanie i rozszerzenie własnej gestii transportowej, możliwości koordynacji ekspedycji ładunków oraz lepsze wykorzystanie zdolności przewozowej tonażu<sup>191</sup>. Warto zwrócić uwagę, że po zakończeniu II wojny światowej nastąpiło ożywienie w światowej gospodarce, którego konsekwencją był wzrost znaczenia przewozów dokonywanych drogą morską. W ramach dokonywanej specjalizacji pomiędzy główne porty polskiego wybrzeża, Gdyni przypadła eksploatacja oceanicznych i europejskich linii regularnych i żeglugi nieregularnej dalekiego zasięgu, podczas gdy Szczecinowi – eksploatacja żeglugi trampowej bliskiego i średniego zasięgu<sup>192</sup>. Przyznanie Gdyni roli obsługi żeglugi liniowej posiadało duże znaczenie z punktu widzenia przyszłego rozwoju usług portowych. Żegluga ta jest bowiem nastawiona na obsługę towarów drobnicowych o szczególnie dużej wartości. Zwraca się uwagę, że *jest ona tradycyjną*

---

<sup>188</sup> Z. Misztal, *Gospodarka morską w Polsce...*, s. 237.

<sup>189</sup> Z. Misztal, *Rozwój gospodarki Gdyni w latach 1950-1975*, [w:] *Dzieje Gdyni...* R. Wapiński (red.), s. 269.

<sup>190</sup> *Ibid.*, s. 270.

<sup>191</sup> J. Majczyno, *Polska flota handlowa...*, s. 29-30.

<sup>192</sup> Z. Misztal, *Rozwój gospodarki Gdyni...*, s. 277.

domeną działalności armatorów w wysoko rozwiniętych i uprzemysłowionych krajach o długich tradycjach morskich<sup>193</sup>. To w przewozach żeglugi liniowej coraz większą rolę z biegiem czasu zaczęły odgrywać ładunki skonteneryzowane, które wymusiły rozwój grupy specjalistycznych statków przystosowanych do pionowego i poziomego przeładunku.

Już w latach 1947-1950 podwoił się stan polskiej floty handlowej, oraz jej nośność i pojemność<sup>194</sup>. Od 1956 roku w polityce rządu zwyciężyła opcja rosnącego udziału przewozów dokonywanych flotą własną. Założono, że w 1960 roku udział ten winien sięgnąć 25 %.<sup>195</sup> Ponieważ Polska nie posiadała na tyle rozbudowanej własnej floty handlowej, aby realizować to zadanie samodzielnie, z kolei nasze stocznie obciążone były długofalowymi zamówieniami zewnętrznymi, głównie ze strony Związku Radzieckiego, zachodziła konieczność zakupu pewnej liczby jednostek za granicą. W latach 1959-1961 zakupiono ze specjalnie powołanego Funduszu Rozbudowy Morskiej Floty Handlowej od zagranicznych armatorów pierwsze 12 statków. W następnych latach sukcesywnie powiększał się zasób polskich jednostek pływających między innymi w drodze przejęcia linii i statków od armatora szczyecińskiego. Dokonywał się także rozwój floty zbiornikowców. W efekcie, o ile w 1956 roku PLO dysponowało 36 statkami, o tyle w 1975 roku – 179 statkami<sup>196</sup>.

Wzrost naszej floty handlowej zaznaczył się również w udziale Polski w światowym tonażu flot handlowych<sup>197</sup>. Jeszcze istotniejszy był wzrost udziału polskiej floty w przewozie masy towarowej przechodzącej przez nasze porty oraz w obsłudze potrzeb przewozowych naszego handlu zagranicznego (w roku 1970 udział ten wynosił ok. 50 proc.)<sup>198</sup>. Wzrastała jakość techniczna statków i jakość ich wyposażenia w sprzęt nawigacyjny. W miarę zasilania PLO nowym tonażem postępował rozwój linii regularnych zarówno w relacjach bliskiego, jak i oceanicznego zasięgu. Zwiększano też częstotliwość połączeń w głównych trasach przepływu ładunków polskiego handlu morskiego. Na przełomie lat 60-tych i 70-tych uruchamiano też nowe połączenia żeglugowe – do zachodniego wybrzeża Ameryki Południowej, do portów Wielkich Jezior w Kanadzie i USA. Wprowadzano też kolejne promy do krajów skandynawskich. Na początku lat 70-tych z ramienia PLO działało 27 przedstawicielstw za granicą. PLO rozwijało też współpracę z obcymi armatorami i konferencjami żeglugowymi. Ekspansji gospodarczej gdyńskiego armatora sprzyjały też zmiany organizacyjne w wyniku których PLO w latach 70-tych przejęło wszystkie linie

---

<sup>193</sup> *Polskie Linie Oceaniczne. Studium ekonomiczne*, Gdańsk 1980, s. 12.

<sup>194</sup> Z. Misztal, *Gospodarka morską...*, s. 163.

<sup>195</sup> Z. Misztal, *Rozwój gospodarki Gdyni...*, s. 278.

<sup>196</sup> *Ibid.*, s. 278-279.

<sup>197</sup> D. Steyer, *Półwiecze Polski na morzu...*, s.121.

<sup>198</sup> *Ibid.*

regularne i uzyskały uprawnienia zjednoczenia<sup>199</sup>.

Badając rozwój działalności eksploatacyjnej PLO warto zauważyć, że w latach 1945-1950 odtworzono przedwojenny układ połączeń liniowych, a ponadto powstały nowe połączenia do portów indyjskich i chińskich. W latach 1950-1970 PLO rozwijały przede wszystkim oceaniczną żeglugę liniową oraz żeglugę zbiornikowcową<sup>200</sup>.

Trzecim sektorem gospodarki morskiej, który rozwijał się w okresie PRL-u, było rybołówstwo rozwijane głównie na bazie dwóch przedsiębiorstw rybołówczych „Arki” i „Dalmoru”. „Arka” w 1950 roku przekształcona została w przedsiębiorstwo połowowo-usługowe, koncentrujące na terenie portu skup ryb oraz wszystkie czynności remontowe. Przedsiębiorstwo integrowało na terenie portu cały sektor prywatny i spółdzielczy związany z obrotem rybą. Przedsiębiorstwo podejmowało także inicjatywy na rzecz poszukiwania nowych, wydajniejszych łowisk, nie tylko w basenie Morza Bałtyckiego. W tym celu od 1952 roku jego kutry zaczęły uprawiać połowy na Morzu Północnym. Wzrost połowów skłonił „Arkę” do doskonalenia przetwórstwa rybnego, łącznie z zagospodarowaniem odpadów rybnych<sup>201</sup>.

Z przedsiębiorstwem „Dalmor” należy wiązać koncepcję rozwoju rybołówstwa dalekomorskiego w Polsce. Do tego celu przedsiębiorstwo wykorzystywało stale udoskonalaną flotę rybacką: trawlerów, które zastępowały dawne lugry i pływających baz rybackich oraz w okresie późniejszym – specjalnych trawlerów przetwórci. Aby sprostać temu zadaniu polski przemysł stoczniowy poczynając od przełomu lat 50 i 60-tych przystąpił do budowy takich jednostek łowczych, które mogłyby sprostać nowym zadaniom. Dzięki udoskonalanej technice polska flota rybołówcza coraz bardziej poszerzała zasięg swojego oddziaływania, wpływając na odległe akweny morskie (wody Labradoru, łowiska subarktyczne, środkowy Atlantyk, brzegi Afryki)<sup>202</sup>.

W 1963 roku dokonano koncentracji gdyńskiego rybołówstwa łącząc przedsiębiorstwa „Arka” i „Dalmor” w jeden kombinat rybacki „Dalmor”. Nowo utworzone Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor” opierało już swoją działalność wyłącznie na zmodernizowanych statkach dalekomorskich, a Gdynia stała się bazą polskich połowów dalekomorskich. Dynamikę rozwoju rybołówstwa morskiego w Gdyni odzwierciedlają dane statystyczne - połowy wzrastały od 1143 ton w 1946 roku, do 204 tys. ton ryb w roku 1975<sup>203</sup>.

---

<sup>199</sup> Z. Misztal, *Rozwój gospodarki Gdyni...*, s. 279.

<sup>200</sup> *Polskie Linie Oceaniczne...*, s. 311.

<sup>201</sup> Z. Misztal, *Rozwój gospodarki Gdyni...*, s. 280.

<sup>202</sup> *Ibid.*, s. 281.

<sup>203</sup> *Ibid.*, s. 282.

W połowie lat 70-tych, flota „Dalmoru” liczyła 59 statków i zatrudniała 7 tys. pracowników w tym 4 tys. rybaków<sup>204</sup>.

W okresie powojennym ważną branżą gospodarki morskiej Gdyni stał się także przemysł budowy okrętów. Jego rozwój wiązać należy z popularnymi w bloku wschodnim koncepcjami rozwoju gałęzi przemysłu ciężkiego zarządzanego przez duże państwowe przedsiębiorstwa. Źródeł dynamicznego rozwoju przemysłu ciężkiego w Gdyni należy się jednak doszukiwać jeszcze w okresie drugiej wojny światowej. We wczesnych latach 40 minionego wieku port gdyński stał się bowiem jedną z głównych baz niemieckiej marynarki wojennej (*Kriegsmarine*), co przyczyniło się do rozwoju przemysłu stocznioowego i elektromaszynowego skierowanego na produkcję wojskową. Nadzór nad pracami sprawowała wówczas Stocznia w Kilonii<sup>205</sup>.

Dynamiczny rozwój przemysłu stocznioowego w okresie PRL odpowiadał głównie potrzebom Związku Radzieckiego, który importował od nas zamówione wcześniej jednostki pływające. Dopiero na dalszych miejscach wśród importerów uplasowały się takie państwa jak Chiny, Indie, Indonezja, Kuba oraz państwa Europy Zachodniej. Pomimo dużej zależności politycznej od Związku Radzieckiego trudno zaprzeczyć pewnym sukcesom przemysłu stocznioowego w Polsce.

W okresie planu 6-letniego wyprodukowano wiele jednostek o napędzie motorowym. Do 1959 roku Stocznia Gdyńska obok działalności produkcyjnej zajmowała się także remontem statków, choć ten drugi typ działalności stopniowo zanikał. Intensywny rozwój przemysłu stocznioowego rozpoczął się w Gdyni w 1956 roku, kiedy to stocznia uruchomiła seryjną produkcję portowych trawlerów rybackich do połowów burtowych. W okresie 1956-1960 każdego roku oddawano do eksploatacji kilkanaście takich jednostek. W samym 1960 roku wyprodukowano ich 23. Dzięki stale modernizowanym statkom rybackim polski przemysł stocznioowy zaczął być doceniany nie tylko w państwach bloku wschodniego, ale także w państwach kapitalistycznych takich jak Francja i Anglia<sup>206</sup>.

Na początku lat 60-tych zmodernizowano zakład produkcyjny budując duży, nowoczesny ośrodek kadłubowy. Dzięki dobrym rozwiązaniom technicznym zastosowanym przy budowie suchego doku i zaplecza produkcyjnego Stocznia Gdyńska weszła do kręgu nowoczesnych europejskich ośrodków budownictwa okrętowego. Jednocześnie podczas budowy ośrodka kadłubowego kontynuowano pracę w ośrodku starym. W latach 1958-1962

---

<sup>204</sup> T. Palmowski, *Morskie funkcje Gdyni*, [w:] *Zespół miejski Gdyni. Przyroda-gospodarka-społeczeństwo*, H. Piekarek-Jankowska, M. Dutkowski (red.), Gdańsk 1998, s. 128.

<sup>205</sup> Cz. Jereś, *Budownictwo okrętowe ...*, s. 247-251.

<sup>206</sup> Z. Misztal, *Rozwój gospodarki Gdyni...*, s. 283.

przeciętnie oddawano do eksploatacji około 20 statków różnych typów rocznie. Statki te były niewielkie, chociaż przedstawiały sobą dużą wartość<sup>207</sup>.

Zasadnicze zwiększenie rozmiarów produkcji i zmiana jej profilu nastąpiły w latach 1961-1963, kiedy oddano do eksploatacji nowy ośrodek kadłubowy i suchy dok, które umożliwiły budowę statków o nośności 100 tys. ton. Uruchomienie nowego ośrodka poważnie zmieniło profil produkcyjny stoczni, która musiała poza nabytą już specjalizacją w budowie małych statków opanować jednocześnie technologię budowy statków dużych<sup>208</sup>. W omawianym okresie oprócz trawlerów rybackich produkowano także jednostki o coraz większej nośności z gatunku drobnicowców, kabotażowców dla floty handlowej, masowców, zbiornikowców, ropomasowców, samochodowców.

Od początku w gdyńskim przemyśle stoczniowym istotną pozycję zajmowała produkcja eksportowa, która poczynając od lat 60-tych obejmowała 80 proc. zamówień. Obok państw bloku wschodniego (zajmujących pierwsze miejsca) odbiorcami tych jednostek pływających były: Wielka Brytania, Francja, Islandia, Norwegia, Szwecja, RFN.

Kryzys który rozpoczął się w polskim sektorze stoczniowym u schyłku lat 60-tych spowodowany był pogarszaniem opłacalności tej gałęzi przemysłu ciężkiego z uwagi na jej dużą materiałochłonność, co doprowadziło do zmniejszenia wsparcia branży stoczniowej przez czynniki rządowe. To z kolei doprowadziło do obniżenia jej efektywności gospodarczej i przesunięcie się z 7 na 11 miejsce w produkcji światowej. Pogarszające się wyniki ekonomiczne sektora przyczyniły się z kolei do osłabienia dynamiki płacowej i w następstwie do wystąpień robotniczych roku 1970<sup>209</sup>.

W Gdyni w okresie PRL rozwijały się stosunkowo dobrze także inne branże gospodarki morskiej takie jak przemysł stoczni remontowych, ratownictwo okrętowe, spedycja międzynarodowa, maklerstwo okrętowe, arbitraż morski czy rzeczoznawstwo i kontrola towarów handlu zagranicznego. O roli Gdyni w krajowej gospodarce morskiej okresu PRL może świadczyć fakt, iż w roku 1970-tym udział Gdyni w produkcji wytworzonej przez przedsiębiorstwa tego sektora z całego kraju wynosił 33 proc. i 53 proc. wartości produkcji i usług morskich przedsiębiorstw zlokalizowanych na terenie województwa gdańskiego<sup>210</sup>.

---

<sup>207</sup> Ibid., s. 284.

<sup>208</sup> E. Zabięło, *Wzrost potencjału produkcyjnego Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni (od roku 1950)*, [w:] *Historia budownictwa okrętowego na Wybrzeżu Gdańskim*, E. Cieślak (red.), Gdańsk 1972, s. 499.

<sup>209</sup> Z. Misztal, *Rozwój gospodarki Gdyni...*, s. 287.

<sup>210</sup> A. W. Sobociński, *Przemiany społeczeństwa Gdyni...*, s. 45-46.



## 2.4. Kryzys w branży morskiej w Gdyni 1989 roku jako przejaw rozpadu systemowego podejścia do gospodarki

Przemiany gospodarczo-polityczne, które zostały zainicjowane w Polsce wraz z rokiem 1989 przyczyniły się do stopniowego podważania podstaw systemowego podejścia do gospodarki. Polska gospodarka i jej system społeczno-gospodarczy ulegać zaczęły globalnym trendom rozwojowym i gospodarce wolnorynkowej. W wyniku przeobrażeń podważona została drożność dawnego systemu gospodarczego kształtowanego w okresie II RP oraz PRL przez państwo narodowe. Istotną rolę odegrało odejście państwa od inicjatywy sterującej w odniesieniu do polskiego przemysłu i gospodarki morskiej oraz całego systemu transportowego kraju, traktowanego niegdyś przez pryzmat narzędzia kształtowania naszego handlu zagranicznego. Odejście od systemowych kryteriów polityki gospodarczej zmieniło rolę portów morskich w gospodarce narodowej. Dominująca w okresie międzywojennym i PRL-u logika powiązań ośrodków przemysłowych Polski z portami traktowanymi jako miejsca handlu zagranicznego towarów bądź surowców po 1989 roku musiała ulec przewartościowaniu. Porty przestają być dzisiaj funkcją i ogniwem gospodarki krajowej (bądź współczynnikiem jej modernizacji) stając się ogniwem światowego handlu i przekąźnikiem globalnej innowacyjności, którą mogą następnie przenosić na swoje regionalne zaplecze<sup>211</sup>. Ponadto takie procesy, jak koncentracja produkcji, specjalizacja, wzrost liczby źródeł zasobów alternatywnych, a także związany z tym poszerzony zasięg oddziaływania zaplecza logistycznego, sprawiają, że niektóre, dotychczas dominujące porty muszą uznać wyższość innych, lepiej odpowiadających wymogom współczesnego rynku<sup>212</sup>.

Stąd szczególnie silny wpływ wywarły przemiany gospodarcze na sektorze gospodarki morskiej. Okres przeobrażeń przyniósł relatywny spadek udziału sektora morskiego w tworzeniu Produktu Krajowego Brutto. Zgodnie z tezami Jerzego W. Doerffera przedstawionymi w dokumencie „Tezy polityki morskiej państwa do roku 2000”: *zmiany zapoczątkowane obradami Okrągłego Stołu zatrzymały proces rozwoju gospodarki morskiej*<sup>213</sup> głównie na skutek *niedostosowania reform do specyficznych warunków, wymagań panujących w gospodarce morskiej, a szczególnie w żegludze i stoczniach*<sup>214</sup>. W innym opracowaniu ubolewa się, iż *mimo znacznej dekapitalizacji majątku i ogromnego zadłużenia, państwo odstąpiło od wszelkich form pomocy gospodarce morskiej, wprowadzając twarde*

---

<sup>211</sup> Por. I. N. Semenov (red.), L. Filina, I. Kotowska, M. Pluciński, A. Wiktorowska-Jasik, *Zintegrowane łańcuchy transportowe*, Warszawa 2008.

<sup>212</sup> *Strategia Rozwoju Portu Gdynia do roku 2015*, Gdynia 2003, s. 7.

<sup>213</sup> J. K. Sawicki, *Rządowe próby wytyczenia założeń polityki morskiej państwa polskiego w latach 1993-1994*, [w:] *Komunikaty Instytutu Bałtyckiego*, R. XLV-XLVI, Zeszyt 48, Gdańsk 2010, s. 133.

<sup>214</sup> *Ibid.*, s. 135.

rozwiązania w polityce finansowej, w tym restrykcyjny system podatkowy i pieniężno-kredytowy<sup>215</sup>. Szczególnie negatywne konsekwencje dla wielu przedsiębiorstw gospodarki morskiej (zwłaszcza żeglugowych) miało wprowadzenie podatków *popiwek* i VAT. „Strategia Rozwoju Portu do roku 2015” główne przesłanki kryzysu lat 90-tych wiąże z *prowadzoną polityką pieniężną, w tym działaniami mającymi na celu „schładzanie” gospodarki, poprzez wygaszanie popytu wewnętrznego, zarówno konsumpcyjnego, jak i inwestycyjnego, co miało doprowadzić do opanowania inflacji i zmniejszenia ujemnego salda w obrotach handlowych z zagranicą*<sup>216</sup>. Ponadto prace nad zmianami legislacyjnymi odnośnie gospodarki morskiej były znacznie opóźnione w czasie. Zwraca się także uwagę, że *niezbyt chwalebna rolę w tej kwestii odegrały zanarchizowane kierownictwa związków zawodowych, co wymaga odrębnych badań wyjaśniających przyczyny ich współudziału w samowyniszczeniu sektora morskiego*<sup>217</sup>.

Negatywny dla kondycji branży wpływ wywarło rozproszenie resortowe skutkujące odpowiedzialnością za rozwój polskiej gospodarki morskiej tak różnych Ministerstw jak: Transportu i Gospodarki Morskiej, Przemysłu i Handlu, Przekształceń Własnościowych, Rolnictwa, a nawet Obrony Narodowej<sup>218</sup>. Praktycznym przejawem braku jednego centrum decyzyjnego był stan rozproszenia wielu inicjatyw podejmowanych od początku lat 90-tych nie tylko na rzecz zarządzania branżą, co w ramach samych prac studialnych bądź diagnostycznych. Część z nich inicjowały środowiska rządowe, część samorządowe (jak Związek Miast i Gmin Morskich), naukowe bądź eksperckie. I tak w styczniu 1993 roku powołano w Gdyni i w Szczecinie Lobby Morskie, w tym samym roku zawiązano także w Wyższej Szkole Morskiej w Gdyni Zespół ds. Prognoz Rozwojowych Gospodarki Morskiej, a Jerzy W. Doerffer powołał zespół, który przygotował „Założenia polityki morskiej państwa do roku 2000”<sup>219</sup>. O tym ostatnim, kompetentnym i wartościowym opracowaniu pisze się, że *jakkolwiek formalnie zostało ono sporządzone na życzenie Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej, inspirowały je różne organizacje pozarządowe, które jednak nie potrafiły wymusić na rządzie wdrożenia w życie tak ważnego programu*<sup>220</sup>.

Obok zmierzchu polityki interwencjonizmu państwowego przemiany w krajowej gospodarce wymuszone były przez światowy postęp technologiczny. Już od drugiej połowy

---

<sup>215</sup> L Plewiński, *Polska polityka transportu morskiego w dobie integracji z Unią Europejską*, Szczecin 2004, s. 62-63.

<sup>216</sup> *Strategia Rozwoju Portu Gdynia*..., s. 57.

<sup>217</sup> J. K. Sawicki, *Rządowe próby wytyczenia ...*, s. 137

<sup>218</sup> Ibid.

<sup>219</sup> Ibid., s. 128-133.

<sup>220</sup> Ibid., s. 132

XX wieku państwa zachodnioeuropejskie odchodziły od gospodarki przemysłowej w kierunku gospodarki postindustrialnej, opartej na usługach i energooszczędnych technologiach. Upadek komunizmu dla państw byłej demokracji ludowej stanowił pod tym względem ogromne wyzwanie. Obok konieczności demokratyzacji życia publicznego, liberalizacji i prywatyzacji gospodarki państwa te zostały zmuszone do nadrobienia olbrzymiego zapóźnienia technologicznego w stosunku do Zachodu. Polska w 1989 roku była krajem przemysłowo-rolniczym, którego 47,6 proc. dochodu narodowego kształtowane było przez produkcję przemysłową<sup>221</sup>. To wynik konsekwentnej industrializacji kraju trwającej nieprzerwanie od okresu międzywojennego po PRL. O ile jednak uprzemysłowienie w okresie międzywojennym, jak i PRL było synonimem modernizacji kraju i dostosowania jego struktury gospodarczej do wysokich standardów technologicznych, o tyle po przeobrażeniu cywilizacyjnym związanym z ponowoczesnością, stało się raczej symbolem zacofania. Struktura przemysłowa Polski u progu lat 90. była niewydolna i przestarzała, oparta na przemyśle wydobywczym, paliwowo-energetycznym, metalurgicznym i spożywczym. Ponadto w polskiej gospodarce do 1991 roku zwiększał się udział gałęzi surowcowych<sup>222</sup>.

Problemów strukturalnych polskiej gospodarki nie uzdrowiły reformy gospodarcze zapoczątkowane w 1989 roku, gdyż miały one głównie charakter finansowy. Warto zwrócić uwagę, że po transformacji ustrojowej obniżyła się ranga polityki przemysłowej w kraju. Wybór odpowiedniej ścieżki industrializacji przestał stanowić główny przedmiot sporu ekspertów i politycznych decydentów, jak to miało miejsce zarówno w okresie międzywojennym, jak i PRL. Dyskusje dotyczyły raczej wysokości inflacji, deficytu budżetowego, prywatyzacji, a nie polityki gospodarczej. Temat dużych przedsiębiorstw przemysłowych pojawiał się na marginesie problemów socjalnych zwalnianych bądź zagrożonych zwolnieniem pracowników. W efekcie Polska zaniedbała strukturalną stronę reform. Nie przygotowywano profesjonalnej strategii polityki przemysłowej, umożliwiającej przystosowanie naszych przedsiębiorstw do nowego otoczenia. Jak zwraca uwagę M. Mindur w charakteryzowanym okresie *w Polsce faktycznie miał miejsce proces deindustrializacji – po 1989 roku został przerwany proces uprzemysłowienia kraju, który wcale jeszcze nie był dobrze uprzemysłowiony i przemysł polski nie wszedł jeszcze w fazę postindustrialną*<sup>223</sup>.

Istotnym czynnikiem obniżającym konkurencyjność pomorskich portów i całej branży morskiej w Polsce były opóźnienia w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej kraju.

---

<sup>221</sup> M. Mindur, *Wzajemne związki i zależności...*, s. 36.

<sup>222</sup> Ibid, s. 38.

<sup>223</sup> Ibid., s. 45.

Dotyczy to dróg dojazdowych do pomorskich portów, układów kolejowych oraz autostrad łączących porty z głębokim zapleczem lądowym. W okresie powojennym udział nakładów inwestycyjnych na transport w ogólnych nakładach na gospodarkę narodową stale się zmniejszał na skutek ograniczonych możliwości budżetowych państwa. Brakowało także jednolitej koncepcji rozwoju transportu i konsekwencji w jej wdrażaniu<sup>224</sup>. W efekcie budowa dróg poprawiających dostępność do pomorskich portów nie była realizowana. Zaniechanie to w pierwszym rządzie dotyczyło autostrady północ-południe (której projekt sformułowany został po raz pierwszy w 1972 roku), mającej na celu włączenie pomorskich portów do międzynarodowego systemu sieci korytarzy transportowych. Sytuacja nie uległa poprawie po 1989 roku. Odchodzenie od polityki interwencjonizmu państwowego w połączeniu z popularnością koncepcji zmierzających do liberalizacji rynku transportowego wpłynęło na treść aktów prawnych normujących budowę infrastruktury transportowej w kraju. W 1994 roku przyjęto w Polsce ustawę o budowie i eksploatacji autostrad płatnych. Pomimo tego, że istotna dla rozwoju przeładunków w pomorskich portach autostrada A-1 budowana miała być obok A-2, A-4 i A-18 w pierwszej kolejności, to na przeszkodzie w realizacji zamierzeń stanęły błędne założenia ustawy. Zadanie budowy infrastruktury autostradowej powierzono podmiotom prywatnym, które uzyskiwać miały koncesję na budowę odcinka autostrady w zamian za późniejszą eksploatację obiektu. Kapitał prywatny w nikłym stopniu zainteresował się jednak możliwościami jakie oferowało państwo w związku z budową autostrady A-1. Większym zainteresowaniem firm budowlanych cieszyły się autostrady równoleżnikowe, z uwagi na planowany na nich ruch pojazdów, większy niż w przypadku autostrad południkowych. Czynniki te spowodowały konieczność urealnienia programu budowy autostrad poprzez *formalne usankcjonowanie na drodze ustawodawczej szerszego zaangażowania się państwa w realizację tego przedsięwzięcia*<sup>225</sup>. Znalazło to wyraz w znowelizowanej ustawie z 2000 roku. Pomimo podpisania koncesji na budowę autostrady A-1 pomiędzy Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad a firmą Gdańsk Transport Company budowa nie przebiega bez zakłóceń. Kontrowersje budzi zarówno sam system koncesyjny (który w 2007 roku planowano zastąpić bezpośrednim regulowaniem należności przez Skarb Państwa), jak i koszt inwestycji<sup>226</sup>. Opóźnienia spowodowane są także kryzysem gospodarczym. W efekcie planowany na rok 2013 termin zakończenia budowy autostrady A-1 należy uznać za nierealny.

---

<sup>224</sup> K. Wojewódzka-Król, R. Rolbiecki, *Infrastruktura transportu*, Gdańsk 2008, s. 227-229.

<sup>225</sup> *Ibid.*, s. 261.

<sup>226</sup> *Ibid.*, s. 265.

Negatywny wpływ na polską politykę transportową wywiera także sformalizowany sposób finansowania inwestycji. Zarówno wzmocnienie nacisku na dokumentowanie inwestycji i ich konsultowanie, jak i wymogi proceduralne Unii Europejskiej (konieczność przygotowywania rozmaitych programów i strategii) wpływają na niedrożność systemu inwestycyjnego i opóźniają realizację wielu istotnych przedsięwzięć<sup>227</sup>.

Rozluźnienie krajowych powiązań systemowych obniżyło konkurencyjność sektorów gospodarki morskiej reprezentowanych w Gdyni. Wszystkie działy gdyńskiej gospodarki morskiej, może z wyjątkiem przeładunków portowych, przechodziły w różnych okresach bardziej bądź mniej dokuczliwe kryzysy, a niektóre z nich (jak żegluga liniowa czy rybołówstwo dalekomorskie), na trwałe zostały wyeliminowane z gospodarki miasta. Wpływ na to miał spadek popytu ze strony dawnych, stałych kooperantów, którzy choć utrzymywali nas w stałej zależności od siebie zapewniali stabilność i przewidywalność. Przedsiębiorstwa gospodarki morskiej nie były też przyzwyczajone do rozliczeń wolnodewizowych.

Przemiany strukturalne zachodzące w polskiej gospodarce w silnym stopniu zaciążyły na przeobrażeniach dokonujących się w gdyńskim porcie handlowym. Przeładunki portowe, w przeciwieństwie do trzech pozostałych branż gospodarki morskiej, potrafiły się przystosować do zmieniających się wymogów otoczenia. Niemniej zmiana ich profilu pokazuje skalę uzależnień gospodarki Gdyni od polskiego handlu zagranicznego. We współczesnej Polsce, podobnie jak dawniej kluczową rolę odgrywa czynnik transportowy, będąc narzędziem aktywizacji gospodarczej oraz narzędziem konkurencji z ośrodkami gospodarczymi naszych sąsiadów (Niemiec, Rosji, państw nadbałtyckich itd.). Niemniej na skutek charakteryzowanych już opóźnień związanych z budową autostrady A-1 i innych dróg usprawniających dostępność do pomorskich portów po 1989 roku nie udawało się czynnika tego efektywnie wykorzystać. Proces restrukturyzacji polskiej gospodarki przyczynił się do zmniejszenia produkcji przemysłowej, to z kolei doprowadziło do zmniejszenia obrotów polskiego handlu zagranicznego, zwłaszcza realizowanego drogą morską zmniejszając wielkość przeładunków obsługiwanych w gdyńskim porcie. Istotną rolę odegrała także reorientacja geograficzna polskiego handlu zagranicznego ze wschodniej do zachodniej Europy. Największym partnerem handlowym Polski stały się kraje Unii Europejskiej. Dominującą pozycję zajmować zaczęły Niemcy, których udział w polskim eksporcie kształtował się w 2002 roku na poziomie 34,4 proc, w imporcie zaś na poziomie 24 proc<sup>228</sup>. Przyjmując, że wymiana handlowa z Niemcami realizowana jest głównie drogą lądową,

---

<sup>227</sup> J. Burnewicz, *Polski transport w unii...*, s. 11-12.

<sup>228</sup> *Strategia Rozwoju Portu Gdynia...*, s. 61.

można skłonić się ku tezie, że w zakresie wzajemnych relacji polsko-niemieckich Polska powróciła do poziomu uzależnienia handlowego od naszego zachodniego sąsiada, który występował w polskiej gospodarce do wojny celnej 1925 roku, czyli okresu przed rozbudową portu w Gdyni. Spadkowe tendencje w obrotach, zarówno w imporcie, jak i eksporcie, spowodowały niepełne wykorzystanie zdolności przeładunkowych portu w takich grupach ładunkowych jak: towary masowe, zboża, paliwa płynne i drobnica. Największy spadek wystąpił w przeładunkach rudy i paliw płynnych, co związane było m.in. ze stagnacją w przemyśle metalurgicznym oraz konkurencyjnością ze strony portu w Świnoujściu<sup>229</sup>.

Na początku lat 90-tych spora część ładunków (zarówno tranzytowych, jak i obsługujących nasz handel zagraniczny) przejmowana była przez obsługujących szlaki oceaniczne porty Europy Zachodniej, głównie Morza Północnego (Hamburg, Brema, Rotterdam, Antwerpia, Aarhus, Felixtowe). Porty te były bowiem wyposażone w nowoczesne urządzenia przeładunkowe i miały zapewniony dogodny dostęp od strony lądu, dzięki czemu stawały się portami bazowymi powiązanymi kapitałowo i organizacyjnie z wielkimi spedytorami i przewoźnikami oceanicznymi<sup>230</sup>, co dawało im status ośrodka decyzyjnego, skupiska nowej władzy (*governance*) gospodarczej. Niekorzystny dla nas trend pogłębiały opóźnienia w budowie południowych połączeń transportowych, które zdołały wyprzedzić połączenia komunikacyjne budowane na kierunku równoleżnikowym, zapewniające połączenia niemieckich portów z polskimi ośrodkami np. Wrocławiem, Poznaniem, Śląskiem, gdzie powstawały terminale kontenerowe w Gądkach, Garbarach czy Sławkowie wraz z powierzchniami składowymi i placami manipulacyjnymi. Ekspansja niemieckich przewoźników w obsłudze polskich potrzeb transportowych wzmacniana była przez politykę niemieckich kolei państwowych (*Deutsche Bahn*) sprzężonych z przewoźnikiem *Polzug*, których usługi były znacznie sprawniejsze i tańsze od usług PKP, przeżywających permanentne problemy finansowe i strukturalne. W efekcie to zachodnioeuropejskie porty bazowe, a zwłaszcza Hamburg, stopniowo stawały się największymi polskimi portami kontenerowymi, gdyż większość ładunków wożonych drogą morską na polski rynek przeładowywanych było w tych portach i następnie wożonych drogami bądź liniami kolejowymi do Polski<sup>231</sup>.

Od 1994 roku w gdyńskim porcie dominowały jednak tendencje wzrostowe. Port gdyński już od lat 70-tych ewoluował bowiem w kierunku nowoczesnego portu

---

<sup>229</sup> T. Palmowski, *Morskie funkcje Gdyni...*, s. 113.

<sup>230</sup> *Strategia Rozwoju Portu Gdynia...*, s. 61.

<sup>231</sup> Ibid.

kontenerowego. Po restrukturyzacji administracyjnej polegającej na rozdzieleniu sfery eksploatacji od zarządzania obsługą kontenerów zajmował się Bałtycki Terminal Kontenerowy (BCT). W czasach globalizacji i standaryzacji opakowań jednostek ładunkowych porty, które były przystosowane do przeładunku i składowania kontenerów w sposób niejako naturalny włączone zostały w globalny obrót towarowy. Proces ten objął także port w Gdyni. Warto też wrócić uwagę, że zarówno BCT, jak też otwarty w 2005 roku nowy terminal kontenerowy GCT (*Gdynia Container Terminal*) podejmowały inicjatywy na rzecz organizowania połączeń dowozowych do portów Europy Zachodniej, pełniących dla nas rolę portów bazowych. Połączenia kontenerowe przyczyniły się także do uruchamiania przewozów samochodowych i intermodalnych do polskich miast ulokowanych w głębi lądu (do Sosnowca, Łodzi, Warszawy, Wrocławia), a w drugiej połowie lat 90-tych do miast Węgier, Austrii, Włoch i innych państw położonych za naszą południową granicą. W ten sposób stopniowemu odtworzeniu ulegał stary szlak transportowy Północ-Południe, który w okresie międzywojennym współtworzyła magistrała węglowa. Obecnie jego częściami składowymi stają się autostrada A-1 oraz linie kolejowe E-65 i CE-65, będące ogniwami Transeuropejskiego Korytarza Transportowego nr VI. Zarówno połączenie drogowe, jak i kolejowe wchodzące w skład ww. korytarza objęte zostały statusem projektów priorytetowych europejskiej sieci TEN-T (*Trans European Network*) jako projekty nr. 23 i 25<sup>232</sup>.

Przeładunki portowe, jako jedyny dział gdyńskiej gospodarki morskiej zdołały się zatem pozytywnie dostosować do wymogów rynkowego otoczenia. Z drugiej jednak strony luka jaka powstała po zlikwidowaniu datującej się na okres PRL centrali handlu zagranicznego, warunkującej w miarę niezależny, logistyczno-dystrybucyjny charakter gdyńskiego portu, nie została niczym zapełniona. Pomorskie porty nie są dziś samodzielnymi podmiotami gospodarczymi lecz zostały włączone w orbitę wpływów portów niemieckich. Brak wystarczającej inicjatywy na rzecz zarządzania serwisami dowozowymi powoduje, że większość ładunków skonteneryzowanych polskiego handlu zagranicznego obsługiwana jest przez niemieckie porty (Hamburg, Brema) skąd dowożone są do Polski drogą lądową. Zwraca się uwagę, że z samego Hamburga wyrusza do Polski co tydzień 40 regularnych pociągów, ogromna liczba ładunków zwłaszcza w kontenerach trafia do Polski także drogami. Również część ładunków masowych, np. rud, trafia do hut w Polsce z pominięciem naszych portów<sup>233</sup>.

---

<sup>232</sup> Ibid., s. 59-61.

<sup>233</sup> M. Borkowski, *Zmiany w polskich portach. Taka szansa już się nie powtórzy*, „Gazeta Transportowa. Tygodnik logistyczny”, nr 18 (832)/2009, s. VII.

Szansę na odwrócenie tej tendencji upatruje się w inicjatywie na rzecz utworzenia na Pomorzu centrum logistyczno-dystrybucyjnego oraz ośrodka bazowego do obsługi statków oceanicznych, a nie tylko dowozowych. Inicjatywa ta zaczęła przybierać bardziej realne kształty w 2010 roku, co zostanie scharakteryzowane w podrozdziale 2.7. Jeden z autorów tej inicjatywy, dyrektor gdańskiego terminalu kontenerowego (DCT) w następujących słowach określa szansę dla Polski, które mogą się wiązać z nowym otwarciem na gospodarkę morską: *Polska (...) powinna mieć ambicję, by jej sektor portowy „jutro” odgrywał tę samą rolę, jaką niemiecki odgrywa „dziś”. Polskie porty powinny służyć nie tylko jako „gateway” dla rodzimych ładunków, ale również dla tych pochodzących z sąsiednich, odciętych od morza krajów. Położona w samym „sercu” Bałtyku, Polska powinna również próbować stać się głównym hubem dla ładunków innych krajów bałtyckich. Ta ambicja powinna wynikać nie tylko ze względów natury morskiej, ale również i geopolitycznych, gdyż to będzie czynnik decydujący o pozycji kraju w Unii Europejskiej i o jej przyszłym znaczeniu w regionie południowo-wschodniej Europy*<sup>234</sup>.

Dotkliwe zmiany objęły już na początku lat 90-tych usługi żeglugowe reprezentowane w Gdyni przez Polskie Linie Oceaniczne. Złożyły się na ten proces zarówno czynniki natury obiektywnej, jak i dekonjunktura w światowym, a szczególnie w polskim, handlu zagranicznym. Szczególnie negatywnie na kondycji przedsiębiorstwa odbiła się polityka podatkowa rządu z początku transformacji systemowej, związana z wprowadzeniem podatków *popiwiek* i VAT. Zmniejszenie wolumenu obrotów handlu zagranicznego realizowanego drogą morską związane było z rozpadem dużych central handlu zagranicznego, co doprowadziło do odpływu masy towarowej do portów Europy Zachodniej. Zwraca się uwagę, że o ile w 1989 roku polski handel zagraniczny w przewozach PLO utrzymywał się na poziomie 60 proc., w roku 1991 obniżył się do 30 proc., a w latach 1993-1994 zmalał do poziomu 18-20 proc. Przewóz ładunków tranzytowych spadł w tym czasie z 10-12 proc. do 2-3 proc.<sup>235</sup> Tendencja ta doprowadziła do nieodwracalnych konsekwencji w naszej żegludze, doprowadzając do wyeliminowania z rynku o dużej konkurencji przewoźników najsłabszych, w tym i Polskich Linii Oceanicznych. Firma na dwóch serwisach kontenerowych poniosła straty tak dotkliwe, że bezpowrotnie utraciła przeważającą część swojego majątku. Kondycję finansową firmy starano się ratować przez wyprzedaż statków, których eksploatacja nie przynosiła dochodów. Nie poprawiło to jednak sytuacji finansowej firmy, która 1993 roku otrzymała zarząd komisaryczny. Firma zaczęła realizować restrukturyzację organizacyjną,

---

<sup>234</sup> B. Wenzel, *Rzucić wyzwanie Hamburgowi*, „Namiary na morze i handel”, nr 02/2010.

<sup>235</sup> T. Palmowski, *Morskie funkcje Gdyni...*, s.129.



która polegała na utworzeniu struktury holdingowej i przyporządkowywaniu poszczególnych linii niezależnym spółkom operatorskim (*Pol-Levant, Pol-America, Frank Tobisen Poland Ltd* itd.), których ilość sukcesywnie się powiększała. Dzięki konsekwentnie realizowanemu programowi naprawczemu przez zarząd komisaryczny udało się firmie znacznie zredukować deficyt składający się głównie z wierzytelności zagranicznych<sup>236</sup>. Restrukturyzacja nie powstrzymała jednak dalszej wyprzedaży jednostek pływających oraz sukcesywnemu spadkowi zatrudnienia w firmie. Aktualnie grupę kapitałową Polskich Linii Oceanicznych tworzą spółki *PLO S.A.* oraz *POL - Levant Linie Żeglugowe*, eksploatujące trzy statki, pływające pod banderą maltańską. Przedsiębiorstwo nadal funkcjonuje, planuje wymianę taboru oraz zakup trzech statków, aby powrócić na szlaki żeglugowe. Od niedawna głównym udziałowcem PLO stała się Agencja Rozwoju Przemysłu<sup>237</sup>.

Kryzys dotknął także branżę rybołówstwa dalekomorskiego głównie w wyniku wprowadzania ograniczeń połowowych przez państwa nadbrzeżne, które narzuciły licencje połowowe w strefach ekonomicznych<sup>238</sup>. Ponadto wprowadzenie moratorium na połowy na Morzu Beringa, gdzie gdyńskie trawlerzy połowią mintaja, *a także zabiegi dyplomatyczno-militarne Rosji, które doprowadziły do usunięcia polskich jednostek połowowych z wód międzynarodowych Morza Ochockiego, odcięły flotę „Dalmoru” od wydajnych łowisk i skomplikowały sytuację ekonomiczną przedsiębiorstwa*<sup>239</sup>. W efekcie w latach 90-tych wielkość floty połowowej zmniejszyła się z 26 do 15 jednostek, a zatrudnienie spadło o ponad 2 tys. osób<sup>240</sup>. W następnych latach „Damor” próbował unikać strat dostosowując swój potencjał do możliwości połowowych i potrzeb rynkowych. Nie uniknięto jednak dalszej redukcji potencjału połowowego i zatrudnienia. „Dalmor” dywersyfikował swoją działalność lądową. Z uwagi na dobrą lokalizację przedsiębiorstwa (w pobliżu centrum miasta, w sąsiedztwie Skweru Kościuszki) jego atutem była wysoka wartość komercyjna posiadanych gruntów. Skłoniło to zarząd firmy w końcu lat 90-tych do zaangażowania się w inne formy działalności gospodarczej, aniżeli rybołówstwo morskie. Oprócz funkcji związanych z przechowywaniem i przetwórstwem artykułów żywnościowych (chłodnie) firma zaangażowała się w usługi obrotu posiadanych nieruchomości. Nie udało się uruchomić Aukcji Rybnej w Gdyni. Na wdzierżawionych od „Dalmoru” terenach w latach 2007-2009 powstał kompleks mieszkalno-usługowy „Sea-Towers”. Kolejna część pirsu dalmorowskiego

---

<sup>236</sup> *Restrukturyzacja transportu w Polsce w latach 1990-1994*, D. Rucińska (red.), Gdańsk 1996, s. 94.

<sup>237</sup> P. Frankowski, *Armatorzy stawiają na rozwój*, „Namiary na morze i handel”, nr 06/2011, s. 10.

<sup>238</sup> *Gospodarka Gdyni w latach 1990-2000...*, s. 61.

<sup>239</sup> T. Palmowski, *Morskie funkcje Gdyni...*, s. 128.

<sup>240</sup> *Ibid.*

w kolejnych latach ma być przeznaczona na budowę kompleksu przeznaczonego dla funkcji usługowej i rekreacyjnej<sup>241</sup>. „Dalmor” jest przykładem restrukturyzacji przedsiębiorstwa poprzez całkowitą zmianę jego profilu działalności. Niewielkie znaczenie dla Gdyni ma także przetwórstwo ryb zatrudniające tylko 0,3 tys. osób<sup>242</sup>. W efekcie szczytująca się niegdyś sporymi sukcesami i silnie związana z tradycją Gdyni branża rybołówstwa morskiego nie odgrywa już znaczenia w gospodarce miasta<sup>243</sup>.

Istotne przeobrażenia dokonywały się po 1989 roku w gdyńskim przemyśle stoczniowym. Po utracie dawnych zamówień ze strony ZSRR i państw RWPG oraz subsydiów państwowych przemysł ten zdołał jednak utrzymać dominującą pozycję na rynku dzięki relatywnie nowoczesnemu parkowi maszynowemu. Podobnie jak inne europejskie stocznie poddawany był jednak silnej konkurencji ze strony wspieranych przez państwo stoczni dalekowschodnich, zwłaszcza południowokoreańskich. Stocznia Gdyni S.A. udało się przejść korzystnie kłopoty finansowe początku lat 90-tych. W okresie tym stocznia popadła w długi finansowe w wyniku zrezygnowania przez rząd z gwarancji dopłat do kontraktów oraz z dotacji statków budowanych dla armatorów krajowych. Spowodowało to konieczność interwencyjnego zaciągania drogiego kredytu w latach 1990-1992 na sfinansowanie budowy statków<sup>244</sup>. Wierzytelności udało się jednak umorzyć lub zmienić na akcje. W efekcie w latach 1993-1996 stocznia odnotowała niemal dwukrotny wzrost sprzedaży z 200 mln USD do 360 mln USD<sup>245</sup>. Wzrost odnotowany w tym sektorze jeżeli chodzi o wartość sprzedaży i przyrost zatrudnienia (prawie o 3 tys. osób) zrekompensował straty poniesione w żegludze handlowej. W okresie tym produkowano statki przeznaczone do przewozu różnego typu ładunków: drobnicowce, chłodniowce, zbiornikowce masowce, ropo-rudo-masowce, statki pasażerskie, promy pasażersko-samochodowe, rorowce, kontenerowce i różnego typu statki rybackie dla odbiorców krajowych i zagranicznych (Holandia, Rosja, Francja, Liberia, Cypr). Były to zatem różne typy statków o różnym poziomie skomplikowania konstrukcji. Przyjmując jednak, że w konstrukcjach prostych o niskim współczynniku pracochłonności prym wiodły państwa dalekowschodnie, Polska - zdaniem analityków - powinna się była skupić na produkcji gazowców, statków pasażerskich bądź chemikaliowców<sup>246</sup>. Zaniechanie budowy produkowanych w Gdyni w latach 80-tych gazowców LPG stanowiło swoisty

---

<sup>241</sup> www.trojmiasto.pl (3.02.2010)

<sup>242</sup> *Studium Uwarunkowań...*, Gdynia 2009, s. 27.

<sup>243</sup> M. Graban, *Czy „dwie wieże” staną się symbolem zmierzchu rybackich tradycji Gdyni ?*, „30 dni”, nr 1 (75)/2008, s. 24-26.

<sup>244</sup> T. Palmowski, *Morskie funkcje Gdyni...*, s. 123.

<sup>245</sup> *Gospodarka Gdyni w latach 1990-2000...*, s. 61.

<sup>246</sup> M. Błuś, *Przyszłość polskich stoczni*, „Pomorski Przegląd Gospodarczy”, nr. 2/2009 (41), s. 14-15

*początek kryzysu, „decyzję matkę” współczesnej katastrofy* <sup>247</sup>. Poważniejszy kryzys w gdynińskim przemyśle stoczniowym ujawnił się w latach 1999-2002. Spowodowały go niekorzystne relacje kursowe dolara do złotówki, obniżenie cen statków na rynku światowym w wyniku instrumentów dumpingowych stosowanych przez stocznie koreańskie i chińskie oraz pogorszenie współpracy z bankami, które po doświadczeniu związanym z upadkiem stoczni szczecińskiej, przestały się angażować w jakiegokolwiek przedsięwzięcia związane z przemysłem okrętowym. Istotną rolę odegrała także nieskuteczna formuła gwarancji kredytowych Skarbu Państwa. Pomimo tego w okresie 1999-2002 Stocznia Gdynia wraz z należąca do Grupy Stocznia Gdańska S.A. sprzedała 66 statków zagranicznym armatorom. Pomimo spłaty zaciągniętych kredytów bankowych w 2002 roku poniosła stratę, w efekcie której narosły jej zobowiązania wobec kooperantów. Kłopoty finansowe stoczni pogłębiały się w kolejnych latach, co utrudniło proces jej prywatyzacji. Potencjalni inwestorzy (spółka *Amber* będąca częścią składową krajowego potentata w handlu stalą i złomem bądź izraelski armator Rami Ungar<sup>248</sup>) obawiali się bowiem, że zakład będzie nierentowny po prywatyzacji. To z kolei wpłynęło na restrykcyjną decyzję Komisji Europejskiej z czerwca 2008 roku nakazującej przedsiębiorstwu spłatę pomocy publicznej udzielonej mu przez Skarb Państwa i jednostki samorządowe w okresie od 2004 roku<sup>249</sup>. Pomimo kryzysu finansowego Stocznia Gdynia SA w 2007 roku zbudowała 7 statków. Portfel zamówień na lata 2008-2009 obejmował kolejnych 17 jednostek. Sprawa likwidacji przedsiębiorstwa została jednak ostatecznie przesądzona po fiasku związanym z inwestorem z Kataru, który nie dokonał zakupu stoczni, pomimo wcześniejszych deklaracji z jego strony i zaangażowaniu w proces przekonywania firmy do inwestycji najwyższych polskich czynników rządowych w 2008 roku. Pozytywnym wydarzeniem 2009 roku było jednak wykupienie suchego doku czyli głównej części majątku upadłej stoczni przez firmę „Crist Shipyards” z Gdańska. Nowy inwestor specjalizuje się m.in. w budowie kutrów rybackich, jachtów, konstrukcji stalowych wykorzystywanych w remontach i przebudowach kadłubów. Pozytywnie należy także oceniać fakt, iż część terenów postoczniowych objętych zostało statusem Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, która w przeciągu trzech lat zamierza wyposażyć nabyty teren w nowoczesną infrastrukturę i ożywić gospodarczo teren, co może być korzystne zarówno dla inwestorów istniejących („Crist”, „Nauta”), jak i nowych, którzy zwabieni zostaną

---

<sup>247</sup> Ibid., s. 15.

<sup>248</sup> *Fachowców i stoczni żal*, wywiad z Rami Ungarem, „Nasze Morze Maritime magazine”, nr 8(44)/2009, s. 10-12.

<sup>249</sup> Cz. Romanowski, *Stocznie nad przepaścią*, „Nasze Morze. Maritime magazine”, nr 6(30)/2008, s. 8; Cz. Romanowski, *W doliczonym czasie*, „Nasze Morze. Maritime magazine”, nr 8(32)/2008, s. 5-6.

zwolnieniem od podatku dochodowego<sup>250</sup>. W odniesieniu do polskich stoczni zastosowanie znajdują zatem postulaty dotyczące przemysłu okrętowego w Europie. Przemysł ten może odnaleźć swoją niszę w produkcji jednostek specjalistycznych produkowanych dla wymagającego klienta. Potwierdza to typ kwalifikacji zawodowych polskich pracowników tej branży. Szansą są także usługi outsourcingowe w zakresie konstrukcji stalowych (kadłubów gazowców i elementów statków i/lub jednostek dla górnictwa morskiego)<sup>251</sup>.

W rozważaniach na temat kryzysu polskiego sektora stoczniowego ekspert branży morskiej Maciej Borkowski konkluduje: *Przykład Stoczni Gdynia, która odradza się niczym Feniks z popiołów, wskazuje że najefektywniejszym sposobem restrukturyzacji naszych stoczni może być właśnie upadłość. Przez lata, dopóki rządziły tam głośne i roszczeniowe związki zawodowe, nie było jakoś chętnych żeby przejąć tę firmę „z całym dobrodziejstwem inwentarza”. Po bankructwie, nagle okazało się, że jej majątek – pozbawiony dodatku w postaci działaczy, gotowych walczyć o swoje stolki do ostatniego stocznio-wca – okazał się tak atrakcyjny, że nabywcy zapłacili za niego więcej, niż wynikało z oficjalnej wyceny*<sup>252</sup>.

Obok upadającej Stoczni Gdyńskiej, w mieście funkcjonują także Stocznia Marynarki Wojennej i Stocznia Remontowa „Nauta”. Niestety, pierwsza z wymienionych firm, pomimo jej wieloletniej tradycji i silnych więzi z bazą Marynarki Wojennej, w kwietniu 2011 roku została postawiona w stan upadłości likwidacyjnej, po tym jak ostatecznie utraciła płynność finansową. Aktualnie majątek podlegać będzie sprzedaży, co być może umożliwi przedsiębiorstwu spłatę długów. Procesowi towarzyszyć będzie redukcja zatrudnienia<sup>253</sup>. Pomimo kłopotów istnieje szansa, iż Stocznia zostanie wykupiona przez francuski koncern zbrojeniowy DCNS, co jest jednak uzależnione otrzymaniem przez koncern zamówienia z Ministerstwa Obrony Narodowej na budowę podwodnych okrętów wojennych<sup>254</sup>. Z kolei Stocznia Remontowa „Nauta”, która po upadku Stoczni Gdyni SA przeniosła główną część swojej działalności na jej miejsce, cieszy się dobrymi wynikami finansowymi i dysponuje ambitnymi planami na przyszłość, m.in. w zakresie produkcji statków.

Po 1989 roku gospodarka morską przestała być zatem liczącą się branżą w Polsce, która wymaga uprzywilejowanego traktowania. Wpłynęło to na liczne przeobrażenia strukturalne

---

<sup>250</sup> *Nikt nam nie obiecywał, że będzie lekko*, z Teresą Kamińską, prezesem zarządu Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej rozmawia Maciej Borkowski, „Namiary na morze i handel”, nr 23/10, s. 8.

<sup>251</sup> J. Bieliński, *Przemysł okrętowy w polityce rozwoju regionu i kraju*, [w:] *Przemysły morskie w polityce regionalnej UE*, A. S. Grzelakowski, K. Krośnicki (red.), Gdynia 2007, s. 66-75.

<sup>252</sup> M. Borkowski, *Komentarz redakcyjny. Jak Feniks z popiołów*, „Namiary na morze i handel”, 08/2011, s. 4.

<sup>253</sup> *Sąd ogłosił upadłość Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni*, „Gazeta Prawna” z 2011. 04. 07.

<sup>254</sup> J. Drzemczewski, *Francuzi w Stoczni Marynarki Wojennej*, „Obserwator Morski”, nr 4 (35)/ 2011, s. 16.

gospodarki miasta Gdyni. Pewnym impulsem dla jej ponownego rozwoju mogą być inicjatywy podejmowane w ramach Unii Europejskiej. Już w okresie przedakcesyjnym dostosowywano regulacje prawa krajowego do prawa europejskiego. Podjęto też realizację w sektorze morskim projektów współfinansowanych ze środków przedakcesyjnych. Rozpoczęto prace nad przygotowaniem programów na dostosowanie koncepcji i kierunków polityki transportowej kraju do wspólnej polityki transportowej UE. Prace te uległy nasileniu po naszym wstąpieniu do Unii Europejskiej. Istotnym czynnikiem intensyfikacji spraw morskich w UE było opublikowanie w październiku 2007 przez Komisję Europejską Niebieskiej Księgi (*Blue Book*) w sprawie europejskiej zintegrowanej polityki morskiej. Jak stwierdza się w dokumencie: *Globalizacja oznacza, że jesteśmy świadkami bezprecedensowego wzrostu handlu międzynarodowego. Biorąc pod uwagę, że 90 % handlu zewnętrznego Europy i prawie 40 % jej handlu wewnętrznego przechodzi przez porty, łatwo zrozumieć ogrom wyzwania stojącego przed europejskimi portami w związku z rosnącym zapotrzebowaniem. Rozwój przepustowości portów powinien odzwierciedlać wzrost wewnętrznego i międzynarodowego handlu Europy i być spójny z pokrewnymi celami politycznymi UE, zwłaszcza związanymi z ochroną środowiska i konkurencyjnością*<sup>255</sup>.

W odpowiedzi na wymogi unijnego dokumentu rząd polski powołał Międzyresortowy Zespół do Spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, który przygotował w marcu 2009 roku *Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej*. Nowe podejście, które dominuje zarówno w tym dokumencie, jak i programach UE zrywa jednak z charakterystycznym dla ery industrialnej podejściem wielkoskalowym. Duży nacisk kładzie się na kwestie ochrony środowiska naturalnego i rozwoju zrównoważonego w Regionie Morza Bałtyckiego, proponuje się rozwój branż zaawansowanych technologicznie, badań morskich, turystyki morskiej, żeglugi bliskiego zasięgu<sup>256</sup>. Proponuje się także decentralizację struktury przepływu masy towarowej, która aktualnie koncentruje się w zachodnich „mega-portach” poprzez doinwestowanie portów Europy Środkowo-Wschodniej<sup>257</sup>. Niemniej pozytywny wpływ Unii Europejskiej na rzecz rozwoju infrastruktury transportowej Polski staje się faktem. Wskazuje na to skala inwestycji infrastrukturalnych realizowanych w okresie programowania 2007-2013.

Paradoksalnie procedury unijne wzmacniają także nacisk na restytucję podejścia

---

<sup>255</sup> *An integrated Maritime Policy for the European Union Brussels*, Brussels 2007, s.11.

<sup>256</sup> H. Salmonowicz, *Bezpieczny, proekologiczny i konkurencyjny sektor transportu morskiego i śródlądowego jako element zrównoważonego rozwoju Unii Europejskiej*, [w:] *Wspólna europejska a polska polityka morska*, J. Kujawa, H. Klimek, T. Gutowski (red.), Gdańsk 2007, s. 106-125.

<sup>257</sup> Por. *Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polski*, Dokument przygotowany przez Międzyresortowy Zespół do Spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa 2009.

systemowego do polskiej gospodarki narodowej. W efekcie, jak zwraca się uwagę w tygodniku poświęconym transportowi, to *Bruksela wymusiła na polskich władzach powrót do praktyk planistycznych, które swego czasu pochopnie zarzucono. Wstyd dziś przyznać, ale to zasługą unijnej tzw. komisji van Mierta było ustanowienie VI korytarza transportowego, łączącego porty Gdańska i Gdyni z południem Europy, gdyż rodzimi planiści takiej potrzeby nie dostrzegli. Planowanie stało się warunkiem niezbędnym przy ubieganiu się o unijne dotacje*<sup>258</sup>. Konieczność ujęcia systemowego w postrzeganiu gospodarki odżywa zatem wśród środowisk opiniotwórczych i decyzyjnych szczebla krajowego i UE. Podkreśla się potrzebę kierunkowego zaangażowania się państwa w proces reformy systemowej kraju, bowiem *bez silnych narodowych rządów ani korzyści, ani zagrożenia wynikające z globalizacji nie mogą być kanalizowane w taki sposób, aby służyły rozwojowi ludzkości*<sup>259</sup>.

## **2.5. Władza lokalna Gdyni jako kreator rozwoju – istota ujęcia endogenicznego**

Wraz z przemianami politycznymi 1989 roku władze lokalne zostały wyposażone w instrumenty zarządzania gospodarką miasta. Reforma administracyjna mająca na celu upodmiotowienie samorządów realizowana była w Polsce w dwóch etapach. Wraz z 1990 rokiem wprowadzono jednoszczeblowy model samorządu terytorialnego. Podstawową jednostką samorządową została wówczas gmina wyposażona w osobowość prawną, samodzielność ekonomiczną, prawo do posiadania mienia komunalnego i dochodów własnych. Zgodnie z literą prawa władze samorządowe odpowiadają za zapewnienie mieszkańcom podległej jednostki terytorialnej odpowiedniej jakości warunków życia. Do zadań gminy należy więc zabezpieczenie potrzeb bytowych jej mieszkańców (m.in. zdrowotnych, mieszkaniowych), dostępu do dóbr kultury, możliwości aktywnego spędzania czasu wolnego oraz utrzymanie bezpieczeństwa publicznego<sup>260</sup>.

Kreowanie oddolnych impulsów rozwojowych dotyczy jednak nie tylko kompetencji formalnych. Rozwój gdyńskiej samorządności datujący się na początek okresu przeobrażeń systemowych w kraju związany był z klimatem towarzyszącym wydarzeniom politycznym 1989 roku na Wybrzeżu. Powstał wówczas Gdyński Komitet Obywatelski „Solidarność” (GKO „S”), który z uwagi na sprawność organizacyjną, wielość podejmowanych inicjatyw i zasięg ich oddziaływania na bliższe i dalsze otoczenie uformował nowe wzorce samorządności obywatelskiej. Inicjatywy te, zwłaszcza w początkowym okresie działalności

---

<sup>258</sup> M. Borkowski, *Zmiany w polskich portach...*, s. VI.

<sup>259</sup> K. Gilarek, *Rola państwa w dobie globalizacji (przykład Polski)*, [w:] *Globalizacja a tożsamość*, J. Zdanowski (red.), Warszawa 2003, s. 192.

<sup>260</sup> *Strategia rozwoju Gdyni. Cele rozwoju i zadania realizacyjne...*, s. 32.

GKO „S” odgrywały ważną rolę, także dla innych gmin w Polsce, gdyż były to przedsięwzięcia „*przecierające szlak*” innym mniej odważnym miastom w kraju<sup>261</sup>.

W ramach realizacji reformy decentralizacji państwa gmina Gdynia jako jedno z pierwszych miast w Polsce już we wrześniu 1990 roku przeprowadziła także program pilotażowy w zakresie przejęcia szkół podstawowych przez samorządy. Choć w następnych latach program pilotażowy napotykał na wiele problemów (skomplikowany sposób naliczania subwencji oświatowej, próby powrotu do praktyk centralistycznych podejmowane w latach 1993-1997) program przyczynił się do nabycia praktycznej wiedzy przez samorządy terytorialne w zakresie zarządzania mieniem publicznym, a w odniesieniu do placówek oświatowych podniósł efektywność ich gospodarowania<sup>262</sup>. Z kolei zgodnie z Programem Pilotażowym Reformy Administracji Publicznej z dniem 1 stycznia 1994 czterdziestu polskim miastom przekazano kompetencje w zakresie opieki zdrowotnej, oświaty, kultury, pomocy społecznej, dróg publicznych, geodezji, kartografii, ewidencji gruntów, ewidencji ludności, prawa budowlanego, sanitarnego i ochrony przeciwpożarowej<sup>263</sup>. Nie wszystkie aspekty realizacji reformy samorządowej oceniane są jednak pozytywnie. Podkreśla się niewykraczający zasób mienia komunalnego miasta dla realizacji podstaw władzy samorządowej, a także niemożność przeprowadzenia reprivatyzacji majątków wobec wielu zasłużonych dla miasta organizacji i instytucji, które choć zostały po 1989 roku reaktywowane, nie odzyskały nieruchomości zagrabionych im przez komunistyczne władze<sup>264</sup>.

Zręby ustroju samorządowego ukształtowanego w 1990 roku nie miały jednak charakteru ostatecznego. Reforma administracji publicznej, która weszła w życie 1 stycznia 1999 r., stanowiła kontynuację przemian zapoczątkowanych na szczeblu gminnym w roku 1990. Jej celem była dalsza decentralizacja państwa poprzez wprowadzenie samorządu na szczeblu powiatowym i wojewódzkim. Konieczność reformy administracyjnej państwa wynikała zarówno z zasad polskiej Konstytucji, jak i z konieczności dostosowania struktury terytorialnej w Polsce do wymogów Unii Europejskiej<sup>265</sup>. W wyniku nowego podziału administracyjnego kraju Gdynia stała się powiatem grodzkim (miastem na prawach powiatu),

---

<sup>261</sup> G. Grzelak, *Powrót do własnego domu*, [w:] *Korzenie Gdyni*. Część I, Gdynia 2002, s. 128.

<sup>262</sup> P. Szubarczyk, *Szkolnictwo samorządowe*, [w:] *Pomorze Gdańskie – powrót demokracji lokalnej 1990-1994*, J. Zaucha (red.), Gdańsk 1994, s. 109-120.

<sup>263</sup> K. Żukowski, *Samorząd terytorialny: wspólnota mieszkańców – państwo – prawo*, [w:] *Pomorze Gdańskie...*, J. Zaucha (red.), s. 13-14.

<sup>264</sup> R. Toczek, *Lokalność gdyńska – prawda czy fałsz?*, „Zeszyty Gdyńskie nr 2. Tożsamość kulturowo-cywilizacyjna Gdyni”, H. Głogowska, M. Gawron (red.), Gdynia 2007, s. 49-52.

<sup>265</sup> A. Miszczuk, M. Miszczuk, K. Żuk, *Gospodarka samorządu terytorialnego*, Warszawa 2007, s. 24-27.

co umożliwia jej realizację zadań typowych dla ośrodków miejskich. Gmina, która wciąż pozostaje podstawową jednostką samorządu terytorialnego, zyskała uprawnienia w takich sferach aktywności, jak: ład przestrzenny, gospodarka nieruchomościami, utrzymanie obiektów infrastruktury transportowej, zapewnienie lokalnego transportu zbiorowego, budownictwo mieszkaniowe; a także w dziedzinie ochrony zdrowia, pomocy publicznej, edukacji, kultury itd. Istotne kompetencje dotyczą także kreowania warunków dla rozwoju gospodarczego. Zwraca się bowiem uwagę, że obok regulacyjno-prawnej kompetencji gminy dotyczą także sfery informacyjno-promocyjnej, inwestycyjno-organizacyjnej oraz koordynacyjno-rozjemczej<sup>266</sup>. Stąd w „Strategii Rozwoju Gdyni” z 1998 roku znajduje się zapis dotyczący intencji władz gdyńskich do podejmowania inicjatyw wykraczających ponad „ustawowe minimum”, zapewniających miastu należne mu miejsce w Europie, jako *ośrodka wzrostu gospodarczego*<sup>267</sup>.

Wraz z reformą samorządową gmina Gdynia zyskała również partnera w procesie kreowania oddolnych impulsów rozwojowych w postaci samorządu województwa, który stał się odpowiedzialny m.in. za tworzenie warunków rozwoju gospodarczego regionu. Działania samorządu województwa są skodyfikowane w strategii rozwoju oraz programach wojewódzkich. W realizacji polityki rozwoju regionalnego samorząd województwa jest zobligowany do współpracy m.in. z jednostkami lokalnego samorządu terytorialnego z obszaru województwa.

Badając zależności samorządu województwa pomorskiego oraz gminy miasta Gdyni dochodzi się do wniosku o istotnej roli kontekstu metropolitalnego. Metropolia stanowi szczebel pośredni pomiędzy powiatem grodzkim a regionem. W warunkach polskich szczebel metropolitalny w skład, których wchodzi niejednokrotnie po kilka miast, gmin bądź powiatów (a granice obszarów metropolitalnych przebiegają często w poprzek delimitacji jednostek terytorialnych) nie został jak dotąd sformalizowany w postaci wydzielonego zakresu kompetencji, co rodzi problemy z ich efektywnym zarządzaniem<sup>268</sup>.

Szczebel metropolitalny odgrywa jednak bardzo istotną rolę w przypadku zespołu osadniczego Gdańsk-Gdynia-Sopot. Samorząd województwa pomorskiego już od 2001 roku prowadzi prace nad strukturą terytorialną obszaru metropolitalnego Trójmiasta według

---

<sup>266</sup> J. Osiński, *Administracja publiczna na tle zmian instytucji państwa w XXI wieku*, [w:] *Administracja publiczna na progu XXI wieku. Wyzwania i oczekiwania*, J. Osiński (red.), Warszawa 2008, s. 49-53.

<sup>267</sup> *Strategia rozwoju Gdyni. Cele rozwoju i zadania realizacyjne...*, s. 32.

<sup>268</sup> Krytycznie oceniany jest także fakt, iż kolejne wersje rządowych projektów ustawy metropolitalnej coraz bardziej łagodzą pierwotny zamysł utworzenia podmiotów opartych na silnym przywództwie, zmierzając jedynie w kierunku zapewnienia możliwości współpracy jednostek samorządu terytorialnego zajmujących się polityką rozwoju miejskiego. Por. M. Weber, *Jakich metropolii potrzebuje Polska*, „Rzeczpospolita” z 15.07.2009, dodatek Samorząd C 6.



kryterium urbanistycznego wymuszonego przez ustawowy obowiązek przygotowania planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego. W 2003 roku pod auspicjami Marszałka Województwa Pomorskiego utworzono Radę Metropolitalną Zatoki Gdańskiej działającą na rzecz rozwiązywania wspólnych problemów metropolii: komunikacja i transport, marketing i promocja, wspólna oferta inwestycyjna, turystyczna i rekreacyjna, pozyskiwanie funduszy unijnych, zagospodarowanie przestrzenne<sup>269</sup>. Prace nad przygotowaniem planu zagospodarowania przestrzennego obszaru metropolitalnego Trójmiasta nie zostały jeszcze zakończone. Kluczową kwestią jest bowiem unormowanie statusu polskich obszarów metropolitalnych na gruncie legislacyjnym i ustanowienie systemu ich efektywnego zarządzania<sup>270</sup>. Problem ten ma niebagatelne znaczenie dla Trójmiasta, które nie posiada zintegrowanej polityki w zakresie planowania przestrzennego, transportu publicznego, promocji czy przedsięwzięć inwestycyjnych<sup>271</sup>. Zwraca się uwagę, że *jak dotąd każde z miast jest zarządzane głównie wewnątrz, bez skoncentrowania należytej uwagi na możliwościach kooperacji i budowania powiązań funkcjonalnych z sąsiednimi ośrodkami*<sup>272</sup>. Tymczasem skuteczność zarządzania strategicznego miastem metropolitalnym w erze globalizacji urasta do rangi szczególnie pilnego zadania. Wymaga ono elastyczności i umiejętności szybkiego reagowania na wymogi zmieniającego się otoczenia. Takiej zdolności nie posiadają żadne inne jednostki administracyjne, z wyjątkiem samorządów.

Skoro jednak status polskich metropolii nie został jak dotąd uregulowany, to nadal główne kompetencje w zakresie kreowania polityki rozwojowej na poziomie samorządowym spoczywają na gminach i regionach. O ile regiony odpowiedzialne są za planowanie strategiczne, które następnie jest operacjonalizowane w postaci szczegółowych programów, głównym zadaniem gmin jest prowadzenie gospodarki przestrzennej, co nie znaczy, że gminy nie przygotowują również swoich strategii rozwojowych, a samorządy regionalne Wojewódzkich Planów Zagospodarowania Przestrzennego, choć te drugie należy traktować jako wytyczne strategiczne dla ładu przestrzennego w województwie.

Prace nad sformułowaniem strategii rozwoju społeczno-gospodarczego Gdynia podjęła już w 1992 roku wraz z przystąpieniem do projektu „Bałtyckie Wrota”, mającego na celu

---

<sup>269</sup> F. Pankau, *Obszar metropolitalny Zatoki Gdańskiej – problemy rozwoju, delimitacji, planowania zagospodarowania przestrzennego*, [w:] *Planowanie i zarządzanie.....*, T. Markowski (red.), Warszawa 2005, s. 142.

<sup>270</sup> M. Stahl, *Samotność ustrojowa samorządu terytorialnego – prawda czy fałsz ?*, [w:] *Dziesięć lat reformy ustrojowej administracji publicznej w Polsce*, J. Parchomiuk, B. Ulijsz, E. Kruk (red.), Warszawa 2009, s. 33.

<sup>271</sup> F. Pankau, *Obszar metropolitalny Zatoki Gdańskiej...*, s. 135.

<sup>272</sup> M. Szmytkowska, *Gdynia w Metropolii Trójmiasta*, „Rocznik Gdyński”, nr 18, Gdynia 2006, s.180.

stworzenie sieci powiązań pomiędzy bałtyckimi miastami portowymi<sup>273</sup>. W tym samym roku w ramach Rady Miasta ukonstytuowała się Komisja Finansów i Strategii Gospodarczej. 27 kwietnia 1994 roku został przyjęty dokument „*Strategia rozwoju Gdyni. Uwarunkowania i cele*”. Następnie przy współpracy ze środowiskiem eksperckim oraz szeroką reprezentacją partnerów gospodarczych i społecznych wypracowano dokument będący syntezą *sporządzoną w oparciu o dotychczasowe opracowania związane ze strategią rozwoju miasta oraz przeprowadzone dyskusje i konsultacje*<sup>274</sup>. Zwraca się także uwagę, że to właśnie w „*Strategii Rozwoju Gdyni*” z 1998 roku znalazł się zapis o konieczności integracji wewnątrz aglomeracji trójmiejskiej i *instytucjonalizacji współpracy między ośrodkami i zapobieganiu wyniszczającej konkurencji między podmiotami gospodarczymi miast, działającymi w tej samej branży*<sup>275</sup>. W kolejnych latach inicjatywa władz lokalnych Gdyni na rzecz zwiększenia integracji trójmiasta nie przyjmowała jednak wymaganej dla tego trudnego procesu dynamiki. Zarówno wśród dziennikarzy, jak i ekspertów nierzadkie były opinie, iż spośród trzech miast aglomeracji idea metropolizacji najmniejsze poparcie zyskuje w środowiskach gdyńskich<sup>276</sup>. Dokument „*Strategia rozwoju Gdyni. Cele rozwoju i zadania realizacyjne*” przyjęty został 28 stycznia 1998 roku przez Radę Miasta. W pięć lat później dokument został zaktualizowany. Za przesłanki aktualizacji uznano zmiany kompetencji organów samorządowych Gdyni związane z reformą administracyjną 1999 roku, włączenie Gdyni w struktury Unii Europejskiej, zmiany w otoczeniu gospodarczym w jakim funkcjonuje miasto oraz zrealizowanie szeregu postulatów ze strategii rozwoju Gdyni z 1998 roku<sup>277</sup>.

Podstawą odniesienia wszystkich projektów gdyńskich w ubieganiu się o środki pomocowe z budżetu państwa i funduszy unijnych od 2000 roku stała się także *Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego*<sup>278</sup>. Tylko te przedsięwzięcia, które mają swoje uzasadnienie w strategii wojewódzkiej, mogą ubiegać się o dofinansowanie ze wspomnianych źródeł. Ponadto coraz większe znaczenie dla rozwoju miasta mają międzynarodowe przedsięwzięcia planistyczne, realizowane przy współdziałaniu środków unijnych (INTERREG). Obok wypracowania koncepcji rozwoju strategicznych sektorów działalności w wybranych obszarach miasta, prowadzone projekty umożliwiają przygotowanie

---

<sup>273</sup> *Strategia rozwoju Gdyni. Cele rozwoju i zadania realizacyjne...*, s. 5.

<sup>274</sup> Ibid., s. 6.

<sup>275</sup> Ibid., s. 35

<sup>276</sup> A. S. Górski, *Samorządowcy chcą stworzyć metropolię ale bez rządów Gdańska*, „Dziennik Bałtycki” z 24.01.2011.; P. Weltrowski, *Gdynia mówi "nie" metropolitalnemu pomysłowi Adamowicza*, <http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Gdynia-mowi-nie-metropolitalnemu-pomyslowi-Adamowicza-n47551.html>

<sup>277</sup> [http://www.gdynia.pl/wszystko/o/gdyni/strategia/186\\_30127.html](http://www.gdynia.pl/wszystko/o/gdyni/strategia/186_30127.html) (23.05.2011)

<sup>278</sup> *Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2010*, Gdańsk 2005.

dokumentacji technicznej dla wybranych inwestycji, aby zapewnić płynne przejście do etapu wykonawczego, na który środki mogą pochodzić z Funduszu Spójności lub Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (ERDF).

Innymi narzędziami planistycznym gminy miasta Gdyni są narzędzia planowania przestrzennego o charakterze strategiczno-urbanistycznym. Należą do nich *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego* oraz, w nieco mniejszym stopniu, *Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego*, które spełniają bardziej funkcję regulacyjną niż strategiczną. Poczynając od 1990 roku gmina stała się podstawową jednostką systemu planowania przestrzennego. Jak zwraca się uwagę aktualnie *to ona stanowi o przeznaczeniu i zasadach zagospodarowania terenu. Tylko jej rozstrzygnięcia planistyczne mają moc obowiązującą i wiążą właścicieli gruntów. Takich uprawnień nie ma żadna inna jednostka samorządu terytorialnego, a tym bardziej administracja rządowa*<sup>279</sup>. Wyposażenie gminy w kompetencje dotyczące planowania przestrzennego pokrywa się z charakteryzowanymi w rozdziale pierwszym (a dokładnie w podrozdziale 1.4.2) postulatami zarządzania (*governance*) lokalnego, które realizowane jest na bazie konkretnego obszaru - mienia wyposażonego w kapitał kulturowy. Narzędzie to odgrywa zasadniczą rolę w Gdyni z uwagi na jej nadmorską lokalizację oraz dużą ilość gruntów o charakterze portowym i przemysłowym, które wymagają podwyższonej troski i marketingu terytorialnego na rzecz pozyskiwania inwestorów. Zwraca się uwagę, że zwłaszcza *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego* odgrywa rolę kreacyjną w stosunku do procesów gospodarczych na danym obszarze<sup>280</sup>. Jest ono instrumentem wytyczającym długookresowe kierunki przemian struktury przestrzennej miasta w oparciu o przedsięwzięcia strategiczne<sup>281</sup>. *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Miasta Gdyni* zostało przyjęte przez Radę Miasta w 1999 roku. W 2008 roku przeprowadzono jego aktualizację. Miasto dysponuje także narzędziami instytucjonalnymi, które pozwalają mu stymulowanie działalności gospodarczej w wybranym kierunku. Ich zadaniem jest oddziaływanie na jakość środowiska biznesowego, przyciąganie inwestorów oraz utrzymywanie miejsc pracy. Należą do nich instytucje otoczenia biznesu, agencje rozwoju lokalnego, inkubatory przedsiębiorczości, izby gospodarcze. Zwraca się uwagę, że *im bogatsza sieć tych podmiotów, tym bardziej sprzyjające otoczenie dla*

---

<sup>279</sup> Z. Niewiadomski, *Planowanie przestrzenne. Zarys problemu*, Warszawa 2001, s. 84.

<sup>280</sup> T. Markowski, *Zarządzanie rozwojem miast*, Warszawa 1999, s. 150-151.

<sup>281</sup> Ibid., s. 154.

przedsiębiorczości<sup>282</sup>.

Inicjatywa samorządu terytorialnego odgrywa zatem kluczową rolę w dostarczaniu impulsów rozwojowych gospodarce. Wychodząc z tego punktu widzenia *samorząd terytorialny może być uważany za szczególny podmiot gospodarczy podejmujący decyzje i ponoszący za nie odpowiedzialność. Stwierdzenie to znajduje silne oparcie w samodzielności decyzyjnej samorządu terytorialnego, nawiązującej do jego podmiotowości*<sup>283</sup>. Choć impulsy jednostek samorządowych dostarczane są oddolnie to zasięg ich oddziaływania może być globalny. Na skutek sieciowego charakteru powiązań współczesnej gospodarki to od lokalnych zarządów zależą szanse na osiągnięcie sukcesu. *Stąd lokalna aktywność połączona z otwarciem na otoczenie – aktywność zewnętrzna, może z sukcesem koordynować i stymulować procesy społeczno-gospodarczego wzrostu środowisk lokalnych*<sup>284</sup>.

## **2.6. Przedsiębiorczość i innowacyjność – wyznaczniki gospodarki postindustrialnej we współczesnej Gdyni**

Poczynając od 1989 roku Gdynia podejmuje inicjatywy na rzecz zwiększenia dywersyfikacji struktury gospodarczej, zdominowanej jak dotąd przez branżę morską. W działaniach tych widoczna jest tendencja na rzecz większego uniezależnienia gospodarki miasta od zewnętrznych uwarunkowań systemowych, wzmocnienia jej niezależności i autonomii. Taki charakter posiadają zapisy w licznych opracowaniach i ekspertyzach wykonywanych na zlecenie miasta oraz w dokumentach strategicznych powstających od lat 90-tych do współczesności.

Opracowywany w latach 90-tych, a opublikowany w 1997 roku raport przygotowany dla Regionalnego Biura do Spraw Rozwoju Mieszkaniowego w Europie Wschodniej oraz dla Agencji Stanów Zjednoczonych do Spraw Rozwoju Międzynarodowego zwracał uwagę na stopniową zmianę struktury gospodarczej miasta polegającą na spadku zatrudnienia w przedsiębiorstwach gospodarki morskiej na rzecz takich działów gospodarki jak: handel i naprawy, obsługa nieruchomości, łączność oraz pośrednictwo finansowe. W latach 1990-1994 największy spadek udziału pracujących nastąpił w transporcie (z 29,9 proc. na 21,6 proc. ogółu pracujących Gdynian), co było związane z kryzysem transportu morskiego, a dokładnie upadkiem największego polskiego przedsiębiorstwa żeglugi liniowej PLO. Z kolei udział pracujących w finansach i ubezpieczeniach podwoił się i osiągnął 2,6 proc. ogólnej liczby

---

<sup>282</sup> E. Wojciechowski *Zarządzanie w samorządzie terytorialnym*, Warszawa 2003, s. 195.

<sup>283</sup> Ibid., s. 41.

<sup>284</sup> J. Chądzyński, A. Nowakowska, Z. Przygodzki, *Region i jego rozwój w warunkach globalizacji*, Warszawa 2007, s. 30.

pracujących w Gdyni. Zwiększył się także udział w handlu (od 8,4 proc. do 9,8 proc.), budownictwie (od 5,8 proc. do 7 proc.), finansach i ubezpieczeniach (od 1 proc. do 2,6 proc.) i łączności. Pomimo przeobrażeń głównym gdyńskim pracodawcą pozostawał dział przemysłu (wciąż na poziomie ok. 30 proc.)<sup>285</sup>. Obserwując zmiany w strukturze zatrudnienia dokonujące się w okresie 1990-2003 zwraca uwagę największy spadek w transporcie (-153 proc.), budownictwie (-116 proc.) i przemyśle (-32 proc.). Z kolei największy wzrost odnotowały: administracja publiczna (77 proc.), pośrednictwo finansowe (72 proc.) i handel (29 proc.)<sup>286</sup>.

Przemiana ta, według autorów raportu *może świadczyć o bifurkacji bazy ekonomicznej miasta. Jej bowiem tradycyjnie podstawowa część, tj. gospodarka morska, wykazywała w badanym okresie znaczny regres, a inne działalności gospodarcze, zwłaszcza wymienione wyżej, wyrównywały ubytek zatrudnienia bazowego*<sup>287</sup>. W efekcie w przyjętej w 1998 roku przez Radę Miasta „Strategii Rozwoju Gdyni” (SRG) znajduje się zapis, który w świetle wcześniejszych standardów może budzić zdziwienie: *silne uzależnienie gospodarki Gdyni od sfery morskiej stanowi jedno z zasadniczych zagrożeń przyszłego rozwoju miasta*<sup>288</sup>. Za główny cel SRG uznano wówczas: *Poszerzenie i wzbogacenie przemysłowych, handlowych, finansowych i turystycznych funkcji Gdyni*<sup>289</sup>. Podobne zapisy, choć przedstawione w łagodniejszej formie pojawią się w „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego” z 1999 roku, gdzie wskazuje się, iż *pożądane jest sukcesywne przekształcanie obecnej monofunkcyjnej bazy ekonomicznej miasta silnie zdominowanej przez funkcje morskie w strukturę wielofunkcyjną, bardziej odporną na wahania koniunktury rynkowej*<sup>290</sup>. Choć ten jednoznaczny ton został złagodzony w zaktualizowanej strategii rozwoju Gdyni z 2003 roku<sup>291</sup>, generalna tendencja na rzecz odchodzenia miasta Gdyni od swojego, jak dotąd bazowego sektora gospodarczego, poprzez dywersyfikację struktury gospodarczej miasta stała się niezaprzeczalnym faktem. Jeszcze dalej na ścieżce uniezależniania się od branży morskiej posunęło się „Memorandum Gdyni”, opracowanie sporządzone przez Agencję Rozwoju Gdyni w 2010 r., w którym w części *Perspektywy do najważniejszych sektorów wzrostu zaliczono: ICT, Turystykę, Przemysł spotkań, Przemysły*

---

<sup>285</sup> *Gospodarka Gdyni w latach 1990-2000...*, s. 26-27.

<sup>286</sup> M. Szmytkowska, *Przestrzeń społeczna miasta...*, s. 58.

<sup>287</sup> *Gospodarka Gdyni w latach 1990-2000...*, s. 5.

<sup>288</sup> *Strategia Rozwoju Gdyni. Cele rozwoju i zadania realizacyjne...*, s.26.

<sup>289</sup> *Gospodarka Gdyni w latach 1990-2000...*, s.38.

<sup>290</sup> *Studium Uwarunkowań...*, Gdynia 1999, s. 64.

<sup>291</sup> W dokumencie tym Priorytet *Gospodarka* rozpoczyna się od celu 1) *Tworzenie warunków dla wzrostu konkurencyjności i rozwoju przedsiębiorstw gospodarki morskiej.*  
[http://www.gdynia.pl/wszystko/o/gdyni/strategia/186\\_30127.html](http://www.gdynia.pl/wszystko/o/gdyni/strategia/186_30127.html) (23.05.2011)

*kreatywne, Usługi finansowe i analityczne, Badania i rozwój, Biotechnologie, Branżę developerską, Sektor usług medycznych.* Nie wymienia się natomiast w ogóle gospodarki morskiej<sup>292</sup>.

Chęć uniezależnienia się od czynników egzogenicznych rozwoju miasta z jednej strony związana była z zagrożeniem zbytnej zależności od wahań koniunktury światowej, która u progu lat 90-tych nie była korzystna dla gospodarki morskiej. Dekoniunkturze ulegały zwłaszcza europejski przemysł stoczniowy oraz branża rybołówstwa morskiego. W polskich warunkach kondycję branży komplikowały oczywiście konsekwencje załamania się handlu ze Wschodem oraz ograniczenia połowowe na najbardziej wydajnych łowiskach będące konsekwencją ustanowienia dwustumilowych stref ekonomicznych w pobliżu najwydajniejszych łowisk. Z drugiej zaś strony tendencja na rzecz wzmocnienia endogenicznych impulsów rozwojowych miasta korespondowała z charakterem przeobrażeń cywilizacyjnych dokonujących się w skali globalnej. Przeobrażenia umożliwiły jednostce terytorialnej takiej jak gmina miasta Gdyni uniezależnienie się od presji jej położenia geograficznego. Zgodnie z przedstawioną w pierwszym rozdziale wykładnią przemiany postindustrialnej postęp techniczny w toku rozwoju historycznego stopniowo uniezależnia człowieka zarówno od zasobów surowcowych, jak i przemysłu czyniąc go odpowiedzialnym za swoją przyszłość. Stąd miasto Gdynia przywiązuje dużą wagę do oddolnych, społecznych impulsów rozwojowych takich jak: innowacyjność, przedsiębiorczość, kreatywność; podczas gdy inwestycje infrastrukturalne i rozwój bazowych gałęzi gospodarki morskiej, choć wciąż istotny to schodzi na drugi plan.

Wspieranie lokalnej przedsiębiorczości należy obecnie do jednej z głównych inicjatyw podejmowanych przez gminy miejskie. Jest ona czynnikiem endogenicznym, wyzwajającym ludzką aktywność<sup>293</sup>. Oparcie tendencji rozwojowych Gdyni na atucie przedsiębiorczości stanowi odwołanie do kupieckich i handlowych tradycji Gdyni, które zawsze były silne w nadmorskim mieście, nawet w czasach komunistycznych. Przełom 1989 roku stanowił zatem szansę dla Gdyni, aby jej naturalny kapitał społeczny natrafił na sprzyjające mu warunki dla nieskrępowanego rozwoju. Zwraca się uwagę, że reforma komunalna z 1990 roku wyzwoliła energię społeczną na poziomie lokalnym w całym kraju, często doprowadzając do aktywnych i przedsiębiorczych zachowań zarówno lokalnych decydentów, działaczy, jak i przedsiębiorców.

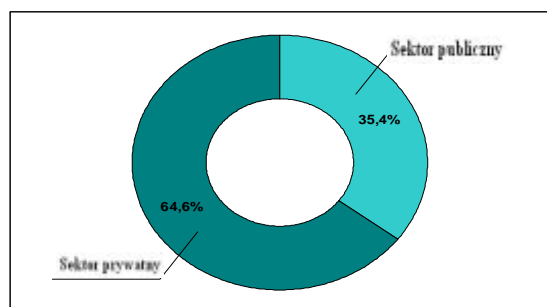
---

<sup>292</sup> *Memorandum Gdyni*, Gdynia 2010, s. 80.

<sup>293</sup> K. Krajewski, J. Śliwa, *Lokalna przedsiębiorczość w Polsce. Uwarunkowania rozwoju*, Warszawa 2004, s. 48-49.

W gdyńskich warunkach wysoka aktywność gospodarcza społeczeństwa wpłynęła na szybki rozwój handlu, pośrednictwa finansowego, obsługi nieruchomości, budownictwa oraz innych usług. Dzięki tej aktywności w latach 1990-1994 złagodzone zostały skutki recesji w podstawowych, jak dotąd bazowych działach gospodarki miasta (transportie morskim, przemyśle stoczniowym i rybołówstwie dalekomorskim). Sukcesywnemu powiększeniu ulegał także udział kapitału prywatnego w gospodarce. W latach 1994-1996 zmniejszeniu o 22 proc. uległa w Gdyni liczba przedsiębiorstw państwowych, a o 50 proc. komunalnych<sup>294</sup>. Pomimo tych przeobrażeń dynamika przekształceń własnościowych w latach 90-tych na Pomorzu nie była tak duża, jak w całym kraju, a w Gdyni proces ten był najmniej zaawansowany. W 1994 roku jedynie 36,2 proc. mieszkańców pracowało w sektorze prywatnym, podczas gdy 63,8 proc. w sektorze publicznym. Sytuacja ta wynikała z dużego udziału przedsiębiorstw gospodarki morskiej - portów, stoczni i przewoźników morskich, których prywatyzacja i restrukturyzacja napotykała na poważne trudności ze względu na brak kapitału i jasno określonej polityki państwa w tej dziedzinie<sup>295</sup>. Z drugiej zaś strony duże gdyńskie przedsiębiorstwa stoczniowe często przechodziły restrukturyzację polegającą na wydzieleniu z przedsiębiorstw spółek nieprodukcyjnych (powiązanych z podmiotami macierzystymi na zasadzie grupy kapitałowej), co znajdowało oddźwięk w statystyce zatrudnienia w formie spadku zatrudnienia w produkcji<sup>296</sup>. Przyrost sektora prywatnego w latach 1994-1996 związany był ze wzrostem zatrudnienia w handlu i budownictwie, które w ok. 90 proc. reprezentowane były przez sektor prywatny<sup>297</sup>. W efekcie w kolejnych latach proporcje ulegały odwróceniu. W roku 2009 w sektorze publicznym pracowało już tylko 35,4 proc. podczas gdy w prywatnym 64,6 proc. ogółu zatrudnionych.

Rys. 2. Diagram struktury zatrudnienia w Gdyni wg sektorów własności w 2009 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Samodzielnego Referat Analiz Statystycznych Urzędu Miasta Gdyni<sup>298</sup>

<sup>294</sup> I. Sagan *Miasto. Scena konfliktów i współpracy...*, s. 229.

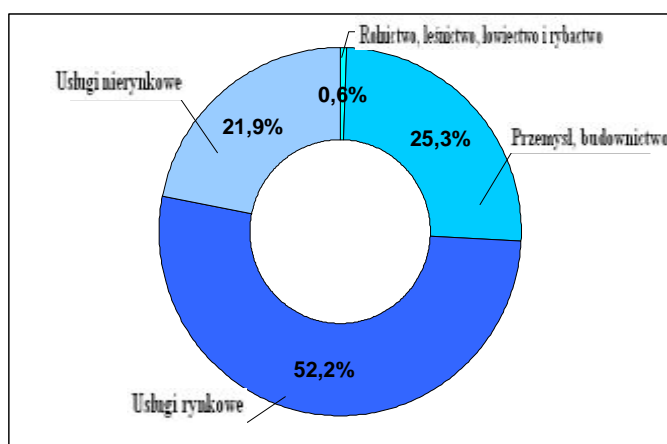
<sup>295</sup> *Gospodarka Gdyni w latach 1990-2000...*, s. 28.

<sup>296</sup> M. Szmytkowska, *Przestrzeń społeczna miasta...*, s. 65.

<sup>297</sup> *Strategia Rozwoju Gdyni. Cele rozwoju i zadania realizacyjne...*, s. 16.

<sup>298</sup> Opracowanie: Samodzielny Referat Analiz Statystycznych Urzędu Miasta Gdyni na podstawie

Rys 3. Diagram struktury zatrudnienia wg sekcji PKD w 2009 r.



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Samodzielnego Referat Analiz Statystycznych Urzędu Miasta Gdyni<sup>299</sup>

W Gdyni obserwowany jest systematyczny wzrost liczby podmiotów gospodarczych. Według raportu sporządzonego w 2000 roku niemal 3/4 miejsc pracy współtworzonych było przez małe i średnie przedsiębiorstwa, z czego 61,1 proc. rynku pracy to firmy małe zatrudniające do 50 pracowników. Małe firmy odgrywają też bardzo dużą rolę w przychodach ze sprzedaży podmiotów gospodarki narodowej Gdyni<sup>300</sup>.

Zgodnie z informacjami przygotowanymi w 2010 przez Agencję Rozwoju Gdyni (na podstawie informacji GUS) w grupie miast liczących 100-300 tys. mieszkańców Gdynia zajmuje jedną z pierwszych pozycji jeżeli chodzi o ilość małych i średnich przedsiębiorstw<sup>301</sup>. W okresie 2002-2009 najwięcej tego rodzaju firm przybyło w takich branżach, jak: edukacja, hotele i restauracje, ochrona zdrowia i pomoc społeczna, obsługa nieruchomości, wynajem oraz usługi związane z prowadzeniem działalności gospodarczej.

Zdecydowana większość przedsiębiorstw funkcjonujących w Gdyni reprezentuje sferę usługową. Zgodnie z informacjami ARG w porównaniu z ośrodkami miejskimi o podobnej liczbie ludności wartość inwestycji w sektorze usług w Gdyni jest zdecydowanie wyższa<sup>302</sup>. Sytuacja ta jest odzwierciedleniem przemian cywilizacyjnych związanych z transformacją gospodarczą od gospodarki przemysłowej do postindustrialnej, która dokonuje się z udziałem

danych Powiatowego Urzędu Pracy w Gdyni, [http://www.gdynia.pl/wszystko/o/gdyni/liczby/102\\_30107.html](http://www.gdynia.pl/wszystko/o/gdyni/liczby/102_30107.html) (23.05.2011)

<sup>299</sup> Ibid.

<sup>300</sup> M. Bąk, P. Kulawczuk, E. Krajewska, J. Sontowski *Program wspierania rozwoju Małych i Średnich Przedsiębiorstw w Gdyni*, Raport sporządzony przez Polsko-Amerykańską Fundację Doradztwa dla Małych Przedsiębiorstw, Gdynia 2000, s. 11-12.

<sup>301</sup> *Memorandum Gdyni...*, s. 50.

<sup>302</sup> Ibid., s. 35.



Gdyni. Przemiana poszerza bazę gospodarczą miasta o nowe formy działalności gospodarczej, nastawione na kreowanie wartości dodanej, a nie wytwarzanie produktów.

Ważną rolę odgrywają w Gdyni przedsiębiorstwa reprezentujące branżę finansową. To one stanowią zaplecze dla procesu inwestycyjnego. Od 1989 roku swoje siedziby zlokalizowało w Gdyni 25 banków, a łączna ilość placówek bankowych przekracza obecnie 100 jednostek<sup>303</sup>. Swoją centralę posiada Nordea Bank Polska S.A. Reprezentacje posiadają także ważniejsze firmy ubezpieczeniowe, zarówno te o zasięgu krajowym, jak i międzynarodowym<sup>304</sup>.

Istotną rolę w gospodarce Gdyni odgrywają ponadto: biura rachunkowe, kancelarie prawnicze, agencje reklamowe, firmy konsultingowe, firmy leasingowe i biura maklerskie. Tradycyjnie istotną rolę odgrywa strefa handlu w gospodarce miasta. Systematycznie wzrasta zatrudnienie w gdyńskim handlu, powiększa się także ilość podmiotów reprezentujących tą branżę. Swoją siedzibę znalazło tu wiele sieci handlowych m.in. takich firm jak *Makro Cash&Carry*, *Tesco*, *Real* i *OBI*. W Gdyni znajduje się także wiele centrów handlowych, domów towarowych i supermarketów. Wiele firm w Gdyni zajmuje się także sprzedażą samochodów. Istotną rolę odgrywa także sprzedaż paliw, reprezentowana zarówno przez koncerny krajowe, jak i zagraniczne. Potężna liczba prywatnych handlowców jest niewątpliwie silną grupą interesu, wywierającą wpływ na politykę miasta, co potwierdzają przychylne temu środowisku zapisy w „*Strategii Rozwoju Gdyni*” z 1998 roku<sup>305</sup>. Na terenie miasta działa osiem stowarzyszeń kupieckich lobbujących o korzystne rozstrzygnięcia administracyjne miasta.

Ważną dziedziną nowej aktywności gminy miasta Gdyni stał się obrót nieruchomości. Miasto dysponuje szeroką ofertą agencji i biur nieruchomości. Związane to jest z rozbudowywaną i wyspecjalizowaną ofertą gruntową. Gdynia odgrywa istotną rolę ze względu na dużą podaż przestrzeni biurowej w śródmieściu czego potwierdzeniem jest obecność wielu biurowców o nowoczesnej architekturze m.in. w okolicach ulicy Śląskiej, gdzie swoje siedziby posiada wiele firm. Znajdują się tu m.in. takie biurowce jak: *Chipolbrok*, *Baltic Bussines Center*, *City Arcade*, *Prokom* (a od kwietnia 2008 *Asseco Poland SA*), *Hossa*, *Rudzki Building – Gdyńskie Centrum Biznesu Kwiatkowski*, *Alfa Plaza*. W ciągu ostatnich lat wybudowano w centrum miasta osiem biurowców, stanowiących bazę lokalową

---

<sup>303</sup> M. Szmytkowska, *Przestrzeń społeczna miasta...*, s. 72.

<sup>304</sup> *Sytuacja społeczno-gospodarcza Gdyni w latach 2003-2007*, Raport opracowany przez Samodzielny Referat Analiz Statystycznych UM Gdyni, Gdynia 2007, s. 117.

<sup>305</sup> *Strategia Rozwoju Gdyni. Cele rozwoju i zadania realizacyjne...*, s. 38.

wystarczającą dla bieżących potrzeb<sup>306</sup>. Pomimo rozbudowanej oferty powierzchni biurowych na obszarze Śródmieścia istotną rolę w przyszłej polityce miasta odegrać winno zagospodarowanie części strefy „międzytorza” przez powierzchnie biurowe, które będą oferowały usługi dla firm obrotu portowo-morskiego (towarzystwa asekuracyjne, usługi finansowe). Obok nowych gałęzi gospodarki w Gdyni wciąż swoje siedziby posiada tu wiele małych i średnich przedsiębiorstw branży morskiej (firmy logistyczne, spedycyjne, armatorskie, maklerskie), które kooperują z dużymi przedsiębiorstwami. W przyszłości wzrosnąć też winna oferta powierzchni magazynowych w mieście.

Za kontrowersyjną formę obrotu nieruchomościami uznać należy coraz częstsze przykłady wyprzedazy gruntów przez przedsiębiorstwa branży morskiej, które doświadczają problemów finansowych (dotyczy to zarówno przedsiębiorstwa żeglugowego PLO, Stoczni Gdyńskiej, przedsiębiorstwa rybołówstwa dalekomorskiego, portu). Najlepszym przykładem potwierdzającym tą praktykę jest nowa forma działalności usługowej gdyńskiej firmy rybołówstwa dalekomorskiego „*Dalmor*”, która dla utrzymania płynności finansowej trudni się aktualnie czynnością obrotu gruntów i nieruchomości (ok. 20 ha), którymi dysponuje. Z uwagi na atrakcyjną lokalizację przedsiębiorstwa są to tereny o dużej wartości rynkowej. W efekcie cały obszar Mola Rybackiego w Gdyni podlega procesowi sprzedaży developerom, którzy realizować będą na nim inwestycje odpowiadające funkcjom mieszkaniowym i rekreacyjnym. Proces sprzedaży tych atrakcyjnych nieruchomości napotyka jednak na problemy. Początkowo wydawało się, że pakiet większościowy przedsiębiorstwa „*Dalmor*” wykupiony zostanie przez trójmiejskiego developera *Invest Komfort*<sup>307</sup>. W kwietniu 2011 roku przedstawiciele Ministerstwa Skarbu odstąpili jednak od negocjacji z tym jedynym, jak dotąd oferentem, w efekcie druga już próba sprzedaży terenów nie doszła do skutku, a kolejna zrealizowana zostanie nie wcześniej niż w 2012 roku. Jak wynika ze spekulacji prasowych, jednym z powodów niezrealizowania transakcji, obok ceny, mogła być obawa developera, że po nabyciu terenów „*Dalmoru*”, będzie się musiał również borykać się z problemem przyszłości trawlerów dalekomorskich i rybaków, w czym nie czuje się kompetentny<sup>308</sup>. Sprawa ta potwierdza wątpliwość, sformułowaną już w latach 90-tych w studium „*Gospodarka Gdyni w latach 1990-2000. Przemiany strukturalne i tendencje rozwojowe*” dotyczącą braku wizji rozwojowej dla tego ważnego obszaru Gdyni, będącego nośnikiem tradycji marynistycznej miasta związanego z rybołówstwem morskim. Na obszarze tym już

---

<sup>306</sup> *Sytuacja społeczno-gospodarcza Gdyni w latach 2003-2007...*, s. 118.

<sup>307</sup> [www.portalmorski.pl/arttykul/index/molo-rybackie-dla-dewelopera/17251](http://www.portalmorski.pl/arttykul/index/molo-rybackie-dla-dewelopera/17251) (23.05.2011)

<sup>308</sup> Sz. Szadurski, *Dalmor nie został sprzedany*, „*Dziennik Bałtycki*” z 21.04.2011, s. 5.

od dawna konkurują ze sobą różne koncepcje rozwoju urbanistycznego, żadna z nich nie wchodziła jednak w fazę konkretyzacji. Z kolei strategia „*Dalmoru*” koncentruje się raczej na płynności finansowej własnego przedsiębiorstwa, aniżeli na realizacji jakiejś wizji rozwojowej<sup>309</sup>.

Korzystnie przedstawia się pozycja Gdyni pod względem inwestycji zagranicznych. Zgodnie z informacjami przedstawionymi przez ARG Gdynia ma najwyższy wskaźnik firm z kapitałem zagranicznym w grupie miast liczących 100-300 tys. mieszkańców oraz w samej metropolii. Na terenie miasta funkcjonuje prawie 1000 spółek z obcym kapitałem, co stanowi ok. 21 proc. liczby spółek handlowych w mieście. Kierunki napływu inwestycji zagranicznych obejmują region Europy (Skandynawia, Francja, Niemcy, Beneluks, Wielka Brytania, Hiszpania), Azji oraz Ameryki Północnej. W samym 2009 roku ulokowało na terenie Gdyni swoje siedziby 51 firm z udziałem kapitału zagranicznego<sup>310</sup>. Do najważniejszych inwestycji ostatnich lat należy zaliczyć: *Reuters Europe S.A. – Centrum Analiz Makroekonomicznych Gdynia/ Gdańsk* (2006), *Geoban S.A.* (2009, usługi finansowe, centrum outsourcingowe), *SONY Pictures Entertainment* (2010, centrum usług finansowych), *Rolls Royce Marine Poland S.A.* (2010), *DNV Polska* (2010, centrum technologiczne oraz szkoleniowo-edukacyjne)<sup>311</sup>. Co ciekawe, wszystkie z wymienionych firm (z wyjątkiem działającej na obszarze portu *Rolls Royce*, która zajmuje się produkcją zespołów pędnych) obejmuje sektor *soft ware* - zajmują się zatem przetwarzaniem danych i świadczeniem usług informacyjnych bądź outsourcingowych.

Instytucjami, które wspierają procesy gospodarcze w mieście są organizacje samorządu gospodarczego. Obok organizacji o rodowodzie przedwojennym (Izba Bawełny) bądź wywodzących się z okresu PRL (Izba Wełny) i organizacji pracujących na rzecz sektora gospodarki morskiej (gdynskie filie Krajowej Izby Gospodarki Morskiej i Polskiej Izby Spedycji i Logistyki) wymienić można takie organizacje gospodarcze jak: Pomorska Izba Przemysłowo- Handlowa, Izba Handlu Zagranicznego, Wojewódzkie Zrzeszenie Handlu i Usług, Cech Rzemiosła i Przedsiębiorczości (zrzeszający 230 zakładów rzemieślniczych różnych branż), Krajowa Izba Gospodarcza<sup>312</sup>. Do innych działających w Gdyni instytucji samorządu gospodarczego i otoczenia biznesu należy zaliczyć: Agencję Rozwoju Gdyni, Fundację Gospodarczą, Agencję Rozwoju Pomorza, Gdyńskie Centrum Wspierania Przedsiębiorczości, fundusz *Inveno Sp. z o.o.*, Pomorski Regionalny Fundusz poręczeń

---

<sup>309</sup> *Gospodarka Gdyni w latach 1990-2000...*, s. 68.

<sup>310</sup> *Memorandum Gdyni...*, s. 33.

<sup>311</sup> *Ibid.*, s. 34-36.

<sup>312</sup> M. Szmytkowska, *Przestrzeń społeczna miasta...*, s. 73.

Kredytowych, Pomorski Fundusz Pożyczkowy<sup>313</sup>.

Institucje samorządu gospodarczego branży morskiej napotykają w swojej działalności na wiele problemów (braki finansowe, niska reprezentatywność, skonfliktowany charakter środowiska morskiego, zamieranie zwyczajów morskich). Przykładem powyższych problemów może być niepowodzenie w próbie restytucji przedwojennej organizacji – Rady Interessantów Portu Gdynia, która we współczesnej Gdyni nie odgrywa istotnej roli nie tylko w skali miasta, ale także samego portu, pomimo tego, że jej powołanie zostało zagwarantowane w trybie ustawowym. Bardziej aktywne są tworzone w ostatnich latach instytucje otoczenia biznesu nie zajmujące się promowaniem określonych branż gospodarczych w ujęciu kierunkowym, lecz działające na rzecz rozwoju szeroko rozumianej przedsiębiorczości, innowacyjności za pośrednictwem instrumentów promocyjnych, prawnych bądź finansowych (generowanie kapitału pożyczkowego). I tak celem powołanej w 2009 roku Agencji Rozwoju Gdyni jest kreowanie nowoczesnego wizerunku miasta, za pośrednictwem realizacji projektów na styku gospodarki, turystyki i kultury. ARG pragnie osiągnąć efekt skali dzięki budowie sieci współpracy wewnętrznej i zewnętrznej oraz stać się inkubatorem przedsiębiorczości. Istotnym elementem strategii ARG jest odwoływanie się do marketingu miejsca<sup>314</sup>.

Rozwój gdyńskiej przedsiębiorczości koresponduje z inicjatywami podejmowanymi przez władze miasta. Polityka wspierania przedsiębiorczości realizuje w sobie zarówno cel natury gospodarczej (aktywizacja nowych branż, pozyskiwanie inwestorów), jak i społecznej, związanej z metodami redukcji bezrobocia. Obejmuje ona m.in. politykę czynszową, gruntową bądź podatkową (ulgi, zwolnienia). W ramach zainicjowanego w 2001 roku programu *Przedsiębiorcza Gdynia* miasto organizuje pomoc doradczą dla osób pragnących założyć działalność gospodarczą, upraszcza procedury administracyjne służące temu celowi. W Urzędzie Miasta utworzono *Centrum Obsługi Inwestorów*. W urzędzie udostępniany jest także bezpłatny informator *Jak rozpocząć działalność gospodarczą* wraz z pakietem niezbędnych druków<sup>315</sup>. Organizowane są także takie imprezy cykliczne jak *Gdyńskie Targi Pracy, Miasteczko Zawodów* liczne seminaria i szkolenia dla przyszłych biznesmenów oraz konkurs *Gdyński Biznesplan*<sup>316</sup>. Z inicjatywy miasta w 2003 roku w lokalnej telewizji emitowano także program *Gięda pracy, gięda szans*. W 2007 roku otwarto

---

<sup>313</sup> *Memorandum Gdyni...*, s. 55.

<sup>314</sup> <http://arg.gdynia.pl/> (23.05.2011).

<sup>315</sup> *Jak rozpocząć działalność gospodarczą. Informator dla przedsiębiorcy*, Gdynia, Edycja II, wrzesień 2008.

<sup>316</sup> *Memorandum Gdyni...*, s. 58.

z kolei *Gdyńskie Centrum Wspierania Przedsiębiorczości*, którego celem jest zgromadzenie w jednym miejscu wszystkich instytucji uczestniczących w procesie zakładania działalności gospodarczej oraz działalność doradczo-konsultingowa. W 2010 roku przeniesiono siedzibę Centrum z ul. Świętojańskiej na 10 lutego (budynek byłego PLO). Podobną rolę odgrywają miejskie portale internetowe. W celu pozyskiwania inwestorów zewnętrznych miasto prowadzi ogólnopolską kampanię *Gdy inwestujesz ...Gdynia*, której corocznym podsumowaniem jest konferencja Międzynarodowe Forum Gospodarcze<sup>317</sup>. W aktywizacji lokalnej przedsiębiorczości ważną rolę odgrywają zatem zarówno normy prawne, decyzje administracyjne władz, instrumenty ekonomiczno-finansowe, jak i cały szereg inicjatyw będących w dyspozycji władz lokalnych kształtujących klimat przedsiębiorczości w gminie: promocja, organizowanie inkubatorów przedsiębiorczości, parków technologicznych, funduszy gwarancyjnych, szkoleń zawodowych dla bezrobotnych, tworzenie specjalnych stref ekonomicznych, organizowanie i współuczestnictwo w działalności niepublicznych instytucji rozwoju lokalnego. Miasto organizuje także konkursy dla przedsiębiorców: „Gdyński Biznesplan”, „Gdynia nowych możliwości”, najlepsza inwestycja roku: „Czas Gdyni”, „Gdynia bez barier”.

Gdynia sukcesywnie od wielu lat nagradzana jest także w licznych rankingach przedsiębiorczości, by wymienić takie odznaczenia jak: „Profesjonalna gmina przyjazna inwestorom” (2002), „gmina Fair Play” (2002), „Innowacyjna gmina” (2006), „Samorząd przyjazny przedsiębiorczości” (2007), „Krajowy lider innowacji” (2008) czy rokroczne zwycięstwa w rankingu miesięcznika FORBES dla miasta najbardziej atrakcyjnego dla biznesu w Polsce w kategorii miast od 100 000 do 300 000 mieszkańców<sup>318</sup>.

Ważnym instrumentem wsparcia miejskiej przedsiębiorczości jest w końcu promocja miasta i kreowanie jego marki. Jak zwraca się uwagę w *Memorandum Gdyni* sporządzonym przez ARG: *Gdynia jest bardzo pozytywnie postrzegana przez odbiorców instytucjonalnych i biznesowych, a także samych konsumentów. Działania marketingowe są prowadzone zarówno we współpracy z władzami regionu, gdyńskim biznesem, jak i instytucjami na szczeblu krajowym. Nakłady na promocję gospodarczą miasta samego UM Gdyni sięgają ok. 1,5 mln zł rocznie*<sup>319</sup>.

Przykłady wspierania miejskiej przedsiębiorczości przytaczane są z reguły jako argumenty świadczące o słuszności wyboru ścieżki rozwojowej realizowanej przez władze

---

<sup>317</sup> [http://www.gdynia.pl/dla/inwestorow/forum/393\\_30131.html](http://www.gdynia.pl/dla/inwestorow/forum/393_30131.html) (23.05.2011)

<sup>318</sup> <http://pl.wikipedia.org/wiki/Gdynia> (23.05.2011)

<sup>319</sup> *Memorandum Gdyni...*, s. 58.

lokalne. Mogą one jednak rodzić wątpliwości z uwagi na ich dość technokratyczny charakter. Władze miasta oraz podległe im służby miejskie skupiając się na tworzeniu procedur i warunków brzegowych dla różnych form inicjatyw gospodarczych dystansują się jednocześnie od kierunkowej polityki gospodarczej, która dawniej odgrywała w mieście tak istotną rolę. Nastawienie to, choć przynosi wymierne rezultaty, posiada jednak swoją cenę. Proceduralny charakter inicjatyw miejskich prowadzi do rozproszenia struktury gospodarczej miasta, która niegdyś wyznaczona była przez dominację sektorów bazowych. W inicjatywach miasta podejmowanych na rzecz rozwoju przedsiębiorczości w minimalnym stopniu rozpatruje się otoczenie funkcjonalne małych i średnich przedsiębiorstw, realne więzi gospodarcze występujące pomiędzy firmami oraz fakt, że wiele z nich pełni rolę firm usługowych, kooperantów bądź poddostawców dla dużych przedsiębiorstw branży morskiej. Szacuje się na przykład, że jedno miejsce pracy w przemyśle stoczniowym pociąga za sobą egzystencję 5-8 miejsc pracy w firmach z tym przemysłem kooperujących<sup>320</sup>.

W pierwszym rozdziale zwracano uwagę, na rolę jaką w gospodarce sieciowej pełni otoczenie dla przedsiębiorstwa. Wskazywano, że w dzisiejszej gospodarce wzrasta znaczenie relacji zachodzących między firmami, związków z instytucjami otoczenia biznesu, instytucjami finansowymi i ośrodkami naukowymi<sup>321</sup>. Na zagrożenia związane ze zbyt jednostronnym wspieraniem sektora małych przedsiębiorstw wskazuje m. in. F. Fukuyama<sup>322</sup>. Według wielu cytowanych już w pracy analityków (F. Fukuyama, M. Castels, R. Domański, A. Jewtuchowicz) istotną rolę we współczesnej gospodarce odgrywają czynniki pozaekonomiczne takie, jak: tradycja, tożsamość, otoczenie kulturowe firm. Fukuyama wskazuje, iż oparte na zaufaniu realne więzi w gospodarce wymagają zachowania hierarchii i inicjatyw dużej skali zbudowanych wokół kierunkowych przedsięwzięć gospodarczych. R. Domański w przeprowadzanej analizie sieciowej gospodarki wykazuje, że małe przedsiębiorstwa nie wypierają z rynku firm dużych, lecz jedne z drugimi wchodzi we wzajemne alianse i zależności<sup>323</sup>. W odniesieniu do Gdyni rolę firm wiodących mogą spełniać restrukturyzowane i dostosowywane do nowych warunków przedsięwzięcia branży morskiej, będąc dostarczycielem „kapitału społecznego” z uwagi na ich silne nasycenie wartościami kulturowymi. Jednakże ani Państwo Polskie, ani władze lokalne, ani instytucje samorządu gospodarczego funkcjonujące na Pomorzu nie prowadzą kierunkowej polityki gospodarczej.

---

<sup>320</sup> *Stanowisko Towarzystwa okrętowców Polskich KORAB w sprawie dramatycznej sytuacji polskich przedsiębiorstw gospodarki morskiej oraz List otwarty do premiera Rzeczypospolitej Polskiej p. Leszka Millera*, „Polityka Przemysłowa”, nr 2 (523), II/2003, s. 4.

<sup>321</sup> R. Domański, A. Marciniak, *Sieciowe koncepcje gospodarki miast i regionów*, Warszawa 2003, s.12.

<sup>322</sup> F. Fukuyama, *Zaufanie....*, s. 37.

<sup>323</sup> R. Domański, *Gospodarka przestrzenna....*, s. 43 i 89-92.

Polityka miasta, zgodnie z wytycznymi UE (będącymi z kolei wykładnią współczesnych przeobrażeń cywilizacyjnych) nie preferuje, ani nie dyskryminuje żadnych z form działalności gospodarczej. Jej konsekwencją jest liczebność, bogactwo, ale i stan rozproszenia funkcjonujących tu inicjatyw.

Obok rozwoju przedsiębiorczości w polityce gospodarczej współczesnej Gdyni szczególną rolę odgrywa wspieranie innowacyjności. Preferencja ta w praktyce oznacza wspieranie branż zaawansowanych technologicznie, które stanowią alternatywę dla tradycyjnych sektorów gospodarki morskiej. Branże zaawansowane technologicznie reprezentowane są w Gdyni przez takie sektory gospodarcze jak informatyka, przemysł elektroniczny, telekomunikacja, biotechnologie i ochrona środowiska, wzornictwo przemysłowe. Nośnikami wysokich technologii są zarówno duże firmy, jak i małe przedsiębiorstwa. Jak potwierdzają badania innowacyjności firm województwa pomorskiego w przedsiębiorstwach zatrudniających niewielką liczbę pracowników, podejmowana przez nie działalność innowacyjna ma często spontaniczny charakter. Z kolei w przedsiębiorstwach dużych, dysponujących często własnymi jednostkami badawczo-rozwojowymi działalność innowacyjna ma zdecydowanie większy zasięg i wymaga większych nakładów finansowych<sup>324</sup>. Istotną rolę w rozwoju innowacyjności odgrywają ośrodki naukowe (zgrupowane w ramach instytutów, uczelni wyższych, konsorcjów, porozumień tworzonych *ad hoc*, projektów badawczych), które wraz z przedsiębiorstwami tworzą aliance strategiczne. W gospodarce informacyjnej to na środowiskach naukowych spoczywa obowiązek dostarczenia myśli technologicznej, która szybko wprowadzona w życie zapewni dochód właścicielowi i pomysłodawcy przedsięwzięcia. Endogeniczny impuls gospodarczy staje się dzisiaj wspólnym udziałem naukowców i przedsiębiorców. Gdyńscy przedsiębiorcy mogą korzystać z zaplecza naukowego instytutów i uczelni zlokalizowanych w Trójmieście np.: Politechniki Gdańskiej, Uniwersytetu Gdańskiego, Morskiego Instytutu Rybackiego, Centrum Techniki Okrętowej, Centrum Techniki Morskiej, ośrodków wspierania biotechnologii, Akademii Morskiej, uczelni prywatnych.

Najważniejszym, flagowym przedsięwzięciem miasta na rzecz wspierania zaawansowanych technologii było utworzenie Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego (PPNT). Park powstał w 2001 roku z inicjatywy Urzędu Miasta Gdyni i Stowarzyszenia Pomorskie Centrum Technologii (PCT). Jedynym udziałowcem Parku jest gmina miasta Gdyni. W pierwszych latach działalności Parkiem zarządzało, na podstawie

---

<sup>324</sup> Aktualny i przyszły profil gospodarczy województwa pomorskiego, opracowanie publikacji ASM Centrum Badań i Analiz Rynku Sp. z o.o., Kutno 2010, s. 99.

kontraktu, PCT. Od stycznia 2004 roku Parkiem zarządza jednostka samorządu lokalnego Gdyńskie Centrum Innowacji (GCI), które jest jednostką budżetową Gdyni, powołaną przez Urząd do koordynowania projektu PPNT oraz do realizacji zadań związanych z rozwojem przedsięwzięć innowacyjnych na terenie Gdyni.<sup>325</sup>

PPNT oferuje na preferencyjnych warunkach wyposażoną w nowoczesne oprzyrządowania powierzchnię dla małych firm. W ramach parku funkcjonują laboratoria, sale konferencyjne, pracownie techniczne, prototypownie. Na terenie Parku znajdują się także dwie instytucje zapewniające finansowanie dla firm innowacyjnych. Jednym z warunków lokalizacji firmy w Parku jest uznanie przez Radę Naukową PPNT innowacyjnego charakteru projektu, jaki chce realizować aplikująca firma. Firmy działające na obszarze Parku zgrupowane są w trzech modułach tematycznych: biotechnologia i ochrona środowiska, informatyka i wzornictwo przemysłowe. Pierwsi lokatorzy parku pojawili się w latach 2002-2003. W ciągu kolejnych lat sukcesywnie zwiększała się liczba firm. W roku 2005 było to 40, 2006 – 50. W 2008 roku w parku swoją siedzibę miało 70 przedsiębiorstw i 6 instytucji o innym charakterze. Analizując firmy według podziału rodzajowego zwraca uwagę, że 21 reprezentuje sektor informatyczny, 9 – biotechnologiczny, 8 – ochronę środowiska, 7 - wzornictwo przemysłowe, a reszta – inne innowacyjne branże<sup>326</sup>. Do firm zlokalizowanych w PPNT, które osiągnęły największe sukcesy należy zaliczyć *IVO Software*, która opracowała syntetyzatory mowy do urządzeń przenośnych (telefonów komórkowych dla niewidzących, przeglądarki internetowych) odczytujący syntetycznym głosem zawartość stron oraz *Propox*, będącą wytwórcą internetowych sterowników inteligentnego domu. Warto też odnotować, że firmy z parku złożyły 18 zgłoszeń patentowych, w tym jedna na terenie Niemiec. PPNT współpracuje z wieloma instytutami i szkołami wyższymi, ekspertami, instytucjami finansowymi, instytucjami rządowymi i samorządowymi.

W 2009 roku PPNT uzyskał dofinansowanie od samorządu województwa pomorskiego w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego 2007-2013 w wysokości 52 mln. zł. na realizację kolejnego, IV etapu inwestycji realizowanych w zrewitalizowanej starej zajezdni trolejbusowej i garażach dla autobusów o łącznej powierzchni 60 tys. mkw<sup>327</sup>. Dofinansowanie zostanie przeznaczone na utworzenie Centrum Kreatywnej Przedsiębiorczości, w ramach którego powstanie Akademicka Przestrzeń Innowacyjności i Przedsiębiorczości (dokonywać się tu będzie tzw. „preinkubacja” – czyli wsparcie w postaci

---

<sup>325</sup> *Benchmarking parków technologicznych w Polsce*, Warszawa 2008, s. 100.

<sup>326</sup> *Ibid.*, s. 102.

<sup>327</sup> *Ponad 52 miliony zł dla gdyńskiego PPNT*, „Wiadomości Gdyńskie”, nr 2 (83)/ 2009, s. 3-4.



doradztwa absolwenta uczelni technicznej z ciekawym pomysłem), Centrum Edukacyjno-Wdrożeniowe Zaawansowanych Technologii (oferta szkoleniowa i doradcza dla już działających firm), Centrum Wzornictwa i Wystaw oraz Regionalny Ośrodek Informacji Patentowej. Celem podejmowanych inicjatyw jest integrowanie w jednym miejscu różnorodnych inicjatyw. Jak podkreślają promotorzy przedsięwzięcia *światnym mariażem jest połączenie w jednej przestrzeni nauki, biznesu i kultury oraz twórczości jako takiej*<sup>328</sup>.

W Gdyni mają swoje siedziby także duże firmy branży informatycznej. Do niedawna najbardziej znanym gdyńskim przedsiębiorstwem tej branży był *Prokom Software SA*, krajowy potentat komputerowy, założony w 1987 roku przez Ryszarda Krauzego, oferujący rozwiązania informatyczne dla dużych i średnich firm i instytucji, który dostarczał ponad 60 proc. przychodu generowanego przez wszystkie gdyńskie spółki tej branży. W kwietniu 2008 roku majątek firmy został jednak włączony do przedsiębiorstwa informatycznego z siedzibą w Rzeszowie *Asseco Poland SA*, liczącego się na rynku europejskim koncernu branży IT. Do innych, już znacznie mniejszych gdyńskich firm należy zaliczyć: *Telenet Polska*, *Optix Polska*, *Vector*, *Banpol*, *Multimedia Polska*, *Koma Nord*, *Vectra SA*, *Unisoft*, *Great Plains Software Polska*, *Radmor*. Są zatem wśród nich zarówno operatorzy telefonii, Internetu i telewizji kablowej, producent sprzętu radiokomunikacji profesjonalnej wykonywanej na potrzeby Sił Zbrojnych RP (założona w 1947 roku firma *Radmor*)<sup>329</sup>, firmy telekomunikacyjne i teleinformatyczne.

Według Magdy Szmytkowskiej Gdynia odgrywa pozycję lidera w województwie pomorskim zarówno pod względem wielkości generowanego dochodu przez spółki sektora IT, jak i ilości miejsc pracy, dostarczanych przez tę branżę. Wielkość przychodu, który wygenerowały gdyńskie spółki teleinformatyczne, stanowi 2/3 przychodu pomorskiego sektora IT. Podobne proporcje kształtują się w sferze zatrudnienia<sup>330</sup>. Według rankingu „Rzeczpospolitej” z lipca 2010 Gdynia spośród 65 miast na prawach powiatu zajęła drugie miejsce w kategorii najbardziej innowacyjnych samorządów<sup>331</sup>.

Wątpliwości dotyczące gdyńskiego modelu wspierania innowacyjności gospodarczej sformułować można w analogiczny sposób jak w odniesieniu do gdyńskiej polityki wspierania małych i średnich firm. Sprowadzać się one będą do krytyki jego czysto proceduralnego, technokratycznego charakteru, co powoduje, że miasto nie prowadzi

---

<sup>328</sup> Ibid., s. 4.

<sup>329</sup> *Radmor po transformacji*, rozmowa z Andrzejem Synowieckim, prezesem Radmor S.A., „Wiadomości Gdyńskie”, nr 1 (77)/2008, s. 9.

<sup>330</sup> M. Szmytkowska, *Przestrzeń społeczna miasta...*, s. 70-71.

<sup>331</sup> [http://www.gdynia.pl/wszystko/o/gdyni/nagrody/183\\_.html](http://www.gdynia.pl/wszystko/o/gdyni/nagrody/183_.html) (23.05.2011)

kierunkowej polityki strategicznej w odniesieniu do żadnej z branży. Zwłaszcza w kontekście wspierania zaawansowanych technologii uzasadnienie znajduje teza o braku rozpoznania potencjału innowacyjnego gdyńskich sektorów bazowych. Wątpliwości może budzić brak jakichkolwiek działań ze strony władz na rzecz utworzenia choćby załączków inicjatyw morskich wpisujących się w formułę instytucji wspierania rozwoju gospodarki postindustrialnej. Mogłyby one przyjąć np. postać *modułu morskiego* egzystującego w ramach PPNT, *klastra morskiego* grupującego firmy gospodarki morskiej bądź *morskiego inkubatora przedsiębiorczości*. W działaniach tych należałoby uwzględnić potencjał gdyńskich i trójmiejskich szkół wyższych i instytutów badawczych o profilu morskim (Morski Instytut Rybacki, Centrum Techniki Okrętowej czy powołane w 1982 roku Centrum Techniki Morskiej z siedzibą w Oksywiu i działające na rzecz rozwiązań technologicznych stosowanych przez siły polskiej Marynarki Wojennej<sup>332</sup>). W ramach UE (głównie Programów Ramowych) istnieje wiele środków na prowadzenie prac badawczo-rozwojowych w zakresie technologii morskich, bezpieczeństwa morskiego, systemów informatycznych i ochrony środowiska morskiego. Jak pokazuje praktyka innych państw gospodarka morska może być sektorem innowacyjnym zarówno w sensie innowacyjności organizacyjnej (porty, logistyka), jak i produktowej (przemysł stoczniowy). Jerzy Bieliński analizując trendy europejskie, możliwości restrukturyzacji polskiego przemysłu stoczniowego upatruje w zastąpieniu dawnych struktur hierarchicznych organizacjami sieciowymi i klastrowymi. W ramach procesu restrukturyzacji z jednej strony dokonuje się konsolidacja przedsiębiorstw, a z drugiej wydzielenie ze sfery produkcji usług o charakterze innowacyjnym (informatyka, pośrednictwo finansowe, telekomunikacja, projektowanie, badania i rozwój). Według Bielińskiego za błędną należy też uznać strategię zmierzającą do odejścia od polityki sektorowej w Polsce<sup>333</sup>. Choć na naszych oczach dokonuje się proces *rozmycia się tradycyjnych branż morskich w horyzontalnych, podmiotowo-funkcjonalnych strukturach gospodarczych*<sup>334</sup>, zgodzić się wypada z J. Bielińskim, iż ujęcie branżowe i sieciowe w istocie nie wykluczają się. Stąd też wielu analityków zwraca uwagę, że nowych branż gospodarczych nie trzeba budować w oderwaniu od sektorów tradycyjnych, ale na ich bazie, że lepszą taktyką wydaje się w tym zakresie zachowanie strategii ciągłości, rozpatrywanie

---

<sup>332</sup> J. Uczciwek, *Centrum Techniki Morskiej – innowacyjność dla bezpieczeństwa morskiego państwa*, „Rocznik Gdyński”, nr 20, Gdynia 2008, s. 50-56.

<sup>333</sup> J. Bieliński, *Przemysł okrętowy w polityce rozwoju regionu i kraju...*, s. 61-76.

<sup>334</sup> D. Waldziński, *Rozwój europejskich regionów nadmorskich w kontekście relacji między gospodarką a kulturą. Wprowadzenie w tematykę badawczą*, [w:] *Wspólna europejska...*, J. Kujawa, H. Klimek, T. Gutowski (red.), s. 215.

zmiany „w rachunku ciągnionym”<sup>335</sup>.

Istotną rolę z punktu widzenia rozwoju gospodarczego miasta odgrywają inicjatywy na rzecz współpracy międzynarodowej, międzyregionalnej i transgranicznej. Aktywność ta wpisuje się w gdyński model integracji z Unią Europejską, a głównie z państwami, regionami i miastami z obszaru Regionu Morza Bałtyckiego. Od początku transformacji miasto wykazywało dużą aktywność na forum międzynarodowym, uczestnicząc w wielu projektach realizowanych w ramach Programów Phare, Interreg, Programów Ramowych i in. Współpraca dotyczyła wielu dziedzin: wizyty studyjne, szkolenia, kontakty mieszkańców, imprezy kulturalne, sportowe, wymiana młodzieży, ochrona zdrowia, turystyka itp.<sup>336</sup> Istotną rolę odgrywały projekty na rzecz rozwoju transportu morskiego i turystyki morskiej (*SebTrans-Link*), korytarzy transportowych (*Transport Infrastructure Needs Assessment, Baltic-Adfratic Landbridge, South-North Axis*) restrukturyzacji miast portowych, zagospodarowania przestrzennego stref nadmorskich (*Waterfront Urban Development, SuPortNet I i SuPortNet II*), zrównoważonego transportu miejskiego (*Tellus*). Istotną rolę odgrywa współpraca Gdyni z siecią miast Regionu Morza Bałtyckiego (Karlskrona, Kotka, Aalborg) z uwagi na ich nadmorski i portowy charakter. Najważniejszym partnerem morskim jest dla miasta Karlskrona, z uwagi na stałe połączenie promowe Gdynia-Karlskrona, obsługiwane przez liczącego się na Bałtyku armatora Stena Line.

Do miast siostrzanych Gdyni spoza Regionu Morza Bałtyckiego należy zaliczyć: Kilonię, Plymouth oraz Brooklyn, Seattle, białoruskie Baranowicze, ukraiński Sewastopol. Gdynia jest także laureatem wielu nagród europejskich i odznaczeń (*Flaga Europy, Honorowa Tablica Rady Europy, Nagroda Europy, Europejska Nagroda Sektora Publicznego*)<sup>337</sup>. Gdynia jest ponadto członkiem Związku Miast Bałtyckich, Bałtyckiej Organizacji Portów. Aktywnie uczestniczy w powołanym w 1998 roku Stowarzyszeniu Gmin RP „Euroregionu Bałtyk”. Jest także członkiem „Związku Miast i Gmin Morskich” oraz przewodniczy „Stowarzyszeniu Miast Autostrady Bursztynowej” (SMAB), które grupuje polskie miasta położone wzdłuż trasy przebiegu autostrady A-1 oraz aktywnie lobbuje na rzecz budowy infrastruktury Transeuropejskiego Korytarza Transportowego nr VI.

Reasumując, silnie obecny we współczesnej gospodarce Gdyni nacisk na przedsiębiorczość i innowacyjność jest odzwierciedleniem współczesnych tendencji endogenicznych jej gospodarki. Zgodnie z nimi premiowane są takie predyspozycje osobowe,

---

<sup>335</sup> por. Ch. Hampden-Turner i A. Trompenaars, *Siedem kultur kapitalizmu*, Kraków 2006, s. 95; J. Naisbitt, *Megatrendy. Dziesięć nowych kierunków...*, s. 39.

<sup>336</sup> *Strategia Rozwoju Gdyni. Cele rozwoju i zadania realizacyjne...*, s. 43.

<sup>337</sup> K. Małkowski, *Bedeker Gdyński*, Gdynia 2001, s. 140.

jak: kreatywność, pomysłowość, wynalazczość. Ich efektem jest bogactwo i różnorodność inicjatyw rodzących się w Gdyni na pograniczu biznesu, nauki, kultury, sztuki i rozrywki; inicjatyw, tworzonych na bazie zaawansowanych rozwiązań technologicznych, z wykorzystaniem sztuk audiowizualnych. Zgodnie z ponowoczesną preferencją w inicjatywach tych przedsiębiorcy, inwestorzy, projektanci bądź konsumenci usług wymieniają się nawzajem swoimi rolami. Potwierdzeniem tych współzależności może być cykliczna impreza „Gdynia Design Days” organizowana przez Instytut Wzornictwa Przemysłowego, PPNT oraz miasto Gdynia. W trakcie imprezy odbywają się liczne warsztaty i spotkania, w tym cykl „Zaprojektuj Swój Zysk”, dzięki którym projektanci mogą poznać potrzeby i oczekiwania przedsiębiorców oraz zaprojektować swój „warsztat kreatywny”<sup>338</sup>.

## **2.7. Zintegrowane zarządzanie przestrzenią a przyszłość funkcji morskich i transportowych Gdyni**

Ranga gospodarki morskiej ulega w Gdyni sukcesywnemu pomniejszaniu na rzecz nowych sektorów gospodarki postindustrialnej. Właściwe odczytanie wyzwań globalnych trendów rozwojowych pozwala jednak dostrzec w gdyńskich sektorach bazowych dobry punkt wyjścia do osiągnięcia przewagi konkurencyjnej. Do takich konkluzji skłaniają wnioski z końcowej części poprzedniego podrozdziału rozpatrujące potencjał innowacyjny gdyńskich sektorów tradycyjnych. Szczególny zasób możliwości posiadają przedsiębiorstwa branży logistycznej i transportowej. W odniesieniu do systemów transportowych postęp techniczny spowodował bowiem niespotykane do tej pory możliwości obniżenia kosztów przy jednoczesnym wzroście szybkości przemieszczania osób, towarów i informacji. Ponadto coraz większe uprzemysłowienie oraz liberalizacja gospodarek narodowych zaowocowały zniesieniem barier dla wymiany handlowej oraz rosnącym popytem na dobra konsumpcyjne. W efekcie w ciągu ostatnich czterech dekad całkowity handel morski zwiększył się czterokrotnie<sup>339</sup>.

Zwraca się także uwagę na wzajemne zależności występujące pomiędzy otoczeniem lokalnym dużego przedsiębiorstwa infrastruktury transportowej, a jego globalną skalą oddziaływania. *Przedsiębiorstwo działając globalnie, działa również lokalnie, wykorzystując w sposób skoordynowany rozproszone geograficznie zasoby lokalne. Przy czym rynek lokalny jest pewnego rodzaju ostoją dla firmy, gwarantem stabilności i trwałości, w odróżnieniu od*

---

<sup>338</sup> *Memorandum Gdyni...*, s. 13.

<sup>339</sup> A. Hildebrandt, *Międzynarodowy handel morski*, „Pomorski Przegląd Gospodarczy, Gospodarka morska”, nr 2/2009 (41), s. 61.

rynku globalnego – pełnego zmian, niepewności i destabilizacji<sup>340</sup>. Naturę powyższych zależności dobrze oddaje sposób oddziaływania punktowej infrastruktury portowej bądź logistyczno-dystrybucyjnej na swoje zewnętrzne otoczenie. Jak pokazuje praktyka państw zachodnioeuropejskich obszary portowe w większym stopniu niż to było dotychczas zostają włączone w orbitę globalnych oddziaływań, która stanowi dla nich silny impuls do wewnętrznych przekształceń strukturalnych (modernizacja, nasycenie usługami informatycznymi itp.). Miasta portowe wyposażone w nowe impulsy rozwojowe upodabniają się przez to do ośrodków metropolitalnych stanowiących „bieguny wzrostu” dla regionów i państw.

Agnieszka Ciesielska i Tomasz Parteka analizując zależność pomiędzy funkcjami pomorskich centrów logistycznych a procesami metropolizacji oceniają ją jako wysoką. Porty morskie traktowane jako centra logistyczne sprzyjają bowiem rozbudowie infrastruktury sieciowej i zapewniają łączność z innymi ośrodkami gospodarczymi świata (realizowanymi z wykorzystaniem różnych środków transportu), sprzyjają one także rozwojowi technologii komunikacyjnych i zapewniają wysoką wartość dodaną dla rozwoju regionalnego.<sup>341</sup> Stąd *poziom innowacyjności centrów logistycznych pozwala wnioskować, że mamy do czynienia z istotnym czynnikiem rozwoju technologicznego i regionalnego Trójmiasta oraz jego otoczenia, wpisując metropolię w pozytywne efekty globalizacji*<sup>342</sup>.

Szansę na włączenie Gdyni w zakres globalnych oddziaływań metropolitalnych upatrywać można zatem nie tylko w konsekwentnej modernizacji gospodarki i nasycenia jej usługami zaawansowanych technologii, ale także w rozbudowie infrastruktury transportowej, czyli w działaniach mieszczących się w kanonie rozwoju tradycyjnej gospodarki morskiej miasta. Istotną rolę odgrywać będzie zwłaszcza usprawnienie połączeń komunikacyjnych gdyńskiego portu z jego głębokim zapleczem lądowym. Podkreśla się, że *wobec procesów globalizacji rośnie znaczenie powiązań o dalekim zasięgu reprezentowanych przez port (...), dopiero pełny rodzajowy wachlarz tych powiązań oraz wykształcenie sprawnie działającego ich węzła (z odpowiednimi elementami logistycznymi), łączącego różne rodzaje i zasięgi sieci, tworzy warunki awansu miasta...*<sup>343</sup>. Istotną rolę odegra intensyfikacja zabiegów na rzecz usprawnienia połączeń komunikacyjnych portów Gdyni i Gdańska z ich głębokim zapleczem lądowym. Sytuacja w tym zakresie powinna się zmienić na lepsze po okresie 2007-2013, na

---

<sup>340</sup> J. Chądzyński, A. Nowakowska, Z. Przygodzki, *Region i jego rozwój...*, s. 33.

<sup>341</sup> A. Ciesielska, T. Parteka, *Centra logistyczne Trójmiasta...*, s. 104-105.

<sup>342</sup> Ibid., s. 114.

<sup>343</sup> *Zasady i metody przekształcania struktur portowo-miejskich*, [w:] *Współczesne metamorfozy miast portowych*, M. Kochanowski (red.), Gdańsk 1998, s. 69.

który przypada największa ilość środków Unii Europejskiej do wykorzystania przez nasz kraj. Wiele z nich będzie przeznaczonych na usprawnienie połączeń komunikacyjnych (kołowych i kolejowych) trójmiejskich portów z systemem dróg krajowych i międzynarodowych, w tym zwłaszcza z systemem Europejskiego Korytarza Transportowego nr VI (autostrada A-1 i linia kolejowa E-65). Budowa autostrady A-1 może bowiem być czynnikiem metropolizacji Trójmiasta. Zwraca się uwagę, że *na ciągach autostradowych kształtują się współpracujące ze sobą regiony metropolitalne powiązane z europejską siecią struktur metropolitalnych, w procesie gry konkurencyjnej między nimi następuje skokowy wzrost korzyści wynikających z globalizacji systemu gospodarowania poprzez intensyfikację innowacji*<sup>344</sup>.

Obok inwestycji infrastruktury liniowej zapewniających dostępność do gdyńskiego portu istotną rolę odgrywają także inwestycje punktowe, a zwłaszcza węzłowe ulokowane z samym porcie, bądź w jego sąsiedztwie. Inwestycje, które aktualnie realizowane są w porcie gdyńskim polegają na rozbudowie infrastruktury drogowej (m.in. ul. Nowa Polska), budowie parkingów strategicznych, rozbudowie infrastruktury ro-ro i pogłębianiu kanału portowego, do takiego poziomu, aby można przyjmować statki o większym zanurzeniu. Z tą ostatnią inwestycją należy wiązać zamysł przyjmowania w Gdyni dużych statków oceanicznych, zarówno kontenerowców, jak i masowców. Istotną rolę odgrywają także inwestycje na rzecz modernizacji terminali kontenerowych (*Baltic Container Terminal* i *Gdynia Container Terminal*) i promowych, wyposażenia ich w infrastrukturę intermodalną, umożliwiającą przeładunek towarów zjednostkowanych bądź naczep samochodowych ze statków na platformy kolejowe. Ważnym przedsięwzięciem inwestycyjnym będzie budowa nowego terminalu promowego w Porcie Wschodnim w Gdyni. Terminal obsługiwać będzie dynamicznie rozwijające się połączenie Gdynia-Karlskrona, które jako jedyny polski projekt objęte zostało w 2009 roku statusem „Autostrady Morskiej”. Obszar nowego terminalu będzie 4-krotnie większy od istniejącego terminalu promowego w Porcie Zachodnim. Umożliwi on obsługę co najmniej 4 promów dziennie. Terminal intermodalny będzie zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie terminalu promowego i pozwoli na obsługę 600-metrowego składu pociągu. Według planów realizacja inwestycji może być ukończona do 2014 roku<sup>345</sup>.

O słuszności inwestycji realizowanych w porcie gdyńskim świadczą przemiany kierunków wymiany handlowej dokonujące się aktualnie w układzie światowym, polegające

---

<sup>344</sup> *Strefa Rozwojowa VI Korytarza TINA*. Prezentacja wyników badawczych projektu Phare CBC/Interreg, W. Szydarowski (red.), Gdynia 2000, s.151.

<sup>345</sup> *Raport o stanie zaawansowania prac nad budową infrastruktury liniowej oraz punktowej w strefie korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk w Polsce na rok 2010*, raport sporządzili M. Graban, A. Jamry, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2010, s. 53.

na przemieszczaniu się miejsc koncentracji masy ładunkowej z Zachodu na Wschód. Ważną rolę transportową odgrywa w Europie Basen Morza Bałtyckiego z uwagi na jego dogodność dla uprawiania szybkiej, taniej i efektywnej żeglugi bliskiego zasięgu. Istotną rolę w handlu światowym odgrywa z kolei rosnąca pozycja Chin, jako światowego potentata w transporcie realizowanym drogą morską. W 2007 roku ruch na trasie Azja –Europa przerósł istotnie ruch na trasie trans-pacyficznej, przez co zyskała ona miano najważniejszego szlaku kontenerowego na świecie. Powyższe trendy zostały wzmocnione w wyniku światowego kryzysu gospodarczego, który rozpoczął się w 2008 roku. Miały one związek z rosnącym popytem na tańsze produkty azjatyckie oraz słabnącą pozycją dolara amerykańskiego<sup>346</sup>. Jedną z konsekwencji kryzysu było pojawienie się dużych statków oceanicznych na Morzu Bałtyckim, po którym uprzednio pływały raczej wyłącznie statki dowozowe łączące porty bałtyckie z dużymi niemieckimi portami węzłowymi („hubami”). Istotną, z punktu widzenia polskiej gospodarki morskiej, konsekwencją kryzysu było osłabienie dotychczas dominującej pozycji Hamburga<sup>347</sup>. Od stycznia 2010 roku załęczek bałtyckiego portu „hubowego” powstał w głębokowodnym terminalu kontenerowym w porcie gdańskim, który połączony został bezpośrednią linią oceaniczną z Szanghajem za pośrednictwem serwisu oceanicznego EA10 armatora *Maersk Line*<sup>348</sup>. Warto też zwrócić uwagę, że popyt na produkty chińskie w Europie wzrósł nie tylko w tradycyjnych sektorach przemysłu Europy Północnej. Był on także związany z dynamicznym rozwojem przechodzących transformację gospodarek wschodnich takich jak gospodarka Rosji<sup>349</sup>. Wzrasta znaczenie państw basenu Morza Czarnego (Rumunia, Bułgaria, Ukraina) oraz Europy Środkowo-Wschodniej, a zwłaszcza Słowacji czy Białorusi, które z faktu, że nie mają dostępu do morza mogą stanowić naturalne zaplecze naszych portów i osi transportowej łączącej nasze województwo z basenem Morza Czarnego<sup>350</sup>.

Co prawda, położenie geograficzne portów polskiego wybrzeża nie jest najbardziej dogodne z punktu widzenia obsługi rynków wschodnich (operatorzy rynku rosyjskiego skłonni są raczej wybierać lokalizacje podmoskiewskie), stąd jak dotąd nie powstało tu – w przeciwieństwie do Wrocławia, Poznania czy Łodzi - dużo powierzchni magazynowych<sup>351</sup>, niemniej atut zwornika przestrzeni europejskiej w układzie wschód-zachód i północ-południe

---

<sup>346</sup> A. Hildebrandt, *Międzynarodowy handel morski...*, s. 62

<sup>347</sup> M. Borkowski, *Wszyscy zyskują – Hamburg traci*, „Namiary na morze i handel”, 16/2010, s. 15.

<sup>348</sup> M. Borkowski, *Wielka nadzieja DCT*, „Namiary na morze i handel” 01/2010, s. 15. ; B. Wenzel, *Rzucić wyzwanie Hamburgowi*, „Namiary na morze i handel”, nr 02/2010.

<sup>349</sup> A. Hildebrandt, *Międzynarodowy handel morski...*, s. 62.

<sup>350</sup> J. Łoginow, *Słowackie zaplecze*, „Namiary na morze i handel”, nr 18/2010, s. 13

<sup>351</sup> M. Matczak, *Województwo pomorskie na logistycznej mapie Polski z uwzględnieniem portów morskich* [w:] *Przemysły morskie w polityce regionalnej Unii Europejskiej...*, A. S. Grzelakowski, K. Krośnicka (red.), s. 173-174.

już niebawem może zadziałać. W podobnym kierunku zdaje się zmierzać część inicjatyw rządowych na rzecz wzmocnienia rangi współpracy Polski z państwami regionu Morza Czarnego (Ukraina, Gruzja), intensyfikacji wymiany handlowej z Chinami oraz *utworzenia w Polsce bałtyckiego centrum logistyczno-transportowego dla Europy Środkowo-Wschodniej*<sup>352</sup>.

Na przeszkodzie w realizacji powyższych planów stoi jednak wiele barier struktury urbanistycznej aglomeracji trójmiejskiej. Należy zwrócić uwagę na dużą „*terenochłonność*”<sup>353</sup> nowoczesnych funkcji logistycznych lokalizowanych w pobliżu terminali kontenerowych. Dla obsługi tych funkcji budowane są nowoczesne magazyny, place składowe, parkingi strategiczne o dużej powierzchni oraz wysokim nasyceniu zaawansowaną infrastrukturą technologiczną i informatyczną. Aglomeracja gdańska cierpi na deficyt tego typu powierzchni co powoduje, że przegrywamy walkę konkurencyjną o inwestorów z innymi europejskimi metropoliami. Powierzchnia gdyńskiego portu jest ponad 10-krotnie mniejsza od powierzchni portu w Hamburgu i ok. 25-krotnie mniejsza od powierzchni portu w Antwerpii<sup>354</sup>. Na przeszkodzie w udostępnieniu większej ilości gruntów w Gdyni na funkcje logistyczne stoją uwarunkowania położenia geograficznego miasta powodujące, że gmina musi prowadzić bardzo oszczędną gospodarkę terenową. Ponadto możliwości rozwoju gdyńskiej gospodarki morskiej od zawsze wpisywały się w kontekst wzajemnych relacji miasta i portu, z uwagi na fakt, że oba organizmy sąsiadują w bezpośredniej bliskości siebie.

Wiele obszarów portu wschodniego z uwagi na ich atrakcyjną lokalizację w pobliżu centrum miasta poddawanych jest próbom rewitalizacji mającym na celu przystosowanie do nowych miastotwórczych funkcji (turystyka, rekreacja, mieszkalnictwo). Obszarem spornym, gdzie koegzystują zarówno funkcje miejskie, jak i portowe, pozostaje „międzytorze” – obszar położony na zapleczu Nabrzeża Polskiego i Duńskiego. Mniej spornym obszarem jest Port Zachodni. To w nim zlokalizowane są dwa nowoczesne terminale kontenerowe: *Baltic Container Terminal* (BCT) i *Gdynia Container Terminal* (GCT). BCT posiada serwisy, które łączą Polskę z portami bazowymi zachodniej Europy. Głównymi armatorami obsługiwanych przez terminal są *Mediterranean Shipping Company* oraz od niedawna *Ocean Overseas Container Line* obsługujący regularne połączenia feederowe z portami zachodniej Europy oraz bezpośrednie do Stanów Zjednoczonych. GCT w większości obsługuje

---

<sup>352</sup> Por. *Plan realizacji działań priorytetowych polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej*, załącznik nr 2 do dokumentu *Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polski* przygotowanego przez Międzyresortowy Zespół do Spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa, marzec 2009, s. 2.

<sup>353</sup> B. Szwankowska, S. Szwankowski, *Przekształcenia strukturalne kompleksów portowo-przemysłowych Gdańsk i Gdyni*, [w:] *Ład polskiej przestrzeni. Studium przypadku – metropolia trójmiejska*, Biuletyn PAN KPZK, zeszyt 199, J. Kołodziejcki i T. Parteka (red.), Warszawa 2001, s. 225.

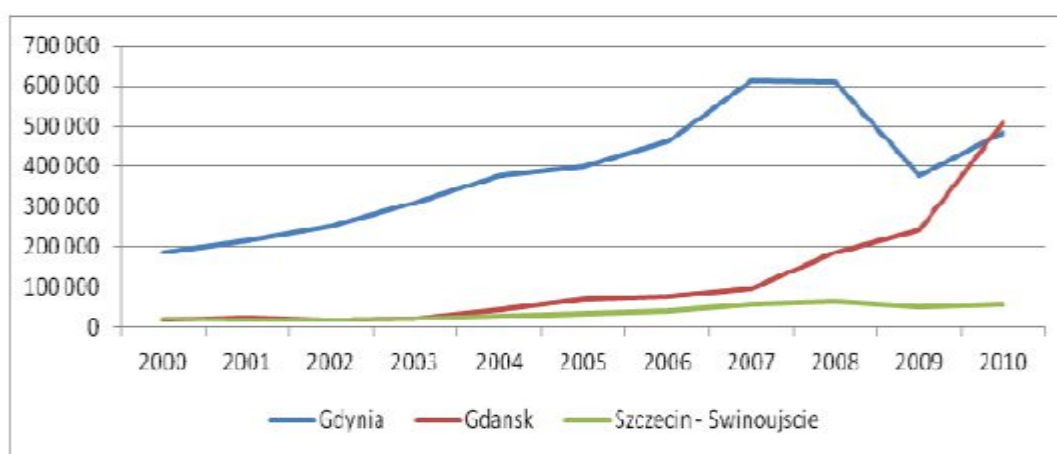
<sup>354</sup> Ibid.



połączenia dowozowe („feederowe”) i liniowe z Rotterdamem, Antwerpią i Hamburgiem obsługiwane przez takich armatorów jak: *Unifeeder*, *McAndrews*, *EuroAfrica* oraz *Teamlines*. W basenie V znajduje się także, istotny z punktu widzenia żeglugi na Morzu Bałtyckim Bałtycki Terminal Drobnicowy zapewniający dynamiczny przewóz ładunków pomiędzy portami fińskimi, a Gdynią (linię obsługuje włoski armator *Finnlines*<sup>355</sup>).

O przodującej pozycji portu w Gdyni w zakresie przeładunków kontenerowych w Polsce świadczą też dane przedstawione na rysunku 1. Sytuacja taka utrzymywała się do 2010 roku, kiedy to dynamiczne przeładunki nowo-wybudowanego gdańskiego terminalu kontenerowego (*Deepwater Container Terminal*) zagroziły pozycji Gdyni.

Rys. 4. Przeładunki kontenerów w polskich portach morskich w okresie 2000 – 2010 (TEU).



Źródło: *Polskie porty morskie w 2010 roku. Raport Actia Consulting 2010*<sup>356</sup>.

Na zapleczu terminali kontenerowych realizowane są inwestycje związane z *centrum usług logistycznych Portu Gdynia*. Będzie to dysponujące ok. 30 ha powierzchni (wraz z magazynami wysokiego składowania) centrum logistyczne, do którego doprowadzone będą sieci drogowe i kolejowe. Pierwsza umowa na użytkowanie magazynu wysokiego składowania podpisana została już w grudniu 2010 roku pomiędzy portem a spółką spedycyjną *Terramar* i *Morską Agencją Gdynia*<sup>357</sup>.

W zachodniej części portu gdyńskiego zlokalizowane są także (bądź planowane do lokalizacji) inne obiekty logistyczne. Spółka należąca do koncernu *Rolls-Royce*, specjalizującego się w produkcji systemów napędowych buduje tu swoje morskie centrum serwisowe. Prywatnym centrum logistycznym o powierzchni 7 ha jest otwarte w 2008 roku

<sup>355</sup> *Raport o stanie zaawansowania prac nad budową infrastruktury liniowej oraz punktowej w strefie korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk...*, s. 50-52.

<sup>356</sup> M. Matczak, B. Ołdakowski, *Polskie porty morskie w 2010 roku. Podsumowanie i perspektywy na przyszłość*, Raport Actia Consulting 2010, s. 5.

<sup>357</sup> *Port gdyński obrasta magazynami*, „Namiary na morze i handel”, nr 01/2011, s. 11.

*Trefl Logistic Center Gdynia* ulokowane na zapleczu terminali BCT i GCT<sup>358</sup>. Szczególnie ciekawą, choć pozostającą jak na razie w sferze planów, koncepcją jest projekt tzw. „Doliny Logistycznej”, która ma powstać w ramach Subregionalnego Obszaru Funkcjonalnego Gdynia-Rumia–Kosakowo. W dniu 27 października 2010 w Urzędzie Miasta Gdyni zostało podpisane porozumienie o współpracy Gdyni oraz miast i gmin zachodniej części Trójmiejskiego Obszaru Metropolitalnego na rzecz realizacji przedsięwzięcia inwestycyjnego. Placówka ma stać się operacyjnym i manipulacyjnym zapleczem dwóch największych terminali w Gdyni: BCT oraz GCT. Ma także odciążać port z różnego rodzaju dodatkowych kontroli i przeładunków. Zakłada się pogłębienie jej związków funkcjonalnych z restrukturyzowanym aktualnie w celu dostosowania do lotów cywilnych Portem Lotniczym Gdynia-Kosakowo, restrukturyzowanymi terenami stoczniowymi, obejmowanymi statusem Specjalnej Strefy Ekonomicznej, centrum usług logistycznych Portu Gdynia, a także z koleją metropolitalną. Teren przyszłej inwestycji dzięki planowanej budowie „Drogi Czerwonej” oraz Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT) posiadać będzie bezpośrednie połączenie z Obwodnicą Trójmiasta, a następnie z autostradą A1<sup>359</sup>.

Funkcja logistyczno-transportowa może odgrywać zatem istotną rolę w gospodarce Gdyni. Wykorzystanie atutów nadmorskiego położenia miasta i regionu wymaga jednak nie tylko budowy odpowiedniej ilości infrastruktury dostępowej (autostrad i układów kolejowych) oraz przygotowania przestrzeni magazynowej na obszarze miasta. Istotną rolę odgrywać będzie wypracowanie odpowiedniego modelu zarządzania. Jak dowodzą w rozdziale pierwszym (zwłaszcza w podrozdziałach 1.3.3 i 1.4.) zarządzanie odgrywa ważną rolę w kreowaniu procesów endogenicznych współczesnej gospodarki sieciowej. Dokumenty Unii Europejskiej zgodnie z charakterem dokonujących się przeobrażeń cywilizacyjnych rekomendują podejmowanie większej inicjatywy przez instytucje samorządowe (regionalne bądź lokalne) w celu ustanowienia zintegrowanego zarządzania strefami nadbrzeżnymi. Zwraca się uwagę, że w gospodarce i polityce morskiej zmienia się pozycja samorządów terytorialnych na wszystkich poziomach – od gminy, poprzez powiat, aż do samorządów regionalnych (województw); szeroko rozumiana gospodarka morska staje się w związku z tym głównie domeną wspólnot terytorialnych<sup>360</sup>. W odniesieniu do morskiego planowania przestrzennego główne kompetencje posiadają gminy, gdyż tylko one dysponują w zakresie własnych kompetencji instrumentami planistycznymi umożliwiającymi im kreowanie polityki

---

<sup>358</sup> *Raport o stanie zaawansowania prac nad budową infrastruktury liniowej oraz punktowej w strefie korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk...*, s. 25.

<sup>359</sup> M. Graban, *U wrót korytarza*, „Namiary na morze i handel”, nr 02/2011, s. 11.

<sup>360</sup> D. Waldziński, *Rozwój europejskich regionów nadmorskich...*, s. 216.

w odniesieniu do dysponowanego mienia. W kompetencjach tych przejawia się endogeniczny charakter procesów rozwojowych gmin, które suwerennie mogą określać rodzaj przeznaczenia gruntów w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, prowadzić inicjatywę na rzecz scalania gruntów bądź ich komunalizacji poprzez wykup.

W ostatnich latach podejmowano próby ustanowienia zintegrowanego zarządzania obszarami portowymi i portowo-miejskimi w Gdyni. Pewne możliwości w powyższym zakresie oferowało nowe prawodawstwo samorządowe. Wraz z ustawą o samorządzie gminnym z 1990 roku Gdynia zyskała prawo do uwłaszczenia na majątku portu. Z kolei ustawa o portach i przystaniach morskich z 1996 roku przyznała gminie prawo do objęcia od 34 proc. do 49 proc. wartości akcji w Zarządzie Morskiego Portu Gdynia, poprzez pokrycie wartości akcji aportami gruntowymi<sup>361</sup>. W przypadku realizacji zapisów ustawy port gdyński - podobnie jak wiele portów Europy Zachodniej (Skandynawia, Benelux, Niemcy) - ewoluowałby w kierunku portu komunalnego. Zwraca się uwagę, że sytuacja taka byłaby korzystna z punktu widzenia nadzoru właścicielskiego nad terenami nadmorskimi, które w świetle pasywnej postawy ich obecnego właściciela, czyli Skarbu Państwa podlegają często tendencjom przypadkowym.

Działania podejmowane przez gminę nie zakończyły się jednak sukcesem. Gdyńskie strefy nadmorskie, a zwłaszcza obszary ulokowane na styku interesów miasta i portu są bowiem rozproszone pomiędzy wieloma właścicielami i użytkownikami terenów<sup>362</sup>. Miasto nie dysponowało odpowiednim zasobem gruntów komunalnych, które mogłoby wprowadzić aportem do zarządu morskiego portu. Z kolei 100 hektarowy obszar Strefy Rozwoju Centrum Miasta (gdynskiego „międzytorza”) nie został skomunalizowany, do czego skłaniały zapisy ze Strategii Rozwoju Gdyni z 1998 roku<sup>363</sup>. Na przeszkodzie stała skomplikowana struktura własnościowa obszaru (tereny Skarbu Państwa we władaniu portu gdyńskiego i Urzędu Morskiego). Ponadto na obszarach portowych dominujący charakter posiada procedura użytkowania wieczystego, która zwiększa rozproszenie własnościowe obszaru i powoduje, że użytkownik wieczysty może, niczym właściciel prywatny, eksploatować dane nabrzeże bądź infrastrukturę niezgodnie z jej pierwotnym przeznaczeniem<sup>364</sup>. Scharakteryzowane w rozdziale losy niektórych akwenów portowych w Gdyni (obszary postoczniowe i byłego portu

---

<sup>361</sup> M. Brzeski, *Gdynia – miasto a port*, „Pomorski Przegląd Gospodarczy”, nr 1/1999 (3), Gdańsk 1999, s. 56-59.

<sup>362</sup> *Strategia Rozwoju Portu Gdynia...*, s. 10.

<sup>363</sup> *Strategia Rozwoju Gdyni. Cele rozwoju i zadania realizacyjne...*, s. 57 i 94.

<sup>364</sup> W. Szczurek, *Działalność gospodarcza gmin w portach morskich*, Gdańsk 2002, s.129-131; W. Szczurek *Własność i zarządzanie w portach morskich*, [w:] *Prawo w portach morskich*, Z. Brodecki (red.), Warszawa 1998, s. 42.

rybackiego przeznaczane na funkcje rekreacyjne i mieszkaniowe) potwierdzają, że dawne przedsiębiorstwa gospodarki morskiej na skutek przejściowej dekonstrukcji gospodarczej, skłonne są traktować grunty, którymi dysponują raczej w kategoriach komercyjnych, wykorzystując ich wysoką rentę położenia będącą z kolei konsekwencją dobrej lokalizacji - nad morzem, w pobliżu centrum miasta. Mniejszą rolę w ich polityce odgrywają natomiast czynniki natury strategicznej związane z realizacją długookresowej wizji korespondującej z interesem polskiej gospodarki narodowej.

Niepowodzeń tych nie powinno się jednak wyolbrzymiać. Nadal istnieją możliwości dla zwiększenia udziałów miasta (i ewentualnie samorządu województwa pomorskiego) w zarządzie gdyńskiego portu i wypracowania formuły dla modelu zarządu portu ze znaczącym udziałem czynników samorządowych. W tym celu podejmowane są aktualnie inicjatywy na rzecz przygotowania nowej ustawy o portach i przystaniach morskich oraz ustanowienia zintegrowanego zarządzania strefami nadbrzeżnymi. Podejmowanie tych inicjatyw może mieć duże znaczenie. Z jednej strony z powodu kryzysu nękającego branżę morską na Pomorzu pytanie o model nowej formuły zarządzania staje się szczególnie aktualne. Z drugiej zaś strony nie należy zapominać o szansach jakie rysują się przed województwem pomorskim w związku z inwestycjami, które są realizowane w okresie programowania UE 2007-2013. Skala planowanego procesu inwestycyjnego pozwala przypuszczać, że przepustowość województwa zostanie w najbliższych latach znacznie wzmocniona i powstaną autentyczne warunki dla budowy dużego Centrum Logistyczno-Dystrybucyjnego na Pomorzu. Ważnym ogniwem tego centrum mogą się stać charakteryzowane powyżej obiekty magazynowe i składowe lokalizowane w Gdyni (centrum logistyczne w Porcie Zachodnim, „Dolina Logistyczna” itp.) połączone z infrastrukturą węzłową integrującą różne typy transportu w relacji lądowo-morskiej.

## Rozdział III

### Przemiany społeczno-kulturowe i polityczne Gdyni

#### 3.1. Polskie „mity narodowe” a postawy i wartości gdyńskiego społeczeństwa okresu międzywojennego

Postawy społeczne i systemy wartości mieszkańców przedwojennej Gdyni zostały silnie ukształtowane przez atmosferę panującą w Polsce, wzmacnianą przez uwarunkowania międzynarodowe, inicjatywy władz i stosowane środki propagandy. W ten sposób uformowana została określona świadomość narodowa młodego państwa polskiego, która odbijała się na tożsamości Gdyni. Zgodnie z terminologią Iwony Sagan władze Polski międzywojennej sformułowały potężny i wiarygodny „*reżim symboliczny*”, zdolny do uruchomienia nie tylko społecznego poparcia na niespotykaną dotąd skalę, ale i zaangażowania interesów potężnych organizacji gospodarczych, zwłaszcza reprezentujących koncerny węglowe<sup>1</sup>. Dla charakterystyki tej świadomości można też odwołać się do wykładni mitologii, którą charakteryzowano w pierwszym rozdziale przez pryzmat wyobrażeń wspólnoty społecznej, utrwalonych w jej strukturach semantycznych, podtrzymywanych przez więź narracyjną członków wspólnoty<sup>2</sup>. Elementami składowymi tej więzi są wyobrażenia o własnej misji dziejowej, ale i innych państwach - wrogach i przyjaciołach, bohaterach urzeczywistniających cel wspólnoty politycznej, a także zdrajcach, którzy stali na przeszkodzie w realizacji tego celu. Jednostka terytorialna, stanowiąca część składową państwa narodowego, przyjmuje tożsamość tego państwa, ulega jego mitologii podtrzymywanej za pośrednictwem środków propagandy. W odniesieniu do miasta takiego jak Gdynia, które w sposób tak dobitny związane było z bytem państwowym II RP zależność ta ulega nasileniu i zwielokrotnieniu.

Warto zatem poddać analizie główne polskie mity polityczne, gdyż to one odgrywały dla Polaków, jak i obywateli Gdyni, ważną rolę świadomościową. Polskie mity umacniane były przez inteligencję czującą się powołaną do realizacji określonej misji dziejowej. Do najważniejszych z nich Tadeusz Biernat zalicza mit „przedmurza”, mity związane z utratą niepodległości i naszą irredentą - walką narodowowyzwoleńczą, mesjanistyczny mit „Polski -

---

<sup>1</sup> I. Sagan, *Miasto scena konfliktów i współpracy...*, s. 185-187.

<sup>2</sup> W zastosowanym ujęciu pojęcie *mitu* nie posiada charakteru wartościującego, jak to ma miejsce w języku potocznym (dla określenia zdarzeń wyimaginowanych, irracjonalnych). Podkreśla się jedynie jego związek ze sferą emocjonalną wspólnoty społecznej, w której kształtują się silne kategorie znaczeniowe odwołujące się do podziału *sacrum / profanum*. Podkreśla się wysoką rangę uwarunkowań zewnętrznych w kształtowaniu mitu politycznego skąd wynika podnoszona już w I rozdziale pracy skłonność do kategoryzacji innych państw z zastosowaniem kryterium różnicującego „wróg-przyjaciół”.

narodu wybranego” czy „Chrystusa narodów”, mit niepodległości, modernizacji kojarzonej z utopią „szklanych domów” Stefana Żeromskiego czy w końcu mit „sprawiedliwości proletariackiej”<sup>3</sup>. Istotne miejsce w polskiej historiografii okresu międzywojennego odgrywały mity mocarstwowe i nacjonalistyczne. Ważnym składnikiem polskich mitów narodowych są relacje międzynarodowe, wynika stąd ich silne osadzenie w kontekście geopolitycznym. Jak zwracano uwagę w podrozdziale 1.2 naszą wyjątkową rolę w Europie postrzegano przez pryzmat położenia geograficznego, a zwłaszcza relacji z Niemcami i Rosją. Polska geopolityka wiązała się z kolei z koncepcją szerokiego dostępu do wybrzeży Morza Bałtyckiego. Walkę o wolną i niepodległą Polskę wiązano z dostępem do Bałtyku. Osobną rolę w polskiej świadomości narodowej odgrywają zatem mity marynistyczne<sup>4</sup>. Stąd myśl morską okresu międzywojennego eksponowała zagadnienie gospodarki morskiej, a problemy ekonomiczne związane z eksploatacją morza były rozpatrywane przez pryzmat polskiej racji stanu<sup>5</sup>.

Polskie mity polityczne zaciążyły na tożsamości formującego się miasta portowego. Z powstającą Gdynią wiązano te same nadzieje, co z niepodległą Polską. Nowe miasto miało być ucieleśnieniem polskich marzeń i aspiracji, a jednocześnie naszą wizytówką i towarem eksportowym wypuszczonym na zewnątrz. Jak pisał E. Kwiatkowski w charakterystycznym dla siebie propagandowym i patetycznym stylu: *Tu, w tym symbolicznym, a zarazem tak konkretnym słowie Gdynia, urzeczywistnia się nasza łączność ze światem, tu granice najodleglejszych państw przybliżają się do nas, tu zbiega się prawdziwe sąsiedztwo z licznymi narodami świata, tu możemy budować prawdziwą opinię obcych o prawdziwej „Polsce przy pracy”*<sup>6</sup>. W wyobrażeniach mieszkańców umacnianych przez propagandę i edukację cementował się mit Gdyni jako miasta nowego, pierwszego liczącego się sukcesu Polski niepodległej, a jednocześnie ośrodka, którego celem było umacnianie naszej niepodległości i niezależności ekonomicznej zwłaszcza w starciu z żywiołem gospodarczym państwa niemieckiego.

Aspekt rywalizacji polsko-niemieckiej odgrywał w mieście rolę zasadniczą. Jak zauważa Zbigniew Machaliński: *właśnie sprawa obrony wybrzeża i gospodarki morskiej przed naporem Rzeszy przybierała nie spotykany w warunkach II Rzeczypospolitej rozmach, wyrażający się zarówno w intensywności, jak i masowości tej akcji trwającej nieprzerwanie*

---

<sup>3</sup> T. Biernat, *Mit polityczny*, Warszawa 1989, s. 213-273.

<sup>4</sup> G. Orlicz-Dreszer, *Walka o morze*, [w:] *Powrót Polski nad Bałtyk. Antologia tekstów historycznych*, M. M. Drozdowski (red.), Warszawa 1997, s. 20-24.

<sup>5</sup> Z. Machaliński, *Gospodarcza myśl morską...*, s. 11-37.

<sup>6</sup> E. Kwiatkowski, *Historyczna rola Gdyni*, [w:] *Powrót Polski nad Bałtyk...*, M. M. Drozdowski (red.), s.176.

przez całe dwudziestolecie istnienia międzywojennej Polski<sup>7</sup>. Stąd trudno się dziwić, że miasto, które stało się symbolem naszego dostępu do morza, koncentrowało w sobie wszystkie konteksty rywalizacji polsko-niemieckiej.

Ważną rolę w przypadku Gdyni odgrywały mity pozytywistyczne i modernizacyjne. Doświadczenie Gdyni wyrażało triumf dotąd pogardzanego w Polsce myślenia praktycznego, jego zwycięstwo nad romantycznym „mierzeniem sił na zamiary”<sup>8</sup>. Stając się stopniowo szkołą nowego, psychicznego nastawienia społeczeństwa polskiego<sup>9</sup>, Gdynia miała tworzyć podwaliny pod rozwój - wcześniej zaniedbywanej - polskiej klasy średniej. Port w Gdyni przedstawiany był jako sukces polskiej ścieżki modernizacji gospodarczej, zasadniczy czynnik zmiany struktury zawodowej polskiego społeczeństwa zdominowanego przez chłopstwo i nadmiernie uzależnionego od uprawy roli. W publicystyce międzywojennej dotyczącej Gdyni widoczne jest echo walki postępu technicznego „wieku maszyn” z siłami natury. Zwraca się uwagę, że *gdyńska legenda łączyła się z elektrycznością, chłodniami i koleją. Mit morza w dwudziestoleciu nosił znamiona postępu technicznego i był równie nowy i potężny, jak dźwig z gdyńskiego portu. Urządzenia portowe opisywano często. Pisano o „płataniu żelastwa” powiązanego w różny sposób na przestrzeni paruset metrów, o skrzypieniu i smarze powlekającym maszyny*<sup>10</sup>.

Obok aspektu technologicznego warto zwrócić uwagę na aspekt urbanistyczny mitu modernizacyjnego, który w przypadku Gdyni silnie ujawnia swoje oblicze. Wraz z budową Gdyni Polska kreowała nowe, modernistyczne podejście do kultury miejskiej. Oznaczało to zerwanie z tradycją szlachecko-ziemiańską na rzecz kultury pozytywistycznej. W polskiej tradycji ta ostatnia nie zdołała się mocniej zadomowić. Życie miejskie obarczano odpowiedzialnością za psucie obyczajów i dekadencję, przeciwstawiano mu czystość „raju pierwotnego”, którego uosobieniem była polska wieś. Miasta były ponadto u nas nośnikiem wpływów obcych (niemieckich, żydowskich, protestanckich) bądź kosmopolitycznych. W tych przesłankach należy też doszukiwać się powodów dla których Gdańsk (i jego mieszczanie), pomimo silnych więzi gospodarczych z macierzą, kulturowo pozostawał nam obcy, a jego ludność nie odczuwała silnych związków narodowościowych z Rzeczpospolitą Polską. Z drugiej jednak strony od końca XIX wieku widoczne jest w literaturze nowe podejście postrzegające miasta jako główne „podmioty dziejów”, miejsca rozwoju nauki i

---

<sup>7</sup> Z. Machaliński, *Gospodarcza myśl morską...*, s. 42.

<sup>8</sup> R. Wapiński, *Świadomość polityczna w Drugiej Rzeczypospolitej*, Łódź 1989, s. 293.

<sup>9</sup> E. Kwiatkowski, *Dziesięć prawd o Gdyni*, [w:] *Archiwum polityczne Eugeniusza Kwiatkowskiego*, M. M. Drozdowski, E. Kwiatkowska-Obrąpalska (red.), Warszawa 2002, s. 103.

<sup>10</sup> I. Jopkiewicz, *Gdynia dwudziestolecia międzywojennego dziennikarskim okiem widziana*, [w:] *Wędrowki po dziejach Gdyni. Część I*, D. Płaza-Opacka, T. Stegner (red.), Gdynia 2004, s. 149.

techniki, a także siedliska idei proletariackich, socjalistycznych, futurystycznych<sup>11</sup>. Sporo pisano w owym czasie o wartościach dwu polskich aglomeracji miejskich: Warszawy i Łodzi. Na tle tego ujęcia Gdynia stawała się miastem wyjątkowym, bo pierwszym wybudowanym od podstaw przez Polaków w niepodległym kraju, była zatem w przeciwieństwie do Gdańska miastem w pełni zintegrowanym z Polską. Z Gdynią wiązano rozwój idei przemysłowych opartych na wysokiej kulturze pracy, co przeciwstawiano popularnym na Zachodzie ideom dekadentkim, które pojawiały się w związku z podsycaną przez Oswalda Spenglera atmosferą „*zierzchcy cywilizacji zachodniej*”<sup>12</sup>.

Warto też zwrócić uwagę, że różne fazy rozwoju, którym podlegała Gdynia w okresie międzywojennym wyrażały różne ujęcia kultury miejskiej i jej roli w dziejach. Można zaobserwować ewolucję od koncepcji „*miasta-ogrodu*” Ebenezera Howarda popularnej do 1926 roku, w której obecne są utopijne do pewnego stopnia aspiracje syntezy wątków ludowo-plebejskich z miejskimi<sup>13</sup>, przez wizje miasta kurortu wypoczynkowego dla polskiej inteligencji<sup>14</sup>, następnie miasto „*plac budowy*” Corbusiera, czyli miasto ciężkiej pracy związanej nie tylko z procesem budowlanym, ale i przeładunkiem węgla, aż po miasto zrównoważone lat 30-tych, w którym obok aspektu pracy podkreśla się także aspekty wypoczynkowe oraz prestiżowe w kontekście podsycanej przez propagandę dumy narodowej.

---

<sup>11</sup> Cz. S. Bartnik, *Polska teologia miasta*, [w:] *Miasto i kultura polska doby przemysłowej. Wartości*, H. Imbus (red.), Wrocław- Warszawa- Kraków 1993, s. 51.

<sup>12</sup> B. Kopczyńska-Jaworska, *Miasto i miejskość w systemie wartości Polaków*, [w:] *Miasto i kultura polska...*, H. Imbus (red.), s. 109.

<sup>13</sup> M. Sołtysik, *Gdynia - miasto XX-lecia międzywojennego...*, s. 62.

<sup>14</sup> D. Płaza-Opacka, T. Stegner, E. Szytykiel, *Po słońce i wodę. Polscy letnicy nad Bałtykiem w XIX i w pierwszej połowie XX wieku*. Gdańsk 2004, s. 71-109.



Fot. 2. Architektura modernistyczna Gdyni w służbie funkcji prestiżowych miasta.



Źródło: portal <http://www.mojagdynia.com>

Te różne ujęcia, różne mitologie zachodziły nawzajem na siebie i wchodziły we wzajemne rywalizacje, czego potwierdzeniem może być wymowa niektórych artykułów prasowych z lat 30-tych przestrzegających przed niekontrolowanym rozwojem funkcji rozrywkowej w Gdyni (przejawiającej się w rosnącej ilości lokali, knajp, tawern i popularnością życia kawiarnianego w mieście): *Gdy życie letniskowe zatrute zostanie atmosferą dancingowo-kabaretową, miazmatami zepsucia i zgnilizną przywleczoną z wielkiego miasta – stanie pomiędzy człowiekiem i morzem przedział, który ze wszystkich wzniosłych hasel uczyni groteskę*<sup>15</sup>. Mit zrównoważonej Gdyni, w której obok rozwoju funkcji przemysłowych dba się także o ład przestrzenny i architektoniczny detal, a rekreacja nie wyklucza ciężkiej pracy („*Gdynianie lubią się bawić, lecz umieją pracować*”) przedstawił J. Rummel w eseju „*Sen o Gdyni*”, będącym alegorycznym obrazem marzenia (snu) o mieście portowym<sup>16</sup>. Jak pisała Nina Rydzewska w jednym z wierszy na temat Gdyni: *Tu się nie śpiewa po nocach ze słowikami serenad i nie marzy się tu o różach i o bzach przy księżycu. Tu ryczą schrypnięte bawoły – okrętowe syreny, tu praca się kotłuje, przewala po drogach i ulicach*<sup>17</sup>.

Gdynia realizowała także mit jedności narodowej. W sposób naturalny i żywiołowy

<sup>15</sup> I. Jopkiewicz, *Gdynia dwudziestolecia międzywojennego...*, s. 158.

<sup>16</sup> J. Rummel, *Sen o Gdyni*, [w:] *Brama na świat: Gdynia 1918-1939*, M. Rdesiński (red.), Gdańsk 1976, s. 179.

<sup>17</sup> N. Rydzewska *Wesoła pieśń o Gdyni*, [w:] *Pomorze i morze w poezji*, B. Arsoba, J. Borzyszkowski (red.), Gdańsk-Szczecin 1998, s. 50.

dokonywała się tu integracja ludności różnorodnej etnicznie i narodowościowo oraz mentalnie. Polska międzywojenna była bowiem silnie rozczłonkowana kulturowo na ludność dziedziczącą zwyczaje wywodzące się z trzech odrębnych państw zaborczych. Patrząc z tego punktu widzenia warto zwrócić uwagę, że *szybka rozbudowa i rozwój wznoszonych od podstaw portu i miasta Gdyni w połączeniu z ogromnym napływem ludności, tworzyły dla wszystkich nowe warunki odmienne od poprzednich i w sposób szczególny sprzyjały likwidowaniu różnic dzielnicowych. Tu formować się miała ponaddzielnicowa solidarność narodowa społeczeństwa oraz integracja państwowa rozumiana jako lojalny stosunek do własnego państwa*<sup>18</sup>.

Mit jedności narodowej, choć sprzyjał integracji polskiej ludności i neutralizacji różnic dzielnicowych, posiadał także negatywne konotacje w postaci wzrostu znaczenia postaw nacjonalistycznych, zwłaszcza w drugiej połowie lat 30-tych<sup>19</sup>. Postawy te wynikały z potrzeby rywalizacji na gdyńskim rynku pracy z osobami narodowości niepolskiej, wiązały się one jednak także z realizacją projektu o charakterze ideowym, polegającego na budowie miasta z dominacją polskiej własności w gospodarce. Obok tradycyjnie postrzeganych jako zagrożenie wpływów niemieckich w latach 30-tych obywatele Gdyni musieli się zmierzyć z wyzwaniem napływających do miasta osób pochodzenia żydowskiego. Począwszy od 1930 roku aż do 1936 obserwowano stały napływ osób narodowości żydowskiej do Gdyni, których liczbę w 1936 roku szacowano na 2955 osób<sup>20</sup>. Jak pisze Agnieszka Wróbel: *Żydzi postrzegali polski port jako szansę na poprawę swojego położenia ekonomicznego i „ratunek” przed narastającym impasem w gospodarce. Jako naród specjalizujący się we wszelkich zawodach rzemieślniczych, handlowych oraz wolnych zawodach, sukcesywnie przenosili się do Gdyni, której potrzebni byli właśnie ludzie świadczący usługi dla wzrastającej przecież liczby mieszkańców*<sup>21</sup>. Z punktu widzenia interesów polskich stref gospodarczych oraz robotników walczących o pracę wzrost znaczenia imigrantów żydowskich postrzegany był jednak oczywiście negatywnie. Odpowiedzią polskiego kupiectwa na rywalizację na gdyńskim rynku pracy stawały się narastające nastroje antysemityczne, przejawiające się w formie inspirowanych przez endecję bojkotów towarzyskich oraz gospodarczych wobec sklepów żydowskich. Nieco rzadziej dochodziło w Gdyni do zamieszek i działań nielegalnych, takich jak wybijanie szyb w sklepach

---

<sup>18</sup> A. Kuchta- Wybult, *Czynniki kształtujące obywatela gdyńskiego w okresie międzywojennym*, [w:] *Wędrówki...*, T. Stegner (red.), s. 169.

<sup>19</sup> R. Karwacki, *Reporterskie obrazy Gdyni*, [w:] *Gdynia. Sylwetki ludzi. Oświata i nauka. Literatura i kultura*, A. Bukowski (red.), Gdańsk 1979, s. 305.

<sup>20</sup> A. Wróbel, *Żydzi w Gdyni w latach 1926-1939*, Toruń 2005, s. 35.

<sup>21</sup> *Ibid.*, s. 30.

żydowskich, choć i takie zdarzenia miały miejsce<sup>22</sup>.

Z Gdynią związane były także hasła mocarstwowe. Były one konsekwencją morskiego położenia miasta, symbolizującego polskie roszczenia zamorskiej ekspansji terytorialnej. Ekspansję tą rozumiano z jednej strony w formie rozwoju polskiej żeglugi handlowej, dzięki której Polska zyskiwała szeroki dostęp do wielu państw, kultur i ośrodków gospodarczych świata. Z drugiej zaś strony w formie politycznej, która stawała się popularna w polskim społeczeństwie zwłaszcza w latach 30-tych, a to za sprawą tzw. programu emigracyjno-kolonialnego uprawianego przez Ligę Morską i Kolonialną – zasłużoną organizację społeczną okresu międzywojennego, której liczebność w przededniu wojny dochodziła miliona członków. Realizacja polskiego programu kolonialnego miała na celu tworzenie warunków dla rozwoju polskiego wychodźstwa. Sądono, iż dzięki afrykańskim lub południowoamerykańskim koloniom, bądź ewentualnie współpracy z jednym z państw kolonialnych, powstaną dogodne warunki dla utworzenia rozległych kondominiów, aktywizujących polskie rynki zamorskie<sup>23</sup>. Możliwości faktycznej realizacji polskiego programu kolonialnego były oczywiście niewielkie na skutek ograniczonych możliwości budżetowych państwa. Próby podejmowane przez działaczy Ligii oraz czynniki rządowe na rzecz wykupu posiadłości kolonialnych w portugalskiej Angoli, francuskich częściach Afryki, Brazylii bądź Liberii, choć wychodziły poza obszar planów i przyjmowały zaawansowaną z polityczno-ekonomicznego punktu widzenia postać, ostatecznie nie przyczyniły się do sukcesów, a czasami niebezpiecznie ocierały się o dyplomatyczne skandale<sup>24</sup>.

W rzeczywistości polski program kolonialny spełniał głównie rolę narzędzia polemiki w stosunku do rewizjonizmu niemieckiego, który rozwijał się w klimacie polokareńskiej rewizji ustaleń traktatu wersalskiego. Posiadał on zatem nie tyle charakter realny, co propagandowy. Według opinii prezesa Ligii jej nazwa była „manewrem politycznym” umożliwiającym odpowiednim czynnikom rządowym torpedowanie ekspansywnych roszczeń Niemiec<sup>25</sup>. Przyjmując za realne pojawienie się niemieckich roszczeń wobec utraconego dominium kolonialnego, działacze Ligii argumentowali, że także Polsce należy się przynajmniej jedna z byłych kolonii niemieckich w Afryce<sup>26</sup>. Istotna była także funkcja wychowawcza polskiego programu mocarstwowo-kolonialnego realizowana w stosunku do polskiego społeczeństwa, traktowana jako odtrutka względem takich postaw jak apatia czy niewiara we własne siły.

---

<sup>22</sup> Ibid., s. 122-148.

<sup>23</sup> T. Białas, *Liga morska i kolonialna 1930-1939*, Gdańsk 1983, s. 173.

<sup>24</sup> Ibid., s. 188-224.

<sup>25</sup> Ibid., s. 28.

<sup>26</sup> Ibid., s. 169-170.

Stąd mocarstwowe akcenty obecne były w publicystyce działaczy Ligii często przyjmując wręcz karykaturalne formy. I tak działacz LMiK z okręgu radomsko-kieleckiego w publikacji z 1933 roku nazywa Gdynię „narodowym bastionem Polski” i proponuje *utworzenie siłą całego Narodu i olbrzymim jego wysiłkiem wielkiego miasta Gdyni o 1/2 milionowej przynajmniej masie ludności – oraz nadanie temuż miastu głęboko patriotycznego bastionu polskiego narodu nad Bałtykiem*<sup>27</sup>. Cel ten autor chce osiągnąć poprzez masową migrację ludności polskiej nad Bałtyk oraz zbiórkę funduszy od całego społeczeństwa.

Przejawskrawione akcenty dominowały w publicystyce morskiej okresu międzywojennego. Według opinii gen. Gustawa Orlicz-Dreszera inicjatywy te przyczynić się miały do *tępienia polskiego mazgajstwa i do przekucia, w ogniu walk konkurencyjnych z najtęższymi narodami świata, psychiki polskiej*<sup>28</sup>. U schyłku lat 30-tych polski program mocarstwowy coraz bardziej przybierał formę przygotowań do konfliktu militarnego, który stawał się nieuchronny. W tym celu rozbudowie podlegał potencjał polskiej floty marynarki wojennej. Dla wzmocnienia efektu propagandowego prasa informowała o kolejnych nowych jednostkach pływających oddawanych do użytku. Okręty stanowiły argumenty podkreślające mocarstwowe aspiracje Polski<sup>29</sup>.

Etos Gdyni, młodego miasta portowego, kształtowały zatem polskie mity narodowe, te z kolei były wynikiem emocjonalnego stosunku Polaków do sytuacji międzynarodowej. Nadawały one Gdyni status wyjątkowości. W efekcie wszystko, co się wiązało z miastem: jej mieszkańcy, środowisko geograficzne, architektura miejska, a także historia uzyskiwały ten sam wyjątkowy status. W tych kategoriach należy postrzegać proces mitologizacji przedmiejskich dziejów Gdyni, głównie z okresu kaszubskiej osady rybackiej, choć pojawiają się także próby mitologizacji dziejów jeszcze wcześniejszych - z okresu praslówiańskiego. Dzieje te nie odgrywały znaczenia konstytuującego dla miasta okresu międzywojennego w sensie realnym. Trudno odnaleźć ich jakikolwiek związek z decyzją o budowie portu z 1922 roku. Niemniej za sprawą okoliczności narodowych i międzynarodowych włączone zostały w obręb wielkiej polityki i „wielkiej narracji” okresu międzywojennego. Do dzisiejszego dnia są one częścią składową wielu legend i przekazów. To samo dotyczy losów mieszkańców dawnej osady rybackiej, głównie Kaszubów, sławnych rodów (jak np. Skwierczowie, Grubbowie, Muzowie, Skelnikowie, Wojewódkowie, Ciskowscy), którym tradycja przypisuje

---

<sup>27</sup> Z. Maćkowski, *Gdynia Wielkie Miasto Polskie jako narodowy nadmorski bastion Polski*, szkic referatu, Radom 1933, s. 4.

<sup>28</sup> T. Białas, *Liga morską...*, s. 173.

<sup>29</sup> I. Jopkiewicz, *Gdynia dwudziestolecia międzywojennego...*, s. 164.

moc sprawczą w stosunku do wielu procesów historycznych związanych z budową Gdyni<sup>30</sup>.

Warto też zwrócić uwagę, że przekazowi narracyjnemu Gdyni ulegali także cudzoziemcy. Dobrym potwierdzeniem tej prawidłowości jest zamieszczony w „Kurierze Bałtyckim” z 1937 roku wywiad z rumuńskim posłem i redaktorem naczelnym wpływowego pisma opiniotwórczego Pamfilem Szeicaru, w którym ten ostatni stwierdza: *Przejechałem ostatnio całą Europę i stwierdzić muszę, że Polacy przedstawiają ze wszystkich narodów Europy najszybsze tempo w dziedzinie budowy trwałych wartości. Wasza Gdynia jest najlepszym tego dowodem. Powstała na pustkowiu nadmorskim jakby za dotknięciem różdżki czarodziejskiej. Kiedy mówiono mi dawniej o Gdyni, kiedy dzisiaj oglądam Gdynię na własne oczy, to zapytuję samego siebie, czy dawni emigranci polscy do Ameryki nie przynieśli tego imponującego i przyspieszonego rytmu pracy. Gdynia w moich oczach, jako bezstronnego widza, nie ma nic z improwizacji, nie ma wrażenia efemerydy. Gdynia dla mnie jest symbolem woli trwania, jest aksjomatem politycznym Polski. Gdynia dla mnie jest szeroką koncepcją, która staje się przesłanką wielkich możliwości rozwoju państwowego*<sup>31</sup>.

W kształtowaniu świadomości społecznej gdyńskiego społeczeństwa ogromną rolę odgrywały środki propagandy stosowane przez władze, a także ośrodki niezależne: media, instytuty naukowe, szkoły, organizacje społeczne, kluby sportowe, organizacje młodzieżowe. Szeroko zakrojoną działalność wydawniczą prowadził założony 31 marca 1925 roku w Toruniu Instytut Bałtycki, którego dzieła miały na celu tworzenie przeciwwagi dla rewizjonistycznej propagandy Niemiec, prowadzonej głównie na rzecz likwidacji polskiego „korytarza”<sup>32</sup>. Placówka prowadziła działalność naukowo-wydawniczą i odczytową. Od 1931 roku urzędowała w Gdyni odczyty na temat podstaw światopoglądu morskiego. Od 1936 roku siedziba Instytutu została przeniesiona do Gdyni<sup>33</sup>. Instytut wydawał wartościowe pisma popularno-naukowe, spełniające funkcję wychowawczą względem polskiego społeczeństwa: „*Baltic and Scandinavian Countries*”, „*Jantar*”, „*Uprawa morza*” oraz wydawnictwa nieperiodyczne: „*Pamiętnik Instytutu Bałtyckiego*”, „*Komunikaty*”, „*Biblioteczka Bałtycka*”<sup>34</sup>. Dyrektorem Instytutu Bałtyckiego w latach 1927-1939 i po wojnie do 1950 roku był dr Józef Borowik, który dzięki niezwyklej inicjatywie, wyteżonej pracy i uporowi

---

<sup>30</sup> Por. *Gdyńscy Kaszubi*, J. Mordawski (red.), Gdynia 2006.

<sup>31</sup> *Gdynia najlepszym sprawdzianem siły i potęgi Polski*, wywiad Kuriera Bałtyckiego z czołowym publicystą Rumunii, redaktorem naczelnym *Curuntul*, posłem Pamfilem Szeicaru, „*Kurier Bałtycki*”, nr 83, z 3.07.1937, s. 3.

<sup>32</sup> Cz. Ciesielski, *Instytut Bałtycki. Zarys dziejów (1925-2005)*, [w:] *Komunikaty Instytutu Bałtyckiego*, R. XXXVIII-XXXXII, zeszyt 46, Gdańsk 2006, s. 7-23.

<sup>33</sup> K. Chruściński, *Ośrodek życia kulturalnego*, [w:] *Dzieje Gdyni...*, R. Wapiński (red.), s. 181.

<sup>34</sup> Cz. Cieśliński, T. Struniewski, *Z dorobku naukowego gdyńskich uczelni i instytucji*, [w:] *Gdynia. Sylwetki ludzi...*, A. Bukowski (red.), s. 266-267.

nadawał prowadzonej przez siebie organizacji profesjonalne ramy liczącego się w całym basenie Morza Bałtyckiego ośrodka naukowego.

Treści wychowawcze i propagandowe podawane były z różnym nasyceniem, różny był ich charakter i przeznaczenie. Obecne były w przemówieniach, artykułach prasowych, publikacjach naukowych, popularno-naukowych, literaturze, utworach muzycznych. Istotną rolę w polskich domach zaczynały pełnić audycje radiowe. W okresie międzywojennym swój rozkwit przeżywało jednak słowo drukowane, stając się *artykułem pierwszej potrzeby jako środek przekazywania bieżących informacji, a zarazem spoiwo integrującego się i kształtującego w duchu państwowości polskiej społeczeństwa*<sup>35</sup>. To publicystyka polityczna i literatura piękna kształtowały więź narracyjną członków nadmorskiej wspólnoty lokalnej. Zwraca się uwagę, że do Gdyni zjeżdżało mnóstwo dziennikarzy i fotoreporterów. Ogólnopolskie czasopisma, takie jak „Światowid”, „Świat”, „Tygodnik Ilustrowany” prześcigały się w ilości artykułów z nad polskiego morza.. Istotną rolę odgrywała także prasa lokalna kształtowana przez takie tytuły jak „Dziennik Gdyni”, „Kurier Gdyni”, a zwłaszcza „Kurier Bałtycki”, główne pismo polskiego wybrzeża, silnie wspierane finansowo przez największe przedsiębiorstwo Gdyni, firmę „Polskarob”<sup>36</sup>. W gazetach międzywojennych dominowały akcenty pozytywne – zachwyty nad pięknym portem i miastem. Dziennikarze z „Gazety Gdyni” i „Dziennika Gdyni” pilnie relacjonowali postępy prac w porcie, odnotowywali każdy kilometr oddanego nabrzeża, wielkość przeladunków, nowe urządzenie przeladunkowe, nowe statki oddane do eksploatacji. Podobne relacje dotyczyły rozwoju miasta i jego życia kulturalnego<sup>37</sup>. Akcenty propagandowe obecne były nie tylko w prasie. Teksty o Gdyni przygotowywali także ówczesni pisarze (Stefan Żeromski, Kazimierz Śliwkowski, Zofia Dromlewickowa, Maria Helena Szpyrkówna, Zofia Nałkowska, Kornel Makuszyński, Magdalena Samozwaniec, Michał Rusinek)<sup>38</sup>. To w ich powieściach kreowano idylliczny obraz Gdyni odwołujący się do silnych odczuć patriotycznych. Dla wzmocnienia tego wrażenia odwoływano się do barwnych określeń: „polska brama na świat”, „cud prawdziwy”, „cudogród”, „nasza wspaniała Gdynia”, „chluba i perła Polski”, „brama polskiego Bałtyku”, „zaczarowane miasto z bajki”, „szybkobieżne niemowlę morskie”, „admirał Bałtyku”, „stolica morska na międzynarodowym froncie Polski”<sup>39</sup>. W sugestywnych słowach misję literatów na polskim

---

<sup>35</sup> A. Kuchta- Wybult, *Czynniki kształtujące obywatela gdyńskiego...*, s. 169.

<sup>36</sup> I. Sagan, *Miasto. Scena konfliktów i współpracy...*, s. 203.

<sup>37</sup> M. Sokołowska, *Gdynia w gazetach przez 75 lat*, Gdynia 2001, s. 270.

<sup>38</sup> I. Jopkiewicz, *Gdynia dwudziestolecia międzywojennego...*, s. 147.

<sup>39</sup> K. Chruścinek, *Gdynia w literaturze lat 1918-1975*, [w:] *Dzieje Gdyni...*, R. Wapiński (red.), s. 330.

wybrzeżu zarysował S. Żeromski: *Powiedzą mi, oczywiście, iż to nie sprawa i zadanie poetów – porty budować. Lecz trzeba ten port, jego obraz, jego niezbędną konieczność, jego narodowe widziadło w duszach ludzkich wykuwać, ryć w sercach, ciosać w granicie woli*<sup>40</sup>.

Przedwojenne państwo polskie realizowało także szeroko zakrojoną, ambitną funkcję edukacyjno-wychowawczą, mając na celu realizację określonej misji względem własnych obywateli. Istotną rolę odgrywał system szkolnictwa wszystkich szczebli oraz oświaty pozaszkolnej. W ramach preferowanych programów nauczania duży nacisk stawiano na celowe kształtowanie społeczeństwa nowoczesnego państwa, do miana którego II RP pretendowała. Istotna była rola Kościoła Katolickiego<sup>41</sup>, instytucji kulturalnych (teatrów), klubów harcerskich, stowarzyszeń turystycznych i krajoznawczych oraz klubów sportowych.

Ważną rolę w kształtowaniu patriotycznych postaw społeczeństwa Gdyni odgrywała organizacja wielkich imprez masowych i obchodów świąt narodowych. Do najważniejszych z nich należy zaliczyć obchody „Święta Morza”, połączonych w drugiej połowie lat 30-tych z obchodami „Dni Kolonialnych” organizowanych w miesiącach letnich. W imprezach tych uczestniczyło do 100 tys. osób z całej Polski, z roku na rok coraz większą rolę odgrywały akcenty propagandowe. Zwraca się uwagę, że „Święto morza”, ze względu na jego atrakcyjną formę, wykorzystującą tradycyjne wątki w kulturze ludowej, a jednocześnie przepojone treściami patriotycznymi: walką z rewizjonizmem niemieckim i słuszną dumą z osiągnięć Polski nad morzem i na morzu – było dobrą i udaną metodą propagandowego oddziaływania na społeczeństwo<sup>42</sup>. Obok „Święta Morza” organizowano w Gdyni także obchody innych świąt narodowych: rocznicę odzyskania niepodległości, odzyskania dostępu do morza, konstytucji 3- maja oraz dzień imienin Józefa Piłsudskiego.

Ważnym narzędziem kształtowania świadomości obywatelskiej gdynian była edukacja morska, realizowana głównie przez struktury terytorialne Ligi Morskiej. Podjęcie tej inicjatywy wynikało z dążności do przełamania dotychczas dominujących w polskim społeczeństwie stereotypów, iż jesteśmy społeczeństwem wybitnie lądowym, które nie rozumie, ani nie czuje morza. W twierdzeniu tym było wiele prawdy. Polska nie była krajem, które posiadało tożsamość zbudowaną na bazie wielowiekowych tradycji morskich stąd też w krótkim okresie czasu, przy pomocy doraźnych środków propagandowo-wychowawczych starano się zmienić to nastawienie. Jak zwracano uwagę w statucie LMiK z 1937 roku:

---

<sup>40</sup> J. Kucharski, *Gdynia Stefana Żeromskiego*, [w:] *Gdynia. Sylwetki ludzi...*, A. Bukowski (red.), s. 87.

<sup>41</sup> J. Więckowiak, *Kościół Katolicki w Gdyni*, Pelpin – Gdynia 2000; A. Romejko, *Życie religijne w Gdyni*, „Zeszyty Gdyńskie Nr 1. Tożsamość kulturowo cywilizacyjna Gdyni”, H. Głogowska, M. Gawron (red.), Gdynia 2006, s. 89-107.

<sup>42</sup> T. Białas, *Liga morska...*, s. 254.

*Zmiana psychiki narodu nie jest zadaniem łatwym, jest jednak w naszych warunkach koniecznością, musimy dążyć wytrwale i konsekwentnie do tego, by Polaków, naród od wieków lądowy i rolniczy, przemienić na twardych i śmiałych ludzi morza*<sup>43</sup>.

Zadanie to realizowano za pośrednictwem szkoły (Koła Szkolne LMiK) i różnych organizacji społecznych, zwłaszcza ZHP, Związku Strzeleckiego itp. Ważną rolę odgrywała turystyka wodna upowszechniana za pośrednictwem częstych wycieczek statkami rzecznyymi i motorówkami. Struktury Ligii zajmowały się organizacją masowych spływów kajakowych drogami śródlądowymi w kierunku morza. Osobną formą działalności było szkolenie żeglarskie realizowane zarówno przez struktury LMiK<sup>44</sup>, jak i organizacje specjalnie powołane do celu krzewienia jachtingu i sportów wodnych w niepodległej Polsce, takie jak Yacht Klub Polski bądź Polski Związek Żeglarski. Największe zasługi dla rozwoju sportów żeglarskich są udziałem gen. Mariusza Zaruskiego, dla którego żeglarstwo było drugą największą pasją obok taternictwa<sup>45</sup>.

Istotny wpływ na postawy i wartości gdyńskiego społeczeństwa wywarli wybitni politycy, działacze społeczni i gospodarczy okresu międzywojennego. To oni dostarczali wzorców osobowych dla formującego się w duchu etosu młodego społeczeństwa. Wśród postaci wywierających największy wpływ na społeczeństwo Gdyni, które stanowiły dla niego wzorce osobowościowe, byli: Eugeniusz Kwiatkowski (którego postać omówiono poniżej), Tadeusz Wenda<sup>46</sup>, Julian Rummel<sup>47</sup>, Kazimierz Porębski<sup>48</sup>, Franciszek Sokół<sup>49</sup>. Choć

---

<sup>43</sup> Ibid, s. 241.

<sup>44</sup> Ibid. s. 239-261.

<sup>45</sup> W. Babiński, *Yacht Klub Polski. Korzenie żeglarstwa polskiego*, „Rocznik Gdyński”, nr 15, Gdynia 2003, s. 199-203.

<sup>46</sup> **Tadeusz Wenda** (1863-1948) - budowniczy portu w Gdyni. Ukończył Szkołę Główną oraz Instytut Komunikacji w Petersburgu. Po studiach pracował jako projektant i budowniczy linii kolejowych na terenie Rosji, był kierownikiem budowy portu w Windawie, nadzorował przebudowę portu w Rewlu. W roku 1918 przyjechał do Polski i objął stanowisko w Ministerstwie Robót Publicznych. W roku 1920 otrzymał posadę kierownika budowy portu w Gdyni w Ministerstwie Przemysłu i Handlu, a od 1932 nadzorował dalsze prace już jako urzędnik Urzędu Morskiego w Gdyni. por: *Encyklopedia Gdyni...*, s. 902-903; T. Wenda, *Rzut oka na warunki powstania portu w Gdyni*, [w:] *Powrót Polski nad Bałtyk...*, M.M. Drozdowski (red.), s. 167-174.

<sup>47</sup> **Julian Rummel** (1878-1954) - twórca polskich linii żeglugowych. Uczęszczał do gimnazjum w Rewlu oraz szkoły w Petersburgu. Studia inżynierskie skończył w Glasgow w Szkocji. Przed przyjazdem do Polski - członek Państwowej Rady Żeglugi w Petersburgu i wielu organizacji morskich w Rosji. Od 1926 dyrektor pierwszego przedsiębiorstwa żeglugowego Żegluga Polska, współzałożyciel przedsiębiorstw *Polbryt* oraz *Gdynia-Ameryka Line*. Oprócz tego J. Rummel był dyrektorem warszawskiego biura Ligii Morskiej, członkiem magistratu miejskiego, publicystą i autorem książek (jego książka *Port w Gdyni* z 1923 r. wpłynęła na decyzję o rozpoczęciu budowy portu), działaczem społecznym i gospodarczym, propagatorem myśli morskiej; po II wnie światowej – doradcą Ministra Żeglugi. por: *Encyklopedia Gdyni...*, s. 682-683; J. Rummel, *Narodziny żeglugi...*

<sup>48</sup> **Kazimierz Porębski** (1872-1933) - organizator polskiej marynarki wojennej i administracji morskiej. Do odzyskania niepodległości – oficer rosyjskiej marynarki wojennej. Po powrocie do kraju - propagator budowy portu gdyńskiego m.in. jako prezes Ligii Morskiej i Rzecznej, dowódca Marynarki Wojennej w latach 1919-1925, m.in. dyrektor Departamentu dla Spraw Morskich, był autorem rozbudowy floty wojennej. por: *Encyklopedia Gdyni...*, s. 617-618; K. Porębski, *Sprawy morskie Polski*, Gdynia 1996.



autorem gdyńskiego portu rozumianego w sensie prac projektowo-inżynierskich był Tadeusz Wenda w powszechnej świadomości synonim „budowniczego” i „ojca założyciela Gdyni” przypisuje się Eugeniuszowi Kwiatkowskiemu, który był największym autorytetem dla gdynian i wszystkich ludzi morza w Polsce. Na pozycję taką Kwiatkowski sobie zasłużył, zważywszy na jego umiejętności organizacyjno-polityczne, które doprowadziły do tego, że małe „schronisko dla rybaków” (nieco na wyrost określane mianem portu) poczynając od 1926 roku zmieniało się w „*wielki polski port narodowy*”, zajmujący czołową pozycję wśród portów Morza Bałtyckiego. Jak pisze B. Kasprowicz *dopiero Kwiatkowski stworzył ową „wielką” Gdynię z betonu i stali*<sup>50</sup>. W latach 1926-1930, w których kierował on Ministerstwem Przemysłu i Handlu gospodarka morską II RP weszła w okres bezspornych osiągnięć, będąc skutkiem znacznego wysiłku finansowego państwa. W opinii Kasprowicza, Kwiatkowski wyposażony był w zdolność myślenia strategicznego i przewidywania faktów, stąd w momencie polsko-niemieckiej wojny celnej i strajku angielskich górników zdobył się na podjęcie odważnych decyzji<sup>51</sup>.

Związek Kwiatkowskiego z polską świadomością narodową nie kończy się jednak na Gdyni. E. Kwiatkowski był inżynierem, jego profesja wykształciła w nim wiarę w osiągnięcia nowożytnych nauk przyrodniczych, które znajdują bezpośrednie zastosowanie w gospodarce. Istotną rolę odegrały także jego zamiłowanie do porządku i dyscypliny wpojone w szkołach jezuickich, na studiach politechnicznych i podczas służby wojskowej<sup>52</sup>. Stąd obok budowy Gdyni i magistrali węglowej Kwiatkowski zainicjował cały szereg przedsięwzięć inwestycyjnych, służących modernizacji i uprzemysłowieniu kraju: budowa Zakładów Azotowych w Mościcach, modernizacja hut polskich, wspieranie przemysłu samochodów ciężarowych, lokomotyw, rozbudowa przemysłu chemicznego, rozbudowa fabryki w Ursusie, Centralny Okręg Przemysłowy zbudowany w trójkącie bezpieczeństwa, w widłach Wisły i Sanu i wiele innych<sup>53</sup>. Dzięki Kwiatkowskiemu powstawały elektrownie, laboratoria, zakłady, fabryki przemysłu farmaceutycznego, ale także techniczne i ekonomiczne instytuty naukowe

---

<sup>49</sup> **Franciszek Sokół** (1890 -1956) – komisarz rządu w Gdyni. Podporucznik rezerwy Wojska Polskiego i działacz polityczny BBWR Przeniesiony ze stanowiska wicewojewody Stanisławskiego od 1933 roku komisarz rządu w Gdyni, funkcje tę pełnił do 1939 r. W okresie jego rządów Gdynia stała się nie tylko portem II RP, ale i jednym z kilku największych i o największej liczbie mieszkańców miast w Polsce. W tym czasie Sokół uporządkował finanse miasta doprowadzając do zminimalizowania zadłużenia komunalnego, co pozwoliło na zintensyfikowanie inwestycji miejskich. Po II wojnie światowej wchodził w skład Delegatury Rządu ds. Odbudowy Wybrzeża. por: *Encyklopedia Gdyni...*, s. 717-718; F. Sokół, *Żyłem Gdynią*, Gdynia 1998.

<sup>50</sup> B. Kasprowicz, *Twórca Gdyni Eugeniusz Kwiatkowski i jego ludzie*, [w:] *Gdynia. Sylwetki ludzi...*, A. Bukowski (red.), s. 9.

<sup>51</sup> *Ibid.*, s. 11-12.

<sup>52</sup> K. Małkowski, *Bedecker Gdyński...*, s. 117.

<sup>53</sup> M.M. Drozdowski, *Eugeniusz Kwiatkowski*, Rzeszów 2005, s. 51-91.

(np. Instytut Badania Koniunktur Gospodarczych i Cen).

Zdolności organizacyjne i wiedzę ekonomiczną wspierał Kwiatkowski umiejętnie prowadzoną akcją promocyjną i propagandową, w której posiłkował się talentem publicystycznym. Kwiatkowski publikował artykuły, przemówienia, broszury i książki, z których największą rolę odegrały *Dysproporcje* (1932). Współpracował z wieloma wydawnictwami, uczelniami i instytutami naukowymi, z których najważniejszym był Instytut Bałtycki. Do popularyzacji programu morskiego Kwiatkowski wykorzystywał także nowe formy przekazu audiowizualnego. Z jego inspiracji powstały filmy dokumentalne: *Praca Polski na morzu* oraz *Nasza praca na morzu*<sup>54</sup>. Jak konkluduje I. Sagan: *Koncepcje Kwiatkowskiego, powielane przez licznych jego zwolenników i wielbicieli, zataczały szerokie kręgi, budując najtrwalszą bazę dla reżimu symbolicznego, a mianowicie masowe społeczne poparcie dla prowadzonej polityki. Kwiatkowski skupił wokół siebie liczne grono ludzi wpływowych, przedsiębiorców, ludzi biznesu, którzy zainwestowali swój kapitał, kariery zawodowe w rozwój portu i miasta*<sup>55</sup>.

Postawy społeczne międzywojennych obywateli Gdyni były zatem kształtowane przez wyjątkową atmosferę panującą w Polsce, atmosferę aktywizmu, patosu i politycznego zaangażowania, którą determinowały uwarunkowania międzynarodowe. W procesie mobilizacji narodowej gdynian wykorzystywano oczywiście dostępne środki propagandy, których przekaz odzwierciedlał strukturę polskich mitów narodowych, głównie tych o charakterze geopolitycznym („*przekleństwo naszego położenia*”). W ten sposób obywatele Gdyni poprzez swoje inicjatywy i działania osobiście stawali się częścią składową „*wielkiej narracji*” okresu międzywojennego. Choć w procesie tym istotną rolę odegrali politycy i działacze, zarówno szczebla centralnego, jak i lokalnego, ich woła nie musiała być społeczeństwu narzucana w sensie odgórnym, lecz była przyjmowana na zasadzie autorytetu, wzorca osobowego. To samo dotyczyło przekazu propagandowego, który stawał się prawdą, z którą utożsamiali się gdynianie. W ten sposób zarówno wydarzenia okresu międzywojennego, uczestniczący w nich aktorzy, decyzje polityczne, przedsięwzięcia gospodarcze i inwestycje, a także stosowane formy perswazji, słowa i symbole funkcjonujące w przestrzeni społecznej – wszystkie te elementy stawały się częściami składowymi jednego ciągu zdarzeń, „*wielkiej narracji*” okresu międzywojennego. Trudno byłoby nawet dociekać, które z nich posiadały pierwotny, a które wtórny charakter; które miały charakter mitów, a które namacalnych faktów.

---

<sup>54</sup> Ibid., s. 79.

<sup>55</sup> I. Sagan, *Miasto. Scena konfliktów i współpracy...*, s. 189.

### 3.2. Etos pracy w Gdyni międzywojennej

Etyka pracy w silnym stopniu zaciążyła na międzywojennym społeczeństwie Gdyni, kształtując jego strukturę. Spełniała ona nie tylko funkcje ekonomiczne, ale także socjologiczne i antropologiczne, stanowiąc *źródło wewnętrznego scalenia człowieka i przyczynę ładu społecznego w grupie*<sup>56</sup>. Po początkowym, przedmiejskim etapie, gdy popularna była w Gdyni koncepcja kurortu wypoczynkowego, poczynając od przeobrażeń 1926 roku skłaniano się już wyłącznie ku idei budowy dużego i prężnego ośrodka przemysłowego II RP. W strukturze społeczno-zawodowej miasta dawnych kuracjuszy, letników i turystów zastępować zaczęli ludzie ciężkiej pracy: robotnicy fizyczni, budowlańcy i ludzie morza. Prawdliwość tę dostrzegali obecni na wybrzeżu literaci (jak np. S. Żeromski) i publicyści. Ich utwory literackie odwoływały się do stylistyki ekspresjonistycznej dla wyrażenia doświadczenia energii, dynamizmu, kultu młodości i pracy. *Port Gdynia – to symbol pracy.* – pisał Bolesław Polkowski - *Pracę widać wszędzie. Czternaście kilometrów żelazobetonowych nabrzeży portowych, wody cichej, niegdyś Bożej Zatoczki. Stalowe ramiona osiemdziesięciu dźwigów portowych przeladują miliony ton towarów. (...) Jeden więc czynnik tworzy Gdyni stanowią: myśl twórcza, praca i kapitał*<sup>57</sup>. Pisano też w następujący sposób: *Polacy gdyńscy są istotnie inni. Nie ma tu miejsca na pracowników spokojnych, powolnych, metodycznych. Starsi ludzie nie nadążąliby tutaj w pracy. Dlatego są w Gdyni tylko ludzie młodzi. Tylko oni są w stanie opanować warunki rwącego pędu, gorączkowego pędu we wszystkich tutejszych zawodach. Kierownicy linii okrętowych, dyrektorzy milionowych przedsiębiorstw. Wysocy urzędnicy portowi – dyszą młodością. Mnoga rzesza robotników portowych składa się z jednostek silnych i zdrowych*<sup>58</sup>.

Silny priorytet dla ludzkiej pracy w Gdyni kształtowało wiele czynników. Istotną rolę odgrywały przesłanki zewnętrzne, związane z charakteryzowaną w poprzednim podrozdziale atmosferą w jakiej powstawało miasto. Społeczna mobilizacja wywołana w wyniku nadzwyczajnych okoliczności międzynarodowych przez środki propagandy dla podniesienia ducha polskiego społeczeństwa skutkowałą zwiększeniem aktywności na forum społecznym, obywatelskim, politycznym, ale przede wszystkim gospodarczym i zawodowym wśród społeczeństwa związanego z Gdynią.

---

<sup>56</sup> W. Jacher, U. Swadźba *Od tradycyjnego do komunikatywnego etosu pracy...*, s. 359.

<sup>57</sup> B. Polkowski, *Z czego składa się Gdynia*, [w:] *Brama na świat...*, M. Rdesiński (red.), s. 163.

<sup>58</sup> Cytat z „Tygodnika Ilustrowanego” z 1931 r. za: I. Jopkiewicz, *Gdynia dwudziestolecia międzywojennego...*, s. 154.

Istotną rolę dla postawy przychylniej dla ludzkiej pracy odgrywał czynnik migracji. Do Gdyni z całego kraju przyjeżdżały rzesze młodych ludzi, głównie samotnych mężczyzn w nadziei na znalezienie pracy, w poszukiwaniu lepszych warunków bytowych. W efekcie przed wybuchem II wojny światowej ludność napływowa stanowiła ok. 90 proc. mieszkańców. Imigranci postrzegali Gdynię jako polskie Eldorado czy Klondike. Informacje o mieście i czekającej tu na nich pracy czerpali głównie z gazet, które wiele miejsca poświęcały budowie Gdyni. Informacje prasowe nawoływały określone grupy fachowców do osiedlania się w Gdyni<sup>59</sup>. Istotne znaczenie odgrywał fakt, że najwięcej przyjezdnych pochodziło z województw pomorskiego i wielkopolskiego, które jako dzielnice byłego zaboru pruskiego, kształtowane były w duchu pracy organicznej. Przybywająca ludność była głównie pochodzenia miejskiego. Do wielkich ośrodków miejskich, z których przybywali imigranci, należy zaliczyć Warszawę, Poznań, Kraków, Lwów i Wilno. Ludność wiejska przyjeżdżała głównie z województwa pomorskiego, stanowiąc 63 proc. ludności napływowej z tego województwa<sup>60</sup>. Przyjeżdżało także sporo niewykwalifikowanej, biednej ludności z województw południowych. Ludność napływowa była zróżnicowana pod względem społecznym i kulturowym. Jak już zwracano uwagę w latach 30-tych do Gdyni zjeżdżało także sporo osób pochodzenia żydowskiego znajdując zatrudnienie w zawodach rzemieślniczych, handlowych oraz wolnych zawodach. Wielu z nich przyjeżdżało do miasta w celu znalezienia zatrudnienia. Była jednak i taka część gdyńskich Żydów, która pierwotnie planowała skorzystać z portu gdyńskiego jako punktu przesiadkowego, aby stąd dostać się na statek, który zawiózł by ich do Ameryki bądź Palestyny<sup>61</sup>. W momencie jednak, gdy nie udało się zrealizować tego planu, decydowała się na czasowy bądź stały pobyt w Gdyni.

Przykład Gdyni potwierdza, że wpływu pochodzenia w kształtowaniu postawy przychylniej pracy i przedsiębiorczości nie powinno się przeceniać. Człowiek, który decyduje się na zmianę swojego miejsca zamieszkania zachowuje się w odmienny sposób aniżeli w przypadku osiadłego trybu życia niezależnie od narodowości, pochodzenia etnicznego, wychowania, klasy społecznej. Cechuje go kreatywność, przedsiębiorczość, inicjatywa, otwartość, zdolność do łatwego nawiązywania kontaktów z otoczeniem. To cechy psychologiczne ludzi skłonnych do postawienia wszystkiego na jedną kartę i rozpoczęcia swojego życia na nowo. Do Gdyni napływali zarówno ci, dla których Gdynia była jedyną zmianą zamieszkania, jak i ludność wędrująca, która przed przybyciem do Gdyni zmieniała

---

<sup>59</sup> M. Widernik, *Główne problemy gospodarczo-społeczne miasta Gdyni w latach 1926-1939*, Gdańsk 1970, s. 52.

<sup>60</sup> Ibid., s. 54.

<sup>61</sup> A. Wróbel, *Żydzi w Gdyni...*, s. 30.

nawet kilkakrotnie miejsce swojego zamieszkania. Część z niej po krótkotrwałym pobycie w Gdyni udawała się w dalszą wędrówkę<sup>62</sup>.

W ciekawy sposób kształtował się wpływ kultury kaszubskiej na postawę przychylną etyce pracy w społeczeństwie Gdyni. Dla zrozumienia tej zależności należy pamiętać o specyficznej tożsamości tej grupy etnicznej i jej konserwatywnych wartościach, które pielęgnowała u progu XX wieku.

Wychodząc z tego punktu widzenia, z jednej strony, badacze podkreślają dystans rodowitych Kaszubów względem koncepcji budowy nowego miasta, opartego na wartościach typowych dla kultury industrialnej i kapitalistycznej. Z drugiej zaś podkreśla się, że Gdynia została wybudowana praktycznie przez Kaszubów i z tego punktu widzenia może nosić znamię miasta kaszubskiego. Reprezentanci pierwszego punktu widzenia podkreślają, że osiadła od wieków na Pomorzu Gdańskim ludność kaszubska, choć wysoko ceniła pracę fizyczną, nie była ludnością kreatywną. Dotyczy to zarówno miejscowych, którzy żyli w okolicy osad rybackich Oksywia i Gdyni, jak i Kaszubów przyjezdnych, którzy przybywali z innych okolic województwa pomorskiego w poszukiwaniu pracy do Gdyni. Jako powody takiego stanu rzeczy podaje się często nie tyle predyspozycje osobowe tej grupy etnicznej, co jej niższe wykształcenie (zwłaszcza techniczne)<sup>63</sup>, z drugiej zaś strony swoistą dyskryminację na gdyńskim rynku pracy, zwłaszcza po 1926 roku, powodującą, że większe szanse na znalezienie zatrudnienia posiadali przyjezdni<sup>64</sup>. Kaszubi stanowili zdecydowaną większość gdyńskich robotników, ich udział w tej grupie szacuje się na ok. 60 proc.<sup>65</sup> I tak na etapie intensywnej budowy portu ludność kaszubska masowo uczestniczyła przy pracach związanych z osuszaniem kanałów portowych, bagrowaniem, wywożeniem piasku, budową konstrukcji portowych<sup>66</sup>. Kaszubi uczestniczyli także w pierwszych pracach portowych związanych z załadunkiem węgla oraz organizacją prac przeładunkowych. Oni także stawali się pierwszymi specjalistami w tej dziedzinie i uczyli przyjezdnych<sup>67</sup>. W pracach wymagających większej inicjatywy organizacyjnej uczestniczyła jednak znikoma ilość Kaszubów (i to raczej w administracji bądź adwokaturze), większość z tych prac była bowiem realizowana przez przedsiębiorczych, kreatywnych i lepiej wykształconych przyjezdnych, głównie z ośrodków miejskich Warszawy i Poznania. Zwraca się także uwagę, że po

---

<sup>62</sup> M. Widernik, *Główne problemy gospodarczo-społeczne.....*, s. 55-57.

<sup>63</sup> J. Kutta, *Druga Rzeczpospolita i Kaszubi 1920-1939*, Bydgoszcz 2003, s. 223.

<sup>64</sup> A. Klemp, *Udział Kaszubów i osób związanych z Kaszubami w życiu Gdyni i okolicznych miejscowości*, [w:] *Gdyńscy Kaszubi...*, J. Mordawski (red.), s. 136.

<sup>65</sup> J. Kutta, *Druga Rzeczpospolita i Kaszubi...*, s. 222.

<sup>66</sup> E. Obertyński, *Gawędy o starej Gdyni*, Gdańsk 1987, s. 43.

<sup>67</sup> *Ibid.*, s. 47.

wprowadzeniu Zarządu Komisarycznego w mieście w 1930 roku (z czym wiązało się usunięcie kaszubskiego burmistrza Augustyna Krazue) większość Kaszubów przeszła do opozycji<sup>68</sup>. Aspekt słabego zaangażowania Kaszubów w pracach wymagających większej kreatywności i zmysłu organizacyjnego podkreśla Lech Bądkowski: *Gdynia była dosłownie w rękach Kaszubów, którzy na sprzedawaniu piasków nagle zaczęli zbijać fortuny. Co z nimi zrobili? Przede wszystkim pobudowali domy czynszowe i pozakładali trochę przedsiębiorstw usługowych, jak hotele, warsztaty usługowe itp. A gdzie port, żegluga, rybołówstwo i wysoko kwalifikowana obsługa tych zespołów? Kaszubi pozostali w rybołówstwie. Ale jakim? Łodziowym i kutrowym*<sup>69</sup>. W podobnym duchu wypowiada się także Bolesław Kasprowicz przyrównując znaczenie budowy portu w Gdyni dla Kaszubów do *wygranej na loterii*<sup>70</sup>, czyli zdarzenia losowego, które przynosi profity bez dużego wysiłku osobistego.

Z drugiej jednak strony niezaprzeczalny jest wkład kultury kaszubskiej w rozwój tych predyspozycji osobowych gdynian, które okazały się szczególnie istotne właśnie w rozwoju gospodarki morskiej. I tak według Augustyna Necla wyróżnikiem kultury kaszubskiej jest wysoka ranga etosu pracy, obecna zwłaszcza wśród nadmorskiego odłamu tej grupy etnicznej, od wieków pałającego się rybołówstwem. Odrębność psychologiczna kaszubskich rybaków jest konsekwencją ich ofiarnej pracy, która sprzyja manifestowaniu mocnych postaw i dokonywaniu ciągłych wyborów. Są oni przez całe życie narażeni na wiele prób, doświadczeń i na przeciwieństwa losu<sup>71</sup>. Konieczność znoszenia ciągłych przykrości, niedogodności i cierpień kształtuje wśród nich cierpliwość, wytrwałość, a także sumienność, rzetelność i pracowitość. Neceł podkreśla także, że ofiarna praca kaszubskich ludzi morza wpływa na ich odpowiedzialną postawę względem innych – rodziny, załogi kutra rybackiego bądź całej osady rybackiej<sup>72</sup>. Podkreślenie wpływu etyki pracy kaszubskich rybaków na system wartości międzywojennej Gdyni posiada duże znaczenie z punktu widzenia celów badawczych niniejszej pracy. To wśród tej grupy zawodowej obecne były postawy kształtowane przez bezpośredni kontakt z morzem. Postawy te będą się stawały coraz bardziej powszechne i popularne zarówno w okresie międzywojennym, jak i PRL. Można zatem pokusić się o twierdzenie, że były to przyszłościowe cechy charakterologiczne, które wraz z biegiem lat zdobywały coraz szerszy zasięg oddziaływania wśród polskiego społeczeństwa. Proces

---

<sup>68</sup> *Kaszubszczyzna w Gdyni w okresie międzywojennym*, „Wiadomości Gdynskie. Ogólnopolskie pismo społeczno-kulturowe”, nr 6 (55)/2001.

<sup>69</sup> L. Bądkowski, *Bronić prawdy, lecz bez idealizowania*, [w:] *Pro Memoria. Lech Bądkowski...*, J. Borzyszkowski (red.), s. 147.

<sup>70</sup> B. Kasprowicz, *Byłem juniorem...*, s. 150-151.

<sup>71</sup> H. Skorowski, *Etos Kaszubów w twórczości literackiej Augustyna Necla*, Warszawa 2006, s. 55.

<sup>72</sup> *Ibid.*, s. 80-81.

formowania się morskiego charakteru grupy kaszubskich rybaków potwierdza także jedną z tez współczesnej socjologii morskiej, że aktywność ludzka związana z morzem *najsilniej się przejawia na poziomie mikrostruktury społecznej, obejmującej małe grupy ludzkie, jak np. rodziny marynarzy, rybaków, portowców, stoczniovców itp. oraz grupy towarzyskie, koleżeńskie czy sąsiedzkie, które oni tworzą lub z którymi pozostają w bezpośrednich kontaktach*<sup>73</sup>.

Innym czynnikiem, który ukształtował postawę przychylną dla pracy organicznej wśród Pomorzan były wartości cywilizacyjne promieniujące ze strony zaboru pruskiego. Można uważać za paradoks fakt, iż zdolność do samoorganizacji społecznej mieszkańców Pomorza wyrażająca się w ilości zakładanych stowarzyszeń, towarzystw oświatowych i wychowawczych nastawionych na krzewienie kultury polskiej była konsekwencją możliwości, które oferowało pruskie prawodawstwo oraz przykładów promieniujących ze strony Państwa Niemieckiego, które w drugiej połowie XIX wieku pokryte zostało gęstą siecią stowarzyszeń ludowych<sup>74</sup>. W przypadku formującej się na Pomorzu kultury polskiej działalność ta łączona była z pracą organiczną oraz pracą „u podstaw”, których celem było krzywienie wśród polskiego społeczeństwa zamiłowania do przemysłu, handlu, kultury rolnej, spółdzielczości, nauki i oświaty. Polskie stowarzyszenia ludowe prowadziły działalność uświadamiającą w duchu polskim, w którą mocno zaangażowany był także Kościół Katolicki<sup>75</sup>.

Fot. 3. Brukarze przy pracy - dzisiejsza ul. Świętojańska



źródło: portal [gdynia-moje-miasto.pl](http://gdynia-moje-miasto.pl)

---

<sup>73</sup> L. Janiszewski, *Morze i społeczeństwo. Ogólny zarys teorii marynizacji*, „Roczniki socjologii morskiej”, Tom IX., Wrocław-Warszawa-Kraków 1994, s. 23.

<sup>74</sup> K. Korda, *Praca organiczna polskich towarzystw ludowych na Pomorzu w latach 1891-1920, Źródła i stan badań*, [w:] *Z dziejów kultury Pomorza XVIII-XX wieku. Tom III*, J. Borzyszkowski, C. Obracht-Prondzyński (red.), Gdańsk 2006, s. 99.

<sup>75</sup> *Ibid.*, s. 101-123.

Charakter prac dominujących w Gdyni korespondował z etapem historycznego rozwoju portu i miasta w dwudziestoleciu międzywojennym. W pierwszym etapie, którego ramy czasowe można określić na lata 1920-1926 dominowały prace budowlane, w drugim (lata 1926-1930) przeładunkowe, w trzecim (lata 1930-1939) prace na rzecz eksploatacji systemu gospodarki morskiej oraz handlu. W pierwszym etapie prac w największym stopniu dawał o sobie znać czynnik zmagania się człowieka z siłami natury. Determinował go charakter prowadzonych prac związanych z bagrowaniem kanałów i wywożeniem setek ton piachu, zatapianiem głazów, przewożeniem drewna pod przyszłe drewniane moło, wbijaniem pali, ustawianiem przeseł grobli portowej oraz sposób organizacji pracy wykonywanej przez kilkuset budowniczych *w drzewie, kamieniu, betonie i żelazie*<sup>76</sup>. Dla organizacji prac do portu dowożono drewno z Borów Tucholskich oraz głązy z kamieniołomów. Korzystano z pomocy kilkudziesięciu koni<sup>77</sup>. Ilość pracowników budowlanych dominowała w całym okresie międzywojennym stanowiąc 25 proc. ogólnej liczby robotników zatrudnionych w Gdyni. Sektor ten zatrudniał głównie pracowników sezonowych<sup>78</sup>. Ryszard Mielcarek za pozytywny dla rynku pracy uznaje fakt, iż występujące w charakterze pracodawców firmy kopenhaska i antwerpijska, odpowiedzialne za inwestycje portowe w Gdyni, oparły swój potencjał kadrowy na polskim robotniku, w efekcie czego zwiększyła się nieliczna w 1924 roku grupa brygadzystów i robotników wykwalifikowanych<sup>79</sup>.

Wraz z biegiem czasu prace wkraczały jednak w coraz bardziej zaawansowaną i złożoną fazę. Równoległe do prac budowlanych dokonywany był przeładunek węgla oraz w mniejszych ilościach drewna, artykułów żywnościowych. Przeładunek węgla odbywał się początkowo w prymitywnych warunkach z wykorzystaniem koszy. W pracach uczestniczyli mieszkańcy pobliskich wsi (Kack, Oksywie) dobierani codziennie w grupę według uznania brygadzisty. Z biegiem czasu powstawały firmy wyspecjalizowane w przeładunkach, w których zatrudniano stałych furmanów<sup>80</sup>.

W kolejnym etapie budowy portu i miasta wzrastało zatrudnienie w przedsiębiorstwach gospodarki morskiej (porcie, towarzystwach transportowo-ekspedycyjnych i żegludze). Wzrastała też liczba pracowników eksportu, importu, spedycji, akwizycji, shiphandlerki, maklerstwa, sztauerki i innych działających na rzecz handlu morskiego<sup>81</sup>. Osoby zatrudnione w wymienionych powyżej działach musiały się wykazywać dużą przedsiębiorczością.

---

<sup>76</sup> J. Kucharski, *Gdynia Stefana Żeromskiego.....*, s. 81-82.

<sup>77</sup> E. Obertyński, *Gawędy o starej Gdyni....*, s. 42-44.

<sup>78</sup> M. Widernik, *Główne problemy gospodarczo-społeczne miasta.....*, s. 65.

<sup>79</sup> R. Mielcarek, *Budowa portu handlowego....*, s. 53.

<sup>80</sup> E. Obertyński, *Gawędy o starej Gdyni....*, s. 47.

<sup>81</sup> M. Widernik, *Główne problemy gospodarczo-społeczne miasta.....*, s. 66.



Relatywnie dużo było wśród nich pracowników samodzielnych i umysłowych.

Realizacja dużego procesu inwestycyjnego wymagała dobrej organizacji pracy. Proces ten zbiegł się z ukształtowaniem w Gdyni klasy robotniczej. Robotnicy stanowili bowiem najliczniejszą warstwę społeczeństwa gdyńskiego, której udział w ogóle zatrudnionych w latach 30-tych kształtował się na poziomie ok. 65 proc.<sup>82</sup> Zorganizowane załogi pracownicze uczestniczyły w budowie portu i pracach przeładunkowych na różnych odcinkach robót, rozdzielonych i uporządkowanych zgodnie z zasadą nowożytnej organizacji pracy.

Zgodnie z zapoczątkowanym w drugiej połowie XIX wieku procesem przyrostu warstwy biurokratyczno-urzędniczej dużą kreatywnością odznaczała się w Gdyni zarządzająca kadra administracyjna. Należeli do niej pracownicy Urzędu Morskiego, Magistratu Miejskiego, Urzędu Celnego i innych instytucji państwowych, także państwowych przedsiębiorstw gospodarczych. Instytucje te stanowiły nadbudowę nad procesami gospodarczymi miasta. Ich pracownicy rekrutowali się zwłaszcza z kręgów inteligencji przyjezdnej pochodzącej z miast woj. pomorskiego, poznańskiego i miasta stołecznego Warszawy. Ważną rolę w kształtowaniu podstaw nowożytnej struktury społecznej odegrali pierwsi gdyńscy celnicy, początkowo zwalczający przemysł na granicy z Wolnym Miastem Gdańską; później zaś pracujący przy pobieraniu cła za importowane do kraju towary. Pracownicy Urzędu Celnego musieli bazować na polskim ułomnym i niedopracowanym do warunków państwa morskiego systemie prawnym<sup>83</sup>. W ramach systemu gospodarki morskiej główną rolę odgrywały jednak osoby pracujące w instytucjach prywatnych, a nie publicznych. Należy wręcz zauważyć, że pomimo dużego interwencjonizmu państwowego w Gdyni pracowała znikoma ilość urzędników państwowych, co było syndromem rodzącego się polskiego kapitalizmu.

Budujące się miasto kształtowało postawę opartą na przedsiębiorczości. Tworzyły się w mieście załóżki profesjonalnej klasy kupieckiej i handlowej. W środowiskach kupieckich całej Polski, świadomość, iż powstaje w Gdyni nowy, chłonny rynek, podziałała elektryzująco. Kupcy, którzy opuszczali swoje dotychczasowe siedziby (głównie Poznania) przenosząc się do Gdyni, nie żalowali przeważnie swojego kroku. Nowe, budujące się miasto zmuszało do intensywniejszej pracy. W efekcie liczba gdyńskich sklepów powiększała się lawinowo<sup>84</sup>. Gdyński handel był jednak rozproszony i rozdrobniony. Zwracano uwagę na zbyt dużą ilość sklepów w stosunku do ilości mieszkańców oraz prowadzenie ich często przez sprzedawców

---

<sup>82</sup> Ibid., s. 64.

<sup>83</sup> I. Jopkiewicz, *Gdynia dwudziestolecia międzywojennego...*, s. 48-49.

<sup>84</sup> M. Rdesiński, *Początki kupiectwa gdyńskiego*, „Rocznik Gdyński”, nr 6, Gdynia 1985, s. 53-56.

nie przygotowanych do wykonywanej pracy, kierowanych chęcią szybkiego zysku spekulacyjnego. Problem ten dotyczył zwłaszcza placówek branży spożywczo-kolonialnej, z którą związani byli różnego rodzaju kioskarze i straganiarze, handlujący towarami po niższych cenach gdyż bez wykupywania Świadectw Przemysłowych. Dla lepszej organizacji gdyńskiego środowiska kupieckiego powoływano korporacje zawodowe w stylu Towarzystwa Kupców Samodzielnych, przemianowanego w 1935 roku na Korporację Kupiecką, której celem była artykulacja interesów, podnoszenie własnego statusu zawodowego, pomoc prawna dla kupców<sup>85</sup>. Często poruszonym problemem na forum tych organizacji była kwestia dominacji środowiska o pochodzeniu żydowskim wśród gdyńskiego kupiectwa. W drugiej połowie lat 30-tych popularne wśród polskiego kupiectwa stawały się inspirowane przez endecję bojkoty sklepów żydowskich, którym towarzyszyły rozbudowane akcje propagandowe<sup>86</sup>.

Obok handlu detalicznego coraz większe znaczenie odgrywał w Gdyni handel zamorski. W publicystyce zwracano uwagę, że tylko ekspansja zamorska daje rzeczywistą szansę na hartowanie charakteru i kształtowanie umiejętności w konkurencji z innymi narodami świata: *Jak dotąd, krzepiliśmy na wewnątrz, organizując nasze sprawy domowe – wewnętrznie. Na zewnątrz inicjatywę naszą oraz siły twórcze ujawnić musi dopiero morze*<sup>87</sup>. W tym celu propagowano także zakładanie szkół handlowych i liceów komercyjnych. Hasła eksportu polskiego handlu, rzemiosła i wytwórczości wiązano z ideą protekcjonizmu i wspierania produkcji rodzimej<sup>88</sup>. Warto zwrócić uwagę, że *nowy typ człowieka kształtował się wśród pracowników pionierskich na skalę kraju firm ekspedycyjnych, czy przeładunkowych. Tamtejsi specjaliści byli obcy z operacjami na rynkach międzynarodowych, każdy z nich władał kilkoma językami. Spośród doświadczonych ludzi interesu powstać miała w przyszłości elita profesjonalistów mogących poprowadzić w szerszym zakresie polską ekspansję zamorską*<sup>89</sup>.

Polska inteligencja młodego miasta portowego odegrała istotną rolę dla kultury pracy. W okresie międzywojennym przybierał na sile zapoczątkowany w drugiej połowie XIX wieku proces kształtowania się nowych kadr polskiej inteligencji technicznej, która choć stanowiła jedynie niewielki odsetek polskiej inteligencji charakteryzowała się innym, nowym podejściem do procesów industrializacji i modernizacji społeczno-gospodarczej. Wiązało się

---

<sup>85</sup> D. Klem, *Organizacja i działalność Korporacji Kupieckiej w Gdyni w latach 1927-1939*, [w:] *Wędrówki po dziejach Gdyni Część II*, D. Płaza-Opacka, T. Stegner (red.), Gdynia 2007, s. 15-22.

<sup>86</sup> M. Rdesiński, *Początki kupiectwa gdyńskiego...*, s. 58-59.

<sup>87</sup> L. Gustowski, *Na morze! Gdańsk-Gdynia. Garsć myśli morskich i portowych*, Poznań 1931, s. 86

<sup>88</sup> *Ibid.*, s. 83-87.

<sup>89</sup> I. Jopkiewicz, *Gdynia dwudziestolecia międzywojennego...*, s. 155.

to z zamieraniem starych nawyków, wiążących inteligencję i pracowników umysłowych ze światem szlacheckim<sup>90</sup>. Przyczyniło się do tego coraz popularniejsze w Polsce średnie szkolnictwo zawodowe. Jak pokazuje R. Mielczarek, pierwsi absolwenci polskich szkół i uczelni technicznych zatrudnieni zostali w Gdyni w latach 1929-1938<sup>91</sup>. Jeżeli chodzi o starsze pokolenie, wielu zasłużonych inżynierów, budowniczych portu pobierało nauki w szkołach zagranicznych (rosyjskich bądź niemieckich) by zdobyte tam doświadczenie wykorzystać w niepodległym państwie. Przykładami potwierdzającymi tą tendencję mogą być ścieżki rozwoju zawodowego postaci tak zasłużonych dla Gdyni jak T. Wenda czy J. Rummel, którzy edukację oraz doświadczenie zawodowe nabyli w ośrodkach Cesarstwa Rosyjskiego, w których byli aktywnie związani z wysoką kadrą administracyjną przedsiębiorstw transportowych i żeglugowych. Przykłady innych postaci zasłużonych dla budowy portu, które pobierały nauki w szkołach państw zaborczych obejmują: Maksymiliana Arciszewskiego, Aleksandra Budlewskiego, Wacława L. Głogowskiego, Bolesława Janickiego, Władysława Kosydarskiego, Eugeniusza Meyera, Albina Serbinowicza i innych<sup>92</sup>. Polska inteligencja była jednocześnie najsilniej wyrobioną pod względem świadomości politycznej grupą społeczną, zdolną przenieść wyznawaną ideologię na płaszczyznę działalności praktycznej<sup>93</sup>.

W procesie budowy Gdyni czynny udział brała zarówno grupa inteligencji przedwojennej, jak i wykształconej już w niepodległej Polsce. W pierwszym etapie budowy miasta najważniejszą rolę odegrali inżynierowie budownictwa lądowego i wodnego zajmujący kierownicze stanowiska przy budowie portu i miasta, w Warsztatach Portowych Marynarki Wojennej, Stoczni Gdyńskiej, w przedsiębiorstwach gospodarki morskiej i administracji miasta<sup>94</sup>. Drugą grupą gdyńskiej inteligencji technicznej, która okazała się zasłużoną dla miasta, byli architekci, co było związane z możliwością realizacji różnych koncepcji architektonicznych i urbanistycznych, którą oferowało tworzące się, młode miasto. Dobra koniunktura budowlana w budownictwie gdyńskim zwiększała liczbę zamówień na projekty i spowodowała duży napływ przedstawicieli tej grupy zawodowej do Gdyni. Powołanie Biura Projektów w Komisariacie Rządu w 1933 roku uporządkowało sytuację panującą na gdyńskim rynku projektów budowlano-architektonicznych<sup>95</sup>. Wraz z rozwojem

---

<sup>90</sup> J. Żarnowski, *Polska 1918-1939...*, s. 52.

<sup>91</sup> R. Mielczarek, *Budowa portu handlowego...*, s. 65.

<sup>92</sup> Ibid.

<sup>93</sup> M. Widernik, *Rola inteligencji w życiu Gdyni okresu międzywojennego*, „Rocznik Gdyński”, nr 19, Gdynia 2007, s. 39-40.

<sup>94</sup> Ibid. s. 42

<sup>95</sup> M. Soltysik, *Gdynia - miasto XX-lecia międzywojennego...*, s. 200-202.

przemysłu portowego rosło znaczenie grupy techników okrętowych. Prawidłowe funkcjonowanie miasta i jego instytucji wymagało także udziału prawników, którzy tradycyjnie w Polsce posiadali wysoki prestiż społeczny. W Gdyni powstawało wiele kancelarii adwokackich. Do innych ważnych grup inteligencji zawodowej, pracujących na rzecz budującej się Gdyni należy zaliczyć: lekarzy, nauczycieli, duchowieństwo, oficerów marynarki wojennej i handlowej, dziennikarzy czy przedstawicieli humanistyki oraz świata kultury. Ważną, choć nieliczną grupą zawodową byli gdyńscy naukowcy skupieni w takich ośrodkach jak Szkoła Handlu Morskiego i Techniki Portowej, Morski Instytut Rybacki, Instytut Bałtycki<sup>96</sup>.

Etos pracy i służby ojczyźnie odgrywał zatem zasadniczą rolę w młodym mieście portowym, przesądzając postawę wielu grup zawodowych i formę ich identyfikacji. O ile w pierwszym etapie budowy Gdyni wiązać go należy głównie z pracą fizyczną, o tyle wraz z postępem czasu stawał się kategorią znacznie bardziej złożoną. Konieczność organizacji dużego procesu inwestycyjnego oraz obsługi instytucji gospodarki morskiej wymagały pracy twórczej, bazującej na wiedzy eksperckiej i naukowej. Podobne zapotrzebowania zgłaszało powstające u boku portu miasto.

### **3.3. Zróżnicowanie strukturalno-zawodowe i problemy społeczne międzywojennej Gdyni**

Podział strukturalny gdyńskiego społeczeństwa okresu międzywojennego odpowiadał strukturze wielu miast przemysłowych, które w trakcie procesu industrializacji przechodzą wewnętrzną metamorfozę. Przemianie tej towarzyszą takie zjawiska społeczne, jak: segmentacja rynku pracy, rozwarstwienie społeczne, zróżnicowanie majątkowe, a także bezrobocie czy ubóstwo, które z jednej strony stymulują antagonistyczny charakter społeczeństwa miejskiego, z drugiej zaś zapewniają jego czytelną strukturę. Naturalną konsekwencją procesu modernizacji gospodarczej jest powstanie klasy robotniczej, która wraz z biegiem czasu coraz bardziej integruje się wewnątrz i artykułuje swoje roszczenia.

W okresie międzywojennym struktura zawodowa Gdyni odpowiadała podziałowi rynku pracy na: pracowników przemysłu budowlanego, przeładunków portowych, a także pracowników rzemiosła, kolejnictwa i komunikacji, żeglugi, handlu, przemysłu rybnego, spożywczego, uszlachetniającego oraz zakładów użyteczności publicznej. Jak pokazuje Mieczysław Widernik główną pozycję zatrudnienia w latach 30-tych stanowił dział

---

<sup>96</sup> M. Widernik, *Rola inteligencji...*, s. 44-54.

klasyfikowany jako „Przemysł i rzemiosło”, na który w 1931 roku przypadało aż 42,4 proc. zatrudnionych<sup>97</sup>. Pomimo tego, trudno byłoby nazwać przedwojenną Gdynię miastem industrialnym, gdyż z branży przemysłowej liczyło się tylko budownictwo, ze zrozumiałych powodów rozwinięte w powstającym mieście. Branża ta zatrudniała ponadto głównie robotników sezonowych. Obok niego pewną rolę odgrywały przemysły odzieżowy i spożywczy, z kolei tradycyjne branże morskie, takie jak przemysł okrętowy nie liczyły się jeszcze w strukturze zatrudnienia. O słabym rozwoju Stoczni Gdyńskiej może świadczyć fakt, iż w 1935 roku zakład ten zatrudniał tylko 162 osoby. Podobnie istniejące na terenie portu zakłady przemysłowe takie jak Olejarnia i Łuszczarnia Ryżu pozostały zakładami zatrudniającymi relatywnie niewielką ilość pracowników<sup>98</sup>.

Z każdym rokiem wzrastała natomiast liczba pracowników w usługach transportowych i handlowych, co było związane z rosnącą pozycją portu, przedsiębiorstw transportowych i żeglugowych<sup>99</sup>. W latach 1931-1936 bezwzględna liczba osób zatrudnionych w dziale „komunikacja i transport” wzrosła ponad trzykrotnie. W 1931 roku w dziale tym pracowało 19,4 proc. ogółu zatrudnionych, natomiast w 1936 roku 26,3 proc. W badanym okresie wzrósł udział działu „handel i ubezpieczenia” z 12,5 do 14,1 proc.<sup>100</sup> Wyróżnikiem struktury zawodowej Gdyni lat 30-tych był natomiast fakt, że rolnictwo nie liczyło się w strukturze zatrudniania, co było zjawiskiem dość nietypowym, jak na Polskę okresu międzywojennego.

Poziom zróżnicowania majątkowego wśród zatrudnionych w Gdyni obrazuje stosunek robotników do pracowników samodzielnych. Najwięcej ludności robotniczej utrzymywało się w pracy w przemyśle (78,1 proc. zatrudnionych w tym dziele gospodarki) oraz w komunikacji i transporcie (76,6 proc). Stan zatrudnienia pierwszego działu odzwierciedlali głównie pracownicy firm budowlanych, drugiego zaś portu, firm żeglugowych i gospodarki morskiej. Z kolei pracownicy samodzielni (zarówno zatrudniający, jak i nie zatrudniający siły najemnej) stanowili mniejszość, z wyjątkiem sfery handlu i ubezpieczeń, która była w Gdyni dość dobrze rozwinięta. Świadczy o tym kondycja drobnego handlu detalicznego, który opierał się głównie na pracy członków rodzin<sup>101</sup>.

Sukcesywny rozwój usług portowych, przy ograniczaniu funkcji przemysłowej miasta nie był w stanie wchłonąć nadmiaru siły roboczej. Przez cały okres międzywojenny utrzymywała się nadmierna podaż pracy, która powodowała bezrobocie. Zjawisko to

---

<sup>97</sup> M. Widernik, *Główne problemy gospodarczo-społeczne...*, s. 69.

<sup>98</sup> Ibid., s. 87

<sup>99</sup> Ibid., s. 65.

<sup>100</sup> Ibid., s. 69.

<sup>101</sup> Ibid., s. 70.

wynikało z dużej liczby przyjezdnych, którzy znęcani propagandą sukcesu masowo przybywali do budującego się miasta w poszukiwaniu zatrudnienia i swojej szansy życiowej<sup>102</sup>. Szybki przyrost naturalny oraz niewłaściwa struktura agrarna stanowiły główne przyczyny wzrastającego przeludnienia wsi polskiej, z której rekrutował się znaczny procent niewykwalifikowanych bezrobotnych. Już w 1928 roku otrzymanie pracy w Gdyni nastęrczało duże trudności. Problemem była lokalizacja Biura Pośrednictwa Pracy w Wejherowie, co utrudniało efektywną pracę urzędu. Najmowaniem pracowników zajmowali się w związku z tym tzw. „*vorerbaiterzy*”, czyli starsi pracownicy, którzy odpłatnie świadczyli usługi na rzecz przedsiębiorców. Zjawisko płatnego pośrednictwa pracy utrzymywało się nawet po przeniesieniu Urzędu Pośrednictwa Pracy z Wejherowa do Gdyni.

W okresie światowego kryzysu gospodarczego zwiększyło się bezrobocie w Gdyni, zamykano wiele zakładów produkcyjnych. Ponieważ jednak kryzys nie zahamował ogólnego tempa rozwoju Gdyni, stąd nowa fala imigrantów zaczęła osiedlać się w mieście, które postrzegane było w Polsce jako jedyna szansa na znalezienie zatrudnienia. Największą część przyjezdnych stanowiła ludność pochodzenia wiejskiego z województwa pomorskiego oraz z województw południowych. Wiosną 1929 roku zarejestrowanych było 4 tys. bezrobotnych, ok. 1,5 tys. bezrobotnych nie było jednak zarejestrowanych. Urząd Pośrednictwa Pracy rejestrował bowiem bezrobotnych wyłącznie spośród stałych mieszkańców miasta, mogących się wykazać kilkuletnią pracą. Tymczasem wiele osób już przyjeżdżało do Gdyni jako bezrobotni i po krótkim okresie zatrudnienia znów traciło pracę. W rzeczywistości bez pracy mogło pozostawać nawet 20 proc. ludności Gdyni<sup>103</sup>. W latach 1935-1938 bezwzględna liczba bezrobotnych ulegała zwiększeniu (5,5 tys. – 6,5 tys.), jednak w stosunku do rosnącej liczby mieszkańców ich udział w populacji gdynian uległ zmniejszeniu<sup>104</sup>. Dla pełnego obrazu bezrobocia należy jeszcze dodać kilka tysięcy ludzi pracujących dorywczo. Najwięcej bezrobotnych znajdowało się w grupie pracowników niewykwalifikowanych, chociaż bezrobocie objęło swym zasięgiem także pracowników umysłowych<sup>105</sup>.

Proces zubożenia mas bezrobotnych przebiegał szybko. Związane to było z wyższym niż w innych miastach Polski kosztem utrzymania, co powodowało takie problemy, jak pogorszenie warunków mieszkaniowych, przyjmowanie coraz większej liczby sublokatorów do mieszkań, „kątownictwo”, czyli przyjmowanie osób tylko na jeden nocleg, rezygnacja

---

<sup>102</sup> S. Puśławski, *Zagadnienia robotnicze w Gdyni*, „Uprawa Morza. Kwartalnik Morskiego Kolegium Ekonomicznego w Gdyni”, Zeszyt 2, Gdynia 1938, s. 33.

<sup>103</sup> M. Widernik, *Główne problemy gospodarczo-społeczne...*, s. 72.

<sup>104</sup> *Ibid.*, s. 74.

<sup>105</sup> B. Polkowski, *Struktura zawodowa ludności miasta portowego Gdyni*, V Naukowy Zjazd organizowany przez Instytut Bałtycki, Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego, Gdynia 1936, s. 19.

lokatorów z zajmowanych mieszkań i przenoszenie się do baraków, czy w końcu bezdomność, żebractwo i włóczęgostwo<sup>106</sup>. Zubożenie, wywołane bezrobociem było również główną przyczyną wzrastającej przestępczości w Gdyni. Kroniki policyjne odnotowywały rosnącą liczbę kradzieży i napadów rabunkowych. Wzrastała także liczba samobójstw<sup>107</sup>.

Perspektywa utraty pracy była powodem rosnącego wyzysku mas pracowniczych przez pracodawców, czego przejawem były takie zjawiska, jak obniżanie płac, przedłużanie dnia pracy, wiązanie pracowników z zakładami pracy, kurczenie się urlopów a także różne formy wyzysku nieletnich przejawiające się chociażby w ich pracy za niepełne wynagrodzenie<sup>108</sup>. Na problemy społeczne Gdyni zwracano uwagę w publicystyce międzywojennej: *zdrowy element robotniczy zżarty nędzą i oczekiwaniem przeistacza się powoli w lumpenploretariat, w zawodowych lazików żyjących z kradzieży, z zapomóg (o ile są), a często z grabieży i żebraniny. Tak wyprodukowany pasożyt społeczny już nie ozdrowieje*<sup>109</sup> - pisał Zbigniew Uniłowski w reportażu charakteryzującym problemy społeczne miasta.

Problem bezrobocia w Gdyni próbowali rozwiązać zarówno władze krajowe, jak i lokalne. Powołana przez Ministerstwo Pracy i Opieki Społecznej instytucja zwana Funduszem Bezrobocia wypłacała zasiłki dla bezrobotnych (które jednak przysługiwały wyłącznie tym bezrobotnym, którzy przepracowali 6 miesięcy w roku), zajmowała się także akcją dożywiania bezrobotnych, dostarczania im opału oraz organizowaniem robót publicznych. Organizowano też Obywatelskie Komitety Pomocy Zimowej Gdyni<sup>110</sup>.

Także władze miejskie razem z przedstawicielami sfer gospodarczych podejmowały próby rozwiązania problemu bezrobocia w Gdyni. Miasto wydawało zarządzenia wstrzymujące napływ bezrobotnych do Gdyni połączone z szeroką kampanią propagandową na łamach prasy lokalnej i centralnej prezentującą mieszkańcom innych regionów kraju rzeczywiste warunki na gdyńskim rynku pracy. Akcja ta, z uwagi na duży analfabetyzm przedwojennej Polski w znikomym środkiem przyczyniła się do wymiernych rezultatów. W tej sytuacji Zarząd Komisaryczny Miasta przystąpił do stosowania środków administracyjnych. Miasto zwróciło się do Ministerstwa Pracy i Opieki Społecznej z prośbą, aby Urzędy Pośrednictwa Pracy na terenie kraju nie kierowały bezrobotnych do Gdyni. Podejmowano także działania bardziej bezpośrednie. Polegały one na akcji wysiedlania bezrobotnych z terenów Gdyni. Wprowadzano zmiany w kryteriach przetargowych polegające na faworyzacji

---

<sup>106</sup> M. Widernik, *Główne problemy gospodarczo-społeczne...*, s. 79-80.

<sup>107</sup> Ibid., s. 80.

<sup>108</sup> Ibid., s. 81.

<sup>109</sup> Z. Uniłowski, *Gdynia na co dzień*, [w:] *Brama na świat...*, M. Rdesiński (red.), s. 190.

<sup>110</sup> M. Widernik, *Główne problemy gospodarczo-społeczne...*, s. 89-96.

firm gdyńskich względem krajowych. Miasto zalecało także zakładom pracy aby wprowadziły pracę na dwie zmiany, wysuwano także postulaty natury makroekonomicznej związane z większym rozwojem przemysłu (zwłaszcza stoczniowego) w Gdyni, a także hodowli drobiu. Postulatów tych w większości nie udało się jednak zrealizować. Także pomysł szkolenia niewykwalifikowanych bezrobotnych został zrealizowany tylko w niewielkim stopniu<sup>111</sup>.

Miasto podejmowało inicjatywy z zakresu opieki społecznej nad bezrobotnymi, ulepszenia systemu opieki lekarskiej. Trudne warunki bytowe stanowiły dogodne warunki dla rozwoju chorób zakaźnych. Dla ich zwalczania utworzone zostały specjalistyczne przychodnie przy gdyńskich Ośrodkach Zdrowia. Nerozwiązanym problemem pozostała sprawa budowy szpitala miejskiego w Gdyni<sup>112</sup>.

Przejawem pauperyzacji społecznej gdynian były ich problemy mieszkaniowe. Lokalizacja dzielnic mieszkaniowych wywoływała w Gdyni duże problemy na skutek lawinowo powiększającej się liczby ludności. Poza tym młode miasto nie miało możliwości budżetowych aby samodzielnie dokonać wykupu nieruchomości, które były w rękach prywatnych, a państwo nie zdecydowało się na pomoc w tym względzie miastu, podobnie jak to uczyniło wobec portu. Proces zainwestowania infrastruktury transportowej i wodno-kanalizacyjnej wpłynął na ogromny wzrost cen na parcele w okolicach portu i wzdłuż pierwszych ulic. Miasto z kolei nie było w stanie prowadzić racjonalnej polityki zwalczania cen spekulacyjnych<sup>113</sup>. Tym bardziej nie posiadało ono możliwości finansowych, aby realizować jakąś formę taniego budownictwa mieszkaniowego. Największym problemem była niedostateczna skala budownictwa przeznaczonego dla ludności średnio i nisko-uposażonej. W tej sytuacji zjawiskiem nieuchronnym był rozwój nieplanowanej substandardowej zabudowy mieszkaniowej. „Dzielnice biedy” takie jak „Chiny”, Kolonia Trepnera, „Stara Warszawa” czy „Meksyk” powstawały z reguły na terenach prywatnych (Chylonia, Grabówek, Obłuże, Oksywie). Była to zabudowa pozbawiona uzbrojenia, tworzona bez planów zabudowy. Powstawały minimalne działki, na których wznoszono tymczasowe baraki<sup>114</sup>. Za chaotyczny sposób rozwoju zabudowy mieszkaniowej odpowiedzialność ponosił także brak dobrego nadzoru budowlanego związany z ułomnością

---

<sup>111</sup> Ibid. s. 83-88.

<sup>112</sup> Ibid. 101-110.

<sup>113</sup> S. Filipkowski, S. Malessa, *Podstawy urbanistycznego rozwoju m. Gdyni*, [w:] *XV lat polskiej pracy na morzu...*, A. Majewski (red.), s. 280.

<sup>114</sup> M. Sołtysik, *Gdynia. Miasto dwudziestolecia międzywojennego...*, s. 203-205.



systemu prawnego oraz strukturą własnościową gruntów<sup>115</sup>. W latach 30-tych problem budownictwa mieszkaniowego miasto starało się rozwiązać, powołując do życia Towarzystwo Budowy Osiedli oraz szereg spółdzielni mieszkaniowych. Zachęcano także niektóre przedsiębiorstwa do budowy mieszkań dla swoich pracowników. Inicjatywy te nie były jednak w stanie rozwiązać problemu mieszkaniowego w mieście.

Skala problemów społecznych Gdyni była konsekwencją dysfunkcji w relacji miasto-port. Przez cały okres międzywojenny budowa portu traktowana była przez polski rząd priorytetowo. Miasto natomiast pozostawione zostało same sobie. W efekcie inwestycje komunalne realizowane były w ograniczonym zakresie. Tempo rozwoju instalacji wodociągowej nie nadążało za potrzebami. Jeszcze gorzej przedstawiała się sprawa budowy sieci kanalizacyjnej oraz instalacji gazowej<sup>116</sup>. Układ drogowy był stale zmieniany na skutek częstych zmian planów zagospodarowania przestrzennego miasta. W okresie początkowym obejmował on wyłącznie obszary Śródmieścia. Sytuacja ulegała stopniowej poprawie w latach 30-tych, zwłaszcza w okresie gdy funkcję Komisarza Rządu w Gdyni sprawował Franciszek Sokół. Opanowano wówczas gospodarkę finansową miasta, wprowadzono porządek w gospodarce przestrzennej i komunalnej miasta, dzielnice peryferyjne połączono wąskimi drogami ze śródmieściem<sup>117</sup>. Generalnie nie zdołano jednak odwrócić niepokojących tendencji społecznych.

Przesłanki te legły u podstaw silnych antagonizmów społecznych o charakterze klasowym, które rozwijały się w przedwojennej Gdyni. Problem ten przyczynił się do ukształtowania gdyńskiej klasy robotniczej, która coraz śmielej artykułowała swoje potrzeby oraz postulaty o charakterze społecznym, a czasami także ideologiczno-politycznym. Za jedną z przesłanek gdyńskich antagonizmów R. Mielczarek uznaje pojednawcze stanowisko polskich władz wobec zagranicznych kapitałów reprezentowanych w Gdyni przez belgijskie i duńskie firmy odpowiedzialne za budowę portu. W myśl umowy koncesyjnej z 1924 z Konsorcjum Francusko-Polskim strona polska zrzekała się bowiem możliwość ingerencji w stosunki pracy występujące pomiędzy zagranicznymi pracodawcami, a polskimi robotnikami najemnymi<sup>118</sup>.

W efekcie w międzywojennej Gdyni dochodziło do częstych strajków i demonstracji, głównie na tle socjalnym i płacowym. Stanowiła też ona podatny grunt dla aktywnej działalności szeregu organizacji robotniczych o różnorodnych nastawieniach politycznych.

---

<sup>115</sup> M. Widernik, *Powstanie i rozwój miasta*, [w:] *Dzieje Gdyni...*, R. Wapiński (red.), s. 83-85.

<sup>116</sup> M. Widernik, *Główne problemy gospodarczo-społeczne...*, s. 150-178.

<sup>117</sup> *Ibid.*, s. 179-191.

<sup>118</sup> R. Mielczarek, *Budowa portu handlowego...*, s. 53.

Ważną rolę odgrywały związki zawodowe, które formowały świadomość społeczną gdynian, pomimo tego, iż skupiały się głównie na postulatach płacowych<sup>119</sup>. Zwraca się uwagę na rosnące wpływy związków o charakterze klasowym, które zastępować zaczęły popularne w latach 1920-1926 Zjednoczenie Zawodowe Polskie, będące pod wpływem Narodowej Partii Robotniczej, głoszącej hasła solidaryzmu narodowego<sup>120</sup>. Potwierdzeniem siły ZZP i jej popularności wśród robotników może być fakt, iż związek skupiał na Pomorzu w 1920 roku około 65 tys. członków, tj. 75 proc. wszystkich zrzeszonych w związkach zawodowych<sup>121</sup>.

Endecja w okresie poprzedzającym wybuch II wojny światowej wciąż odgrywała w Gdyni dużą rolę, jej wpływy w omawianym okresie obejmowały jednak głównie środowiska kupieckie, urzędnicze i inteligenckie, a nie robotnicze. Związki zawodowe o charakterze klasowym reprezentowane były w latach 20-tych przez Wolne Związki Zawodowe, potężną organizację, która już w 1920 roku skupiała na Pomorzu ok. 10 tys. członków<sup>122</sup>. Wraz z biegiem czasu roszczenia klasowe stymulowane były w Gdyni przez dwa środowiska polityczne: lewicowy odłam Polskiej Partii Socjalistycznej oraz Komunistyczną Partię Polski (KPP). Działalność KPP była dosyć rozwinięta. Pomimo niewielkiej liczebności gdyńskich komunistów byli oni organizatorami wielu strajków. Utrzymywali rozległe kontakty z międzynarodówką komunistyczną, która częste zebrania organizowała na terenie Wolnego Miasta Gdańska, organizowali wiece, pochody pierwszomajowe, wystąpienia rewolucyjne itd. Działacze komunistyczni opanowali dwa najsilniejsze związki zawodowe Gdyni: Związek Zawodowy Transportowców i Związek Robotników Budowlanych<sup>123</sup>. Poczynając od 1935 roku bardzo aktywną rolę odgrywała PPS, działając legalnie i grupując wielu robotników. Konkurencją dla dwóch wymienionych central związkowych stanowiły z kolei związki prorządowe, które faworyzowały pracowników związanych z sanacją, zapewniając im lepsze warunki płacowe. Założona przez sanację w 1928 roku Generalna Federacja Pracy skupiała głównie urzędników państwowych i rzemieślników<sup>124</sup>. Proces ten należy wiązać z wytwarzaniem hierarchii pracowniczej w gdyńskich zakładach pracy oraz popularnością w obozie sanacyjnym idei syndykalistycznych i korporacyjnych, zakładających ponadklasowe porozumienie pracodawców i proletariuszy.

Zubożenie ludności robotniczej Gdyni stanowiło istotny problem społeczny, który stymulował liczne antagonizmy i zwiększał popularność związków zawodowych o

---

<sup>119</sup> M. Widernik, *Życie polityczne Gdyni w latach 1920-1939*, Gdańsk 1999, s. 24.

<sup>120</sup> D. Steyer, *Problemy robotnicze Gdyni 1926-1939*, Gdańsk 1959, s. 80.

<sup>121</sup> M. Widernik, *Życie polityczne Gdyni...*, s. 19.

<sup>122</sup> Ibid., s. 24.

<sup>123</sup> D. Steyer, *Problemy robotnicze Gdyni...*, s. 87-143.

<sup>124</sup> M. Widernik, *Życie polityczne Gdyni...*, s. 40.

charakterze klasowym. Choć ich liczebność stale wzrastała to wbrew propagandzie przedstawianej w okresie PRL Gdynia była miastem, w którym hasła rewolucyjne nie padały na podatny grunt. Wciąż silne było poczucie jedności narodowej, wzmacniane świadomością wspólnych interesów i nadrzędnością celów strategicznych. Postulat solidarności z międzynarodowym ruchem robotniczym, wysuwany przez komunistów w trakcie strajku angielskich górników, w przypadku gdyby został wcielony w życie, mógłby wieść do konsekwencji bardzo negatywnych dla młodego portu, który swoje przeładunki zawdzięczał właśnie tym strajkom. Społeczność pracownicza Gdyni zdawała sobie z tego faktu sprawę, stąd radykałe postulaty internacjonalistyczne nie znajdowały w Gdyni poparcia nawet w szeregach klasowych związków zawodowych.

### **3.4. Ustrój administracyjny miasta a aktywność polityczna i społeczna w międzywojennej Gdyni**

W okresie międzywojennym wielu gdynian angażowało się w różne formy aktywności politycznej, społecznej i obywatelskiej. Zaangażowanie to, stymulowane przez wyjątkową atmosferę panującą w mieście, kształtowane było przez ogólnopaństwowe środki propagandy oraz decydentów rządzących miastem. W przypadku Gdyni występowała sytuacja, w której większość inicjatyw społecznych wykazywała zgodność z działaniami władz administracyjnych, a te drugie często firmowały przedsięwzięcia oddolne i obywatelskie, nadając im charakter zgodny z oficjalną polityką państwa.

Ewolucja form zarządzania administracyjnego miastem wskazuje na wzajemne przenikanie się tendencji samorządowych i centralistycznych w różnych okresach rozwoju miasta. Wraz z biegiem czasu przewagę zyskiwały te drugie wiodąc do koncentracji władzy publicznej w niespotykanym dotąd zakresie. O ile dominacja czynników samorządowych związana była z dużą rolą osób pochodzenia kaszubskiego, o tyle zastąpienie organów samorządowych Zarządem Komisarycznym związane było z dominacją polityków i administracji przyjezdnej, reprezentującej głównie obóz sanacyjny. Od tego też momentu, dotychczas niezwykle zasłużeni dla rozwoju portu i miasta Kaszubi oficjalnie przechodząc zaczęli do opozycji, wiążąc się z gdyńską endecją bądź innymi grupami obywatelskimi<sup>125</sup>.

Ustrój administracyjny, który obowiązywał w Gdyni w latach 1920-1930 oparty był na przepisach ordynacji pruskiej, z uwagi na brak polskich regulacji w powyższej materii. W okresie przedmiejskim władzę sprawowała Rada Gminna oraz wójt wybierany przez tę Radę.

---

<sup>125</sup> A. Klemp, *Udział Kaszubów...*, s. 136-142.

Samorząd, poza własnym zakresem działania, wykonywał jeszcze tzw. zadania poruczone przepisami lub zarządzeniami organów państwowych<sup>126</sup>. Wraz z szybko rozbudowującym się portem i miastem w coraz większym stopniu zdawano sobie sprawę, że dotychczasowy ustrój nie odpowiada potrzebom gminy, a potem miasta Gdyni.

Ramy prawne miejskiego ustroju samorządowego Gdyni ukonstytuowane zostały w 1926 roku wraz z nadaniem jej praw miejskich w dniu 10 lutego. Rada Miejska początkowo liczyła 12 radnych pochodzących z wyborów bezpośrednich. Organem wykonawczym był Magistrat, złożony z komisarycznego burmistrza i dwóch członków zarządu. Kadencja Rady trwała 4 lata, natomiast burmistrz wybierany był na okres 12 lat. Obok administracji samorządowej funkcjonowała w Gdyni administracja rządowa, której terytorialne organy składały się z pionów administracji ogólnej (zadania należące do ministerstwa spraw wewnętrznych) oraz administracji specjalnej (zadania należące do pozostałych resortów: zagranicznego, sprawiedliwości, spraw wojskowych itd.)<sup>127</sup>.

Młody samorząd miejski nie potrafił sprostać wyzwaniom szybko rozwijającego się i zmieniającego oblicze miasta. Częste były interwencje ministerstw zainteresowanych budową portu i miasta, co rodziło spory kompetencyjne. Również brak wykwalifikowanych pracowników w administracji gdyńskiej utrudniał jej poprawne funkcjonowanie. Kontrole wykazały, że ustrój samorządowy funkcjonujący w Gdyni w latach 1926-1928 przyniósł miastu liczne straty materialne, często dochodziło do różnego typu nadużyć. Pomimo tego, że opinie te były podważane przez rządzących miastem i miejscową prasę (m.in. „Dziennik Gdyński”) jako tendencyjne i sporządzane na zamówienie polityczne, nasileniu ulegały tendencje centralistyczne zmierzające do wprowadzenia ustroju komisarycznego w Gdyni. Po rozwiązaniu Magistratu i Rady Miejskiej powołano nowe organy władzy ustawodawczej i wykonawczej. Przy nowym Magistracie funkcjonował także Delegat Rządu, posiadający szerokie kompetencje w zakresie współrządzenia miastem. Wprowadzono także inne zmiany administracyjne. W styczniu 1929 roku Gdynia została wyłączona z powiatu morskiego, a z gminy miejskiej utworzony został powiat miejski. W ten sposób utworzone zostało w Gdyni Starostwo Grodzkie, działające obok organów samorządu miejskiego (Rady Miejskiej i Magistratu), ze starostą Władysławem Staniszewskim na czele<sup>128</sup>.

W kwietniu 1929 roku Izba Wojewódzka w Toruniu (będąca organem wojewody, któremu podlegała Gdynia) powierzyła władze miastem Komisarycznemu Prezydentowi,

---

<sup>126</sup> Ł. Balcer, *Ustrój administracyjny Gdyni w latach 1920-1939*, „Rocznik Gdyński”, nr 5, Gdynia 1984, s. 34-35.

<sup>127</sup> Ibid., s. 37.

<sup>128</sup> Ibid.

natomiast w listopadzie 1930 roku powołano w Gdyni Tymczasowy Zarząd Komisaryczny. W efekcie wprowadzonych zmian naczelną władzę w Gdyni sprawował Komisarz Rządu, mianowany przez ministra spraw wewnętrznych w porozumieniu z ministrem przemysłu i handlu oraz ministrem skarbu. Skupiał on w swoim ręku władzę prezydenta magistratu, przewodniczącego Rady Miejskiej oraz starosty grodzkiego. W ten sposób administracja państwowa oraz samorządowa zostały skupione w jednym ręku. W działach zespolonych z administracją ogólną Komisarz Rządu podlegał wojewodzie pomorskiemu, w innych zaś działach bezpośrednio właściwym ministrom. W rzeczywistości Komisarz Rządu stał się zwierzchnikiem wszelkich władz na terenie Gdyni (z wyjątkiem administracji wojskowej, sędziów i funkcjonariuszy wymiaru sprawiedliwości oraz więziennictwa)<sup>129</sup>. Od 1930 w skład Rady Miejskiej wchodziło 20 radnych, w tym 10 pochodzących z wyboru i 10 z nominacji ministra spraw wewnętrznych na wniosek Komisarza Rządu. W 1935 roku zapadła decyzja o przedłużeniu ustroju komisarycznego na dalsze 3 lata.

Badając przeobrażenia czynników władzy w Gdyni w ujęciu personalnym uwagę zwraca stopniowe wyłanianie się silnych osobowości politycznych. Z pierwszego okresu ustroju samorządowego warto zwrócić uwagę na postacie wybitnych Kaszubów: Antoniego Abrahama, Jana Radtkego i Augustyna Krause. Pierwszy z nich nazywany „*budziwielem polskości wśród Kaszubów*” związany był jeszcze z okresem sprzed odzyskania niepodległości, będąc założycielem wielu towarzystw ludowych. Abraham był także uczestnikiem Konferencji Wersalskiej w 1919 roku wspierając polską delegację oryginalnymi materiałami świadczącymi o polskości Pomorza<sup>130</sup>. Jan Radtke był pierwszym gdyńskim wójtem, który objął swój urząd jeszcze przed przyłączeniem Gdyni do Rzeczypospolitej i wytrwał na nim, aż do nadania Gdyni praw miejskich. To on przygotował grunt (zarówno na poziomie społecznym, jak i legislacyjnym) dla przekształcenia Gdyni z kaszubskiej wioski rybackiej w prężnie rozwijające się miasto, dobrze rozumiejąc szansę jaką dla niej były inwestycje związane z budową portu dalekomorskiego<sup>131</sup>. Pierwszy burmistrz miejski Augustyn Krause zetknął się z wszystkimi problemami szybko budującego się miasta. Pomimo tego, że władze centralne odwołały go ze stanowiska w grudniu 1928 roku (pod zarzutem nie przestrzegania dyscypliny budżetowej), to właśnie A. Krause w krótkim okresie swojego panowania rozpoczął wiele kluczowych dla miasta inwestycji dotyczących budowy ulic, budynków i infrastruktury komunalnej. Po odwołaniu burmistrza z zajmowanego

---

<sup>129</sup> Ibid., s. 43.

<sup>130</sup> A. Klemp, *Udział Kaszubów...*, s. 137-138.

<sup>131</sup> Ibid., s. 138-139.

stanowiska oraz wprowadzeniu Zarządu Komisarycznego miejscowa ludność kaszubska pogłębiła swoją nieufność wobec władz centralnych, solidaryzując się z odwołanym burmistrzem<sup>132</sup>.

Inne możliwości działania dla kreatywnych polityków stwarzał ustrój komisaryczny. Pierwsi zarządcy nie potrafili się jednak długo utrzymać na swoich stanowiskach, co potwierdzało złożony charakter wyzwań stojących przed młodym miastem portowym, co okazywało się zbyt dużym wyzwaniem dla wielu polityków. W lutym 1933 roku władzę Gdyni objął Franciszek Sokół, prawnik z wykształcenia, przeniesiony ze stanowiska wicewojewody Stanisławskiego. Jego silna osobowość i zdolności przywódcze dobrze się sprawdziły w środowisku gdyńskim, gdzie zarządzanie miastem wymagało umiejętności łączenia wielu kompetencji formalnych i nieformalnych z różnych dziedzin zarządzania miastem. Styl sprawowanej przez niego władzy prawidłowo odzwierciedla relacje życia publicznego przedwojennej Gdyni. W pierwszym okresie swojego urzędowania Sokół uporządkował gospodarkę nieruchomościami, oddłużył kasę miejską, usprawnił pracę urzędu. Jak zwraca uwagę biograf Komisarza: *od samego początku Sokół mocno trzymał w garści swoich pracowników, którzy się go bali. Był ogromnie wyczulony na postępowanie nieelicujące z godnością urzędnika, co jego zdaniem obniżało powagę urzędu. Gdy w grę wchodziło dobre imię urzędu, potrafił być bezwzględny*<sup>133</sup>. Wraz z upływem czasu zajmował się coraz szerszym zakresem działalności: budownictwem miejskim, trybem zarządzania przedsiębiorstwami miejskimi, drogami miejskimi i komunikacją autobusową, urbanistyką, architekturą. To z jego inicjatywy utworzono w urzędzie Biuro Projektów, którego celem było stworzenie planu zabudowy miasta. Biurem zarządzał doświadczony urbanista: inż. Stanisław Filipowski.

Od 1935 roku Sokół w sposób bardziej aktywny zajmował się także planowaniem strategicznym miasta, z jego inicjatywy przygotowano m. in. *Studium dla badania zagadnień rozwojowych portowego miasta Gdyni*, które było podstawą do sporządzenia *Pięcioletniego Planu Rozbudowy m. Gdyni*. Wysiłki F. Sokoła podejmowane na rzecz uporządkowania gospodarki nieruchomościami wynikały z chęci stworzenia profesjonalnych służb planistycznych, które byłyby w stanie naprawić wiele błędów popełnionych w okresie wcześniejszym. W latach 1926-1930 szybkość przebiegu procesu inwestycyjnego i konieczność błyskawicznego oddawania nowych nabrzeży do eksploatacji wykluczała planowanie urbanistyczne, co powodowało że proces rozbudowy portu i miasta (a w tym

---

<sup>132</sup> Ibid., s. 139-140.

<sup>133</sup> M. Kardas, *Stefan Franciszek Sokół. Komisarz Rządu w Gdyni*, Pelplin 2002, s. 155.

zabudowy mieszkaniowej) realizowany był w sposób żywiołowy i chaotyczny. Rządy Franciszka Sokoła starały się zmienić tę sytuację. Przypadają one na okres, gdy miasto przyjmowało coraz bardziej czytelną strukturę urbanistyczną, w której podział przestrzeni koresponduje z trójpodziałem przestrzeni miejskiej Corbusiera na strefę pracy, wypoczynku i zamieszkania<sup>134</sup>.

Osobnym rodzajem aktywności gospodarczej Sokoła były inicjatywy podejmowane na rzecz rozwoju gdyńskiej gospodarki morskiej: rozbudowy portu (m. in. początek realizacji inwestycji budowy Kanału Przemysłowego), przedsiębiorstw żeglugowych. Szczególnie ważną rolę odegrał w rozwoju początkującego przemysłu stoczniowego. To z inicjatywy Sokoła miasto Gdynia odkupiło udziały upadającego przedsiębiorstwa Stocznia Gdynia od Stoczni Gdańskiej, co umożliwiło sanację przedsiębiorstwa i odsprzedanie go konsorcjom pochodzącym ze Śląska<sup>135</sup>.

Ważnym zagadnieniem były dla Komisarza Rządu sprawy polityki społecznej. Inicjował on działania na rzecz budowy baraków miejskich dla biedoty, szpitali, rozwiązania problemów bezrobocia. W sytuacjach konfliktowych, które rodziły się w Gdyni na tle socjalnym był jednak bezwzględny. Szczególnie konsekwentnie zwalczał ruch związkowych i polityczny inspirowany przez środowiska komunistyczne (głównie KPP). Posuwał się do aresztowań uczestników niektórych strajków, demonstracji i pochodów pierwszomajowych. Gdy dochodziło do konfrontacji zdarzały się nawet ofiary<sup>136</sup>.

Sokół był pod niewątpliwym wpływem silnych osobistości politycznych II RP, imponował mu zwłaszcza styl sprawowania władzy Józefa Piłsudskiego. O jego słabości do instytucji władzy może świadczyć następujący fragment przemówienia do przedstawicieli ambasady włoskiej: *Jakże podobne są dzieje powstania obu miast, jedno i drugie dźwigała z niczego wola Wodzów Narodu: Gdynię – Józefa Piłsudskiego, Littorię – Benito Mussoliniego. Jak jedno, tak i drugie powstało na nieużytkach, na bagnach, na torfowiskach, na piaskach*<sup>137</sup>.

---

<sup>134</sup> M. Sołtysik, *Gdynia. Miasto dwudziestolecia międzywojennego...*, s. 278-284.

<sup>135</sup> M. Kardas, *Stefan Franciszek Sokół...*, s. 196-197.

<sup>136</sup> *Ibid.*, s. 184-192.

<sup>137</sup> *Ibid.*, s. 165. W cytowanej wypowiedzi zwraca uwagę przytoczona przez F. Sokoła postać B. Mussoliniego. W trakcie uroczystości więcej było tym podobnych gestów, symboli (chyba najbardziej wymownym było umieszczenie na wazie ofiarowanej Gdyni pęku różg liktorskich symbolizujących władzę, który stanowił talizman wykorzystywany przez faszystów) oraz wypowiedzi porównujących obu wodzów narodu (Mussoliniego i Piłsudskiego) i wskazujących na czynnik ich „woli” jako mocy sprawczej ważnych inwestycji realizowanych w obu państwach. Informacje te przypomina Jarosław Rusak w artykule na temat „zapomnianej karty współpracy i przyjaźni polsko-włoskiej” z okresu międzywojennego. Zgodnie z tezami autora Polska w latach 30-tych starała się utrzymywać poprawne relacje z państwami faszystowskimi, a z Włochami zawsze łączyła ją dobre stosunki. Por. J. Rusak *Gdynia-Littoria (Latina). Zapomniana karta polsko-włoskiej współpracy i przyjaźni*, „Rocznik Gdyński”, nr 16, Gdynia 2003, s. 79-82. Także w gdyńskiej urbanistyce i architekturze obecny jest efekt naśladownictwa względem rozwiązań stosowanych we Włochach

Abstrahując od konfliktów na tle socjalnym, w Gdyni międzywojennej występowała zbieżność pomiędzy inicjatywami obywatelskimi, a działaniami władz. Choć urząd Sokoła nie posiadał demokratycznej legitymacji komisarz był animatorem życia społecznego, uczestnicząc w wielu imprezach, zasiadając w zarządach wielu gdyńskich stowarzyszeń (m.in. Związek Propagandy Turystycznej w Gdyni, Yacht Klub Polski) i organizacji gospodarczych (Rada Gospodarcza Chłodni i Składów Portowych). Był członkiem założycielem Towarzystwa Przyjaciół Gdyni. Ścisłe współpracował z Ligą Morską i Kolonialną, a z jej prezesem gen. Orlicz-Dreszerem łączyły go silne więzi przyjaźni. Władze wielu instytucji i firm gdyńskich, dyrektorzy podmiotów takich jak np. Bank Rolny czy Urząd Morski starali się utrzymywać z Sokołem poprawne stosunki<sup>138</sup>. Sokół zasiadał w Komitetach Honorowych wielu imprez masowych i uroczystości organizowanych w Gdyni, był współorganizatorem obchodów Święta Morza i Dnia Niepodległości. Uczestniczył w uroczystościach szkolnych, otwarcia nowych domów handlowych, składów czy magazynów. Zasiadał w komitetach budowy ważnych obiektów (np. Bazyliki Morskiej). W pracę wielu organizacji społecznych, kombatanckich, politycznych, paramilitarnych zaangażowany był niejako z urzędu. Inicjował działania na rzecz rozwoju gdyńskiej prasy (zwłaszcza codziennej), współpracował z osobistościami życia politycznego, gospodarczego, kulturalnego i naukowego.

Znacznie mniejszą rolę niż władza wykonawcza w życiu publicznym przedwojennej Gdyni odgrywały organy władzy uchwałodawczej, reprezentowane przez Radę Gminną, a od kwietnia 1926 roku Radę Miejską. Na przeszkodzie do sprawnego funkcjonowania tych organów stały zmieniające się warunki szybko budującego się miasta, brak przejrzystości legislacyjnej oraz częste interwencje urzędników centralnych. Pomimo tego, że plany wprowadzenia ustroju komisarycznego w mieście sięgały 1926 roku, władze centralne zdecydowały się na odroczenie tego kroku, mając na względzie opinię miejscowej ludności kaszubskiej, która dystansowała się wobec rządów pomajowych<sup>139</sup>. Potwierdzeniem tej tendencji może być fakt, że w pierwszych wyborach do Rady Miejskiej przeprowadzonych 21 listopada 1926 roku mandaty uzyskali wyłącznie zwolennicy partii opozycyjnych wobec rządów pomajowych, przedstawiciele ludności kaszubskiej. Należy też podkreślić, że poszczególne listy reprezentowały nie tyle komitety partyjne, co grupy zawodowe (rybaków, warstw pracujących, kupców i rzemieślników, inteligencji itd.). Choć kandydaci

---

Mussoliniego, czego potwierdzeniem jest nawiązanie kompozycyjne Skweru Kościuszki do Piazza San Marco w Wenecji. Por. W. Romaniak, *Wybrane zagadnienia urbanistyki i architektury*..., s. 170.

<sup>138</sup> Kardas, *Stefan Franciszek Sokół*..., s. 158.

<sup>139</sup> M. Widernik, *Życie polityczne Gdyni*..., s. 17.



identyfikowali się z poszczególnymi środowiskami politycznymi, nie byli członkami partii, lecz ich sympatykami, gdyż w omawianym okresie, partie polityczne nie prowadziły jeszcze w Gdyni ożywionej działalności<sup>140</sup>.

Ograniczenie uprawnień Rady nastąpiło w listopadzie 1930 roku. Pomimo tego stara Rada wybrana w 1929 roku jeszcze w warunkach demokratycznych funkcjonowała do 1933 roku. Wprowadzenie 10 radnych (czyli połowę ówczesnej Rady) z nominacji władz centralnych miało na celu zapewnienie sprawnego przebiegu reform gospodarczych, które były wspierane przez radnych pochodzących z nominacji. Jak konkluduje M. Widernik: *wychodzą bowiem z założenia, że gdynianie, stanowiąc społeczność nie ustabilizowaną i nie związaną z interesami miasta, nie mogą spełniać funkcji wyznaczonej obywatelom miejskim w rozumieniu dawnych pruskich przepisów ustrojowych*<sup>141</sup>. Z drugiej zaś strony pozostałych 10 radnych miało być gwarantem równowagi i uwzględniania interesów społeczności lokalnej. Zmiany doprowadziły do wzrostu znaczenia sanacji w Gdyni i spadku wpływów partii opozycyjnych. Najsilniejsza z nich, endecja od początku przeobrażeń administracyjnych stała na stanowisku przywrócenia ustroju samorządowego w Gdyni i reprezentacji interesów ludności miejscowej. Od 1938 roku wprowadzono modyfikację ustroju polegającą na zwiększeniu liczby radnych do 48, w tym 36 z wyboru i 12 z nominacji. Przeobrażenia te, zwiększały reprezentatywność Rady Miejskiej, choć realizowane były w warunkach jej ograniczonych kompetencji na rzecz rządów komisarycznych.

Wybory samorządowe odbywały się w Gdyni kolejno w latach 1926, 1929, 1933 i 1939. Frekwencja wynosiła od 24 proc. w 1929 roku do 57,4 proc. w roku 1933<sup>142</sup>. Analizując wyniki poszczególnych stronnictw politycznych w kolejnych wyborach, zarówno samorządowych, jak i parlamentarnych w Gdyni warto zwrócić uwagę na stopniowy wzrost poparcia dla obozu sanacyjnego, który w wyborach samorządowych 1933 roku wyprzedził nawet tradycyjnie silną na Pomorzu endecję. O ile BBWR uzyskało 5 mandatów, SN – 3, PPS -2. Ewolucja preferencji wyborczych była konsekwencją namacalnych efektów władzy sanacyjnej w Gdyni w postaci inwestycji portowej i rozbudowy miasta. Podobne tendencje widoczne były w trakcie wyborów parlamentarnych w 1935 roku. Równocześnie następował wzrost wpływów ugrupowań lewicowych, w szczególności PPS<sup>143</sup>. Potwierdzeniem tej ostatniej tendencji były wyniki ostatnich wyborów samorządowych 1939 roku, w których PPS

---

<sup>140</sup> Ibid.

<sup>141</sup> Ibid., s. 65.

<sup>142</sup> B. Słobodzian, *Rozwój idei samorządowej w Gdyni do II wojny światowej*, „Zeszyty gdyńskie nr 1. Tożsamość kulturowo-cywilizacyjna Gdyni”, M. Gawron, H. Głogowska (red.), Gdynia 2006, s. 54- 57.

<sup>143</sup> M. Widernik, *Życie polityczne Gdyni...*, s. 115-125.

uzyskało 15 mandatów, Stronnictwo Narodowe – 12, z kolei sanacyjny OZN wbrew przedstawionej powyżej tendencji niespodziewanie uzyskał tylko 5 mandatów<sup>144</sup>.

Relacje zachodzące pomiędzy organami gdyńskiej władzy korespondowały z aktywnością poszczególnych środowisk politycznych, które uaktywniały się z reguły w obliczu wyborów oraz preferencjami politycznymi i wyborczymi obywateli przedwojennej Gdyni. Przystępując do analizy poszczególnych stronnictw działających w Gdyni warto uczynić ogólną uwagę, że w nowym skupisku miejskim życie polityczne było aktywne, a wiele organizacji partyjnych funkcjonujących w kraju przysyłało tu swoich działaczy aby prowadzić agitację. Na siłę poszczególnych stronnictw politycznych wpływ wywierały także datujące się jeszcze na okres zaborczy - tradycje Pomorza.

I tak tradycja walki z germanizacją doprowadziła do wyczulenia na sprawy narodowe, co przekładało się na silną pozycję endecji w Gdyni i na całym Pomorzu, zwłaszcza wśród ludności kaszubskiej. Z podobnych powodów PPS nie posiadała dużej popularności. Członkami powstałego w 1919 roku endeckiego Związku Ludowo-Narodowego byli kupcy, rzemieślnicy, częściowo przemysłowcy, przedstawiciele wolnych zawodów oraz księża. Bardziej rozwinięta na terenie Gdyni działalność stała się udziałem powstałego z ZLN w 1928 roku Stronnictwa Narodowego. W miarę napływu grona działaczy z Pomorza i Wielkopolski w 1929 roku utworzono w Gdyni Klub Obywatelski SN prowadzący działalność odczytową i formacyjną. W 1930 roku utworzono koło ugrupowania<sup>145</sup>.

W dalszym okresie ożywioną działalność prowadziły gdyńskie struktury Obozu Wielkiej Polski, zwiększając wpływ wśród młodzieży i starając sobie podporządkować różne organizacje społeczne, m. in. Towarzystwo Gimnastyczne „Sokół”. Placówką całkowicie podległą endecji było natomiast Towarzystwo Robotników Katolickich w Gdyni. Na skutek zajść i licznych incydentów gdyński oddział OWP został rozwiązany w 1933 roku. Ostatnią próbę odzyskania wpływów w mieście endecja przeprowadziła w drugiej połowie lat 30-tych, kiedy to radykalnie wzrastała liczba członków ugrupowania, pojawiło się też wielu energicznych działaczy, przedstawiciele pomorskiego drobnomieszczactwa. W okresie tym nasiliły się także akcenty nacjonalistyczne i szowinistyczne w organizacji. Obok tradycyjnych tendencji antyniemieckich, a także antykomunistycznych, coraz większą rolę odgrywał antysemityzm organizacji. Jego wyrazem były liczne akcje skierowane głównie w żydowskie kupiectwo, które w Gdyni było bardzo silne, a w jego rękach znajdowało się większość sklepów. Młodzi działacze Stronnictwa Narodowego uczestniczyli w akcjach bojkotowania i

---

<sup>144</sup> Ibid., s. 202.

<sup>145</sup> Ibid., s. 41-47.

pikietowania sklepów żydowskich<sup>146</sup>. Ewolucja linii programowej gdyńskiej endecji potwierdza powolne dryfowanie tego zasłużonego dla Pomorza ugrupowania politycznego w kierunku haseł demagogicznych i populistycznych. Pomimo negatywnych akcentów należy jednak przyznać, że wielu znanych i zasłużonych dla miasta obywateli Gdyni było członkami endecji.

Innym ugrupowaniem o charakterze narodowym i chadeckim, które było popularne na Pomorzu, a w tym i w Gdyni była utworzona w 1920 roku Narodowa Partia Robotnicza, która głosiła hasła solidaryzmu narodowego. Pomimo tego, że partia wywodziła się z powołanego przez Ligę Narodową na początku XX wieku Narodowego Związku Robotniczego, w kolejnych etapach aktywności środowisko coraz bardziej dystansowało się od prawicy społecznej, a w okresie niepodległości koncentrowało się na programie robotniczym<sup>147</sup>. Oprócz hasła poprawy położenia robotników, partia domagała się swobód politycznych, wolności wyznania, wprowadzenia powszechnego nauczania<sup>148</sup>. Pod jej wpływem pozostawało Zjednoczenie Zawodowe Polskie, najliczniejsza organizacja związkowa na terenie Pomorza<sup>149</sup>. NPR sprzeciwiła się podporządkowaniu polskiego ruchu robotniczego organizacjom międzynarodowym, stała na pozycjach centrowych, co powodowało, że była za mało radykalna dla elektoratu robotniczego, a za bardzo dla prawicy. Rozłam, który nastąpił w partii po przewrocie majowym znacznie osłabił jej wpływy w kraju, pomimo tego jej wpływy na Pomorzu, a w tym i w Gdyni wciąż były znaczące, czego potwierdzeniem może być fakt posiadania 4 radnych, nie tyle członków, co sympatyków ugrupowania<sup>150</sup>. Znaczenie NPR w latach 30-tych było jednak coraz mniejsze w Gdyni. Partia traciła wpływy w ZZP, które starała się rekompensować zakładaniem nowych związków branżowych oraz organizacji młodzieżowych (Związek Młodzieży Pracującej „Jedność”)<sup>151</sup>. W następnych latach malało jednak znaczenie ZZP na rzecz klasowych związków zawodowych i organizacji lewicowych (PPS)<sup>152</sup>. W 1937 roku doszło do połączenia NPR z chadecją w wyniku czego powstało Stronnictwo Pracy, którego gdyńskie struktury tworzyli działacze NPR. Partia nie zdołała odegrać żadnej roli w mieście. Dużą aktywność do okresu wojny wykazywało za to

---

<sup>146</sup> Ibid., s. 164-179.

<sup>147</sup> A. Łaska, *Narodowa Partia Robotnicza 1920-1937. Studia z dziejów ruchów społecznych w Drugiej Rzeczypospolitej*, Rzeszów 2004, s. 15-44 i 191-203.

<sup>148</sup> M. Widernik, *Życie polityczne Gdyni...*, s. 41.

<sup>149</sup> M. Widernik, *Rozwój życia politycznego w Gdyni w latach 30-tych*, [w:] *Dzieje Gdyni...*, R. Wapiński (red.), s. 106-107.

<sup>150</sup> M. Widernik, *Życie polityczne Gdyni...*, s. 42.

<sup>151</sup> Ibid., s. 70-71.

<sup>152</sup> Ibid., s. 72-74.

ZZP, która pozostawała liczącą się i liczebną centralą związkową<sup>153</sup>.

Sanacja, mająca słabą pozycję na Pomorzu, dążyła do uczynienia z Gdyni domeny swych wpływów, wykorzystując osiągnięcia w tworzeniu podstaw gospodarki morskiej w kraju, których materialnym dowodem był port w Gdyni. Pierwsze komórki organizacyjne BBWR powstały po wyborach parlamentarnych 1928 roku. Blok miał charakter propaństwowy, stawiał sobie za cel uaktywnienie różnych grup społecznych, dla których celem nadrzędnym było dobro państwa. Ugrupowanie dążyło do podporządkowania sobie związków i stowarzyszeń działających na terenie Gdyni<sup>154</sup>.

Dużą popularnością wśród gdyńskiej młodzieży cieszył się związany z sanacją Związek Strzelecki organizując wiele imprez o charakterze formacyjnym i sportowym. Na specjalną uwagę zasługuje Oddział Morski Związku Strzeleckiego, który wspierał LMiK w dziele wychowania morskiego gdyńskiego społeczeństwa. Do innych organizacji będących pod wpływem sanacji należy zaliczyć: Związek Legionistów, Związek Rezerwistów, Związek Związków Zawodowych (ZZZ), Związek Pracy Obywatelskiej Kobiet, czy założony w 1933 Legion Młodych propagujący wśród swoich członków kult wodza i armii oraz konsolidację społeczeństwa. W latach 30-tych sanacja wykorzystywała dążenia rewizjonistyczne ze strony Niemiec dla wzmocnienia poczucia zagrożenia w społeczeństwie gdyńskim, któremu mogła przeciwdziałać w opinii działaczy solidarna konsolidacja, wyłącznie wokół obozu rządzącego. W tym celu agitowano na rzecz utworzenia wspólnej listy wyborczej, zwalczając opozycję, głównie endecką. Strategia ta przyczyniła się do sukcesu bowiem wzrastała jej liczebność oraz polepszały się wyniki w wyborach do Parlamentu oraz Rady Miejskiej. W styczniu 1935 roku BBWR liczyła w Gdyni 2000 członków, skupionych w 34 kołach. W skład partii wchodziło wiele elementu karierowiczowskiego, co spowodowało ingerencję w struktury BBWR F. Sokoła. Po rozwiązaniu BBWR w 1937 roku utworzony został Obóz Zjednoczenia Narodowego, który jednak nie odegrał w Gdyni zbyt aktywnej roli. Głównym oparciem sanacji na terenie Gdyni był w omawianym okresie Związek Legionistów, którego członkowie pełnili kierownicze funkcje w różnego typu organizacjach, co zapewniało ich prorządowy charakter. Celem organizacji było propagowanie i utrzymywanie ducha wojskowego wśród społeczeństwa. Od początku lat 30-tych wiele uwagi sanacja poświęcała także środowiskom robotniczym uczestnicząc w ruchu związkowym (głównie w ramach Generalnej Federacji Pracy i ZZZ)<sup>155</sup>.

---

<sup>153</sup> Ibid., s. 162-164.

<sup>154</sup> Ibid., s. 47-49.

<sup>155</sup> M. Widernik, *Rozwój życia politycznego w Gdyni...*, s. 136-141.

Polska Partia Socjalistyczna w latach 30-tych zaczęła być bardziej aktywną siłą na gdyńskiej scenie politycznej rywalizując ze środowiskiem komunistycznym o wpływy w ruchu robotniczym. W pracę ugrupowania angażowało się wówczas wielu działaczy - E. Guziołek, T. Zieliński czy znany działacz socjalistyczny i dziennikarz Kazimierz Rusinek. Partia pozostawała w zdecydowanej opozycji względem sanacji, radykalnie zwalczała szowinizm endecji. Domagała się poprawy losu mas pracowniczych oraz wprowadzenia samorządu w Gdyni. PPS współpracowała ze związkami zawodowymi organizując strajki w gdyńskich zakładach pracy oraz podejmowała się mediacji z pracodawcami. Organizowała pochody pierwszomajowe. Wiele uwagi poświęcano także pracy samokształceniowej i propagandowej. Utrzymywano silne kontakty z międzynarodówką socjalistyczną, a zwłaszcza z Socjaldemokratyczną Partią Niemiec działającą na terenie Wolnego Miasta Gdańska. Dużą rolę w radykalizacji gdyńskiego ruchu robotniczego odegrało Towarzystwo Uniwersytetu Robotniczego, w którym duże wpływy odgrywały tendencje radykalne i rewolucyjne. Organizacja prowadziła pracę kulturalno-oświatową. Przy PPS działała także Akcja Socjalistyczna spełniająca rolę milicji partyjnej<sup>156</sup>.

Gdyńscy komuniści zgrupowani byli w Komitecie Miejsowym Komunistycznej Partii Polski (KPP). W partii grupowali się często pozostający na bezrobociu robotnicy budowlani oraz robotnicy portowi. W roku 1931 działacze podlegali częstym rewizjom i aresztowaniom, co doprowadziło do osłabienia ich wpływów w mieście. Stąd też KPP nie było liczną partią, w 1933 roku działało w jej strukturach ok. 80 członków. Partia starała się prowadzić agitację wśród różnych grup zawodowych, ożywiła się jej działalność w trakcie kampanii wyborczej do Rady Miejskiej. Podejmowane w kolejnych latach próby powiększania jej wpływów nie powiodły się, zwłaszcza, że siedzibę Komitetu Okręgowego przenoszono wprawdzie do Pruszcza Gdańskiego, potem zaś do Gdańska. W trakcie wojny domowej w Hiszpanii gdyńscy robotnicy portowi (inspirowani przez komunistów) udaremniłi inicjowaną przez sanację próbę przesyłu broni i amunicji dla wojsk walczących u boku gen. Franco. Gdyńscy komuniści brali udział w akcji wysyłania ochotników do Hiszpanii, aby wspierać stronę republikańską walczącą z frankistowską dyktaturą. Jakkolwiek nieliczni, gdyńscy komuniści prowadzili jednak aktywną działalność propagandową także w ramach innych organizacji: TUR, PPS i klasowych związków zawodowych. Zwraca się także uwagę, że Gdynia była jednym z nielicznych miast w Polsce, w którym ukształtował się w latach 30-tych wspólny, przebiegający ponad podziałami partyjnymi front walki o prawa pracownicze<sup>157</sup>.

---

<sup>156</sup> Ibid., s. 129-134.

<sup>157</sup> Ibid., s. 125-129.

Życie publiczne międzywojennej Gdyni kształtowane było jednak nie tylko przez czynniki polityczne. Istotną rolę odgrywała oddolna inicjatywa obywatelska, przybierająca formę licznych stowarzyszeń, związków i organizacji funkcjonujących w mieście. Źródeł aktywności gdynian należy się doszukiwać w aktywności społecznej i patriotycznej ludności Pomorza, która poczynając od drugiej połowy XIX wieku stawała się coraz silniejsza i lepiej zorganizowana. Jeszcze przed odzyskaniem niepodległości w okresie gdy w Gdyni funkcjonował ośrodek kuracyjny („Kurhaus”) działało tu pierwsze Polskie Towarzystwo Kąpieli Morskich. W marcu 1919 roku powstał w Gdańsku oddział Ligii Żeglugi Polskiej, najbardziej zasłużonej polskiej organizacji społecznej, która rozwiniętą działalność prowadziła pod nazwą Liga Morska i Kolonialna. W Lidze Morskiej swoje kariery zaczynało wielu polskich działaczy – budowniczych Gdyni (J. Rummel, K. Porębski), organizacja jeszcze zanim stała się masowa odegrała kluczową rolę w zagospodarowaniu polskiego wybrzeża, tworzeniu załączków polskiej gospodarki morskiej oraz w propagowaniu wśród polskich polityków konieczności budowy polskiego portu w Gdyni<sup>158</sup>.

W Gdyni powstawało wiele organizacji branżowych zakładanych przez przedstawicieli grup zawodowych. Powstawały organizacje o charakterze wojskowym i kombatanckim. Swoje stowarzyszenia tworzyło środowisko urzędnicze. Ponadto powstawały stowarzyszenia właścicieli nieruchomości, kolejarzy, rolników, właścicieli dorożek. Funkcjonowało wiele stowarzyszeń rybackich, powstawały organizacje przedstawicieli poszczególnych branży morskich (Towarzystwo Szkoły Handlu Morskiego i Techniki Portowej, Polski Związek Maklerów Okrętowych), przemysłowców, kupców i rzemieślników. Organizacje tworzyła gdyńska inteligencja (nauczyciele, adwokaci, urbaniści). W Gdyni aktywnie funkcjonowały lokalne oddziały organizacji krajowych: Stowarzyszenia Architektów Rzeczypospolitej Polskiej, Polskiego Towarzystwa Lekarskiego, Związku Księgowych w Polsce. Julian Rummel zainicjował działalność klubu „Rotary”, który zgodnie z założeniami działał na rzecz *światowego koleżeństwa wśród zawodowców, zjednoczonych ideałem pracy*<sup>159</sup>. Jego członkami byli właściciele lub kierownicy przedsiębiorstw, ewentualnie przedstawiciele wolnych zawodów (adwokaci, lekarze), generalnie przedstawiciele „klasy średniej” silnie związanej z życiem gospodarczym miasta. Organizacja utrzymywała stałe kontakty z jej ogniwami działającymi za granicą<sup>160</sup>.

Ożywioną działalność prowadziło także Gdyńskie Ognisko Związku Młodzieży

---

<sup>158</sup> R. Toczek, *Związek Towarzystw w Gdyni*, „Rocznik Gdyński”, nr 15, Gdynia 2003, s. 130.

<sup>159</sup> M. Sokołowska, *Gdyński Rotary Klub*, „Rocznik Gdyński”, nr 16, Gdynia 2003, s. 221.

<sup>160</sup> *Ibid.*, s. 221-222.

Chrześcijańskiej „Polskiej YMCA” założone w 1932 roku, które było silnie wspierane przez Juliana Rummla i Józefa Unruga. Działalność YMCA *kierowana była do młodych ludzi, którzy tłumnie przybywali do Gdyni, a nie mając oparcia w rodzinach, byli szczególnie wystawieni na pokusy portowego miasta*<sup>161</sup>. Zajęcia prowadzono w takich kołach zainteresowań, jak: bilardowe, szachowe, warcabowe, pingpongowe, fotograficzne, turystyczne oraz językowe. Uruchomiono także bibliotekę. Przy organizacji działały też kluby: żeglarski, narciarski, sekcje gier sportowych i gimnastycznych, bokserska i zapaśnicza<sup>162</sup>.

W Gdyni powstawały też organizacje artystyczne, teatralne, muzyczne, sportowe, krajoznawcze, turystyczne, hobbystyczne<sup>163</sup>. W latach 30-tych bardzo popularne były także drużyny harcerskie zgrupowane w ZHP dostarczając wiele atrakcyjnych form rozwoju indywidualnego dla gdyńskiej młodzieży.

Warto też zwrócić uwagę, że *gdyńskie i pomorskie organizacje społeczne były bardzo aktywne, działając głównie w obrębie spraw własnych, stopniowo jednak różne zdarzenia miejskie czy ogólnokrajowe doprowadziły do wspólnego ich występowania*<sup>164</sup>. Stowarzyszenia podejmowały się organizacji wspólnych inicjatyw: organizacji uroczystości, manifestacji, podpisywania petycji. Gdyńskie organizacje społeczne grupowały się także w większe związki i federacje stowarzyszeń. W 1928 roku powstał Związek Towarzystw w Gdyni, który w marcu 1929 roku skupiał już blisko 50 organizacji. W przeciągu kolejnych 10 lat Związek powiększał swoją liczebność, a w przededniu drugiej wojny światowej liczył już ok. 100 organizacji. Związek organizował masowy udział społeczności gdyńskiej w uroczystościach okolicznościowych (10 lutego, Święta Niepodległości, imienin J. Piłsudskiego). Ważnym forum współpracy z władzami były przedsięwzięcia służące rozwojowi życia kulturalnego Gdyni. Powstanie Zarządu Komisarycznego w mieście nie osłabiło pracy Związku, a nawet wzmocniło jego zaangażowanie na rzecz miasta, gospodarki morskiej i polskiego interesu narodowego<sup>165</sup>.

W ostatnich dwóch latach przed wybuchem II wojny światowej zwiększała się liczba członków gdyńskich organizacji. W okresie tym Gdynia stawała się miejscem organizacji regionalnych, ogólnopolskich, a nawet międzynarodowych wydarzeń. Oprócz

---

<sup>161</sup> M. Kardas, *Zarys dziejów „Polskiej YMCA” i jej gdyńskiego ogniska w latach 1932-1950*, „Zeszyty Gdyńskie Nr 5. Tożsamość kulturowo-cywilizacyjna Gdyni”, M. Gawron, H. Głogowska (red.), Gdynia 2010, s. 128.

<sup>162</sup> Ibid.

<sup>163</sup> R. Toczek, *Związek Towarzystw...*, s. 130-135.

<sup>164</sup> Ibid., s. 132.

<sup>165</sup> Ibid. s. 133-139.

charakteryzowanych już obchodów Święta Morza można wymienić takie imprezy, jak: festiwale towarzystw śpiewaczych i orkiestr symfonicznych, zloty harcerzy z całego kraju, wystawy i targi gospodarcze, międzynarodowe spotkania naukowe i wykłady akademickie, wydarzenia religijne (Kongres Eucharystyczny) czy liczne imprezy sportowe. Inicjatywa społeczna i obywatelska Gdynian zaowocowała powołaniem do życia w 1939 roku szeregu formacji ochotniczych przeznaczonych do obrony miasta (Straż Obywatelska, Ochotnicze Oddziały Robotnicze, Kompania Kosynierów, formacje harcerskie i wiele innych) przed najeźdźcą hitlerowskim<sup>166</sup>.

Wyznacznikiem aktywności obywatelskiej międzywojennych gdynian była także aktywność środowisk naukowych i kulturotwórczych. Istniały tu załączki środowisk opiniotwórczych, organizowano odczyty, debaty i dyskusje. Do najbardziej znanych spotkań należały tzw. „wieczory czwartkowe” polegające na organizowaniu cyklicznych wykładów z różnych dziedzin humanistyki oraz spotkań z przedstawicielami świata kultury i nauki w gdynskich kawiarniach. W latach 30-tych organizowano *Powszechne wykłady uniwersyteckie* pod patronatem Uniwersytetu Poznańskiego zwane „piątkami uniwersyteckimi”, które ściągały do Gdyni znawców historii, prawa morskiego, geografii, literatury i językoznawstwa. W latach 1932-1938 działało natomiast Kolegium Międzynarodowych Wykładów Akademickich, które przybierały postać dwutygodniowych kursów wakacyjnych. Wykładowcami było wielu naukowców z kraju i zagranicy. Najważniejszym instytutem naukowym dla Gdyni był charakteryzowany już Instytut Bałtycki, którego oddział funkcjonował w mieście od 1931 roku, centralę przeniesiono zaś do Gdyni w roku 1937. Placówką prowadzącą badania etnograficzne i prehistoryczne było Muzeum Miejskie w Gdyni. W mieście funkcjonowało także Towarzystwo Przyjaciół Nauk<sup>167</sup>.

### **3.5. Postawy społeczno-kulturowe mieszkańców Gdyni w okresie PRL**

Postawy społeczno-kulturowe mieszkańców Gdyni bezpośrednio po wojnie w dużym stopniu kształtowane były tragicznymi doświadczeniami z czasów okupacji hitlerowskiej. W wyniku egzekucji, wysiedleń, zsyłki na przymusowe roboty do Rzeszy tysiące gdynian nigdy już nie wróciło do miasta<sup>168</sup>. Najbardziej traumatycznym doświadczeniem z tego okresu była z pewnością masowa egzekucja dokonana przez okupanta jesienią 1939 roku w Piaśnicy, w

---

<sup>166</sup> Ibid., s.139.

<sup>167</sup> K. Chruściński, *Ośrodek życia kulturalnego....*, s. 181-184.

<sup>168</sup> E. Rojowska, M. Tomkiewicz, *Gdynia 1939-1945 w świetle źródeł niemieckich i polskich....*, s. 179-313.



której poniosło śmierć wielu przedstawicieli gdyńskich elit<sup>169</sup>. Wielu z dawnych gdynian wracało jednak po wojnie do miasta, które wciąż przyciągało aktywną i przedsiębiorczą część polskiego społeczeństwa i które wciąż owiane było legendą sukcesu. W 1945 roku wyniszczona i zdziesiątkowana ludność poddana została kolejnemu doświadczeniu, związanemu z systemem państwa komunistycznego. Proces formowania się władzy ludowej na Pomorzu od początku wywoływał ambiwalentne uczucia i postawy. Choć w sferze społeczno-kulturowej, podobnie jak w gospodarczej, okres PRL-u w dziejach rozwoju Gdyni kontynuuje pewne tendencje z okresu międzywojennego, to jednak wymowa tych tendencji jest odmienna. Poczynając od lat 70-tych właśnie na Wybrzeżu kształtować się zaczęły silne skupiska środowisk opozycyjnych. Istnienie tych środowisk wymierzone było w podstawy systemu komunistycznego, choć początkowo sobie z tego nie zdawano sprawy.

Istotną rolę dla analizy przeobrażeń społecznych miasta odgrywa problematyka zarządzania administracyjnego miastem. W 1945 roku powołano Miejską Radę Narodową jako organ ustawodawczy samorządu terytorialnego, przeznaczonego do wykonywania zadań administracji państwowej<sup>170</sup>. Organem wykonawczym Rady był Zarząd Miejski, na czele którego stał Prezydent Miasta. Funkcję pierwszego powojennego prezydenta Gdyni pełnił Henryk Zakrzewski wyznaczony na to stanowisko przez Ministerstwo Administracji Publicznej. Kierunki działań administracji miejskiej w pierwszych latach po wojnie odpowiadały potrzebom szybkiej odbudowy portu i miasta, sprawom kwaterunkowym i aprowizacyjnym ludności. Działalność władz administracyjnych Gdyni odgrywała wówczas duże znaczenie z uwagi na wzmożone ruchy migracyjne, brak unormowania stosunków pracy (w wielu przedsiębiorstwach, a szczególnie w porcie), a także zamęt administracyjny towarzyszący okresom przejściowym i transformacji systemowej.

W marcu 1950 roku na mocy ustawy przekształcono radę narodową w terenowy organ jednolitej władzy państwowej. Zgodnie z opiniami dominującymi w polskim piśmiennictwie wraz z ustawą marcową *samorząd terytorialny został zlikwidowany*<sup>171</sup>. W wyniku przeobrażeń zniesiony został urząd Prezydenta, a Prezydium Rady stając się organem kolegialnym uzyskało nowy charakter. Miastem zarządzał przewodniczący Prezydium Miejskiej Rady Narodowej. Zlikwidowano także dotychczasowe urzędy wojewódzkie<sup>172</sup>. Jak wyjaśnia tą przemianę Beata Słobodzian: *Przedstawiciele administracji centralnej*

---

<sup>169</sup> Ibid., s. 81-105.

<sup>170</sup> W. Krause, *Problemy odbudowy i rozbudowy Gdyni powojennej*, [w:] *Gdynia. Seria popularno-naukowa „Pomorze Gdańskie”* nr 5, Gdańsk 1968, s. 133

<sup>171</sup> B. Słobodzian, *Współczesny system...*, s. 38; W. Wytrązek, *Samorząd terytorialny w XX wieku w Polsce*, Lublin 2009, s. 116-118; S. Wójcik, *Samorząd terytorialny w Polsce w XX wieku*, Lublin 1999, s. 219.

<sup>172</sup> W. Krause, *Problemy odbudowy...*, s. 133-136.

zastosowali inne kryteria wobec „pojęcia samorządu”. (...) Organy administracji państwowej w swojej działalności orientowały się na jak najszerszym udziale społeczeństwa (mas) w sprawowaniu władzy (ludowładztwo), a nie na przedstawicielstwie społeczeństwa osób wyłanianych w powszechnych wyborach<sup>173</sup>. Choć zmiany wprowadzone w 1950 roku w założeniach miały wychodzić naprzeciw rosnącej aktywności politycznej i gospodarczej mieszkańców miasta Gdyni, w rzeczywistości przyczyniły się do nadmiernej centralizacji w dziedzinie gospodarczej i społecznej. Rady Narodowe były wówczas organami o charakterze kontrolno-samorządowym<sup>174</sup>.

Kolejne etapy ważnych zmian w organizacji organów władzy lokalnej przypadają na lata 70-te. W latach 1972 i 1973 powiększono kompetencje rad narodowych (m.in. poprzez powoływanie naczelników gmin). W roku 1975 zniesiono podział kraju na 17 województw, wprowadzając 49 województw, których delimitacja nie nawiązywała do tradycji historycznej. Zlikwidowano także pośrednią jednostkę administracji terenowej - powiaty<sup>175</sup>. Dopiero w latach 80-tych podejmowano rzeczywiste inicjatywy na rzecz decentralizacji uprawnień i odbudowy związków pomiędzy organizacjami gospodarczymi a władzą terenową. Poprzez *Ustawę o systemie rad narodowych i samorządzie terytorialnym* z 20 lipca 1983 r. przywrócono pojęcie samorządu, choć tylko w sensie formalnym, nie zapewniając środków finansowych na realizację zadań<sup>176</sup>.

Na uboższy, przynajmniej w stosunku do okresu międzywojennego, charakter życia politycznego Gdyni w okresie PRL-u wpływały ograniczone reguły demokratyczne, jakie wówczas obowiązywały. Wzmoczoną akcją wywiadowczą prowadziły na Wybrzeżu służby bezpieczeństwa, wspierane przez wojsko i Marynarkę Wojenną. Niemniej w okresie bezpośrednio powojennym, gdy formowały się ramy życia publicznego Gdyni, wielu jej obywateli rzeczywiście uczestniczyło w pracach różnych organizacji partyjnych, związków zawodowych, bądź organizacji młodzieżowych, widząc w nich szansę na kształtowanie kierunków rozwoju odrodzonego miasta. Aktywność polityczna i partyjna wzrastała na znaczeniu w obliczu dwóch istotnych kampanii politycznych: głosowanie ludowe (referendum) z 30 czerwca 1946 r. i wybory do Sejmu Ustawodawczego z 19 stycznia 1947 r.

Ideologia komunistyczna nie była popularna na Wybrzeżu, stąd wpływy PPR, podobnie zresztą jak w całej Polsce były tu dosyć ograniczone. Partia ta prowadziła jednak wzmoczoną działalność propagandową oraz obsadzała swoimi członkami większość stanowisk w

---

<sup>173</sup> B. Słobodzian, *Współczesny system...*, s. 39.

<sup>174</sup> A. Sobociński, *Rozwój miasta i jego funkcji*, [w:] *Dzieje Gdyni...*, R. Wapiński (red.), s. 304.

<sup>175</sup> B. Słobodzian, *Współczesny system...*, s. 40.

<sup>176</sup> *Ibid.*, s. 41.

administracji państwowej, samorządowej i gospodarczej. Tylko wówczas, gdy nie było szans na objęcie poszczególnych funkcji przez działaczy PPR, dopuszczano do udziału we władzy PPS, SL i SD oraz osoby bezpartyjne<sup>177</sup>. Drugą partią lewicową, działającą w Gdyni była Polska Partia Socjalistyczna, która rozpoczęła działalność w mieście od pierwszych dni po jego wyzwoleniu. W szeregach PPS działało także wielu przedwojennych działaczy socjalistycznych. Silną formacją polityczną było natomiast Polskie Stronnictwo Ludowe Stanisława Mikołajczyka, którego gdyńskie struktury liczyły w przededniu referendum 800 członków, co jest wynikiem tym bardziej imponującym, że w Gdyni nie było przecież elektoratu chłopskiego. Z partią tą wielu obywateli Gdyni wiązało nadzieje na uniezależnienie się Polski od wpływów Związku Radzieckiego. Mniejszą rolę odgrywały w Gdyni takie partie jak: Stronnictwo Ludowe oraz Stronnictwo Demokratyczne.

Staraniem PPR i PPS powoływano w mieście związki zawodowe, nie odwołujące się do tradycji przedwojennych, które 20 kwietnia 1945 roku weszły w skład Tymczasowej Rady Związków Zawodowych. Powoływano także polityczne organizacje młodzieżowe. Zarówno PPR, PPS, jak SL i SD weszły w skład powołanego w maju 1945 roku Bloku Demokratycznego, którego celem była współpraca *w realizacji przemian politycznych, gospodarczo-społecznych i kulturalnych na terenie miasta*<sup>178</sup>. Zaangażowanie to wedle słów A. Sobocińskiego związane było z faktem, iż partie lewicowe prowadziły na Pomorzu ostrą walkę *z przeciwnikami wejścia Polski na drogę socjalistycznego rozwoju*<sup>179</sup>. W rzeczywistości jednak formacje te, przy pomocy różnych środków i metody faktów dokonanych budowały struktury swoich partii w terenie, który był im nieprzychylny ideowo.

Również wyniki referendum z 30 czerwca 1946 roku wykazały słabe poparcie dla obozu komunistycznego w województwie gdańskim, co skłoniło oczywiście nowe władze do sfalszowania wyników<sup>180</sup>. Według szacunków Andrzeja Paczkowskiego w województwie gdańskim na pytanie pierwsze, dotyczące likwidacji Senatu w rzeczywistości padło tylko 26,2 proc. odpowiedzi twierdzących i aż 73,8 przeczących, na pytanie dotyczące reformy rolnej i unarodowienia podstawowych gałęzi gospodarki narodowej na „Tak” było 40,3 proc. oddanych głosów i 59,7 proc. na „Nie”. Natomiast na pytanie dotyczące zachodnich granic państwa polskiego na Bałtyku, Odrze i Nysie Kłodzkiej 67,6 proc. odpowiedzi było na „Tak” i 32,4 proc. na „Nie”<sup>181</sup>.

---

<sup>177</sup> Cz. Osękowski, *Referendum 30 czerwca 1946 roku w Polsce*, Warszawa 2000, s. 41.

<sup>178</sup> G. Baziur, *Armia Czerwona na Pomorzu Gdańskim 1945-1947*, Warszawa 2003, s. 295.

<sup>179</sup> A. Sobociński, *Życie polityczne*, [w:] *Dzieje Gdyni...*, R. Wapiński (red.), s. 291.

<sup>180</sup> G. Baziur, *Armia Czerwona na Pomorzu Gdańskim...*, s. 69

<sup>181</sup> Cz. Osękowski, *Referendum 30 czerwca 1946 roku...*, s. 144.

Kolejny etap gdyńskiej aktywności partyjnej rozpoczął się w grudniu 1948 roku wraz z powołaniem PZPR w wyniku połączenia PPR i PPS oraz wykluczenia z nich (a zwłaszcza z PPS) wielu działaczy w ramach akcji *oczyszczania szeregów partyjnych z elementów obcych ideologicznie i klasowo, jak i z biernych i przypadkowych*<sup>182</sup>. Od tego momentu aż do lat 70-tych partia ta, jako organizacja masowa, której liczebność w latach 60-tych dochodziła do kilkunastu tysięcy członków, odgrywała przemożny wpływ w życiu publicznym Gdyni. Praktyka delegowania aktywnych działaczy partyjnych do przedsiębiorstw gospodarki morskiej i placówek administracji morskiej datuje się jeszcze na okres przed zjednoczeniem PPR i PPS, w kolejnych latach proces ten ulegał nasileniu (w 1970 roku w gospodarce uspołecznionej Gdyni pracowało 18,8 proc. członków PZPR), co wedle oficjalnych wykładni wpływało na *umacnianie i pogłębianie socjalistycznych stosunków produkcji w Gdyni oraz istotne jakościowe i ilościowe zmiany w strukturze społecznej*<sup>183</sup>. W rzeczywistości jednak proces ten wyrażał praktykę nobilitacji działaczy partyjnych na wysokie stanowiska w sektorze gospodarczym, nie koniecznie w związku z ich kwalifikacjami do realizowanych zadań.

W okresie powojennym w Gdyni nie funkcjonowały zatem warunki demokratyczne, a inicjatywa obywatelska kształtowana przez działaczy partyjnych zgodnie z marksowskimi kryteriami ukierunkowania była na rozwój uspołecznionych warunków pracy. Choć działania te ograniczały i redukowały aktywność społeczną Gdyni, zwłaszcza w porównaniu z okresem przedwojennym, przyczyniały się jednak do rozwoju gdyńskiej gospodarki morskiej.

Powojenne tendencje demograficzne odbiegały od tych z okresu międzywojennego. Po odpłynięciu z Gdyni ludności niemieckiej, do miasta napływać zaczęli imigranci. Liczebność mieszkańców miasta powiększała się stopniowo od 75 tysięcy w 1945 roku do 221 tys. mieszkańców w roku 1975<sup>184</sup> i 239 tys. w roku 1983, by u progu lat 90. nieznacznie przekroczyć 250 tys. mieszkańców<sup>185</sup>. Największy przyrost ludności miał miejsce w okresie 1945-1950. Bezpośrednio po wojnie szybki wzrost liczby mieszkańców spowodowany był popytem na pracę związanym z procesem odbudowy portu ze zniszczeń wojennych. W ramach procesów migracyjnych w pierwszym rzędzie powracała ludność wysiedlona wcześniej przez hitlerowskiego okupanta. Według szacunkowych danych struktura przyjezdnych odpowiadała tej, która występowała na terenie całego województwa. Największą grupę przyjezdnych stanowili przybysze z Polski centralnej. Do Gdyni

---

<sup>182</sup> A. Sobociński, *Życie polityczne...*, s. 300.

<sup>183</sup> Ibid., s. 302.

<sup>184</sup> A. Sobociński, *Przemiany społeczne w latach 1918-1975*, [w:] *Dzieje Gdyni...*, R. Wapiński (red.), s. 321.

<sup>185</sup> *Strategia Rozwoju Gdyni...*, s. 13.

przybywało sporo ludności z obszaru województwa pomorskiego, a także bydgoskiego, olsztyńskiego, koszalińskiego i lubelskiego. Istotną kategorią imigrantów byli przesiedleńcy z obszarów ZSRR i reemigranci z Europy Zachodniej<sup>186</sup>. Wśród Kresowiaków ilościowo przeważały rodziny robotnicze i rzemieślnicze, które osiedlały się zarówno w Gdańsku, jak i w mniejszych miastach. Szacuje się, że z ogólnej liczby 135,5 tys. Kresowiaków przybyłych w latach 1945 – 1950 do ówczesnego województwa gdańskiego (łącznie z powiatami Pomorza Środkowego) co najmniej jedna trzecia, czyli około 40 tys. umieściła się w Gdańsku i Sopocie oraz w Gdyni<sup>187</sup>. Choć w okresie PRL-u nie prowadzono oficjalnych statystyk dotyczących imigrantów, wiadomo, że ważną ich część stanowili Rosjanie<sup>188</sup>.

Jak zwraca uwagę Andrzej Sobociński do innych czynników przyrostu ludności Gdyni, w okresie bezpośrednio powojennym należy zaliczyć możliwość otrzymania pracy w wyniku zmieniających się stosunków społecznych (peerelowska polityka pełnego zatrudnienia) oraz wysoki przyrost naturalny zahamowany w sposób sztuczny przez długotrwałą wojnę i okupację<sup>189</sup>. Do innych, długookresowych tendencji wpływających na wzrost ludności w Gdyni należy zaliczyć nowe możliwości gdyńskiego rynku pracy, który kształtowany był przez chłonność przedsiębiorstw przemysłu okrętowego. Nowe, industrialne oblicze Gdyni ukształtowane zostało przez działania władz centralnych zgodnie z dominującą w całym bloku wschodnim ideologią uprzemysłowienia.

Strukturę społeczno-zawodową Gdyni w okresie PRL-u kształtowali pracownicy zatrudnieni w przemyśle, transporcie oraz obrocie towarowym związanym z gospodarką morską. Po 1945 roku zdecydowana większość czynnych zawodowo gdynian zatrudniona była w sektorze uspołecznionym<sup>190</sup>. Ponadto w następstwie rozbudowy przemysłu, głównie stocznioowego, Gdynia przestała już być miastem usług portowo-żeglugowych, a stała się miastem przemysłowym. Pomiędzy rokiem 1950 a 1973 wzrastał udział pracowników zatrudnionych w przemyśle, transporcie i obrocie towarowym sięgając w 1973 r. 75,6 proc. ogółu zatrudnionych. Największy wzrost odnotował oczywiście dział przemysł: od 22,4 proc. w 1950 roku do 36,5 proc. w 1973 roku<sup>191</sup>. Według klasyfikacji działowej to przemysł i budownictwo stworzyły w omawianym okresie największy odsetek miejsc pracy dla Gdynian,

---

<sup>186</sup> A. Sobociński, *Przemiany społeczeństwa Gdyni w latach 1945-1970...*, s. 79-80.

<sup>187</sup> <http://hgalus.republika.pl/tom.%2007.htm> (23.05.2011)

<sup>188</sup> I. Jakimowicz-Ostrowska, *Mniejszości narodowe w Gdyni po II wojnie światowej*, „Zeszyty Gdyni Nr 1. Tożsamość kulturowo-cywilizacyjna Gdyni”, M. Gawron, H. Głogowska (red.), Gdynia 2006, s. 111.

<sup>189</sup> A. Sobociński, *Przemiany społeczeństwa Gdyni w latach 1945-1970...*, s. 54.

<sup>190</sup> A. Sobociński, *Funkcje Gdyni i struktura społeczna jej mieszkańców w Polsce Ludowej*, [w:] *50-lecie miasta Gdyni...*, s. 14.

<sup>191</sup> A. Sobociński, *Przemiany społeczne w latach 1918-1975...*, s. 324-325.

kolejnymi zaś działami, które decydowały o podaży miejsc na rynku pracy w okresie do 1970 r. były transport i łączność oraz obrót towarowy<sup>192</sup>.

W 1975 roku największymi gdyńskimi pracodawcami były: Polskie Linie Oceaniczne (13 tys. pracowników), Stocznia im. Komuny Paryskiej (10,8 tys. pracowników), Port Gdyński (8 tys. pracowników). Zatrudnieni w trzech wyżej wymienionych przedsiębiorstwach stanowili niemal 30 proc. aktywnych zawodowo mieszkańców miasta. Jeżeli doda się do nich ludność zatrudnioną w pozostałych przedsiębiorstwach gospodarki morskiej (Gdyńska Stocznia Remontowa, Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich „Dalmor”, zakłady przemysłu portowego, spedycje, Centrala Handlu Zagranicznego i wiele innych) okaże się, że ponad połowa zawodowo czynnej społeczności miasta drugiej połowy lat 70-tych związana była z gospodarką morską<sup>193</sup>.

Jak konkludował powyższe trendy strukturalne A. Sobociński: *Spośród wszystkich miast portowych Gdynia posiadała najbardziej morski charakter jeśli chodzi o strukturę zatrudnienia. Część zawodów morskich (marynarze, rybacy dalekomorscy) stworzyła określone tradycje rodzinne, w myśl których kobieta (żona, matka) zajmować się powinna domem, a nie pracą zawodową. W poważnej części rodzin marynarsko-rybackich tradycje te są nadal kultywowane*<sup>194</sup>.

Zgodnie z powyższą tendencją odnotowywana w Gdyni znaczna ilość niezatrudnionych kobiet w wieku produkcyjnym, nie stanowiła „rezerwy pracy”, gdyż większość z nich było żonami mężczyzn lepiej zarabiających, a więc marynarzy, rybaków, portowców, część z tej kategorii stanowiły także matki wielodzietnych rodzin<sup>195</sup>. Kreśląc wizerunki gdyńskich kobiet okresu PRL Iwona Jakimowicz-Ostrowska wyszczególnia dwie kategorie, które nie utrzymują się z własnej pracy, lecz pracy swoich mężów. Są to: pani marynarzowa (opiekująca się dziećmi pod nieobecność męża, zamożna, wolna od trosk dnia codziennego i mieszkająca w dzielnicach willowych Gdyni, budząca zazdrość innych) i żona robotnika stoczniewego (skromna, obciążona gromadką dzieci, mieszkająca w dzielnicy robotniczej, choć posiadająca dużo środków materialnych, to rytm jej dnia wyznaczały zmiany pracy męża)<sup>196</sup>.

Kategorie zawodowe ludzi morza stanowiły zatem istotny element struktury społecznej powojennej Gdyni. Funkcjonowanie tych kategorii w strukturze społecznej powodowało złożoność systemu i współzależność poszczególnych struktur. Oczywiście bazując na

---

<sup>192</sup> A. Sobociński, *Przemiany społeczeństwa Gdyni w latach 1945-1970.....*, s. 95.

<sup>193</sup> I. Sagan, *Miasto. Scena konfliktów i współpracy.....*, s. 219-220.

<sup>194</sup> A. Sobociński, *Przemiany społeczeństwa Gdyni w latach 1945-1970.....*, s. 91.

<sup>195</sup> H.E. Kryński, *Województwo gdańskie. Studium społeczno-gospodarcze*, Gdynia 1961, s. 256.

<sup>196</sup> I. Jakimowicz-Ostrowska, *Kobiety w mieście portowym Gdynia*, „Zeszyty Gdyńskie Nr 3. Tożsamość kulturowo-cywilizacyjna Gdyni”, H. Głogowska, M. Gawron (red.), Gdynia 2008, s. 126-127.

rozwinęty podział pracy system ten nie mógł istnieć bez innych kategorii społeczno-zawodowych i warstw społecznych. Niemniej podstawowym czynnikiem identyfikacji jednostkowej były kategorie ludzi morza. To wśród tych kategorii kształtowały się silne więzi oparte na zbliżonych standardach życia materialnego i kontaktach koleżeńskich. Stosunki te cechowała swoista więź, intymność i samoistne tempo przejawiania się. Zwraca się uwagę, że więzi występujące wewnątrz kategorii zawodowych ludzi morza w przypadku miast nadmorskich niejednokrotnie były silniejsze niż więzi terytorialne<sup>197</sup>.

Powojenna Gdynia w coraz większym stopniu stawała się miastem robotniczym. Udział robotników wśród ogółu zatrudnionych w latach 70-tych kształtował się na poziomie 60 proc.<sup>198</sup> Większość z nich stanowiła grupa pracowników wykwalifikowanych, którzy posiadali wykształcenie zawodowe, zdobyte już w trakcie pracy zawodowej. Takie proporcje odpowiadały polityce społecznej władz krajowych zmierzającej do wyrównywania szans awansu zawodowego dla ludności nisko-uposażonej. Sprzyjały temu stosowane przez ośrodki kierujące polityką personalną kryteria ideologiczne, nakazujące wyróżniać kandydatów ze środowisk robotniczych i chłopskich. Tak rozumiany egalitaryzm społeczny wiódł jednak do „amorfizacji struktury społecznej”, co z kolei prowadziło do dekompozycji tradycyjnej struktury społecznej, opartej na podstawach klasowych. W nowym systemie kluczową rolę odgrywać miała „nowa klasa robotnicza”, która w rzeczywistości usadowiona została na szczycie drabiny społecznej<sup>199</sup>. Istotną rolę społeczną powierzono także nowej kadrze ludzi morza, złożonej z marynarzy, portowców, transportowców, rybaków, budowniczych urzędów wodnych, okrętowców, ekonomistów i handlowców. Podkreślano ich wysokie kwalifikacje ogólne i zawodowe osiągnięte dzięki współzyciu z żywiołem morskim i bezpośredniemu oddziaływaniu światowego postępu technicznego<sup>200</sup>.

Wyróżnikiem mieszkańców miasta w latach 60-tych był dość wysoki poziom wykształcenia<sup>201</sup>. W strukturze gdyńskiej inteligencji dominowały osoby z wykształceniem technicznym i ekonomicznym. Według danych z 1964 roku dwie powyżej wymienione grupy stanowiły odpowiednio 34,6 proc. i 22,9 proc., coraz więcej było także osób z wykształceniem medycznym (14,6 proc.), humanistycznym (7,4 proc.) i prawniczym (5,2 proc.)<sup>202</sup>.

Z życia publicznego eliminowano z kolei znaczenie liderów lokalnych, którzy przed

---

<sup>197</sup> R.B. Woźniak, *Spoleczność miasta portowego w procesie przemian*, Szczecin 1991, s.130-139.

<sup>198</sup> A. Sobociński, *Przemiany społeczne w latach 1918-1975....*, s. 325.

<sup>199</sup> M. Szmytkowska, *Przestrzeń społeczna miasta....*, s. 22-34.

<sup>200</sup> A. W. Sobociński, *Przemiany społeczeństwa Gdyni w latach 1945-1970....*, s. 52.

<sup>201</sup> B. Danowska, *Gdynianie okresu przełomów*, „Rocznik Gdyński”, nr 18, Gdynia 2006, s. 78.

<sup>202</sup> A. Sobociński, *Przemiany społeczne w latach 1918-1975....*, s. 326.

wojną odgrywali tak istotną rolę. Odzwierciedleniem powyższych tendencji może być proces stopniowego wykluczania z życia publiczno-gospodarczego Gdyni działaczy przedwojennych, postaci zasłużonych dla budowy portu i miasta. O ile w początkowym okresie odbudowy portu ze zniszczeń byli oni potrzebni nowym władzom, o tyle od 1947 roku stawali się niepotrzebni, a ich autorytet i uznanie w społeczeństwie mogłoby stanowić zagrożenie i konkurencję dla nowych władz. Przykładem potwierdzającym powyższą tendencję są powojenne losy E. Kwiatkowskiego, który początkowo wyposażony został przez B. Bieruta w spory zakres uprawnień, a kierowana przez niego Delegatura Rządu ds. Wybrzeża odegrała kluczową rolę dla powojennej gospodarki morskiej. Kwiatkowski po raz kolejny w sposób wymierny przysłużył się wówczas swojej ojczyźnie, co powoduje, że nawet antykomunistyczni historycy uznają zaangażowanie Kwiatkowskiego za wybitny przykład „realizmu kolaboracyjnego”<sup>203</sup>. Niezależnie od wcześniejszych zasług od stycznia 1949 roku po rozwiązaniu Delegatury Kwiatkowski nie tylko, że został odsunięty od wszelkich form służby publicznej, ale nałożono na niego zakaz przebywania na Pomorzu<sup>204</sup>.

W powojennej Gdyni podejmowano liczne inicjatywy z zakresu polityki społecznej. Zgodnie z propagowanym egalitaryzmem starano się zmniejszać dysproporcje społeczne w dostępie do mieszkań, infrastruktury komunalnej i komunikacyjnej, opieki medycznej, usług edukacyjnych. Choć w porównaniu z okresem międzywojennym odnotowano w tym względzie postęp (połączenie wszystkich dzielnic Gdyni systemem komunikacji miejskiej, rozwój kanalizacji, sieci wodociągowych, sieci ciepłowniczej)<sup>205</sup>, problem warunków życia nie został należycie rozwiązany. Spośród trzech głównych miast portowych Gdynia posiadała największe zaległości w wyposażeniu mieszkań i zamieszkujących je osób w podstawowe urządzenia komunalne<sup>206</sup>. Istotnym problemem pozostawał brak mieszkań. Problemu tego nie rozwiązały źle zarządzane spółdzielnie mieszkaniowe, w których czas oczekiwania na mieszkanie nieskończenie się wydłużał. *Symbolem budownictwa lat 60 jest ślepa kuchnia*, - pisze M. Sokołowska - *charakterystyczna dla ciasnych mieszkań budowlanych w okresie siermiężnego socjalizmu, gdy obowiązująca od kwietnia 1958 norma zaludnienia mieszkań wynosiła 7-10 m kw. na osobę (...). Lata 60. to początek zabudowy wielkiej płyty Witomina i Redłowa. Ponieważ wszystkiego na rynku brakowało, a zwłaszcza pieniędzy, wprowadzono tzw. energooszczędne technologie. Polegały one nie tylko na mikroskopijnym metrażu, ale*

---

<sup>203</sup> R. Matyja, *Państwowość PRL...*, s. 106.

<sup>204</sup> I. Sagan, *Miasto. Scena konfliktów i współpracy...*, s. 212-214.

<sup>205</sup> W. Krause, *Problemy odbudowy...*, s. 147-155.

<sup>206</sup> A. W. Sobociński, *Przemiany społeczeństwa Gdyni w latach 1945-1970...*, s. 201.



*także na najtańszych materiałach*<sup>207</sup>.

W powojennej Gdyni pogłębiała się także dysfunkcja w relacji miasto-port, której przejawem był priorytet dla rozwoju centralnie zarządzanej gospodarki morskiej, przy negowaniu potrzeb społecznych, a także opinii środowisk samorządu terytorialnego (choćby w zakresie rozwoju urbanistycznego miasta). Zwraca się uwagę, że *pozyskiwało się nakłady i moce przerobowe na inwestycje w przemyśle, natomiast nieustannie zbyt mało nakładów i zdolności przerobowych pozostawało dla realizacji zadań w sferze zabezpieczenia warunków mieszkaniowych i socjalnych ludności. Przy braku kompleksowych opracowań przestrzennych oraz braku powiązań pomiędzy planowaniem przestrzennym a planowaniem gospodarczym, pogłębiały się dysproporcje w rozwoju nowo powstałych dzielnic, piętrzyły się problemy blokujące dalszą rozbudowę miasta*<sup>208</sup>.

Zgodnie z kanonami ideologii socjalistycznej miasto podejmowało także działania na rzecz rozwoju i upowszechnienia kultury w Gdyni. Już od pierwszych lat powojennych realizowano sukcesywny rozwój filii Miejskiej Biblioteki Publicznej, powstawały też domy kultury z myślą o zaspokojeniu potrzeb i zainteresowań w zakresie amatorskiej działalności artystycznej młodzieży i dorosłych jako miejsca organizowania wolnego czasu po pracy. Wzrastała liczba kin, które zlokalizowane zostały w większości dzielnic miasta. W okresie bezpośrednio powojennym zapoczątkowano także rozwój życia teatralnego w mieście (Teatr Marynarki Wojennej, Teatr Miejski, Teatr Muzyczny)<sup>209</sup>. Powołanie gdyńskiego muzeum było natomiast konsekwencją oddolnej inicjatywy obywatelskiej różnych gdyńskich środowisk skupionych wokół Oddziału Gdyńskiego Zrzeszenia Kaszubsko-Pomorskiego, Koła Starych Gdynian, Towarzystwa Miłośników Gdyni i pracowników instytucji kultury. Inicjatywy te przez wiele lat nie znajdowały zrozumienia ze strony Ministerstwa Kultury i Sztuki. Dopiero w 1968 roku w Miejskiej Bibliotece Publicznej utworzono Dział Dokumentacji Historii Miasta, w którym gromadzono zbiory mające w przyszłości stać się podstawą zbiorów muzealnych. Muzeum Miasta Gdyni powołane zostało przez Prezydenta Miasta dopiero w 1983 roku<sup>210</sup>.

Wraz z upływem czasu w okresie PRL-u wzrastała ranga oferty rozrywkowo-rekreacyjnej miasta. Tendencje rozwoju tej oferty związane były z jednej strony z

---

<sup>207</sup> M. Sokołowska, *Życie codzienne gdynian*, [w:] *Korzenie Gdyni*, Cześć IV, Gdynia 2004, s. 35.

<sup>208</sup> J. Rzeczkowski, *Gdynia. Stan w 1983 roku i najbliższe zamierzenia rozwojowe*, „Rocznik Gdyński” nr 4, Gdynia 1983, s. 10.

<sup>209</sup> J. Puzyna, *Walka o scenę. Z dziejów teatru w Gdyni*, „Rocznik Gdyński”, nr.18, Gdynia 2006, 97-109; B. Kareł, *Rozwój oświaty i kultury w Gdyni w latach 1945-1966*, [w:] *Gdynia . Seria popularno-naukowa ...*, s. 183-189.

<sup>210</sup> *Encyklopedia Gdyni...*, s. 484.

tradycyjnymi dla miast portowych formami ich aktywności gospodarczej, a także z faktem wyższych niż obywatele innych polskich miast doby PRL-u dochodami osobistymi gdyńian oraz utrzymywania się części gdyńskich rodzin (zwłaszcza tych, które miały w swoim składzie marynarza) z „rozliczeń dewizowych”. W Gdyni funkcjonowało wiele knajp, tawern, lokali nocnych.

Spora część oferty rekreacyjnej miasta odwoływało się do tradycji morskich. Ważną rolę w nadmorskim pejzażu Gdyni odgrywał basen żeglarski. Stopniowo odbudowywany w latach powojennych (z dużych zniszczeń, jakie pozostawili po sobie wycofujący się Niemcy) stawał się miejscem rozwoju klubów żeglarskich. Kulminacją rozbudowy inwestycyjnej obiektu było zakończenie Operacji Żagiel latem 1974 roku<sup>211</sup>.

Ważnym zjawiskiem socjologicznym związanym z Gdynią i aktywnością morską Polski w okresie PRL były polskie transatlantyki. Dwa pierwsze transatlantyki pływające w okresie powojennym: „Sobieski” i „Batory” posiadały jeszcze rodowód przedwojenny. „Batory” pływał pod polską banderą przez 33 lata, w trakcie których doczekał się wielu zasłużonych tytułów, m. in. „Królewski Statek” czy „Lucky Ship”. Ostatni polski transatlantyk, „Stefan Batory” w trakcie swojej eksploatacji dla PLO w latach 1969-1987 odbył niezliczoną ilość rejsów liniowych i wycieczkowych (m.in. 140 rejsów okrężnych przez Atlantyki), w trakcie których przewiózł ok. 188 tys. pasażerów<sup>212</sup>. Statek kursował do Kanady, USA, po drodze zawijając do licznych portów europejskich (Kopenhaga, Rotterdam, Londyn), a także organizował wycieczki do najróżniejszych zakątków świata (Madera, Wyspy Kanaryjskie, Morze Śródziemne, Morze Czarne, a także porty bałtyckie: Skandynawia, Rostock, Ryga, Tallin, Leningrad).

Fot. 4. Ostatni polski transatlantyk



Źródło: portal [www.gdynia.pl/zdjecia](http://www.gdynia.pl/zdjecia)

<sup>211</sup> K. Małkowski, *Bedeker Gdyński...*, s. 188-189.

<sup>212</sup> *Ibid.*, s. 322-324.

Unikalna atmosfera wycieczek w połączeniu z bogatą ofertą rozrywkową i wykwinną kuchnią wypracowały dobrą markę dla „Stefana Batorego”<sup>213</sup>. Obok turystów krajowych, którzy zawsze byli w większości, rosła liczba pasażerów zagranicznych. Stałymi pasażerami statku byli polscy artyści, aktorzy i inni przedstawiciele wyższych klas społecznych, którzy byli również zatrudniani na statku w charakterze wykonawców. Do innych polskich pasażerów dłuższych wycieczek należy zaliczyć: przedstawicieli tzw. prywatnej inicjatywy (rzemieślnicy, ogrodnicy, właściciele butików, firm polonijnych itp.)<sup>214</sup>. Od 1976 roku zaczęto także organizować wycieczki dla polskiego „świata pracy” (górnicy, hutnicy, nauczyciele, rolnicy, budowlańcy) w nagrodę za wyniki w pracy<sup>215</sup>. Specyficznym typem pasażera był „pasażer-handlarz” podróżujący z dużą torbą towarów przeznaczonych na handel i dobrze schowanymi, przemycanymi dolarami<sup>216</sup>. Na pokładzie statku odbywały się także liczne imprezy, uroczystości kulturalne, patriotyczne, Stefan Batory pełnił też funkcję „Salonu Polski morskiej”, będąc wykorzystywany do organizacji ważnych propagandowo imprez dla środowiska morskiego (np. jubileusz 60-lecia miesięcznika „Morze”)<sup>217</sup>.

Pomimo istnienia w Gdyni bogatszej niż w innych polskich miastach oferty rozrywkowej, to praca (podobnie zresztą jak w okresie międzywojennym) wciąż stanowiła dla gdynian kluczową kategorię socjologiczną, choć przybrała ona proletariacki i robotniczy charakter. Niemal 95 proc. zawodowo czynnych gdynian pracowało w tzw. gospodarce uspołecznionej. Wśród zatrudnionych zdecydowanie przeważali wykonujący pracę fizyczną<sup>218</sup>. Największy przyrost zatrudnienia odnotowywały państwowe zakłady pracy planowane centralnie. Zatrudnienie w zakładach spółdzielczych i zarządzanych „terenowo” było znacznie mniejsze<sup>219</sup>.

Warto w tym kontekście zwrócić uwagę na kontrowersje funkcjonujące w środowisku historyków w kwestii oceny roli etosu pracy w polskim społeczeństwie okresu PRL. Z jednej strony zwraca się uwagę, że etos pracy w okresie tym, wbrew ideologicznym wytycznym, w rzeczywistości nie stanowił silnej postawy świadomościowej. Podkreśla się, że społeczeństwo z dystansem podchodziło do propagandowych haseł, zaś gwarancje dożywotniego zatrudnienia i liczne świadczenia socjalne w istocie obniżały postawy przedsiębiorczości i

---

<sup>213</sup> J. Drzemczewski, *Ostatni transatlantyk „Stefan Batory”*, Seria Wydawnicza „Księgi Floty Ojczystej”, tom 41.

<sup>214</sup> Ibid., s. 161.

<sup>215</sup> Ibid., s. 58 – 59.

<sup>216</sup> Ibid., s. 168.

<sup>217</sup> Ibid., s. 72.

<sup>218</sup> A. W. Sobociński, *Przemiany społeczeństwa Gdyni w latach 1945-1970....*, s. 101-105.

<sup>219</sup> Ibid. s 136-137.

współzawodnictwa<sup>220</sup>. Z drugiej jednak strony warto pamiętać, że w niektórych regionach kraju, a w tym i w Gdyni, idee zaangażowania na rzecz odbudowy i rozwoju gospodarki morskiej były bardzo pozytywnie przyjmowane przez społeczeństwo, a wokół tych inicjatyw kształtowało się autentyczne zaangażowanie społeczne wsparte etosem pracy. Gdyńskie doświadczenie traktowano zresztą jako pionierskie i stawiano za przykład i wzór do naśladowania dla innych polskich ośrodków morskich: Gdańska, Szczecina, Kołobrzegu. W pierwszym okresie zaangażowanie to służyło pracy na rzecz odbudowy miast portowych ze zniszczeń wojennych i zagospodarowaniu polskiego Wybrzeża. Proces ten silnie wpierali przedwojenni działacze (zwłaszcza E. Kwiatkowski) i instytucje opiniotwórcze (jak Instytut Bałtycki). W następnym czasie idee współzawodnictwa wdrażane były w przedsiębiorstwach gospodarki morskiej: stoczniach, portach, przedsiębiorstwach żeglugowych i rybołówstwa morskiego, a także na statkach handlowych. Komunistyczne przedsiębiorstwa były bowiem rodzajem *quasi-urzędów*, w których nie tylko się pracuje, ale i wychowuje klasę robotniczą<sup>221</sup>. Wykreowany przez komunistyczną propagandę wizerunek marynarza, stoczniewca bądź robotnika portowego na trwałe wrósł w pejzaż społeczny Gdyni okresu PRL. Wychodząc z tego punktu widzenia warto skłonić się ku tezie, że PRL-owska propaganda etosu pracy wsparta badaniami naukowymi m.in. z zakresu rozwijającej się w Szczecinie nowej dyscypliny naukowej socjologii morskiej<sup>222</sup> przynosiła w Gdyni pewne pozytywne efekty. W przeciwieństwie do okresu międzywojennego kształtowała ona postawę codziennej dyscypliny na rzecz podnoszenia własnego statusu zawodowego<sup>223</sup>.

W okresie PRL-u wpływ gospodarki morskiej na strukturę społeczną układał się w sposób bardziej systemowy i zorganizowany niż w okresie międzywojennym opierając się na powiązanych wzajemnie rolach i współzależnościach, przesądzających aktywności zawodowe<sup>224</sup>. Ewolucja ta potwierdza jedną z tez socjologii morskiej o przekształcaniu się charakteru procesu marynizacji z żywiołowego na intencjonalny i planowy, który przemieszcza się z poziomu mikrostruktury przez mezo- do makrostruktury społecznej<sup>225</sup>.

---

<sup>220</sup> M. Biernacka, *Człowiek korporacji.....*, s. 190.

<sup>221</sup> T. Żukowski, *Fabryki – urzędy. Rozważania o ładzie społeczno-gospodarczym w polskich zakładach przemysłowych w latach realnego socjalizmu*, [w:] *Zmierzch socjalizmu państwowego. Szkice z socjologii ekonomicznej*, W. Morawski (red.), Warszawa 1994, s. 160-174.

<sup>222</sup> L. Janiszewski, A. Sosnowski, *Socjologia morska. Wybór zagadnień*. Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk-Lódź 1984, s. 42.

<sup>223</sup> *Dzieje Gdyni – dziełem narodu*, Rozmowa z prof. dr. Romanem Wapińskim, „Rocznik Gdyński” 1977, Gdynia 1978, s. 78.

<sup>224</sup> Por. A. Sobociński, *Przewidywane zmiany struktury załóg pracowniczych wielkich zakładów pracy na przykładzie Gdyni*, Materiały na sesję naukową: „Prognozy społecznych aspektów rozwoju makroregionu północnego polski”, Gdańsk 1977.

<sup>225</sup> L. Janiszewski, *Morze i społeczeństwo.....*, s. 18, 23 i 24.

Przeobrażeniom tym sprzyjała oczywiście centralizacja zarządzania oraz fordowska organizacja pracy w dużych przedsiębiorstwach, w ramach której poszczególne załogi robotnicze odpowiedzialne były za wydzielone fronty robót. System ten był jednocześnie narzędziem władzy centrum politycznego nad „terenem”, wiązał się z potrzebą kontroli i weryfikacji<sup>226</sup>.

Istotnym składnikiem gdyńskiego etosu pracy doby PRL pozostawała gdyńska przedsiębiorczość, ukształtowana na bazie etosu kupiecko-handlowego II RP. Nowym władzom nie udało jej się stłamsić, choć uważana była za relikwiny społeczeństwa kapitalistycznego. Inicjatywa prywatna w mieście portowym odgrywała ważną rolę i stworzono dla niej lepsze warunki, aniżeli w innych miastach Polski. Dla wyjaśnienia tego ewenementu odwołuje się do *weberowskiego „kulturowego” fenomenu przedsiębiorczości, rozumianej jako niezależność i zdolność do podejmowania ryzyka*<sup>227</sup>, czyli inicjatyw oddolnych zachowujących cechy ciągłości struktur społecznych na przekór wskazaniom biurokratycznych instytucji komunistycznego państwa. W Gdyni stosunkowo liczną grupą społeczną było kupiectwo handlujące deficytowymi towarami przywożonymi drogą morską z zagranicy gdyż polskie towary nie nadawały się do sprzedaży na Hali Targowej. Hala zaopatrywała rynek krajowy (a później także rynki innych „demoludów”) w „modne” towary. Każdego weekendu przyjeżdżało do Gdyni wielu kupujących przywiezionych chęcią nabycia towarów sprowadzonych przez marynarzy z zachodu<sup>228</sup>. Handel rozwijał się także na bazie Powszechnego Domu Towarowego mieszczącego się przy ul. Jana z Kolna.

Poczynając od lat 60-tych władze administracyjne miasta podejmowały inicjatywy na rzecz rozwoju instytucji handlowych w Gdyni. Warto też zwrócić uwagę na negatywne tendencje społeczne będące konsekwencją handlu towarami zakazanymi bądź dewizami sprzyjające ukształtowaniu się w Gdyni „czarnego rynku” oraz takich kategorii społecznych jak: „gastarbeiterzy”, „kramikarze” i handlarze, „cinkciarze” i inne kategorie. Warunki miasta portowego w latach 70-tych sprzyjały także rozwojowi kontaktów handlowo-przemysłowych polskich marynarzy z ich zamorskimi kontrahentami oraz nielegalnej emigracji. Zjawiska te były przedmiotem wzmożonej kontroli i akcji wywiadowczej gdyńskiej Służby Bezpieczeństwa<sup>229</sup>.

---

<sup>226</sup> B. Brzosek, *Współzawodnictwo pracy jako program społeczno-moralny*, [w:] *Współzawodnictwo pracy w życiu gospodarczym, społeczno-politycznym i propagandzie PRL*, B. Tracz (red.), Katowice 2008, s.52.

<sup>227</sup> B. Danowska, *Gdynianie okresu przełomów.....*, s.79.

<sup>228</sup> K. Małkowski, *Bedecker Gdyński...*, s. 131.

<sup>229</sup> P. Semkow, *Charakterystyka Gdyni w początkach lat siedemdziesiątych XX wieku w raportach Służby Bezpieczeństwa*, „Zeszyty Gdyńskie Nr 3. Tożsamość kulturowo-cywilizacyjna Gdyni”, M. Gawron, H. Głogowska (red.), Gdynia 2008, s. 97-105.

Wypracowanie klasowych podstaw społeczeństwa socjalistycznego Gdyni przesądziło o charakterze wystąpień robotniczych w grudniu 1970 roku, a także w roku 1980-tym. Chociaż wystąpienia te wymierzone były przeciwko władzy ludowej, wpisywały się one w kontekst walki klasowej prowadzonej przeciwko „czerwonej burżuazji”. Z tego punktu widzenia od samego początku wśród badaczy istnieje spór interpretacyjny wokół semantycznej wykładni wypadków grudniowych - jako rewolucji bądź kontrrewolucji<sup>230</sup>.

Gdynia odegrała istotną rolę w wypadkach grudniowych 1970 roku nie tylko z uwagi na analizowany poniżej silny kontekst robotniczy, ale też ze względu na przebieg wydarzeń czerpiący nieco z pozytywistycznych tradycji miasta. Jednocześnie wypadki grudniowe w Gdyni posiadały najbardziej tragiczne oblicze z wszystkich miast polskiego Wybrzeża. Demonstracje, wiece i strajki, które miały miejsce 15 i 16 grudnia na terenie Stoczni im. Komuny Paryskiej, „Unimoru”, Portu Gdyńskiego czy Dalmoru podszyte były żądaniami socjalnymi i płacowymi. Robotnicy formowali też pochody i organizowali przemarsze do centrum miasta (pod komitet miejski PZPR i Miejską Radę Narodową). Dochodziło do spotkań z władzami, które odbierały petycje strajkujących i demonstrujących robotników. W siedzibie Miejskiej Rady Narodowej podpisano nawet protokół porozumienia, który odgrywał pewną rolę dla organizacji późniejszych strajków, nawet tych z 1980 roku<sup>231</sup>. Nie dochodziło wówczas do konfrontacji z władzą, nie było zamieszek ani burd ulicznych jak w Gdańsku. Do 17 grudnia w Gdyni *panował ład i porządek. Nie było zniszczeń ani grabieży sklepów*<sup>232</sup>.

Wyróżnikiem wypadków grudniowych w Gdyni był fakt, że wina leżała tu w sposób ewidentny po stronie komunistycznych władz, które feralnego 17 grudnia otworzyły ogień do bezbronnym robotnikom podążającym do pracy. Detonatorem dla powstałej sytuacji były wydarzenia zaistniałe w wyniku wystawienia posterunku blokującego w rejonie przystanku kolejki elektrycznej Gdynia-Stocznia. W skład posterunku wchodziły oddziały wojska oraz jednostki zmotoryzowane wprowadzone w nocy do miasta<sup>233</sup>. W wyniku nieporozumień będących konsekwencją sprzecznych komunikatów dla pracowników gdyńskich przedsiębiorstw gospodarki morskiej – nakazujących powrót do pracy (wystąpienie telewizyjne Stanisława Kociołka) bądź przerwanie pracy w Stoczni im. Komuny Paryskiej doszło do fatalnej w skutkach konfrontacji: władze otworzyły ogień do bezbronnym

---

<sup>230</sup> W. Kwiatkowska, *Rewolucja grudniowa w Gdańsku i Gdyni: stan świadomości manifestantów i strajkujących*. [w:] *Grudzień przed Sierpniem. W XXV rocznicę wydarzeń grudniowych*, L. Mażewski, W. Turek (red.), Gdańsk 1996, s. 52

<sup>231</sup> B. Danowska, *Gdynianie okresu przełomów...*, s. 80.

<sup>232</sup> *Gdynia – Grudzień 1970 (kalendarium wydarzeń)*, „Rocznik Gdyński”, nr 9 – 1989/90, Gdynia, s. 114-119.

<sup>233</sup> H. Kula, *Grudzień 1970 w Gdyni ( w świetle nowo ujawnionych dokumentów)*, „Rocznik Gdyński” nr 10, Gdynia 1991, s. 96-98.

robotników podążających do pracy<sup>234</sup>.

Oceniając wydarzenia grudniowe z perspektywy ekonomicznej warto zwrócić uwagę, że ich przesłanki dotyczyły postulatów o charakterze płacowym i cenowym, a scentralizowany model gospodarczy w postulatach tych nie był w żadnym stopniu podważany. Stąd według Lecha i Longina Mażewskich wydarzenia te prześlągnięte były ideą egalitaryzmu społecznego<sup>235</sup>, a silny nacisk na powyższe kwestie widoczny był zwłaszcza w Gdyni, gdzie zdaniem badaczy dochodziło wręcz do ujawnienia się *czysto robotniczej świadomości klasowej*<sup>236</sup>.

Istotny był także wkład gdyńskiego ruchu robotniczego w wydarzenia 1980 roku. Już od sierpnia gdyńskie zakłady pracy (Stocznia im. Komuny Paryskiej, Port Gdyński) przyłączyły się do strajkujących robotników z Gdańska i jako część strajkującej zbiorowości delegacja gdyńska uczestniczyła w podpisaniu 21 postulatów porozumienia<sup>237</sup>.

Zwraca się także uwagę, że rocznica „rzezi gdyńskiej” przypadająca na 17 grudnia 1981 roku uznana została przez Solidarność jako dobra okazja dla manifestacji. Wybór 13 grudnia przez generała Jaruzelskiego jako daty wprowadzenia stanu wojennego miał na celu uprzedzenie ewentualnej „walki bratobójczej” i rozlewu krwi<sup>238</sup>. Stąd też wątek gdyński na stałe wpisał się w etos ruchu solidarnościowego. Już w okresie PRL-u w ramach oficjalnej wykładni wypadków grudniowych pojawiały się opinie, że ujawniły one dużą „dojrzałość *gdyńskiej klasy robotniczej*”, jako zwartej i konsekwentnej grupy społecznej, która w pełni jest świadoma swoich praw oraz roli jaką odgrywa w dziejach<sup>239</sup>. Nie da się zaprzeczyć, że jednym z czynników który ukształtował jej egalitarną świadomość była oficjalna propaganda oraz socjalistyczne warunki pracy.

Po rejestracji NSZZ „Solidarność”, która była ruchem popularnym w Gdyni, powstawało w mieście wiele nowych organizacji. To w tym czasie reaktywowało się także przedwojenne stowarzyszenie Liga Morska w trakcie obrad II Kongresu Kultury Morskiej w Gdyni w grudniu 1980 roku<sup>240</sup>.

W schyłkowym okresie PRL-u (lata 1982-1989) pomorskie środowiska opozycyjne

---

<sup>234</sup> Encyklopedia Gdyni..., s. 233.

<sup>235</sup> Lech Mażewski, Longin Mażewski, *Społeczno-ekonomiczna treść postulatów z lat 1970/ 1971 i Sierpnia' 80*, [w:] *Grudzień przed Sierpniem...*, L. Mażewski, W. Turek (red.), s. 169. Jak piszą autorzy: *strajkujący nie byli w stanie przekroczyć horyzontu upaństwowionej gospodarki. Zaś ich myślenie o sprawach społecznych było nacechowane tak głębokim egalitaryzmem, że niekiedy wydawało się, że krytykują władze komunistyczne za odchodzenie od lewicowej utopii.*

<sup>236</sup> Ibid.

<sup>237</sup> B. Danowska, *Gdynianie okresu przełomów...*, s.82.

<sup>238</sup> W. Jaruzelski, *Pod prąd. Refleksje rocznicowe*, Warszawa 2005, s. 98-107.

<sup>239</sup> A. Sobociński, *Przemiany społeczne w latach 1918-1975...*, s. 327.

<sup>240</sup> B. Danowska, *Gdynianie okresu przełomów...*, s. 83.

przechodziły jednak dalszą ewolucję świadomości. W okresie tym, podobnie zresztą jak w całej Polsce, zwiększyła się także oddolna aktywność obywatelska czego przejawem była z jednej strony ilość zakładanych organizacji i stowarzyszeń, z drugiej zaś popularność muzyki rockowej (tzw. „nowej fali”) i rozwój subkultur młodzieżowych, czerpiących z tradycji zachodnich ruchów kontestatorskich, których idee promieniowały w miastach portowych mocniej niż w innych częściach kraju<sup>241</sup>. Na lata 80-te przypada także zwiększenie roli formalnych i nieformalnych struktur Kościoła Katolickiego w Gdyni, głównie na skutek popularności pontyfikatu Jana Pawła II. Istotnym punktem zapalnym aktywności obywatelskiej gdynian, Pomorzan i wszystkich ludzi morza była wizyta w Gdyni Ojca Świętego w czerwcu 1987 roku oraz homilia wygłoszona na Skwerze Kościuszki nawiązująca do idei solidarności ludzi morza<sup>242</sup>.

W latach 80-tych pogłębiał się także gdyński wkład w idee, programy i struktury „Solidarności”. „Solidarność” przestawała jednak być postrzegana jedynie jako platforma artykulacji interesów pracowniczych, stając się siłą przygotowaną do przejęcia władzy i reformy jej struktur. Zwraca się uwagę, że udział Pomorza, a zwłaszcza Gdyni, w tworzeniu zrębów nowego ustroju polegał na rozwijaniu idei decentralizacji państwa, przełamywaniu jego omnipotencji. Duży wkład w formułowaniu założeń dla tego procesu stał się udziałem kaszubskiego pisarza Lecha Bądkowskiego oraz działaczy Zrzeszenia Kaszubsko-Pomorskiego. Powołany w 1989 roku Gdyński Komitet Obywatelski „Solidarność” wykazywał dużą aktywność programową i organizacyjną. Organizowano tu szkolenia dla przyszłych działaczy samorządowych i gospodarczych, publikowano wydawnictwa, promowano wzorce zachodnie. Idee gdyńskie promieniowały na bliższe i dalsze otoczenie<sup>243</sup>.

Jak starano się wykazać, silne na Wybrzeżu środowiska opozycyjno-solidarnościowe ukształtowały się na bazie ruchu robotniczego dużych przedsiębiorstw gospodarki morskiej. Zasady solidarności pracowniczej oparte na silnym etosie pracy wzmocniły świadomość

---

<sup>241</sup> Trójmiejska muzyka rockowa w latach 80-tych ( w przeciwieństwie do 70-tych, gdy Wybrzeże było kolebką Big Beatu) nawiązywała do ideologii punkowej. Istotnym składnikiem jej polskiego odłamu był bunt wymierzony przeciwko systemowi komunistycznemu. Do zespołów reprezentujących ten kierunek artystyczny, zwany też na Wybrzeżu „sceną alternatywną” należy zaliczyć: *Aptekę, Po Prostu, Bieliznę, Bóm Wakacje w Rzymie czy Pancerne Rowery*. Głównym skupiskiem muzycznym tego ruchu na terenie Gdyni było prowadzone przez Waldemara Rudzieckiego Młodzieżowe Centrum Kultury organizujące słynne festiwale „Nowa Scena”. Por.: R. Sabastyński, *Niezależni. Trójmiejska scena alternatywna 1980-1989*, „30 dni”, Gdańsk-Sopot-Gdynia-Pomorze, nr 5/6 (91/92), rok 2010, s. 54-61.

<sup>242</sup> A. Modrzejewski, *Kwestie społeczno-polityczne w trójmiejskich przemówieniach i homiliach papieża Jana Pawła II*, „Zeszyty Gdyńskie nr 4. Tożsamość kulturowo-cywilizacyjna Gdyni”, M. Gawron, H. Głogowska (red.), Gdynia 2009, s. 142. Homilia odwoływała się do najważniejszych motywów tożsamości morskiej: solidarność, znaczenie Wisły dla rozwoju polskich ziem, jednocząca, a nie różnicująca narody idea morskości, godność ludzi pracy (stoczniovców, rybaków) i słuszność ich praw, metaforyczne znaczenie „głębi” jako synonimu odwagi, rola Kaszubów w umacnianiu polskości i rozwoju gospodarki morskiej.

<sup>243</sup> G. Grzelak, *Powrót do własnego...*, s. 121-129.



wspólnych praw i walki o ich realne urzeczywistnienie. Powstanie tej świadomości było konsekwencją zarówno nadmorskiej tożsamości Gdyni uformowanej w okresie międzywojennym, jak i zasad gospodarki socjalistycznej realizowanej w latach 1945-1989 na całym polskim Wybrzeżu. Wychodząc z tego punktu widzenia można skłonić się ku tezie, że zamieszki robotnicze lat 70-tych i 80-tych (wraz z rolą jaką odegrała w nich kategoria „świadomości robotniczej”), które doprowadziły do powstania „Solidarności” były skorelowane z socjalistycznymi stosunkami pracy oraz rolą jaką w tych stosunkach odgrywa klasa robotnicza, pomimo tego, że ostrze tych zamieszek skierowane już było przeciwko systemowi, który w swoich założeniach reprezentować miał pracownicze interesy. Z drugiej jednak strony, zwłaszcza w środowisku gdyńskim, relatywnie szybko na bazie dawnego ruchu robotniczego powstawały nowe idee modernizacyjne i reformatorskie, które choć z dawnych ideałów solidarnościowych czerpały aktywizm i zaangażowanie, odpowiadały już w istocie nowym wartościom kultury demokratyczno-liberalnej wraz z ich antyrobotniczym i anty-proletariackim nastawieniem.

### **3.6. Przeobrażenia dokonujące się w strukturze społecznej Gdyni po 1989 roku - wzrost znaczenia postaw oddolnych i jednostkowych**

Przemiany społeczno-kulturowe, które dokonują się we współczesnej Gdyni są konsekwencją charakteryzowanych już przeobrażeń struktur państwowych polegających na podważeniu drożności decyzyjnej władz centralnych i kryzysu gospodarki morskiej w kraju. W ich wyniku zmienia się struktura społeczna miasta, a dawne hierarchiczne relacje kształtowane przez zależności klasowe oraz funkcje odgrywane przez jednostki w społeczeństwie zastępowane są oddolnymi i sieciowymi. Rynek pracy podlega rosnącej bifurkacji w wyniku zmniejszającej się roli branży morskiej w gospodarce miasta, a także w konsekwencji silnych oddziaływań zewnętrznych związanych z globalizacją i dominacją nowych trendów kultury ponowoczesnej (indywidualizm, konsumpcjonizm, wzrost znaczenia kategorii wyboru). Z dokonującymi się przeobrażeniami korespondują także takie tendencje współczesnej kultury liberalnej, jak: wzrost znaczenia tolerancji, otwartość na świat, wzrost znaczenia praw mniejszości narodowych, a także seksualnych, postawy feministyczne. Przeobrażenia te wymagają zmian w systemie prawnym, będących konsekwencją naszej integracji z Unią Europejską. Badania pokazują, że Gdynia w coraz większym stopniu staje się miastem wielokulturowym otwartym na różne grupy etniczne, narodowe czy religijne<sup>244</sup>.

---

<sup>244</sup> I Jakimowicz-Ostrowska, *Wielokulturowy obraz Gdyni u progu XXI w.*, „Zeszyty Gdyńskie nr 2. Tożsamość kulturowo-cywilizacyjna Gdyni”, M. Gawron, H. Głogowska (red.), Gdynia 2007, s. 29-43.

Struktura zawodowa dawnej Gdyni stanowiła istotną kategorię jednostkowych identyfikacji obywateli, którzy utożsamiali się z wykonywanym zajęciem. Na bazie tych zależności tworzyły się etyki zawodowe określające statusy zawodowe rybaków, żeglarzy, stoczniovców, portowców na straży których stały organizacje związkowe i samorządu gospodarczego. Ugruntowaniu tożsamości zawodowej sprzyjały różne formy celebracji, rytuałów (jak choćby ceremoniał Marynarki Wojennej<sup>245</sup>), zwyczajów i świąt dedykowanych ludziom morza. Kryzys w gospodarce morskiej pociągający za sobą wzrost bezrobocia w niektórych tradycyjnych grupach zawodowych (np. wśród stoczniovców, rybaków), a z drugiej strony charakteryzowane już przemiany gdyńskiego rynku pracy podważają jednak tradycyjne formy tożsamości. Obecnie zawód nie stanowi tak istotnego składnika jednostkowej identyfikacji jak dawniej. Zawodu nie zdobywa się już na całe życie, a każdy człowiek aby przetrwać na rynku pracy wielokrotnie musi się przekwalifikowywać. Maleje znaczenie, tak istotnych w przypadku Gdyni, tradycji rodzinnych przekazywanych z ojca na syna. Upłynnienie tradycyjnej struktury zawodowej w Gdyni przejawia się w odchodzeniu od etosów branży morskich. Maleje znaczenie dawnych cechów, stowarzyszeń, związków zawodowych i organizacji samorządu gospodarczego. Choć organizacje te wciąż funkcjonują w Gdyni, a wiele z nich odwołuje się do przedwojennej tradycji stowarzyszeniowej, nie są one liczne, mobilne i reprezentatywne.

Współczesna struktura zawodowa jest strukturą płynną i dynamiczną. Z jednej strony wzrasta znaczenie wąskich specjalizacji, z drugiej zaś liczy się interdyscyplinarność i uniwersalność, rozumiane nie tylko w znaczeniu kwalifikacji, ale i predyspozycji osobowych umożliwiających kooperację i dialog międzykulturowy. Proste, odtwórcze i stereotypowe czynności w coraz większym stopniu wykonywane są bowiem przez maszyny. Powoduje to zacieranie się różnic pomiędzy branżami. Zgodnie z trendami występującymi na świecie pracę w zawodach produkcyjnych zastępują zawody związane z usługami.

Warto jednak przypomnieć, że choć dywersyfikacja struktury zawodowej Gdyni zapoczątkowana została zaraz na początku okresu przemian, musiało minąć wiele lat zanim realnie się odbiła na wskaźnikach statystycznych. W początkowym okresie przemian (rok 1992) obserwowane było wręcz zjawisko odwrotne, polegające na wzroście udziału pracujących w dziale przemysłowym, kosztem działu usług (co było konsekwencją spadku znaczenia przedsiębiorstw żeglugowych kosztem odnotowujących dobre wyniki finansowe

---

<sup>245</sup> G. Piwnicki, *Kultura polityczna środowiska kadry Marynarki Wojennej przez pryzmat mitu politycznego i obyczajowości ceremoniału morskiego*, „Zeszyty Gdyńskie nr 3. Tożsamość kulturowo-cywilizacyjna Gdyni”, M. Gawron, H. Głogowska (red.), Gdynia 2008, s. 39-54.

gdyńskich stoczni<sup>246</sup>). W kolejnych latach wzrastało jednak znaczenie sfery usługowej, głównie na skutek redukcji zatrudnienia w przemyśle okrętowym. Były to zarówno usługi działające na rzecz przedsiębiorstw gospodarki morskiej, jak i szeroko rozumianej gospodarki w mieście (pośrednictwo finansowe i obsługa nieruchomości<sup>247</sup>). Wzrastało także znaczenie usług wyższego rzędu, związanych z przetwarzaniem informacji.

Zdaniem autorów z Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową dla współczesnego rynku pracy na Pomorzu istotną rolę odgrywają takie czynniki jak rosnąca mobilność (zarówno zawodowa, jak i przestrzenna), wchodzenie na rynek pokolenia młodych ludzi nie znającego świata bez Internetu, telefonów komórkowych (tzw. pokolenie Y) coraz powszechniejsza konieczność współpracy przedstawicieli różnych pokoleń w ramach organizacji, rosnące znaczenie kompetencji i konieczność ich stałego uaktualniania oraz coraz większe znaczenie kobiet na rynku pracy<sup>248</sup>. Zamiast określonych kwalifikacji wzrasta znaczenie tzw. kompetencji kluczowych, którymi się można posługiwać w różnych zawodach (komunikacja w językach obcych, zdolności matematyczne, podstawowe zdolności naukowo-technologiczne, przedsiębiorczość, umiejętność uczenia się przez całe życie, kultura osobista<sup>249</sup>). W innym ujęciu badawczym podkreśla się znaczenie zajęć twórczych (głównie badawczych), związanych z funkcjonowaniem instytucji społecznych, pomocą ludziom starszym i niepełnosprawnym, zajęć wykonywanych przez wysoko kwalifikowanych specjalistów czy w końcu zajęć związanych z czasem wolnym<sup>250</sup>.

Kluczową rolę dla przygotowania zawodowego gdynian odgrywa oferta edukacyjna miasta. Od lat 80-tych w społeczeństwie Gdyni obserwowane są przeobrażenia w zakresie podnoszenia wykształcenia. Przemianom tym towarzyszą zabiegi miasta na rzecz coraz bardziej rozbudowanej oferty edukacyjnej, korespondującej z wyzwaniem globalnymi. Zgodnie z nowymi trendami powiązanie edukacji i rynku pracy odbywa się na zasadzie sprzężenia zwrotnego. Oznacza to, że rynek pracy jest uzależniony od edukacji, a jednocześnie nań wpływa<sup>251</sup>. Jak podkreśla się w *Memorandum* przygotowanym przez Urząd Miasta w 2010 roku Gdynia, poszczycić się może wysokim poziomem usług edukacyjnych

---

<sup>246</sup> J. Skupowa, *Gospodarka*, [w:] *Gdynia 1990-93. Przemiany i rozwój*, M. Dutkowski (red.), Gdynia 1994, s. 61.

<sup>247</sup> G. Masik, *Zmiany rynku pracy w Gdyni w okresie transformacji*, „Rocznik Gdyński” nr 17, Gdynia 2005, s. 57.

<sup>248</sup> *Czynniki i mechanizmy zmian gospodarki i rynku pracy województwa pomorskiego do roku 2020*, Raport podsumowujący I etap badania pt: *Stan obecny i prognoza zmian oraz kierunków rozwoju gospodarki i rynku pracy w województwie pomorskim*, kierownik projektu dr B. Wyżnikiewicz, Gdańsk 2009, s. 21.

<sup>249</sup> *Ibid.*, s. 41.

<sup>250</sup> W. Furmanek, *Zarys humanistycznej teorii pracy (z perspektywy pedagogiki pracy)*, Toruń 2008, s. 417.

<sup>251</sup> K. Danek, *O nowy kształt edukacji*, Toruń 1998, s.114.

(potwierdzonymi wynikami zewnętrznych sprawdzianów i egzaminów), które są zróżnicowane, dostosowane do trendów globalnych i wymogów rynku pracy. Dotyczy to wszystkich szczebli edukacji. Zwraca się uwagę, że *gdyńskie szkoły ponadgimnazjalne należą do najlepszych w województwie i w ciągu minionych lat wielokrotnie znajdowały się w ogólnopolskich rankingach*<sup>252</sup>, jak np. III LO im. Marynarki Wojennej RP w Gdyni, Ogólnokształcące Liceum Jezuitów oraz IX LO im. Józefa Piłsudskiego. Podkreśla się także, że miasto dba o zapewnienie warunków kształcenia nie tylko uzdolnionym uczniom, ale także dzieciom o szczególnych potrzebach edukacyjnych. Obok szkolnictwa publicznego w mieście rozwinął się dynamicznie sektor prywatnych usług edukacyjnych<sup>253</sup>.

Gdynia odgrywa także ważną rolę w zakresie szkolnictwa wyższego. Na tle potencjału Aglomeracji Trójmiejskiej, która uważana jest za jeden z ważniejszych ośrodków akademickich w Polsce, istotną rolę odgrywa też Gdynia, w której funkcjonują wydziały trzech uczelni publicznych oraz siedmiu uczelni prywatnych. Do uczelni tych należy zaliczyć nie tylko te specyficzne dla miasta i jego morskiej tożsamości (Akademia Morska, Akademia Marynarki Wojennej, Wydział Oceanografii i Oceanologii Uniwersytetu Gdańskiego), ale także takie uczelnie jak Wyższa Szkoła Administracji i Biznesu, Wyższa Szkoła Międzynarodowych Stosunków Gospodarczych i Politycznych, Wyższa Szkoła Humanistyczna, czy otwarta w 2010 roku Gdyńska Szkoła Filmowa, pierwsza tego typu placówka w Polsce północnej<sup>254</sup>.

Obecnie występują całkowicie odmienne tendencje, aniżeli te z okresu PRL, gdy podstawowym typem preferencji edukacyjnej gdynian było szkolnictwo zawodowe. Rośnie odsetek osób z wyższym wykształceniem oraz średnim i policealnym. Po 15 latach przemian na poziomie szkoły średniej niemal 70 proc. uczniów wybierało licea ogólnokształcące, przy zaledwie 5 proc. wybierających zasadnicze szkoły zawodowe<sup>255</sup>. Preferencja ta oznacza chęć studiowania w przyszłości. W roku akademickim 2008/2009 w województwie pomorskim kształciło się blisko 105 tys. studentów, którzy stanowią potencjał kadrowy dla przedsiębiorstw różnych branż oraz różnych sektorów<sup>256</sup>. Z tego w gdyńskich szkołach wyższych kształci się 15,2 tys. studentów, w tym 6,6 tys. osób na studiach dziennych<sup>257</sup>.

System gdyńskiego szkolnictwa projektowany jest zatem w taki sposób, aby

---

<sup>252</sup> *Memorandum Gdyni...*, s. 69-70.

<sup>253</sup> *Ibid.*, s. 67.

<sup>254</sup> *Ibid.*, s. 70.

<sup>255</sup> M. Szmytkowska, I. Sagan, *Kształtowanie się postaw obywatelskich społeczności lokalnej Gdyni w nowych warunkach ustrojowych*, „Rocznik Gdyński”, nr 18, Gdynia 2006, s. 66.

<sup>256</sup> *Memorandum Gdyni...*, s. 70.

<sup>257</sup> *Studium Uwarunkowań...*, s. 28.

odpowiadał wymogom rynku pracy. Choć nie jest on wolny od pewnych mankamentów (brak wystarczającej liczby placówek szkolnictwa wyższego technicznego), zmierza jednak w kierunku zespolenia z gdyńską gospodarką, czego potwierdzeniem może być współpraca z gdyńskimi pracodawcami<sup>258</sup>.

Współczesną strukturę społeczną Gdyni kształtują jednak także czynniki pozaekonomiczne, wyznaczone przez style życia, nasze preferencje, postawy społeczne, zaangażowania, wzory wartości, ideologie, bądź przynależność do grup mniejszościowych. Powyższą tendencję należy wiązać ze wzrostem ilości czasu wolnego, który stwarza możliwość rozwoju własnych zainteresowań, hobby, form zabawy i odpoczynku. Warto zwrócić uwagę, że nawet dla kategorii osób ciężko pracujących, która jest w Gdyni dość liczna, zgodnie z formułą współczesnego „pracoholizmu”, to nie praca jest czynnikiem ich identyfikacji, a sposób spędzania czasu wolnego. Z drugiej jednak strony w ponowoczesnym społeczeństwie rozróżnienie na czas pracy i czas wolny staje się coraz mniej ostre, a rozwój nowych form zaangażowań indywidualnych może się wiązać także z pracą zawodową.

Zgodnie z powyższą preferencją miasto Gdynia przedstawia siebie jako dogodne miejsce dla rozwoju oddolnej kreatywności. Promuje się „ludzi z pasją”, którzy mają pomysły na siebie samych, swoją firmę i swoje otoczenia<sup>259</sup>. Propagując podobne wzorce indywidualnych zaangażowań władze miasta odwołują się do odpowiedniej terminologii, która bywa niezrozumiała dla „niewtajemniczonych”: *design*, wzornictwo, projektowanie, sztuki użytkowe, przemysły kreatywne. W stymulowaniu inicjatywy oddolnej dochodzi zatem do synkretyzmu różnorodnych postaw i form zaangażowań, wykraczania poza ustalone kryteria i podziały. Mogą to być przedsięwzięcia publiczne, społeczne, obywatelskie, jak i prywatne; podejmowane w obszarze biznesu, inicjatywy obywatelskiej, ale także kultury i sztuki. Towarzyszą im imprezy jednorazowe i cykliczne, konferencje i warsztaty tematyczne, oddziałujące na ludzkie zmysły za pośrednictwem sztuk audiowizualnych. Ujęcie to pokrywa się z pluralistyczną i zdywersyfikowaną naturą kultury ponowoczesnej, zgodnie z którą *powolne przekształcanie się ludzi w świadome podmioty procesów społeczno-gospodarczych jest nieuniknione w skali całego świata*<sup>260</sup>.

Problemem pozostaje jednak ocena skali zaangażowania społecznego obywateli Gdyni w realizacji ich postaw jednostkowych. Kluczową kwestią jest odpowiedź na pytanie, na ile

---

<sup>258</sup> Wiedza na wysokim poziomie, rozmowa z Ewą Łowkiel, wiceprezydentem Gdyni, „Wiadomości Gdyńskie nr. 4 (80)”/ 2008, s. 5.

<sup>259</sup> Memorandum Gdyni..., s. 22-24.

<sup>260</sup> M. Ciechocińska, *Polski model przestrzeni postmodernistycznej*, [w:] *Polska przestrzeń w perspektywie długiego trwania*, A. Kukliński (red.), Biuletyn PAN KPZK, Zeszyt 178, Warszawa 1997, s. 181.

gdynianie są rzeczywiście społecznością aktywną, przedsiębiorczą i kreatywną, zdolną do budowania nowych wartości? Zgodnie z przekazem propagandowym *Gdynia od początku miała i nadal ma szczęście do ludzi, których wabiła i wabi słonecznością, pogodą ducha, optymizmem. Przybywali do niej i nadal przybywają ci najbardziej niepokorni, odważni i pomysłowi, którym gdzie indziej trudno realizować marzenia, śmiałe idee. Była od zarania i jest dziś symbolem romantycznej przedsiębiorczości, zakorzenionej w rdzennie polskiej tradycji, której cechami szczegółowymi są patriotyzm, odwaga, pragnienie wolności*<sup>261</sup>.

Władze miasta już w strategii z 1998 roku wpisały zadanie dotyczące „Zwiększenia aktywności społecznej mieszkańców Gdyni”<sup>262</sup>, które zostało podzielone na działania dotyczące umacniania wspólnoty lokalnej i więzi sąsiedzkich, zachęcania szkół do pełnienia roli ośrodków aktywizacji życia społecznego, wspierania organizacji pozarządowych i innych inicjatyw społecznych. Postulaty dotyczące aktywizacji społecznej znajdują się także w zaktualizowanej wersji strategii z 2003 roku<sup>263</sup>.

Przejawem oddolnej kreatywności gdynian jest analizowana w drugim rozdziale prywatna przedsiębiorczość, której odzwierciedleniem jest duża ilość małych i średnich firm zarejestrowanych w mieście. W prowadzenie samodzielnej działalności gospodarczej zaangażowany jest niemal co dziesiąty mieszkaniec Gdyni<sup>264</sup>. Przedsiębiorczość ta, jako pozostałość po etosie kupiecko-handlowym zawsze odgrywała ważną rolę w mieście, a po 1989 roku mogła stać się istotnym czynnikiem przeobrażeń gdyńskiego rynku pracy i uchronić miasto od bezrobocia związanego z kryzysem w gospodarce morskiej. Przedsiębiorczość ta wkracza także w coraz to nowe kierunki aktywności znajdujące się na pograniczu biznesu, nauki, kultury, sztuki, rozrywki, aktywności obywatelskiej. Obejmuje ona zarówno branże tradycyjne, jak i coraz bardziej popularne w mieście zaawansowane technologie (informatyka, biotechnologie, wzornictwo przemysłowe) tworzone na bazie inwencji intelektualnej.

Miernikiem aktywności gdynian może być liczebność instytucji otoczenia biznesu, które wspomagają procesy gospodarcze miasta. Pomimo podnoszonych już mankamentów gdyńskich instytucji samorządu gospodarczego, są one ważnym partnerem władz lokalnych w rozwoju gospodarczym regionu i poprzez swoją aktywność generują kapitał społeczny miasta. Do tradycyjnych gdyńskich organizacji samorządu gospodarczego należy zaliczyć: Cech

---

<sup>261</sup> *Gdynia. Słoneczne miasto z temperamentem. Gdynia zaprasza*, Folder promocyjny 1998.

<sup>262</sup> *Strategia Rozwoju Gdyni. Cele rozwoju i zadania realizacyjne...*, s. 69.

<sup>263</sup> W strategii tej w priorytecie: *Gdynianie znajduje się cel: Rozwój aktywności obywatelskiej mieszkańców Gdyni*. [http://www.gdynia.pl/dla/inwestorow/strategia/392\\_30127.html](http://www.gdynia.pl/dla/inwestorow/strategia/392_30127.html)

<sup>264</sup> M. Szymkowska, I. Sagan, *Kształtowanie się postaw obywatelskich ...*, s. 73.

Rzemiosła i Przedsiębiorczości, Regionalną Izbę Gospodarczą Pomorza, Krajową Izbę Gospodarki Morskiej. Instytucją otoczenia biznesu *nowego typu* jest natomiast Agencja Rozwoju Gdyni, której aktywność mieści się w kanonie organizacji nastawionych na wspieranie kapitału społecznego poprzez tworzenie różnorodnych więzi społecznych (zewnętrznych, wewnętrznych, a także pomiędzy nauką i biznesem). Ważnym ogniwem działalności ARP są inicjatywy na rzecz rozwoju kreatywności, tworzenia nowych idei w obszarze wzornictwa, projektowania oraz sztuki użytkowej<sup>265</sup>.

Najważniejszą jednak formą aktywności obywatelskiej gdynian są organizacje pozarządowe (akronim *NGO* od angielskiego *non-governmental organizations*). Organizacje te cechuje niezależność zarówno od struktur państwowych, gospodarczych, a także samorządowych, stąd określane są mianem III sektora. *NGO-sy posiadają formalną organizację, działają na rzecz dobra wspólnego, solidaryzmu społecznego bez osiągania korzyści materialnych członków organizacji*<sup>266</sup>. Z drugiej zaś strony, aktywnie współpracują z władzami lokalnymi i centralnymi, co wiąże się z *możliwościami realizacji przez nie niektórych zadań publicznych oraz zwiększenia ich efektywności ekonomicznej*<sup>267</sup>. Organizacje te mogą odciążać bądź uzupełniać działania władz różnych szczebli, dostając od nich zadania zlecone do realizacji.

Najwięcej gdyńskich organizacji pozarządowych funkcjonuje w sferze edukacji, ochrony zdrowia, pomocy społecznej, samopomocy i rehabilitacji (działalność na rzecz ubogich i niepełnosprawnych), kultury i sztuki oraz spędzania czasu wolnego. Gdyńskie stowarzyszenia rozwijają także aktywność międzynarodową, hobbystyczną, turystyczną i inne<sup>268</sup>. W latach 1993-2010 liczba tych organizacji wzrosła pięciokrotnie. W roku 2010 było ich 830. Z kolei aktywność mierzona łączną kwotą dotacji na różnego rodzaju projekty zwiększyła się w tym czasie prawie 150-krotnie<sup>269</sup>. Dodatkowym impulsem dla ich rozwoju są programy i systemy wsparcia Unii Europejskiej.

Urząd Miasta Gdyni prowadzi politykę nastawioną na wsparcie i subsydiowanie organizacji pozarządowych, której wytyczne zostały sformułowane w Programie Współpracy Gminy Miasta Gdyni z podmiotami prowadzącymi działalność pożytku publicznego. Jak przypomina entuzjastycznie animator gdyńskich NGO-sów, a obecnie wiceprezydent miasta

---

<sup>265</sup> <http://arg.gdynia.pl/projekty/proj/kreogdynia.html> (23.05.2011)

<sup>266</sup> B. Słobodzian, *Organizacje pozarządowe we współczesnym ładzie kulturalnym Gdyni*, „Zeszyty Gdyńskie nr 3. Tożsamość kulturowo-cywilizacyjna Gdyni”, M. Gawron, H. Głogowska (red.), Gdynia 2008, s. 107.

<sup>267</sup> *Ibid.*, s. 110.

<sup>268</sup> M. Szmytkowska, I. Sagan, *Kształtowanie się postaw obywatelskich...*, s. 70-72.

<sup>269</sup> *Memorandum Gdyni...*, s. 7.

Michał Guć: *Gdynia była pierwszym miastem w Polsce, które zdecydowało się na nawiązanie systemowej współpracy z lokalnymi organizacjami pozarządowymi*<sup>270</sup>. Program współpracy z organizacjami pozarządowymi miasto uchwaliło już w 1995 roku, a pierwszym jego namacalnym rezultatem było powołanie Gdyńskiego Centrum Organizacji Pozarządowych (GCOP) w dniu 28 marca 1996 roku, które mieści się przy ul. 3 Maja. Centrum funkcjonuje w ramach Biura Prezydenta Miasta Gdyni i funkcjonuje we współpracy z pełnomocnikiem prezydenta miasta Gdyni ds. organizacji pozarządowych. GCOP organizuje poradnictwo, szkolenia oraz pomoc techniczną dla organizacji pozarządowych, głównie w tematach prawnych dotyczących rejestracji stowarzyszeń, możliwości pozyskania dotacji z UE itp., prowadzi działalność informacyjną. Ponadto Centrum udostępnia NGO-som swoją siedzibę jako lokalu na spotkania, akcje i imprezy okolicznościowe, przyznało także na preferencyjnych warunkach 26 lokali użytkowych i 20 innych nieruchomości, które zajmowane są przez ok. 40 organizacji<sup>271</sup>.

Władze miasta przekazują organizacjom realizację zadań zleconych z zakresu pożytku publicznego. Działania te mieszczą się w formule wolontariatu. Zgodnie z tą procedurą organizacje pozarządowe realizują działania na rzecz niepełnosprawnych, bezdomnych i bezrobotnych, organizują szkolenia sportowe dzieci i młodzieży oraz organizują imprezy, zawody i rozgrywki sportowe. Władze przekazały także środki finansowe dla Związku Harcerstwa Polskiego na realizację projektu „Pełna gotowość” (powołanie grupy ratowniczej do udzielania pierwszej pomocy medycznej oraz działań z zakresu ratownictwa miasta). Ważnym zadaniem publicznym powierzonym 11 organizacjom pozarządowym na podstawie ustawy o systemie oświaty jest prowadzenie placówek oświaty niepublicznej – szkół i przedszkoli. W podobnej formule powołano także w Gdyni do życia Gdyński Uniwersytet Trzeciego Wieku, instytucję mającą na celu aktywizację społeczną seniorów<sup>272</sup>. W dziedzinie kultury Fundacja Kultury Liberty organizowała ostatnio projekt „Małe Formy z Wielkimi Aktorami” (spektakle teatralne, koncerty, odczyty z udziałem znanych artystów) z kolei Stowarzyszenie „Razem” realizowało projekt zaangażowania młodzieży (z Gdyni oraz polskich szkół na Litwie) w kreowanie lokalnej kultury<sup>273</sup>.

Miasto zaangażowane jest także w projekt DOKI (Działanie, Organizacja, Kreatywność, Inicjatywa), który spełnia rolę gdyńskiego inkubatora aktywności dla licealistów i studentów. Celem projektu jest zachęcenie młodych ludzi do włączenia się między innymi w wolontariat

---

<sup>270</sup> M. Guć, *Samorządna Gdynia*, „Rocznik Gdyński” nr 18, Gdynia 2006, s. 60.

<sup>271</sup> B. Słobodzian, *Organizacje pozarządowe...*, s. 111.

<sup>272</sup> *Ibid.*, s. 112-113.

<sup>273</sup> *Ibid.*, s. 113.



i organizację dużych przedsięwzięć realizowanych w Gdyni, takich jak: Noc Świętojańska, The Tall Ships' Races, Heineken Opener Festival, Scena koncertowa „Ucho” czy Festiwal Polskich Filmów Fabularnych. Projekt DOKI skierowany jest do aktywnych, mających chęć działania młodych gdynian w wieku 16-30 lat.

W 2009 roku gdyński samorząd został uhonorowany w konkursie EPSA 2009. Projekt „Gdyński sektor obywatelski” dotyczący partnerstwa władz lokalnych i organizacji pozarządowych otrzymał nagrodę w kategorii „Zaangażowanie obywateli”. Ponadto, jak podkreśla się w *Memorandum Gdyni* wydanym w 2010 roku przez Urząd Miasta: *zdołyte przez miasto doświadczenie oraz wypracowane schematy współpracy z III sektorem stały się podstawą do tworzenia rozwiązań legislacyjnych przez samorzady oraz Parlament RP, np. podczas prac nad ustawą o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie, a Prezydent Gdyni Wojciech Szczurek od marca 2006 do lipca 2010 r. był doradcą prezydenta RP ds. samorządu*<sup>274</sup>.

Informacje dotyczące aktywności gdyńskich organizacji pozarządowych oraz form ich subsydiowania przez władze podawane są w wydawnictwach informacyjnych i promocyjnych miasta jako potwierdzenie niezaprzeczalnego sukcesu, bowiem zgodnie z obiegową opinią to działające *non profit* organizacje pozarządowe budują zaufanie społeczne, kształtują odpowiedzialność i umiejętność wpływania na własny los zmniejszając ryzyko wyobcowania, frustracji czy wycofania<sup>275</sup>. Uważa się także, że organizacje pozarządowe w lepszy sposób, aniżeli władze realizują zadania z zakresu służby publicznej.

Problemem pozostaje jednak ocena rzeczywistego uczestnictwa obywateli w tego typu inicjatywach. Miasto nie dysponowało dotąd dokładnymi danymi dotyczącymi ilości osób uczestniczących w gdyńskich organizacjach pozarządowych. W 2008 roku wiceprezydent Michał Guć liczbę tą szacował na kilkanaście do kilkudziesięciu tysięcy<sup>276</sup>. Jednak w *Memorandum Gdyni* z 2010 roku wielkość ta została urealniona i oszacowana na 3 tys. wolontariuszy i pracowników NGO-sów<sup>277</sup>, co nie jest wielkością zbyt dużą jak na ćwierćmilionowe miasto. Zgodnie z wynikami badań prowadzonych przez Regionalne Centrum Wolontariatu w Gdańsku wolontariat nastawiony na bezinteresowne niesienie pomocy innym nie jest w Gdyni tak silnie rozpowszechniony jak wynika z potrzeb i chęci

---

<sup>274</sup> *Memorandum Gdyni...*, s. 8.

<sup>275</sup> M. Szmytkowska, I. Sagan, *Kształtowanie się postaw obywatelskich...*, s. 71.

<sup>276</sup> M. Guć, *Kluczem do sukcesu jest nieustanny twórczy niepokój*, rozmowę prowadzi L. Szmidtkę, „Pomorski Przegląd Gospodarczy” nr 2/2008 (37), s. 26.

<sup>277</sup> *Memorandum Gdyni...*, s. 7.

niesienia pomocy przez samych respondentów<sup>278</sup>.

Warto podkreślić, iż według danych zawartych na nośnikach informacyjnych GCOP, co druga organizacja pozarządowa w Polsce korzysta z finansowej pomocy samorządu terytorialnego, a dla 40 proc. z nich pozyskiwane w ten sposób środki stanowią jedyne (bądź jedno z dwóch) źródło finansowania ich działalności<sup>279</sup>. Powstaje w związku z powyższym pytanie: jak wiele gdyńskich organizacji jest wyrazem inicjatywy oddolnej, a jak wiele tworzonych jest z chęci uzyskania miejskiej dotacji?

Warto też zwrócić uwagę, że spora część gdyńskich organizacji pozarządowych funkcjonuje w takich sferach aktywności jak opieka społeczna, pomoc ubogim, ochrona zdrowia, pomoc niepełnosprawnym, które razem wzięte znacznie przewyższają prowadzącą w rankingu aktywność na rzecz edukacji<sup>280</sup>, skupiając się na praktycznym rozwiązywaniu problemów gdynian, znajdujących się potrzebie. W ramach ich struktur działają wolontariusze i filantropii, którzy pomagają innym (czyli tworzą *sieci inkluzywne*), niemniej badając zależność tych organizacji względem miasta dochodzi się do wniosku, że organizacje te usytuowane są w pozycji beneficjenta budżetu miasta. Nie negując wagi społecznej rozwiązywanych przez nie problemów, warto zauważyć, że organizacje te zajmują się artikulacją potrzeb własnych. Nie budują zatem „*więzi pomostowych*”, które tworzone są w interesie różnych podmiotów i dobra publicznego, jako takiego i dzięki temu jako wyraz inicjatywy oddolnej wykazują zdolność do samoorganizacji społecznej<sup>281</sup>. Nie rozwijają też specjalnie indywidualnej kreatywności i pomysłowości.

Nastawione są na „branie”, a nie na „dawanie”, w czym celują inicjatywy o charakterze ideowym, patriotycznym (zarówno względem dużej, jak i małej ojczyzny jak np. Towarzystwo Miłośników Gdyni), kulturowym, edukacyjno-naukowym itd. Choć organizacje o charakterze patriotycznym również aktywnie działają w Gdyni, a część z nich odwołuje się do rodowodu przedwojennego (Towarzystwo Gimnastyczne „Sokół”, Towarzystwo Hippiczne, Towarzystwo Kąpieli Morskich, Liga Morska, Związek Towarzystw w Gdyni) znajdują się jakby na uboczu polityki miasta na rzecz wspierania organizacji pozarządowych<sup>282</sup>. Argumenty te potwierdzają podnoszoną już w drugim rozdziale tezę o

---

<sup>278</sup> *Potencjał wolontarystyczny w Trójmieście*, Projekt badawczy Ex Ante realizowany w ramach Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki. Regionalne Centrum Wolontariatu w Gdańsku, czerwiec 2009, s. 42-43.

<sup>279</sup> *Aktywność publiczna w teorii i praktyce*, prezentacja z konferencji z okazji 15 rocznicy uchwalenia Programu Współpracy – 6 IX 2010, [w:] *Nowoczesna, Odpowiedzialna, Wrażliwa, Aktywna*, nośnik CD, [www.gdynia.pl/pozarządowa](http://www.gdynia.pl/pozarządowa).

<sup>280</sup> M. Sznytkowska, I. Sagan, *Kształtowanie się postaw obywatelskich...*, s. 72.

<sup>281</sup> P. Sztompka, *Zaufanie. Fundament społeczeństwa*, Kraków 2007, s. 247-264.

<sup>282</sup> R. Toczek, *Lokalność gdyńska – prawda czy fałsz ?...*, s. 49.

postrzeganiu procesów społecznych Gdyni, takich jak aktywność, samorządność, przez pryzmat narzędzi formalnych i administracyjnych, a nie zjawisk o charakterze kulturowym, które wymagają indywidualnego traktowania.

Formą aktywizacji społecznej przeznaczoną dla młodzieży jest także program „szkół otwartych”, prowadzony w 15 placówkach oświatowych Gdyni. W ramach zajęć pozalekcyjnych dla uczniów (kluby sportowe, harcerstwo, koła zainteresowań) realizowane są cele wychowawczo-społeczne oraz inicjatywy rozwijające przedsiębiorczość, pracowitość i pomysłowość dzieci i młodzieży<sup>283</sup>.

Ważną formą współczesnej partycypacji obywatelskiej jest możliwość uczestnictwa mieszkańców miasta w procesie zagospodarowania przestrzennego. Odpowiada ona współczesnym koncepcjom oddolnej percepcji i waloryzacji przestrzeni, a ponadto zwiększa poczucie więzi sąsiedzkiej, zainteresowanie własnym miastem i osiedlem. Zgodnie z obowiązującymi procedurami obywatele Gdyni mogą formułować opinie dotyczące zabudowy obszaru bądź konkretnych inwestycji na etapie przygotowywania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Obserwuje się jednak relatywnie niewielkie zainteresowanie gdynian losem miasta bądź własnej dzielnicy na etapie przygotowania planów, z reguły występuje ono za to na etapie realizacji inwestycji, gdy przybiera ona realne kształty, a kiedy jest już za późno na interwencję. Podobna sytuacja miała miejsce w odniesieniu do decyzji o likwidacji portu rybackiego w Gdyni. Zainteresowanie obywateli Gdyni obejmuje też z reguły ich najbliższą zabudowę, jest ono zatem inspirowane głównie względami partykularnymi, a nie troską o dobro wspólne i przyszłością miasta jako całości<sup>284</sup>.

W Gdyni stosunkowo dobrze funkcjonuje także najniższy szczebel samorządu terytorialnego – rady dzielnicowe. W celu zainteresowania gdynian wyborami do rad dzielnicowych miasto zrezygnowało z progu wyborczego. Władze miasta subsydują rady dzielnicowe, wprowadzają też nowe formy zachęt dla aktywnych radnych w postaci konkursów dotyczących młodzieży, bezpieczeństwa, kultury bądź estetyki dzielnicy. Od 2011 roku planowane są także dodatkowe środki finansowe na funkcjonowanie rad<sup>285</sup>. Kilka dzielnic wydaje własne gazetki oraz prowadzi portale internetowe, które stają się platformą wymiany informacji i artykulacji interesów najniższego szczebla demokracji lokalnej<sup>286</sup>. Frekwencja w wyborach do rad dzielnicowych nie jest jednak wysoka. W ostatnich wyborach

---

<sup>283</sup> *Encyklopedia Gdyni...*, s. 806.

<sup>284</sup> M. Guć, *Kluczem do sukcesu...*, s. 27.

<sup>285</sup> *Co może, a czego nie dzielnicowy radny*, „Dziennik Bałtycki”, nr 40 (20153)/ 2011, dodatek „Trójmiasto”, s. 6.

<sup>286</sup> *Ibid.*, s. 25-27.

z dnia 27 marca 2011 zagłosowało 18.095 osób na 197.746 uprawnionych, czyli 9,15 proc., co i tak należy uznać za dobry wynik jeżeli chodzi o frekwencję<sup>287</sup>.

Badacze korelują relatywnie wysoką skalę oddolnej aktywności gdynian z poziomem ich optymizmu i wiary we własne siły. Zdaniem badaczy potwierdza to *stereotyp gdynian jako osób przedsiębiorczych, otwartych i potrafiących podejmować ryzyko, którym przemiany ustrojowe dały szansę na uwolnienie aspiracji i marzeń oraz możliwości samorealizacji*<sup>288</sup>. Odzwierciedleniem pozytywnego klimatu panującego w mieście jest także niespotykana, jak na polskie warunki skala poparcia dla lokalnych decydentów<sup>289</sup>.

Warto jednak zwrócić uwagę na jednostronność tak sformułowanych ocen oraz uleganie przez część badaczy wykładni propagandowej wytworzonej przez lokalne media i środowiska decyzyjne. Wychodząc z tego punktu widzenia A. Chodubski zwraca uwagę na działania *pozorowane, powierzchowne*<sup>290</sup>, podejmowane w Gdyni przez władze zgodnie z formułą politycznej poprawności, krytykuje proces zastępowania rzeczywistego rozpoznawania i oceniania przemian kulturowo-cywilizacyjnych przez instytucje sondażowe, wykonywane na zlecenie podmiotów decyzyjnych<sup>291</sup>.

Niezależnie od oceny samego procesu należy zgodzić się z tezą, że współczesne społeczeństwo Gdyni podobnie jak wiele społeczeństw rozwiniętych podlega daleko posuniętym przekształceniom strukturalnym. Czynniki oddolne zwiększają jego mobilność, różnorodność, dywersyfikację i nieprzewidywalność. Kategoria silnej tożsamości zbiorowej zastępowana zostaje kategorią tożsamości indywidualnej, a w ramach tej ostatniej coraz większą rolę odgrywają motywacje wyznaczone przez gusta, preferencje, przyzwyczajenia i wybory charakterystyczne dla społeczeństwa konsumpcyjnego. Współczesna socjologia poststrukturalna czynnikami te wiąże z upadkiem tradycyjnej struktury społecznej, której istnienie warunkowane było dawniej czynnikami zewnętrznymi, egzogenicznymi względem niej. W przypadku społeczeństwa Gdyni czynniki te wiązano z jego bazą ekonomiczną, kształtowaną w minionym okresie przez warunki nadmorskiego położenia miasta. Oceniając przemiany struktury społecznej Gdyni z tej perspektywy należy skłonić się ku tezie, że współczesnemu wzrostowi znaczenia postaw indywidualnych i oddolnych towarzyszy kryzys tożsamości morskiej miasta, jako kategorii silnej identyfikacji zbiorowej, dominującej w

---

<sup>287</sup> K. Pisera, *W części dzielnic potrzebne było losowanie radnych*, „Polska Dziennik Bałtycki” z 29.03.2011.

<sup>288</sup> M. Szymtkowska, *Przestrzeń społeczna miasta...*, s. 127.

<sup>289</sup> Dokładna analiza tego problemu przedstawiona jest w podrozdziale 3.9.

<sup>290</sup> A. Chodubski, *Gdynia a współczesne wartości społeczno-polityczne świata*, „Zeszyty Gdyni” nr 3. Tożsamość kulturowo-cywilizacyjna Gdyni”, M. Gawron, H. Głogowska (red.), Gdynia 2008, s. 22.

<sup>291</sup> Ibid.

okresie międzywojennym i PRL.

### 3.7. Dysproporcje społeczne współczesnej Gdyni

Pomimo relatywnie wysokiego poziomu zadowolenia gdynian z przekształceń systemowych 1989 roku w mieście występują duże dysproporcje społeczne. Pogłębiają one poczucie alienacji i wyobcowania, żywione wśród grup społecznych, które nie są beneficjentami zmian. Ich istnienie w społeczeństwie Gdyni potwierdza też podnoszoną we współczesnej socjologii tezę, że proces indywidualizacji nie pociąga za sobą całkowitego zmierzchu segmentacji klasowej lecz powoduje jedynie zmianę sposobu jej artykulacji. Współczesne społeczeństwo jest silnie wyczulone na różnice społeczne, choć nie artykułuje już swoich roszczeń w sposób uporządkowany i zagregowany jak to było dawniej. Zwraca się uwagę, na zastępowanie „silnych teorii klasowych” (opartych na istnieniu wspólnej świadomości i gotowości do podejmowania akcji zbiorowych) teoriami „słabymi” wyjaśniającymi postawy, wartości, aspiracje i wybory społeczne nie tyle kryterium „pracodawcy-robotnicy” lecz takimi kryteriami, jak: „rządzący-rządzeni”, „bogaci-biedni”, „uczciwi- nieuczciwi”<sup>292</sup>. Zgodnie z tezami sformułowanymi już w latach 50-tych przez Ralfa Dahrendorfa wykładnia dokonujących się przeobrażeń potwierdzała istnienie konfliktowego, a nie funkcjonalnego charakteru dysproporcji społecznych<sup>293</sup>. Sugestie te potwierdzone zostały późniejszymi procesami społecznymi będącymi konsekwencją trendów globalizacji gospodarki. Charakteryzowany w pierwszym rozdziale pracy zmierzch drożności decyzyjnych instytucji państwowych jako konsekwencja trendów globalizacyjnych przyczynia się do pogłębiania różnic społecznych i majątkowych, choć na skutek rewolucyjnych przemian w strukturze społecznej nie układają się już one w formie uporządkowanej segmentacji klasowej. Zgodnie z wykładnią procesu metropolizacji szczególnie silne przejawy nowych podziałów społecznych obserwowane są w środowiskach wielkomiejskich, gdzie występuje silna segmentacja rynku pracy: podział na klasę metropolitalną i niewykwalifikowanych robotników<sup>294</sup>.

Proces polaryzacji społecznej Gdyni można zanalizować w ujęciu strukturalno-zawodowym oraz przestrzennym. Analizując problem w ujęciu strukturalno-zawodowym zwraca uwagę istnienie w Gdyni całych grup społecznych, których status materialny sukcesywnie się pogarsza i które nie oceniają pozytywnie ani entuzjastycznie dokonujących

---

<sup>292</sup> *Polacy pracujący a kryzys fordyzmu....*, J. Gardawski (red.), s. 21-25.

<sup>293</sup> R. Dahrendorf, *Klasy i konflikt klasowy w społeczeństwie przemysłowym*, Kraków 2008, s. XIX.

<sup>294</sup> B. Jałowiecki, *Przemiany miast i zbiorowości miejskich*, [w:] *Współczesne społeczeństwo polskie. Dynamika zmian*, J. Wasilewski (red.), Warszawa 2006, s. 182.

się w kraju przeobrażeń. Źródeł tego stanu rzeczy należy się doszukiwać w zaszłościach historycznych, czynnikach losowych, bezrobociu strukturalnym, przeobrażeniach cywilizacyjnych, kryzysie gospodarki morskiej. Od samego początku transformacji społeczności polskich miast nadmorskich w silnym stopniu dotknięte zostały negatywnymi skutkami przeobrażeń. Badania prowadzone w latach 1987-1989 na wybranej próbie miast polskiego wybrzeża potwierdzały ich ujemny bilans kulturowy i społeczny. Powstawanie nowej klasy dorobkiewiczów i drobnych właścicieli postrzegano w tych miastach negatywnie, przez pryzmat nowych dystansów społecznych. Na tym tle samopoczucie przedstawicieli świata pracy ulegało pogorszeniu, co pogłębiało ich poczucie klęski i frustracji<sup>295</sup>.

Pisarka Izabela Filipiak w pozytywnym świetle ocenia podstawy współczesnej stratyfikacji społecznej gdyńskich rodzin, gdyż o statusie materialnym nie decyduje już wywodzący się z doby PRL-u podział na rodziny, które mają w domu „pływających” czyli marynarzy (którzy wedle autorki „żyli jak arystokraci”) i „plebejską resztę”<sup>296</sup>. Podział ten zanikł jej zdaniem w latach 90-tych, a *dziś powodzi się i tym gdynianom, którzy pracują na łodzi*<sup>297</sup>. Z drugiej jednak strony, współczesne podziały społeczne występujące w Gdyni posiadają niepokojącą wymowę.

W środowisku gdyńskim negatywne koszty przemian odczuwają osoby pracujące w dużych przedsiębiorstwach sektora publicznego. Pracownicy tych podmiotów, mieszkający głównie w wielkich osiedlach blokowych wybudowanych w okresie realnego socjalizmu, odczuwają większą potrzebę bezpieczeństwa socjalnego niż pracownicy firm małych, oni także często wiążą się ze związkami zawodowymi. Zgodnie z tezami przedstawionymi już powyżej *interesującą grupą „przeegranych” są tzw. marynarze dewizowi, których status zawodowy podupadł dramatycznie. Co gorsza, w równie trudnej sytuacji pozostają ich dorosłe dzieci, zwłaszcza synowie, którzy liczyli na taką samą drogę zawodową jak ojcowie: przy stosunkowo niewielkich kwalifikacjach – niewspółmiernie wysokie zarobki*<sup>298</sup>. Ocena personelu pracowniczego dużych przedsiębiorstw gospodarki morskiej nie musi być jednak pejoratywna. Tradycyjne usposobienie *ludzi morza* przekłada się bowiem na ich wysoki poziom identyfikacji z firmą i jej pracownikami, gotowość do pozostawania po godzinach w pracy itp.<sup>299</sup> Osoby te skłonne są także do zatrudnienia długookresowego, nie zmieniają

---

<sup>295</sup> R. Woźniak, *Społeczność miasta portowego w warunkach transformacji ustrojowych*, „Roczniki socjologii morskiej”, Tom VIII, Wrocław -Warszawa -Kraków 1994, s. 59-60.

<sup>296</sup> I. Filipiak, *Gdynia – pisząca się opowieść*, [w:] *Trójmiasto. Przewodnik Krytyki Politycznej*, Tom XXIII, Gdańsk 2010, s. 265.

<sup>297</sup> Ibid., s. 266.

<sup>298</sup> M. Szmytkowska, *Przestrzeń społeczna miasta...*, s. 135.

<sup>299</sup> *Polacy pracujący a kryzys fordyzmu...*, J. Gardawski (red.), s. 28.

miejsca zatrudnienia przy pierwszej nadarzącej się okazji pod wpływem impulsów ekonomicznych. Są źródłem fachowości i ciągłości kadr w przedsiębiorstwie.

Bezrobocie w Gdyni nie kształtuje się na wysokim poziomie i wykazuje duże wahania. Jego wielkość kształtowała się na poziomie od 3,4 proc. w 1990 roku do 10,5 proc. w roku 2003. Od roku 2007 do 2010 wynosiła ona kolejno: 6,8 proc., 1,8 proc., 3,1 proc. i 5,4 proc.<sup>300</sup> Dynamika ta nie zawsze odzwierciedla jednak stan faktyczny i obiektywny, czasami wynika ona z różnych czynników dodatkowych (ubezpieczenia zdrowotne, prawo do zasiłku, dopływ absolwentów szkół na różnym poziomie nauczania itd.)<sup>301</sup>. Spore rozgoryczenie w gdyńskim społeczeństwie wywołuje proces zwolnień obejmujących pracowników sektora morskiego: marynarzy, rybaków, a ostatnio zwłaszcza stoczniowców. W 2010 roku znacznie wzrosła liczba, rejestrujących się jako bezrobotni, byłych pracowników Stoczni Gdynia. W styczniu 2010 urzędy pracy zarejestrowały prawie 2 tys. bezrobotnych byłych stoczniowców<sup>302</sup>.

Pomimo tego, że część zwalnianych stoczniowców zostanie zatrudnionych w związku z nowymi planami inwestycyjnymi firmy *Crist* warto też zwrócić uwagę, że ilość zwalnianych stoczniowców będzie się sukcesywnie powiększać, gdyż branża okrętowa charakteryzuje się długą, 18-miesięczną linią produkcyjną, stąd jak na razie zatrudnienie posiada wielu pracowników przy realizacji wcześniejszych zamówień. Stopniową redukcję zatrudnienia w branży stoczniowej już od dawna powoduje także proces *outsourcingu* – zlecenia firmom zewnętrznym części procesów gospodarczych realizowanych uprzednio w podmiotach branży stoczniowej bądź wydzielania się ze stoczni firm świadczących dla nich usługi. W wyniku upadłości stoczni gdyńskiej na bezrobociu może się znaleźć nawet kilka tysięcy osób<sup>303</sup>. W 2010 roku zwolniono także ok. 200 osób ze Stoczni Marynarki Wojennej, w którym zatrudnienie przekraczało do niedawna tysiąc osób. W wyniku ogłoszonej w kwietniu 2011 roku upadłości likwidacyjnej przewiduje się, że w najbliższym czasie utraci pracę ok. 400 osób<sup>304</sup>.

Zwalnianym pracownikom nie przysługuje też prawo do zasiłku, nie mają także co liczyć na nowe oferty pracy, gdyż w nowej gospodarce ich kwalifikacje okazują się

---

<sup>300</sup> Opracowanie: Samodzielny Referat Analiz Statystycznych Urzędu Miasta Gdyni na podstawie danych Powiatowego Urzędu Pracy w Gdyni, [http://www.gdynia.pl/wszystko/o/gdyni/liczby/102\\_30108.html](http://www.gdynia.pl/wszystko/o/gdyni/liczby/102_30108.html) (23.05.2011)

<sup>301</sup> I. Milewska, S. Rzymowski, *Bezrobocie w Gdyni w latach 1990-2002. Przyczyny-Zmiany-Struktura-Skutki-Przeciwdziałanie*, „Rocznik Gdyński” nr 16, Gdynia 2003, s. 291-293.

<sup>302</sup> *Stoczniowcy bez pracy*, „Morski Rynek Pracy. Dodatek specjalny do Namiarów na Morze i Handel”, nr 02/10 Styczeń, s. III.

<sup>303</sup> P. Susmarski, *Pracujący w przemyśle stoczniowym – diagnoza stanu obecnego i analiza trendów*, „Pomorski Przegląd Gospodarczy, Gospodarka Morska”, nr 2/2009 (41), s. 73.

<sup>304</sup> *Sąd ogłosił upadłość Stoczni...*, „Gazeta Prawna” z 2011. 04. 07; K. Netka *Obrona Stoczni Marynarki Wojennej*, „Dziennik Bałtycki” nr 40 (20153) z 18. 02.2011, s. 30.

bezużyteczne, a systemy przekwalifikowań zawodowych z reguły nie są w stanie sprostać oczekiwaniom. Przeobrażenia gdyńskiego rynku pracy korespondują bowiem z przemianami społeczeństwa postindustrialnego, w którym wzrost gospodarczy posiada coraz bardziej bezzatrudnieniowy charakter, a nowe branże nie są w stanie wchłonąć nadwyżki pracowniczey z przemysłów schyłkowych<sup>305</sup>. Wzrost wydajności ludzkiej pracy powoduje, że nie jest możliwa prosta reprodukcja siły roboczej, nie mówiąc już o reprodukcji rozszerzonej<sup>306</sup>. W społeczeństwie gdyńskim tworzy się w związku z powyższym kategoria ludzi zbędnych, zyskujących w wykładni Zygmunta Baumana miano *ludzi odpadów* - będących skutkiem ubocznym postępu technicznego<sup>307</sup>. O ile w społeczeństwie przemysłowym grupa ta potrafiła się zorganizować i podjąć świadomą walkę, w miejsce wroga umiejscawiając przedstawicieli znienawidzonej klasy wyższej (stygmatyzowanych jako klasowi wyzyskiwacze bądź „czerwona burżuazja”), o tyle współcześnie na skutek charakteryzowanego już rozmycia kryteriów struktury społecznej za bardzo nawet nie wiadomo gdzie szukać winnych. Postęp techniczny nosi bowiem *wszelkie cechy bezosobowego i czysto technicznego procesu*<sup>308</sup>.

Sytuacja ta wyznacza problem o dużej drażliwości społeczno-kulturowej, w Gdyni określa się go jako *wstydlivy*<sup>309</sup>. Bezrobocie dotyka bowiem ludzi morza, grupę społeczną będącą owocem kilkudziesięcioletniej edukacji morskiej społeczeństwa, niejednokrotnie budowniczych Gdyni, ludzi którymi niegdyś chlubiła się cała Polska, stawiając ich za wzór i przykład do naśladowania oraz traktując jako potwierdzenie wysokiego poziomu kwalifikacji zawodowej pracowników polskiego Wybrzeża. Obecnie ludzie ci stają się niepotrzebni i niedopasowani do nowego modelu społeczeństwa. Ich poczucie frustracji i alienacji w nikłym stopniu są także w stanie zrekompensować wysokie odprawy pracownicze i różne formy pomocy społecznej. Problem posiada bowiem podłoże nie tyle materialne, co psychologiczne i kulturowe. Instrumenty finansowego wsparcia nie stanowią skutecznej rekompensaty o ile postrzegane są przez pryzmat jałmużny. Bezrobocie w środowisku morskim należy zatem wiązać z utraconym poczuciem godności dawnych załóg pracowniczych, zmierzchem ich unikalnego etosu pracy oraz ze wzmiankowanym już kryzysem tożsamości morskiej miasta. Symptomatyczny jest w tym kontekście fakt, iż unijne dopłaty uzyskują rybacy za złomowanie kutrów rybackich i jednostki samorządowe, które decydują się rewitalizować

---

<sup>305</sup> J. Grotowska-Leder, *Fenomen wielkomiejskiej biedy. Od epizodu do „underclass”*, Łódź 2002, s. 92.

<sup>306</sup> W. Pańkow, *Czy koniec pracy w Polsce*, [w:] *Solidarność. Wydarzenie. Konsekwencje. Pamięć*, Warszawa 2006, s. 78.

<sup>307</sup> Z. Bauman, *Życie na przemiał*, Kraków 2004, s. 67.

<sup>308</sup> Ibid.

<sup>309</sup> I. Milewska, S. Rzymowski, *Bezrobocie w Gdyni...*, s. 297.



obszary postoczniowe w celu dostosowania ich do nowych, niezwiązanych z produkcją statków funkcji<sup>310</sup>.

Ważną grupą społeczną Gdyni, której status materialny się pogarsza, są osoby starsze. Większość osób tej grupy wiekowej mieszka w Śródmieściu Gdyni (ponad 30 proc. ogółu zamieszkałych), a najmniejszy odsetek w nowych osiedlach Gdyni południowo-zachodniej (niespełna 3,5 proc.). Ponad 10 proc. osób powyżej 65 roku życia mieszka w osiedlach blokowych<sup>311</sup>. Zwłaszcza sytuację tych ostatnich można scharakteryzować w podobnych kategoriach do sytuacji *ludzi morza*. Wiele spośród osób starszych czuje się wyobcowane i nieco zagubione w nowej rzeczywistości społeczno-gospodarczej. Porównanie z Gdynią historyczną wypada pod tym względem bardzo wymownie. Gdynia przedwojenna „*dyszała młodością*”, jak pisano w jednym z pierwszych podrozdziałów. W okresie powojennym Gdynię zaliczano do miast młodych demograficznie jedynie w latach 1945-1960, a poczynając od lat 70-tych obserwowany był szybko postępujący proces starzenia się ludności<sup>312</sup>. Wynika stąd, iż klasyfikowana dawniej jako „młoda” kadra pracowników branży morskiej, która była też nośnikiem postępu technicznego, zestarzała się we współczesnej Gdyni, podobnie jak zestarzała się cała gałąź gospodarki, z którą była związana. Obecnie miasto posiada ujemny przyrost naturalny i coraz większą ilość mieszkańców w podeszłym wieku<sup>313</sup>. Procesowi starzenia się ludności Gdyni sprzyjają takie procesy, jak: słaby napływ migracyjny, wyprowadzanie się młodszych wiekiem mieszkańców poza granice miasta (Reda, Rumia, Kosakowo Żukowo) gdzie są niższe ceny mieszkań, niska i obniżająca się płodność mieszkanki Gdyni<sup>314</sup>.

Kryterium polaryzacji społecznej Gdyni jest także poziom wykształcenia. O ile osoby z wykształceniem wyższym i średnim mieszkają głównie w nowych dzielnicach miasta wybudowanych po 1989 roku i związani są z nowymi dziedzinami gospodarki, o tyle osoby z wykształceniem zawodowym skupieni są w blokowiskach i związani są z dużymi przedsiębiorstwami gospodarki morskiej, stanowiąc ich element robotniczy<sup>315</sup>.

Negatywne zjawiska społeczne Gdyni (pauperyzacja, bezrobocie) przybierają niekiedy dramatyczne i patologiczne przejawy. Mogą bowiem wieść do frustracji psychicznych, depresji, wzrostu przestępczości, bezdomności. Wielu bezdomnych i bezrobotnych Gdyni

---

<sup>310</sup> Program Operacyjny „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013”, Warszawa 2007, s. 16-23.

<sup>311</sup> M. Szymkowska, *Przestrzeń społeczna miasta...*, s. 100-101.

<sup>312</sup> A. W. Sobociński *Przemiany społeczeństwa Gdyni w latach 1945-1970...*, s. 86.

<sup>313</sup> *Studium Uwarunkowań...*, Gdynia 2009, s. 21; A. Cichorska, *Struktura demograficzna i narodowościowa mieszkańców Gdyni*, „Rocznik Gdyński”, nr 18, Gdynia 2006, s. 200.

<sup>314</sup> *Gospodarka Gdyni 1990-2000...*, s. 7.

<sup>315</sup> M. Szymkowska, *Przestrzeń społeczna miasta...*, s. 101-102.

zajmuje się żebractwem. Najbardziej popularnymi miejscami zebrania są: centrum miasta, dworce PKP i PKS, w dalszej kolejności duże skrzyżowania komunikacyjne, parkingi przed supermarketami oraz bary szybkiej obsługi. Wśród żebraków są bezdomni, niepracujący, ubodzy emeryci i renciści, osoby chore, uzależnione od narkotyków i alkoholu, a także przyjezdni (z Rumunii, Ukrainy, Rosji)<sup>316</sup>.

Dużą reprezentatywność wykazują badania polaryzacji społecznej Gdyni prowadzone w ujęciu przestrzennym. W Gdyni obserwowany jest bowiem silny podział pomiędzy poszczególnymi dzielnicami określanymi przez Magdalenę Szmytkowską mianem „*dzielnicy względnego luksusu*” i „*dzielnicy nędzy*”. Badania potwierdzają diametralnie odmienny sposób postrzegania rzeczywistości (tj. własnego zamieszkania, pracy i sytuacji życiowej) w dzielnicach miasta przez respondentów. Zjawisko to wiązać należy z funkcjonującymi w społeczeństwie Gdyni stereotypami dzielnic *ładnych i brzydkich, dobrych i złych*. Stereotypy te stają się z kolei podstawą subiektywnego poczucia uprzywilejowania bądź upośledzenia żywionego przez mieszkańców<sup>317</sup>. Podziały te są charakterystyczne dla zindywidualizowanej mentalności ponowoczesnych ośrodków miejskich, w których tożsamość buduje się przez wytworzenie silnych związków z przestrzenią prywatną. Z badań prowadzonych przez M. Szmytkowską wyłania się klarowny podział dwubiegunowy wyznaczony z jednej strony przez zespoły blokowe okresu socjalistycznego (takich dzielnic jak Grabówek, Chylonia, Cisowa, Witomino), z drugiej zaś przez nowe osiedla wybudowane po 1989 roku głównie Gdyni zachodniej i południowo-zachodniej. Pozytywnie odbierane są także niektóre dzielnice starej Gdyni, gdzie dominuje zabudowa jednorodzinna. Dotyczy to przede wszystkim przodującej w ilości pozytywnych ocen Kamiennej Góry, ale także Orłowa, Wzgórza Św. Maksymiliana, Redłowa, Działek Leśnych. Zwraca się także uwagę, że wytworzenie w świadomości społecznej wyobrażeń na temat poszczególnych dzielnic (stygmatyzowanych jako *ładne i brzydkie*) wydaje się być zjawiskiem trwałym, które ulega wręcz pogłębieniu. Za procesem tym kryją się nie tylko czynniki obiektywne i racjonalne. Bardzo często to „siła stereotypu” odpowiada za ukształtowanie się w świadomości mieszkańców Gdyni „map mentalnych”, które umacniają biegunowy charakter postrzegania poszczególnych dzielnic<sup>318</sup>. Zjawisko to wyjaśniają podstawy współczesnej semiologii, zgodnie z którymi raz ukształtowane wyobrażenie (połączone z nadaniem danemu obiektowi pozytywnego bądź

---

<sup>316</sup> K. Król, *Struktura przestrzenna i społeczna zjawiska żebractwa w Polsce*, [w:] *Forum. O bezdomności bez lęku*, rok I, Gdańsk 2008, s. 201, 209-210.

<sup>317</sup> I. Sagan, *Percepcja i waloryzacja przestrzeni miejskiej Gdyni*, [w:] *Zespół miejski Gdyni...*, H. Piekarek-Jankowska, M. Dutkowski (red.), s. 199.

<sup>318</sup> M. Szmytkowska, *Spółczesna różnorodność gdyńskich podprzestrzeni. Dobre i złe dzielnice w opinii mieszkańców*, „Rocznik Gdyński”, nr 21, Gdynia 2009, s. 210-211.

negatywnego oznakowania) posiada charakter trwałości i buduje opinię społeczną na temat danej przestrzeni bądź grupy społecznej. Zgodnie z przeprowadzonymi badaniami sondażowymi nadawanie dzielnicy Chylonia stygmatu najgorszej i najbrzydszej dzielnicy Gdyni posiada niewielki związek z rzeczywistą wiedzą na temat dzielnicy samych respondentów, którzy niejednokrotnie jej nie znają bądź od dawna w niej nie przebywali<sup>319</sup>.

Do nowych osiedli Gdyni migrują mieszkańcy z centrum (zjawisko suburbanizacji) oraz z innych miast aglomeracji trójmiejskiej. Na obrzeżach miasta powstają dzielnice złożone z zabudowy wielo- i jednorodzinnej, stanowiące enklawy, często odgradzone od reszty miasta wysokimi płotami i systemami monitoringu (tzw. osiedla za bramą, *gated communities*). Osiedlami tego typu są ekskluzywne osiedle „Hill”, „Zamek” zbudowany na Pustkach Cisowskich oraz duża część zabudowy Gdyni południowo-zachodniej. Chociaż wśród powodów wyboru takiej formy zamieszkania respondenci wymieniają z reguły poczucie bezpieczeństwa, do innych często nieujawnianych przesłanek preferencji do segregacji społecznej należy zaliczyć strach przed innością, pogarda dla ludzi biedniejszych, poczucie wyższości<sup>320</sup>. Nowe osiedla Gdyni zamieszkiwane są przez ludność młodą, dobrze wykształconą, co przekłada się na dobre zatrudnienie, wysokie dochody. Mieszkańcy nowych osiedli prowadzą także otwarte życie towarzyskie, korzystają z oferty rekreacyjno-rozrywkowej miasta, często podróżują i są otwarci na nowe doznania. To osoby zatrudnione w sektorze IT, bankowości, finansach i ubezpieczeniach. Trudno jednak określić na ile swoją pozycję zawodową zawdzięczają własnej przedsiębiorczości i życiowej zaradności (jak charakteryzują to często badacze), a na ile koneksjom i tradycji rodzinnej. Zdaniem B. Jałowieckiego w skład polskiej klasy średniej wchodzi: byli kupcy i drobni właściciele z okresu realnego socjalizmu, którzy dzięki posiadanemu majątkowi wyposażeni byli w lepszy start od początku lat 90-tych (ta grupa, jak pokazywano, odgrywała w Gdyni szczególną rolę), dawni funkcjonariusze, którzy uwłaszczyli się na majątku państwowym i dopiero trzecią grupę społeczną stanowią – wysoko wykwalifikowani specjaliści, którzy swoją pozycję zawdzięczają własnej pracy<sup>321</sup>. Wiele wskazuje na to, że podobny charakter może mieć także klasa średnia Gdyni. Z kolei w sensie obyczajowym gdyńska klasa średnia odzwierciedla postawy charakterystyczne dla *leisure class* - społeczeństwa konsumpcyjnego przyzwyczajonego do wysokiej jakości życia. Charakteryzuje się przywiązaniem do różnych form celebracji wysokiego statusu zawodowego i społecznego, przejawiającej się w

---

<sup>319</sup> M. Szmytkowska, *Przestrzeń społeczna miasta.....*, s. 187-188.

<sup>320</sup> B. Jałowiecki, *Fragmentacja i prywatyzacja przestrzeni*, [w:] *Gettoizacja polskiej przestrzeni.....*, B. Jałowiecki, W. Łukowski (red.), s. 21-22.

<sup>321</sup> B. Jałowiecki, *Przemiany miast.....*, s. 188.

charakterze mieszkania, marce samochodu, miejscach robienia zakupów itp.

Diametralnie odmienne tendencje społeczne dominują w wielkich osiedlach mieszkaniowych, zbudowanych w Gdyni w ramach technologii wielkopłytywowej. Do osiedli tych należy zaliczyć były dzielnice robotnicze Gdyni: Grabówek, Leszczynki, Chylonia, Cisowa, Pustki Cisowskie, Witomino, Obłuże. Zgodnie z ujęciem teoretycznym wielki zespół mieszkaniowy jest przykładem amorficznej, jednorodnej przestrzeni zurbanizowanej, która nie sprzyja wytwarzaniu specyficznych dla miast form życia społecznego. Obszary zajmowane przez te jednostki mieszkaniowe pozbawione są nie tylko miejsc pracy, lecz także różnorodnych i unikatowych usług. Wielkie zespoły mieszkaniowe sprzyjają alienacji obywateli, w dzielnicach blokowych odnotowywana jest też większa przestępczość aniżeli w pozostałych dzielnicach miasta<sup>322</sup>.

Tendencje te potwierdzają zjawiska społeczne dokonujące się w blokowych osiedlach mieszkaniowych Gdyni. Właśnie na Chyloni, Leszczynkach i Witominie odnotowywana jest największa stopa bezrobocia oraz jego duża dynamika. W dzielnicach tych mieszka głównie dawna „wielkoprzemysłowa klasa robotnicza”, złożona z pracowników branży morskiej. Obserwuje się złożone związki bezrobocia ze wskaźnikami przestępczości w Gdyni<sup>323</sup>. Ponadto dzielnice te zamieszkują osoby starsze, o niższym wykształceniu (głównie zawodowym) niż mieszkańcy dzielnic nowych, budowanych po 1989 roku. Badania nad percepcją i waloryzacją dzielnic Gdyni potwierdzają niską ocenę nadawaną osiedlom blokowym Gdyni przez respondentów oraz identyfikowanie ich z *dzielnicami brzydkimi*. Mieszkańcy osiedli blokowych Gdyni, a także jej zabudowy w strefie centralnej zdecydowanie gorzej oceniają zarówno swoją sytuację życiową w nowych realiach gospodarczo-politycznych, jak i nowy system polityczny i gospodarczy kraju, aniżeli mieszkańcy nowych osiedli i strefy zabudowy jednorodzinnej (Orłowa, Redłowa, Działek Leśnych)<sup>324</sup>.

Podobnie jak to ma miejsce w przypadku identyfikacji zawodowej, także silny poziom identyfikacji terytorialnej stymuluje poczucie wykluczenia i alienacji żywione przez mieszkańców brzydkich dzielnic mieszkaniowych. Poczucie to pogłębia podnoszony już fakt zamieszkiwania tych dzielnic przez ludność robotniczą, pracowników upadających przedsiębiorstw państwowych gospodarki morskiej. Mieszkańcy tych dzielnic walnie się przyczynili nie tylko do budowy miasta, eksploatacji systemu gospodarki morskiej, ale

---

<sup>322</sup> M. Czepczyński, *Rozwój i upadek koncepcji osiedli blokowych*, [w:] Biuletyn PAN KPZK, zeszyt 190, T. Marszał (red.), Warszawa 1999, s. 67.

<sup>323</sup> I. Milewska, S. Rzymowski, *Bezrobocie w Gdyni...*, s. 292-295.

<sup>324</sup> M. Szmytkowska, *Przestrzeń społeczna miasta...*, s. 130-131.

odegrali także kluczową rolę w wydarzeniach grudniowych 1970 roku, a tym samym przyczynili się do upadku komunizmu. Z tego też powodu etos gdyńskich dzielnic robotniczych (Grabówka i Chyloni) uwzględniony został w popularnej piosence upamiętniającej tragedię „czarnego czwartka” 17 grudnia 1970 roku oraz w polskich filmach fabularnych: w *Człowieku z żelaza* Andrzeja Wajdy, a zwłaszcza w *Czarnym czwartku* Antoniego Krauze. W nowej rzeczywistości społeczno-politycznej społeczność dzielnic robotniczych Gdyni pozostaje na uboczu procesów rozwojowych miasta, nie będąc beneficjentem przeobrażeń, które sama inicjowała. W populacji tej ważną rolę odgrywają osoby starsze, niejednokrotnie rodzice dzieci, które zamieszkują dzielnice nowe i ładne.

Dysproporcje społeczne Gdyni posiadają zatem dość wyrazisty charakter. Choć wpisują się one w trendy społeczne dominujące obecnie w wielu ośrodkach wielkomiejskich świata, ich istnienie w Gdyni posiada dość wymowny charakter. Z jednej strony podważają one mit miasta zrównoważonego, które pozbawione jest większych problemów społecznych, z drugiej zaś ich specyfikę należy postrzegać bardziej w kategoriach kryzysu kulturowo-cywilizacyjnego, aniżeli materialnego. Nawet jeżeli w ujęciu statystycznym problemy społeczne Gdyni posiadają niewielki rozmiar, ich wymowa jest bardzo znamienita. W przypadku społeczeństwa Gdyni występuje bowiem sytuacja, w której jeden podzbiór społeczny skupia w sobie większość najgorszych cech danej populacji, podczas gdy drugi – najlepszych. O ile w dzielnicach blokowych (będących reliktem realnego socjalizmu) mieszkają z reguły pracownicy upadających, dużych przedsiębiorstw gospodarki morskiej, przedstawiciele dawnej klasy robotniczej, o tyle w nowoczesnych osiedlach (często odgradzonych od otoczenia wysokimi płotami) – dynamiczna klasa średnia, złożona z ludzi młodych i zatrudnionych w nowych branżach gospodarczych Gdyni (high-tech, bankowość).

### **3.8. Charakterystyka postaw społecznych współczesnych gdyńian nastawionych na preferencję dla wysokiej jakości życia**

W ostatnich latach Gdynia wyrosła na lidera rankingów badających jakość życia w polskich miastach<sup>325</sup>. Jak wskazuje się w *Memorandum Gdyni z 2010 roku*, *tak wysoka ocena miasta wynika z jego pięknego, nadmorskiego położenia, efektywnego systemu komunikacji*

---

<sup>325</sup> W listopadzie 2010 Gdynia zwyciężyła w rankingu miast przyjaznych obywatelowi opracowanym przez tygodnik „Przekrój”. Zbadano jakość życia w 26 polskich miastach. Sprawdzono m.in. poziom bezrobocia, szybkość opanowania wpływu spraw w sądzie karnym czy liczbę mieszkańców przypadającą na jeden basen i teatr. Najlepszy możliwy wynik Gdynia uzyskała w trzech kategoriach: liczba kilometrów dróg na 1 km<sup>2</sup> powierzchni (0,5), liczba miejsc szpitalnych na 10 tys. mieszkańców (106), a także długość ścieżek rowerowych w metrach na tysiąc mieszkańców (0,4). <http://gdynia.naszemiasto.pl/arttykul/650004,gdynia-najlepszym-miastem-wedlug-przekroju,id,t.html> (23.05.2011)

miejskiej w Gdyni i metropolii, jak również dostępu do bogatej oferty kulturalnej, sportowej i rekreacyjnej<sup>326</sup>. Warto jednak poddać dokładniejszej analizie te postawy społeczne gdynian, które wiążą się z ich zamiłowaniem do wysokiej jakości życia. Przyjmując taki punkt odniesienia wyjdzie na jaw w jak silnym stopniu obywatel współczesnej Gdyni staje się antytezą obywatela Gdyni historycznej, funkcjonującego wewnątrz tradycyjnej struktury społecznej, silnie przywiązanego do wykonywanej pracy. Analizie poddane zostaną zarówno preferencje indywidualne gdynian związane z zamiłowaniem do postaw konsumpcyjnych, przywiązaniem do różnych form luksusu, dóbr materialnych i celebracji postaw estetycznych, jak i formy polityki realizowanej przez władze przejawiającej się w sferze opieki społecznej, polityki mieszkaniowej, komunalnej czy urbanistycznej miasta.

### 3.8.1. Preferencje gdynian na rzecz komfortu zamieszkiwania i wysokiej jakości usług komunalnych

Preferencja gdynian dla wysokiej jakości życia wiąże się z polityką równoważenia rozwoju zmierzającą do wyrównywania różnic społecznych występujących pomiędzy mieszkańcami miasta oraz dostrzeganiu potrzeb środowiska naturalnego. Nowe zrównoważone ujęcie jest konsekwencją przeformułowania priorytetów rozwojowych miasta z gospodarczych (jakie dominowały w okresie międzywojennym i PRL) na rzecz priorytetów społecznych lub ekologicznych. Zgodnie z nową filozofią miasto podejmuje działania na rzecz podniesienia jakości gospodarki mieszkaniowej, komunalnej, przestrzennej i społecznej.

Gdynia zajmuje pierwszą pozycję wśród miast w grupie 100-300 tys. mieszkańców jeżeli chodzi o średni metraż powierzchni mieszkalnej przypadającej na jednego mieszkańca, który wynosi tu aż 25 m kw.<sup>327</sup> Ponadto systematycznie zwiększa się podaż mieszkań na rynku. Zgodnie z postmodernistyczną preferencją na rzecz wzrostu jakości życia, polityka mieszkaniowa miasta wpływa na uzupełnianie przestrzeni mieszkaniowej o sferę usług, rekreacji i wypoczynku. W gdyńskich osiedlach blokowych realizowane są inwestycje na rzecz upiększenia otoczenia poprzez nasadzenia terenów zielonych, zmianę elewacji budynków, realizację punktów usługowych. Jak zwraca się uwagę w *Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Gdyni: zadaniem przyszłości jest lepsze ich administrowanie, poprawa jakości technicznej budynków i zagospodarowania, rozwiązanie problemów parkingowych, urządzenie miejsc rekreacji i sportu dla różnych grup*

---

<sup>326</sup> *Memorandum Gdyni...*, s. 65.

<sup>327</sup> *Memorandum Gdyni...*, s. 66.

wiekowych mieszkańców<sup>328</sup>. Charakteryzowane już nawarstwienie problemów społeczno-kulturowych byłych dzielnic robotniczych dowodzi jednak, że miasto nie wypracowało jeszcze własnej koncepcji, w jaki sposób je skutecznie zregenerować i zrewitalizować. Lepsza sytuacja występuje pod tym względem oczywiście w dzielnicach Gdyni południowo-zachodniej i zachodniej, gdzie w ramach zabudowy mieszkaniowej występuje wiele terenów zielonych, placów zabaw dla dzieci i miejsc spotkań sąsiedzkich. Niektórzy badacze zwracają jednak uwagę, że klimat tych dzielnic nie sprzyja wytworzeniu pogłębionej więzi sąsiedzkiej<sup>329</sup>.

Mieszkańcy osiedli Gdyni południowo-zachodniej szczególnie sobie cenią wysoką estetykę zamieszkiwania (elementy wykończenia budynków i najbliższego otoczenia) oraz ciszę, spokój i bezpieczeństwo<sup>330</sup>. W dzielnicach tych nie spotyka się osób spożywających alkohol w miejscach publicznych, na ulicach nie ma błąkających się bezpańskich psów. Sytuacja ta związana jest z faktem, iż mieszkańcy tych osiedli dysponują wyższym statusem materialnym. Stąd lepiej się ubierają niż mieszkańcy dzielnic stygmatyzowanych jako *brzydkie*, dysponują też lepszymi markami samochodów i wychodzą na spacer z rasowymi psami symbolizującymi wyższy status. Z drugiej jednak strony zabudowa tych dzielnic jest jednorodna i „zuniformizowana”, co sprawia wrażenie środowiska nieco sztucznego i a-kulturowego. Zwraca się uwagę, że pomimo deklaratywnej więzi mieszkańców z ich miejscem zamieszkania nie podejmują oni inicjatyw na rzecz rozwoju więzi lokalnych. Negatywną tendencją jest ewoluowanie dzielnic mieszkaniowych w kierunku tzw. „sypialni”.

Fot. 5. Przykład wysokich standardów osiedlowych choć środowiska sztucznego i a-kulturowego (Wielki Kack)



Źródło: portal [www.gdynia-wielkikack.info](http://www.gdynia-wielkikack.info)

<sup>328</sup> *Studium Uwarunkowań...*, Gdynia 2009, s. 35.

<sup>329</sup> I. Sagan, *Percepcja i waloryzacja...*, s. 205-207.

<sup>330</sup> J. Skupowa, *Nowe osiedla mieszkaniowe w przestrzeni miejskiej Gdyni*, [w:] „Rocznik Gdyński”, nr 15, Gdynia 2003, s. 298.

Zauważa się, że generują one dezintegrację tradycyjnych struktur społecznych, nie sprzyjają nawiązywaniu kontaktów sąsiedzkich, nie sprzyjają formom spędzania czasu wolnego<sup>331</sup>. Punkty usługowe występujące w tych dzielnicach wskazują wyraźne preferencje dla postaw konsumpcyjnych – związanych z usługami na rzecz osobistego wizerunku i procesami upiększania ciała. Obok gabinetów lekarskich i stomatologicznych są to głównie salony fryzjerskie, fitness cluby, gabinety odnowy biologicznej, salony piękności. Wzrasta też ilość obiektów sportowych, basenów, placów zabaw. W krajobrazie architektonicznym Gdyni zachodniej trudniej natomiast odnaleźć np. czytelnię czy bibliotekę, nie ma też oczywiście tu żadnego kina, występuje także znikoma ilość punktów gastronomicznych, kawiarni, pubów itd., co wskazuje, że mieszkańcy preferują formy spędzania wolnego czasu w innych miejscach Gdyni (Śródmieście) aniżeli we własnej dzielnicy bądź w ramach osobiście organizowanych prywatek. W odniesieniu do Wielkiego Kacka zwraca się także uwagę na błędy popełnione w tej dzielnicy na etapie planistycznym, kiedy to nie uwzględniono w należyty sposób wartości kulturowych dawnej wsi Wielki Kack, posiadającej swoją specyfikę, przejawiającą się w organizowanych tu festynach ludowych, świętach religijnych, w kultywowaniu zwyczajów kaszubskich itd.<sup>332</sup>

Jakość życia władze starają się zapewnić mieszkańcom Gdyni także za pośrednictwem charakteryzowanych już usług edukacyjnych oraz komunalnych. W ramach tych ostatnich miasto zapewnia dostęp do wodociągów, sieci kanalizacyjnej i sieci gazowej zdecydowanej większości mieszkańców Gdyni. Ważnym składnikiem polityki komunalnej jest transport publiczny. Zgodnie z przekazem promocyjnym Gdynia posiada jeden z najefektywniejszych systemów komunikacji miejskiej w Polsce oparty na stałym monitoringu opinii publicznej, który pozwala dostosowywać go do potrzeb klientów<sup>333</sup>. Od początku swojej działalności gdyński Zarząd Komunikacji Miejskiej przyjął zasadę planowania oferty komunikacyjnej w oparciu o wyniki przeprowadzanych cyklicznie badań marketingowych<sup>334</sup>. Pomimo że dzielnice mieszkaniowe oddalone są od centrum nierzadko 5 do 10 km, średni czas dotarcia mieszkańca Gdyni do pracy wynosi 26 minut (średnia dla całego kraju wynosi 43 minuty)<sup>335</sup>. Dobre skomunikowanie miasta za pośrednictwem proekologicznej trakcji trolejbusowej, autobusów oraz Szybkiej Kolei Miejskiej w połączeniu ze względną częstotliwością i punktualnością odjazdów wpływają na duży poziom zadowolenia mieszkańców z usług

---

<sup>331</sup> A. Chodubski, *Gdynia a współczesne wartości...*, s. 26.

<sup>332</sup> I. Sagan, *Percepcja i waloryzacja...*, s. 206.

<sup>333</sup> *Memorandum Gdyni...*, s. 12.

<sup>334</sup> M. Połom, T. Palmowski, *Rozwój i funkcjonowanie komunikacji trolejbusowej w Gdyni*, Pelplin 2009, s. 105-106.

<sup>335</sup> *Memorandum Gdyni...*, s. 65.



transportu publicznego. Badania sondażowe przeprowadzone w 2008 roku potwierdzają, że ponad 86 proc. respondentów ocenia komunikację miejską w Gdyni jako dobrą bądź bardzo dobrą<sup>336</sup>.

Ponadto w ramach systemu transportu publicznego miasto realizuje założenia swojej polityki ekologicznej. Oprócz trakcji trolejbusowej (która wciąż jest rozbudowywana) przykładami w realizacji tej polityki mogą być: wprowadzenie do taboru autobusów zasilanych gazem, parkometrów zasilanych energią słoneczną czy powstanie zbudowanego przez studentów i pracowników Akademii Morskiej prototypowego autka miejskiego zasilanego prądem. Ponadto, dzięki działaniom promocyjnym oraz instrumentom ekonomicznym zmniejszającym atrakcyjność transportu samochodowego (opłaty parkingowe, sfery ruchu pieszego, sfery ruchu spokojnego) stymuluje się wśród mieszkańców przychylny stosunek do transportu publicznego. Elementem polityki proekologicznej jest także rozbudowa ścieżek rowerowych na terenie miasta, która wraz z 2011 rokiem wkraczać zaczyna w decydującą fazę<sup>337</sup>.

Miasto podejmuje też inicjatywy na rzecz dostosowania chłonności parkingowej obszarów do przepustowości układu ulicznego, planuje też rozwój węzłów integracyjnych wzdłuż sieci SKM (pętle, parkingi, „Park&Ride”)<sup>338</sup>. Dobięła już końca realizacja dużego projektu inwestycyjnego – budowy węzła integracyjnego w okolicy Gdyni Wzgórza Maksymiliana.

Nie wszystkie jednak aspekty polityki komunikacyjnej miasta budzą entuzjazm mieszkańców. Istotną uciążliwością jest brak miejsc parkingowych. Odczuwają to zarówno właściciele samochodów, jak i cała społeczność miasta natrafiająca na nielegalnie zaparkowane auta na poboczach ulic, na chodnikach oraz osiedlach. Zwraca się także uwagę na negatywne aspekty związane z zanieczyszczeniem środowiska naturalnego oraz hałasem w śródmieściu, które są również konsekwencją niewłaściwie rozwiązane problemu komunikacyjnego – nadmiernego ruchu samochodowego i niemożności wyegzekwowania standardów dotyczących dopuszczalnego hałasu generowanego zwłaszcza przez motocyklistów<sup>339</sup>.

Władze podejmują jednak działania na rzecz zwiększenia inicjatywy oddolnej mieszkańców dzielnic. Zgodnie z założeniami polityki miasta to w kompetencjach rad

---

<sup>336</sup> *Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni w 2008 r. Raport z badań marketingowych*, Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, kwiecień 2009, s. 32.

<sup>337</sup> Sz. Szadurski, *Rekordowe pieniądze na budowę tras rowerowych w Gdyni*, „Dziennik Bałtycki”, nr 40 (20153) z 18. 02.2011, s. 10.

<sup>338</sup> *Studium Uwarunkowań...*, Gdynia 2009, s. 146.

<sup>339</sup> A. Chodubski, *Gdynia a współczesne wartości...*, s. 23-25.

dzielnicowych, jako jednostek pomocniczych gminy winno się znajdować coraz więcej kompetencji odnośnie gospodarki komunalnej. Z poziomu dzielnic w lepszy i bardziej efektywny sposób można rozwiązywać wiele problemów dotyczących osiedlowych dróg i chodników, placów zabaw, zieleni miejskiej, a także oświaty (m.in. w ramach realizacji programu „szkół otwartych”), pomocy społecznej, bezpieczeństwa i ochrony zdrowia. Zaproponowane podejście ma na celu wyzwolenie większej aktywności obywatelskiej w rozwiązywaniu namacalnych problemów, które bezpośrednio dotyczą mieszkańców dzielnic<sup>340</sup>.

### 3.8.2. Inicjatywy miasta na rzecz opieki społecznej i ochrony zdrowia

Ważnym komponentem rozwoju zrównoważonego są działania z obszaru polityki społecznej podejmowane na rzecz zwiększenia pomocy potrzebującym, biednym i niepełnosprawnym. Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej w Gdyni powołany został w 1990 r. Ośrodek organizuje i koordynuje całość inicjatyw i działań na rzecz osób potrzebujących wsparcia w Gdyni. Celem MOPS-u jest wypracowanie trwałego systemu rozpoznawania zagrożeń społecznych w mieście, ich profilaktyka, jak również koncepcja działań zmniejszających skutki problemów społecznych<sup>341</sup>. Prawo do pomocy społecznej przysługuje osobom i rodzinom, które znajdują się w trudnej dla nich sytuacji z powodów ubóstwa, sieroctwa, bezdomności, niepełnosprawności, długotrwałej lub ciężkiej choroby, przemocy w rodzinie itp. MOPS prowadzi dzienne domy pomocy społecznej, środowiskowe domy samopomocy, ośrodki dla dzieci i młodzieży niepełnosprawnej, dla osób przewlekle chorych, ośrodki interwencji kryzysowej, domy pomocy społecznej, organizuje zespoły dla pomocy interdyscyplinarnej, inicjuje i prowadzi projekty na rzecz rozwiązywania konkretnych problemów. Poza instytucjami działającymi w ramach struktur MOPS pomoc świadczą organizacje kościelne, szkoły, rady dzielnic, prywatne domy opieki (domy seniora). Najważniejszymi podmiotami zajmującymi się pomocą społeczną są gdyńskie organizacje pozarządowe. Ok. 60 proc. z wszystkich gdyńskich NGO-sów zajmuje się właśnie różnymi formami opieki społecznej<sup>342</sup>.

W powszechnym odbiorze społecznym najwięcej sukcesów odnosi Gdynia w temacie wspierania osób niepełnosprawnych. Dobre praktyki miasta w wyżej wskazanym zakresie z dumą prezentowane są w całym kraju jako rozwiązania modelowe, godne naśladowania.

---

<sup>340</sup> *Wybory do Rad Dzielnic*, „Dziennik Gdyński. Tygodnik bezpłatny”, nr 1, 18.02.2011.

<sup>341</sup> *Pomoc społeczna w Gdyni. Rok 2007*, Sprawozdanie z działalności Miejskiego Ośrodka Pomocy Społecznej w Gdyni, s. 4.

<sup>342</sup> *Sytuacja społeczno-gospodarcza Gdyni w latach 2003-2007.....*, s. 88.

Promowanie Gdyni jako miasta, w którym „niepełnosprawni są na fali” ma na celu wykreowanie przyjaznego klimatu dla osób niepełnosprawnych i zmianę nastawienia społecznego względem nich<sup>343</sup>. Obok różnych ułatwień architektonicznych umożliwiających osobom niepełnosprawnym swobodne poruszanie się po mieście podejmowanych jest cały szereg inicjatyw wieloaspektowych i multidyscyplinarnych. Urząd Miasta prowadzi ścisłą współpracę z wieloma innymi instytucjami oraz z lokalnymi pracodawcami zatrudniającymi osoby niepełnosprawne. Bardzo ważną rolę odgrywa współpraca miasta z organizacjami pozarządowymi działającymi na rzecz osób niepełnosprawnych. Organizacje te zatrudniając tego typu osoby umożliwiają im zdobywanie doświadczenia zawodowego. Zwraca się uwagę, że organizacje te otrzymują wówczas dobrą „wizytówkę” swojej pracy i są dobrze postrzegane w społeczeństwie. Szczególnie ważną rolę odgrywa działalność Fundacji Gospodarczej – lokalnej organizacji pozarządowej, która aktywnie działa na rzecz przygotowania zawodowego i aktywizacji zawodowej gdynian (między innymi organizując cykliczne targi pracy Miasteczko Zawodów), także tych niepełnosprawnych. W Urzędzie Miasta utworzono punkt informacyjny dla osób niepełnosprawnych, prowadzi się monitoring zapotrzebowania lokalnego rynku pracy na zawody, które mogą wykonywać niepełnosprawni, zaangażowano także pełnomocnika do spraw edukacji w rozwiązywanie indywidualnych problemów z zakresu kształcenia niepełnosprawnej młodzieży<sup>344</sup>.

Elementem polityki społecznej miasta są także inicjatywy podejmowane na rzecz osób starszych. Urząd Miasta Gdyni oraz gdyńskie jednostki samorządowe: Centrum Aktywności Seniora, Centrum Nauki Experiment, Miejska Biblioteka Publiczna, MOPS, Muzeum Miasta Gdyni, Teatr Miejski im. Witolda Gombrowicza otrzymały 1 października 2010 certyfikat *Gdyńskiej Przystani dla Seniorów*<sup>345</sup>. Aby otrzymać certyfikat, miejsce musi spełniać określone kryteria: być otwarte i przyjazne, dostosowane do potrzeb seniorów, posiadać specjalną ofertę dla starszych osób i zniżki dla nich.

Także służba zdrowia funkcjonuje w mieście na wysokim poziomie. Rozbudowana sieć placówek ochrony zdrowia w Gdyni obejmuje 5 szpitali (1000 łóżek szpitalnych), 7 Zespołów Ratownictwa Medycznego oraz niemal 30 przychodni lekarskich. Gdynia finansuje także mieszkańcom różnorodne programy profilaktyczne umożliwiające wykrycie jednostki chorobowej we wczesnym stadium. Dynamicznie rozwija się także sieć prywatnych punktów,

---

<sup>343</sup> A. Turczyk, *Gdynia – niepełnosprawni na fali*, [w:] *Młodzi niepełnosprawni – aktywizacja zawodowa i nietypowe formy zatrudnienia*, E. Giermanowska (red.), Warszawa 2007, s. 286.

<sup>344</sup> Ibid., s. 283-285.

<sup>345</sup> [http://www.gdynia.pl/wydarzenia/70\\_65929.html?page=12](http://www.gdynia.pl/wydarzenia/70_65929.html?page=12) (23.05.2011)

świadczących usługi medyczne dla firm oraz klientów indywidualnych<sup>346</sup>.

### 3.8.3. Gdyński konsumpcjonizm

Gdyński konsumpcjonizm w pierwszym rzędzie wiązać należy z czynnością robienia zakupów. W świadomości mieszkańców Pomorza wykonywanie tej czynności zawsze było silnie identyfikowane z Gdynią z uwagi na jej tradycje handlowe (zarówno w odniesieniu do wielkiego handlu hurtowego, jak i detalicznego). Nawet w czasach komunistycznych, za sprawą towarów sprzedawanych na Hali Targowej (a także w sklepach ulokowanych przy głównych traktach komunikacyjnych: ul. Świętojańskiej, 10 lutego) Gdynia oferowała lepsze możliwości w zakresie nabywania różnych dóbr i towarów konsumpcyjnych. Obecnie Gdynia reklamowana jest jako dogodne miejsce do robienia zakupów. Jak pisze się w folderze promocyjnym: *W Gdyni przyjemnie robi się zakupy, bo tu są sklepy na każdą kieszeń: od wytwornych dla klientów zasobnych, po dobrze zaopatrzone i tanie markety, do których można szybko dojechać, i to za darmo tanimi autobusami*<sup>347</sup>. Gdynia jest atrakcyjnym miejscem robienia zakupów nie tylko dla tubylców, ale i przyjezdnych – z innych rejonów metropolii i całej Polski, a także dla obcokrajowców: Skandynawów przybywających do nas promami bądź pasażerów statków wycieczkowych, zawijających latem do gdyńskiego portu.

Gdynianie dokonują zakupów głównie w wielko-powierzchniowych obiektach handlowych. W wielkich centrach handlowych nie tylko się kupuje towary, spędza się wolny czas w kawiarniach, restauracjach, galeriach, nawiązuje się przyjaźnie, w obiektach tych całe rodziny w weekendy przechadzają się poznając ich ofertę. Związane to jest z coraz większą ilością wolnego czasu, którym dysponuje współczesny człowiek. Ważnym miejscem robienia zakupów gdynian są wielkie supermarkety i hipermarkety zlokalizowane na obrzeżach miasta (często w pobliżu osiedli blokowych Chyloni, Cisowej, Grabówka). W Gdyni obecne są sieci handlowe takich firm jak: *Geant, Real, Tesco, Carefur*. Zakupy w supermarketach robią mieszkańcy różnych dzielnic Gdyni, czynnikiem różnicującym może być jedynie fakt posiadania samochodu.

Gdyńskie obiekty handlowe posiadają odpowiednie wyposażenie, ich estetyka ma przyciągać klientów, rozbudzać ich potrzeby. W ramach centrów funkcjonują obiekty gastronomiczne, księgarnie. Teoretycy kultury konsumpcyjnej podkreślają, że w supermarketach realizowanych jest wiele strategii marketingowych mających na celu pobudzenie zmysłów odbiorcy, np. żywność przeznaczona dla dzieci umieszcza się zwykle na

---

<sup>346</sup> *Memorandum Gdyni...*, s. 68.

<sup>347</sup> *Gdynia. Słoneczne miasto z temperamentem. Gdynia zaprasza*, Folder promocyjny 1998.

niższych półkach, umożliwia to dzieciom nie tylko jej oglądanie, ale i branie do ręki, żeby namówić rodziców na kupno. Zwraca się także uwagę, że centra handlowe są zaprojektowane w taki sposób aby utrudnić klientowi „możliwość ucieczki” czyli szybkie wyjście na zewnątrz. Wejście jest niewiele, aby się do nich dostać trzeba przemierzyć cały obiekt. W wielko-powierzchniowych obiektach handlowych nie ma także okien dla wytworzenia wrażenia innego świata, oddzielonego od otoczenia. Zgodnie ze stosowanymi strategiami marketingowymi producenci stosują taktykę „stymulowania”, „fabrykowania potrzeb” W największym stopniu dotyczy to dzieci, choć według B. Barbera – strategia w równym stopniu dotyczy także dorosłych, jako że we współczesnym konsumpcyjnym społeczeństwie wszyscy obywatele stali się dziecinni i infantylni<sup>348</sup>.

Trochę inny, poważniejszy sposób oddziaływań na gusta gdyńskich konsumentów staje się udziałem luksusowych butików i pasaży handlowych zlokalizowanych w Śródmieściu. Centra handlowe zlokalizowane w Śródmieściu przyciągają wyszukaną architekturą i estetyką wnętrza. Posiadają okna, atrakcyjne przejścia i ciągi komunikacyjne, choć także w ramach tych obiektów stosowane są liczne strategie marketingowe mające za zadanie uatrakcyjnić odbiór i ofertę produktową. W pasażach handlowych ulokowanych w śródmieściu oferta handlowa wzbogacona jest o ofertę kulturalną (koncerty, wystawy, galerie artystyczne, *cepelie*). Do gdyńskiej tradycji architektury marynistycznej nawiązuje kubatura domu usługowo-handlowego „Batory” zlokalizowanego na skrzyżowaniu ulic Władysława IV i 10 lutego. Składa się on z dwóch brył połączonych przeszklonym atrium-uliczką. Innym obiektem jest „Centrum Kwiatkowskiego” zlokalizowane na skrzyżowaniu ulic 10 lutego i Władysława IV. Budynek to sześciokondygnacyjny gmach o nowoczesnej konstrukcji wypełnionej szkłem i aluminium, jego architektura nawiązuje do modernistycznych tradycji Gdyni. Po przebudowie orłowski „Klif” stał się obszernym, największym w Gdyni pasażem handlowy dysponującym 150 sklepami. Do innych gdyńskich obiektów handlowych należy zaliczyć „Centrum Handlowe Wzgórze”, „Gemini” czy najbardziej znany Zespół Miejskich Hal Targowych przy ul. Wójta Radkego. W śródmieściu Gdyni zlokalizowanych jest także wiele luksusowych butików wzdłuż głównych ulic Świętojańskiej zwanej *gdyńskim salonem* oraz 10 lutego. W związku z pełnionymi przez nie funkcjami ulice te podlegają systematycznej metamorfozie. Znikają z nich sklepy z artykułami pierwszej potrzeby – spożywcze, mięsne, usługi rzemieślnicze, na rzecz butików z markową odzieżą, biżuterią, artykułami luksusowymi. Jak pokazują badania 39 proc. wszystkich obiektów, które zlokalizowane są przy ulicy

---

<sup>348</sup> B.R. Barber, *Skonsumowani.....*, s. 22.

Świętojańskiej stanowią sklepy. Najliczniejsze są sklepy odzieżowe, skórzane, obuwnicze oraz spożywcze<sup>349</sup>. Znajdują się tu jednak także luksusowe sklepy takich centrów handlowych jak: *Escada, Laurer, Carry, St. Emile*. Przy ulicy Świętojańskiej pojawia się także coraz więcej kawiarni, pubów, restauracji<sup>350</sup>. Choć ulica Świętojańska w najbardziej spektakularny sposób zmieniała w ostatnich latach swój wizerunek, pojawiają się także głosy krytyczne podkreślające, że współczesna Świętojańska nie przypomina tej sprzed dwudziestu lat, kiedy była arterią pełną nowoczesnych sklepów, tętniącą życiem i *pachnącą wielkim światem*<sup>351</sup>.

Czynność kupowania towarów konsumpcyjnych staje się symptomem ważnych przeobrażeń cywilizacyjnych społeczeństwa Gdyni z uwagi na fakt, że współczesny człowiek silnie identyfikuje się z miejscem robienia zakupów, a także nabytym dobrem konsumpcyjnym lub usługą. Analizując miejsca robienia zakupów gdynian zwraca uwagę podział charakterystyczny dla innych sfer społecznych preferencji analizowanych już w pracy. O ile mieszkańcy nowych osiedli (a także, choć w mniejszym stopniu – niskiej zabudowy Orłowa, Redłowa, Kamiennej Góry) preferują zakupy w butikach i luksusowych centrach handlowych, o tyle mieszkańcy osiedli blokowych i strefy centralnej – w hipermarketach i ewentualnie zwykłych sklepach<sup>352</sup>. Ponad 2/3 respondentów nowych osiedli z badań przeprowadzonych przez M. Szmytkowską zaopatruje się w miejscach prestiżowych, ale tym samym najdroższych. Z kolei markowe sklepy odwiedza jedynie 5 proc. mieszkańców postsocjalistycznych osiedli blokowych<sup>353</sup>.

Zgodnie z tezami socjologów nabywane w sklepach produkty dostarczają społeczeństwu statusu, sprzyjają nowym formom stratyfikacji społecznej, analogicznym do tych, które dawniej dostarczała praca zawodowa. Wyjaśniając tę zależność Benjamin Barber podkreśla, że istotną rolę odgrywa identyfikacja konsumenta, nie tyle z towarem, co z jego marką (branding). Stąd konsultanci od marketingu starają się nakłonić człowieka, żeby nie tylko był lojalny wobec marki, ale przez całe życie się z nią identyfikował. Identyfikacja dotyczyć może marki spożywanego napoju (piwa, coca-coli itd.), gumy do żucia, marki telefonu komórkowego, odtwarzacza CD czy słuchanej muzyki. Ważnym źródłem identyfikacji jest noszone ubranie. Jeszcze większym fryzura, makijaż bądź samo „ciało”, poddawane różnym zabiegom estetycznym i upiększającym (kult higieny, dietetyki, terapii,

---

<sup>349</sup> K. Nowicka, *Funkcje ulicy Świętojańskiej w Gdyni*, „Rocznik Gdyni”, nr 18, Gdynia 2006, s. 190.

<sup>350</sup> *Gdynia – to najlepszy interes jaki zrobiła Polska!* Wydawnictwo promocyjne opracowane na podstawie danych Samodzielnego Referatu Analiz Statystycznych, Gdynia 2008.

<sup>351</sup> P. W. Kowalski, *Gdynia traci tożsamość*, „Gazeta Wyborcza”, dodatek „Trójmiasto” z 2-3.05.2011, s. 5.

<sup>352</sup> M. Szmytkowska, *Przestrzeń społeczna miasta...*, s. 123-124.

<sup>353</sup> *Ibid.*, s. 123.

obsesja na temat młodości)<sup>354</sup>. Im bardziej towar ma charakter dobra długotrwałego użytkowania (meble, artykuły gospodarstwa domowego, samochody, mieszkania) tym wzmacnia się jego rola jako narzędzia społecznej identyfikacji i stratyfikacji.

Relacja ta dotyczy zwłaszcza wyższych klas gdynian i jest związana z ich przywiązaniem do wysokiej jakości życia, zamiłowaniem do różnych form luksusu, a także z zewnętrznym celebrowaniem, demonstrowaniem tej przynależności. I tak marka samochodu obok ubrania jest ważnym źródłem statusu społecznego zwłaszcza dla wyższej i średniej klasy społecznej gdynian. Wśród przedstawicieli tej pierwszej (której wielkość szacuje się na poziomie 3,2 proc. społeczeństwa Gdyni) ponad połowa populacji dysponuje dwoma i większą ilością samochodów. Pośród respondentów zamieszkujących nowe osiedla 17,5 proc. posiada więcej niż jeden samochód<sup>355</sup>.

Najbardziej istotną formą określenia statusu społecznego współczesnych gdynian jest miejsce zamieszkania. Dotyczy to zwłaszcza mieszkańców nowych dzielnic niskiej zabudowy jedno – wielorodzinnej Gdyni południowo-zachodniej (Wielki Kack, Mały Kack, Karwiny, Dąbrowa, Dąbrówka), których postawy i preferencje już charakteryzowano.

Zwraca się uwagę, że wzrost znaczenia postaw konsumpcyjnych jest symptomem przeobrażeń dokonujących się we wszystkich polskich miastach, choć szczególne znaczenie odgrywają wśród nich przeobrażenia dokonujące się w społecznościach nadmorskich, w których posiadanie domów, mieszkań, samochodów, urządzeń informatycznych bądź ubiór stają się istotnymi czynnikami statusu i identyfikacji<sup>356</sup>. Badania ujawniają szybko postępujące procesy komercjalizacji stosunków społecznych w miastach nadmorskich, gdzie odchodzi się od wartości duchowych na rzecz materialnych. Zwraca się uwagę, że to pieniądź staje się miarą podstawowych wartości, zaś *ekskluzywny sposób życia „elity” miasta świadczy o zamożności, staje się podstawą zdobywania i utrzymania prestiżu w społeczności miasta*<sup>357</sup>.

#### 3.8.4. Od miasta pracy do miasta odpoczynku - postawy społeczne gdynian związane z formami spędzania czasu wolnego

Jak wykazały poprzednie rozdziały w okresie historycznym praca zawodowa była silnym składnikiem identyfikacji osobistej dla gdynian. Obecnie tendencja podlega odwróceniu. Reklamowanie Gdyni jako dogodnego miejsca dla odpoczynku i spędzania

---

<sup>354</sup> J. Baudrillard, *Spoleczeństwo konsumpcyjne. Jego mity i struktury*, Warszawa 2006, s. 169-170.

<sup>355</sup> M. Szmytkowska, *Przestrzeń społeczna miasta...*, s. 119.

<sup>356</sup> Por. *Morskie społeczności lokalne: teoria i empiria*, L. Janiszewski, R. Woźniak (red.), Szczecin 1991.

<sup>357</sup> R.B. Woźniak, *Spoleczeństwo miasta portowego...*, s. 160.

wolnego czasu wpisuje się w politykę kreowania nowego wizerunku miasta zgodnie z którą miasto poszerza swoją ofertę turystyczną i rekreacyjną. Polityce tej sprzyjają warunki położenia geograficznego miasta: dostęp do morza, piaszczystych plaż, klifów orłowskich, Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego czy też wykorzystywany marketingowo fakt, iż Gdynia jest najbardziej nasłonecznionym miastem w Polsce. Odbywa się tu wiele imprez kulturalnych, sportowych i artystycznych. Jak zwraca się uwagę w *Memorandum Gdyni: Gdynia może z powodzeniem konkurować ze znacznie większymi miastami pod względem bogatej i atrakcyjnej oferty kulturalnej*<sup>358</sup>.

Cyklicznie odbywają się w Gdyni koncerty i wydarzenia artystycznie z dziedziny teatru, filmu czy literatury. Najbardziej znaną imprezą koncertową, odbywającą się w początkach lipca na Babich Dołach jest *Open'er Festiwal*, który co roku przyciąga kilkadziesiąt tysięcy fanów muzyki rockowej. *Open'er* w 2010 roku uznany został za najlepszy festiwal muzyczny w Europie<sup>359</sup>. Dzięki dobrej organizacji ta czterodniowa impreza charakteryzuje się unikalną atmosferą, która sprzyja integracji ludzi niezależnie od wieku, pochodzących z różnych państw z całej Europy. Do innych cyklicznych wydarzeń muzycznych należy zaliczyć: *Festiwal Teatrów Muzycznych, Ogólnopolski Przegląd Młodych Zespołów Jazzowych i Bluesowych, Gdynia Blues Festiwal, Lato zaczyna się w Gdyni: CudaWianki, Ladies Jazz Festiwal, Globaltica – World Cultures Festival, Festiwal Beach Party, JaZzGdyni, Festiwal Muzyki Sakralnej*.

Najważniejszym wydarzeniem z polskiej kinematografii jest *Festiwal Polskich Filmów Fabularnych* w Gdyni. Impreza sprzyja integracji środowiska filmowego w Gdyni, młodzi laureaci konkursu zyskują dzięki niej prestiż i renomę. Utworzenie w mieście Gdyńskiej Szkoły Filmowej (która jest współorganizatorem festiwalu) jest potwierdzeniem tendencji na rzecz rozwijania środowiska filmowego w nadmorskim mieście. Od kilku lat w Gdyni przyznawana jest także *Nagroda Literacka*, stając się jednym z najważniejszych wyróżnień w polskim świecie literackim. Z kolei w środowisku teatralnym ważną rolę odgrywa *R@port-Festiwal Polskich Sztuk Współczesnych*.

Do innych ważnych wydarzeń artystycznych należy zaliczyć: *Wielkie Poetyckie Pranie, Międzynarodowe Nadbałtyckie Triennale Miniatury Tkackiej, FROG – Festiwal Rytmu i Ognia, gdyńska część Gdańskiego festiwalu Szekspirowskiego, Międzynarodowe Biennale Malarstwa i Tkaniny Unikatowej, Transwizualia*. W mieście funkcjonują dwa teatry: Tatr Muzyczny im. Danuty Baduszkowej oraz Teatr Miejski im. Witolda Gombrowicza. Oba

---

<sup>358</sup> *Memorandum Gdyni...*, s. 66.

<sup>359</sup> *Ibid.*, s. 14.



teatry podlegać będą w najbliższych latach rozbudowie. Według planów Teatr Miejski ma być włączony do kompleksu Forum Kultury, w ramach którego znajdować się będzie także galeria sztuki współczesnej oraz mediateka<sup>360</sup>.

W sezonie letnim w Orłowie wielu turystów przyciąga rozstawiona na plaży Scena Letnia Teatru Miejskiego im. W. Gombrowicza<sup>361</sup>. Środowisko poetów, publicystów i historyków skupia się wokół „Blizy” – nowego pisma literackiego. Pewną rolę w integracji środowiska literackiego odgrywają także kawiarnie: *Cafe Strych*, *Cyganeria*, *Cafe Aniol*.

Szczególnie istotnym wydarzeniem są organizowane co roku w Gdyni trzydniowe spotkania podróżników, żeglarzy i alpinistów: *Kolosy*. Rozmach imprezy połączony ze wzrastającą z roku na rok ilością uczestników (w 2011 roku, podczas trzynastej edycji było ich ponad trzy tysiące) potwierdza, że Gdynia w pełni świadomie wpisuje się w model miasta postmodernistycznego nastawionego na propagowanie wzorca różnorodności, globalizacji i multikulturalizmu. W ramach warsztatów prezentują się podróżnicy, globtroterzy i poszukiwacze przygód, którzy mogą się podzielić z uczestnikami zjazdu swoimi wrażeniami z egzotycznych wyjazdów i rajdów odbywanych w różnych formach (pieszo, rowerem bądź innymi, niekiedy nietypowymi środkami lokomocji) i do różnych zakątków świata<sup>362</sup>.

Kolejną dziedziną aktywności miasta ze sfery rozrywkowo-wypoczynkowej jest organizacja imprez sportowych. W mieście dużą popularność zyskały drużyny sportowe. Najwięcej sukcesów odnoszą gdyńskie koszykarki, ale także koszykarze, piłkarze (Arka Gdynia SSA, SKS Bałtyk). Do najważniejszych obiektów sportowych należy zaliczyć nową Halę Sportowo-Widowiskową, miejski stadion piłkarski, Narodowy Stadion Rugby i wiele innych. Gdynia dzierży także miano żeglarskiej stolicy Polski. Od 2000 r. w lipcu odbywa się *Gdynia Sailing Days* – żeglarskie regaty europejskiego formatu. Co roku odbywają się tu także *Targi i Festiwal Żeglarski Wiatr*. Miasto było także trzykrotnie gospodarzem zlotu *Tall Ships' Races*. Bazą dla wszystkich gdyńskich imprez żeglarskich jest gdyńska Marina, największy obiekt tego rodzaju w Polsce, który niebawem ma zostać rozbudowany.

Dzięki dokonującym się przeobrażeniom cywilizacyjnym zmieniają się preferencje obyczajowe gdynian i przyjezdnych. Odwoływanie się do takich haseł jak: *Mistrzostwa świata w odpoczywaniu*, *Słoneczne miasto z temperamentem* kształtuje w świadomości gdynian i przyjezdnych nowe wyobrażenie o mieście korespondujące z postmodernistyczną metaforą gry, zabawy i odpoczynku. Wielu z nich korzysta z bogatej oferty rozrywkowej,

---

<sup>360</sup> M. J. Sołtysik, *Dzielnica reprezentacyjna Gdyni*, „Rocznik Gdyński”, nr 21, Gdynia 2009, s. 95-96.

<sup>361</sup> S. Czupryńska, M. Szymik-Mackiewicz, *Orłowska córka teatru miejskiego w Gdyni*, „Rocznik Gdyński” nr 21, Gdynia 2009, s. 185-194.

<sup>362</sup> J. Nowacki, *Kolosy przyznane*, „Dziennik Gdyński. Tygodnik bezpłatny”, nr 1 z 18.02.2011, s. 4.

bądź przyjeżdża do Gdyni na wybraną przez siebie imprezę cykliczną. Wielu korzysta z różnych form rozrywki indywidualnej. Popularne stają się przechadzki i spacery, wiele osób spędza wolny czas w nadmorskich kawiarniach, pubach i tawernach. Badania sondażowe potwierdzają, że zarówno gdynianie, jak i przyjezdni wysoko sobie cenią odpoczynek w gdynńskiej strefie nadmorskiej. Zwraca się uwagę, że miejsce to *jest najlepszym obszarem, gdzie można pospacerować, pobiegać, pojeździć na rowerze, rolnkach lub popływać – w morzu czy basenie. Dla osób preferujących bardziej intensywny wypoczynek, dobrym miejscem są korty na Polance Redłowskiej. Każdy z mieszkańców posiada własny tryb uprawiania rekreacji. Są osoby, które dzień rozpoczynają joggingiem po bulwarze, są też takie, które najbardziej lubią wieczorne spacery – niezależnie od pogody*<sup>363</sup>. Spacerowane są w towarzystwie dzieci, znajomych bądź sympatii, rzadziej w samotności. Jak pokazują badania 94 proc. mieszkańców Gdyni preferuje spacer nad morzem i 93 proc. przyjezdnych. 78 proc. mieszkańców preferuje natomiast przejazd rowerem bądź rolkami, który może być realizowany w samotności. Z plaży (opalanie, kąpiele) korzystają głównie turyści, znacznie rzadziej mieszkańcy Gdyni<sup>364</sup>.

Przemianom w zakresie preferencji osobistych współczesnych obywateli towarzyszą przeobrażenia struktury urbanistycznej i architektonicznej miast. Polegają one na wzroście znaczenia przestrzeni rekreacyjnej kosztem nadmiernie eksponowanej w minionych czasach przestrzeni pracy. Tendencje na rzecz rozwoju nowych form wykorzystania przestrzeni portowo-stoczniowych Gdyni już się rozpoczęły i będą w najbliższych latach się nasilać, gdyż wpisują się one w główne kanony urbanistyki ponowoczesnej<sup>365</sup>. Odczytywanie wartości symbolicznych i kulturowych w ramach przestrzeni portowych<sup>366</sup>, głównie z uwagi na ich skojarzenie z substytutami ludzkiej pracy, wymusza presję na rzecz nowych sposobów wykorzystania tych obszarów - np. przeznaczenia ich na funkcje rekreacyjne, turystyczne bądź rezydencjalne po uprzedniej rewitalizacji. Wyrazem tendencji wzrostu znaczenia przestrzeni konsumpcji i odpoczynku na terenach przemysłowych była przeprowadzona w ostatnich latach likwidacja portu rybackiego w Gdyni i realizacja na jego obszarach nowych inwestycji o charakterze rekreacyjnym, rozrywkowym i mieszkaniowym, jak choćby ukończony już potężny kompleks mieszkaniowo-usługowy „Sea Towers”. „Dwie Wieże”, jak popularnie nazywany jest budynek, początkują nową formę zagospodarowania całego pirsu

---

<sup>363</sup> K. Kwaśniewska, *Tereny i obiekty kulturalno-rekreacyjne w strefie nadmorskiej Gdyni oraz ich społeczna akceptacja*, „Rocznik Gdynski”, nr 21, Gdynia 2009, s. 197.

<sup>364</sup> Ibid. s. 198-199.

<sup>365</sup> D. MacCannell, *Turysta....*, s. 8-9.

<sup>366</sup> A. Orchowska-Smolińska, *Architektura portu gdynskiego lat międzywojennych – najcenniejsze spośród niezachowanych budynków*, „Rocznik Gdynski” nr 21, Gdynia 2009, s.161.

rybackiego (186 tys. m kw.), na którym dominować będzie zabudowa rekreacyjna i mieszkaniowa. Jak zapowiada wiceprezydent Gdyni Marek Stępa: *Według planu, który jest już przygotowany, ale jeszcze nie uchwalony, ma to być nadmorskie centrum Gdyni, które będzie tętnić życiem. Będą restauracje, punkty usługowe i Muzeum Żeglarstwa. Nie ma mowy o zamkniętym osiedlu, bo wszystkie ulice będą należały do gminy*<sup>367</sup>. Na Molo Rybackim znajdować się będą także place spacerowe oraz marina dla jachtów. Zgodnie z planami inwestorów po przeciwnej stronie Mola Rybackiego powstanie też bliźniaczy wysokościowiec. Realizowane strategie urbanistyczne budzą kontrowersje, które są związane z odpowiedziami na pytanie na ile strefa nadmorska śródmieścia Gdyni nasycana będzie „drapaczami chmur”, a na ile zachowa swój unikalny klimat. Jak zauważa jeden z gdyńskich architektów: *Już nie jeździmy do Gdyni na zakupy. Turyści z wycieczkowców zwiedzają stary Gdańsk, a Gdynię znają zza okna autokaru. Nowe budynki niczym się tu nie wyróżniają, mają banalną architekturę, a stare modernistyczne perełki utonęły wśród bloków pomalowanych na biało*<sup>368</sup>.

Kolejne plany dotyczące redukcji tradycyjnych funkcji przemysłowych i przeładunkowych w Gdyni obejmują obszar zajmowany przez Stocznnię Remontową „Nauta”, tereny „międzytorza” (Strefy Rozwoju Centrum Miasta) oraz część terenów i składników majątkowych likwidowanej aktualnie stoczni gdyńskiej. W ramach tych ostatnich funkcję koordynacyjną pełnić będzie Pomorska Specjalna Strefa Ekonomiczna, która na wykupionym obszarze 8 hektarów obok inwestycji gospodarczych (stoczni *Crist*) zamierza realizować takie przedsięwzięcia jak: nowoczesne biurowce z zapleczem konferencyjnym, restauracje. W tym celu nawiązano współpracę z Instytutem Wzornictwa Przemysłowego z Łodzi, którego biura mają być zlokalizowane na obszarach postoczniowych, a docelowo także firmy związane z przemysłem filmowym. Zgodnie z planami PSSE obszar ten, po rewitalizacji ewoluował będzie w kierunku *gdyńskiego city*<sup>369</sup>.

Obecność postmodernistycznej *przestrzeni odpoczynku* w ramach gdyńskiego portu związana jest także z cumowaniem wielkich statków pasażerskich w gdyńskim porcie w sezonie letnim. *Cruisery* to enklawy zachodniego świata zabawy i konsumpcji, to ogromnych rozmiarów „pływające hotele”, „pływające miasta”, na których turyści (a zwłaszcza zachodni emeryci) zagwarantowane mają wszelkie formy rozrywki<sup>370</sup>. W sezonie wycieczkowym roku

---

<sup>367</sup> www.trojmiasto.pl z 3 lutego 2010

<sup>368</sup> P. W. Kowalski, *Gdynia traci tożsamość...*, s. 5.

<sup>369</sup> S. Sowuła, *Strefa przyciągnie inwestorów na tereny postoczniowe. City po gdyńsku*, „Gazeta Wyborcza. Trójmiasto” z 23 lutego 2011.

<sup>370</sup> J. Miotke-Dzięgiel, *Turystyka Morska*, Gdańsk 2002, s. 109-123.

2009 w gdyńskim porcie odbyło się 96, a w 2010 roku 85 zawinięć statków pasażerskich, w tym najbardziej luksusowych, takich jak *CostaMediterranea* czy *Emerald Princess*, przywożąc do Gdyni na swoich pokładach corocznie ponad 100 tys. pasażerów<sup>371</sup>.

Obok przeobrażeń struktury urbanistycznej gdyńskiego portu istotne zmiany dokonują się także w ramach przestrzeni śródmiejskiej Gdyni, gdzie dowartościowaniu podlega funkcja prestiżowa, rekreacyjna i rozrywkowa kojarzona z inwestycjami wzdłuż jego głównych ciągów komunikacyjnych. Zyskują na znaczeniu inwestycje i formy zagospodarowania gdyńskich stref nadmorskich sukcesywnie pokrywane bulwarami, promenadami, pasażami i wzbogacane inwestycjami o charakterze gastronomicznym, rezydencjalnym czy rozrywkowym realizowanymi na bazie terenów zielonych, atutów gdyńskich plaż i klifów.

Coraz ważniejszą rolę w gdyńskiej przestrzeni odgrywają muzea i parki tematyczne. Rolą tych obiektów jest tworzenie symulowanych, „inscenizowanych”, „symulowanych” światów opartych na zmysłowych doznaniach<sup>372</sup>. W ekspozycjach wykorzystywane są zarówno przestrzenie realne, składające się np. z rekwizytów o wartości historycznej, jak i wirtualne, stymulowane za pomocą technik multimedialnych. Obiekty te służą edukacji i rozrywce w oparciu o temat odwołujący się do tożsamości miasta. Tematami wiodącymi Gdyni są poszczególne aspekty kultury marynistycznej bądź tradycji dwudziestolecia międzywojennego. Częste odwołanie do motywu morskiego w ekspozycjach muzealnych Gdyni pozwala na konkluzję, że atrybut morskości przestaje już mieć realne znaczenie w gospodarce miasta, lecz znaczenie symboliczne - morskość podlega w Gdyni *muzealizacji*.

I tak składnikami muzealnictwa morskiego zlokalizowanymi w Strefie Prestiżu Miejskiego są zabytkowe jednostki pływające - żaglowiec *Dar Pomorza* oraz okręt-muzeum *Błyskawica*. Po przeciwległej stronie względem ww. jednostek znajduje się *Muzeum Oceanograficzne*. Duże znaczenie w przestrzeni nadmorskiej miasta odgrywa *Muzeum Miasta Gdyni i Marynarki Wojennej*, ulokowane w strefie plażowej Gdyni na zapleczu dawnego budynku Riwiery Morskiej. Ekspozycje muzealne w pigułce prezentują poszczególne etapy dziejów portu i miasta. Ponadto nowy gmach pozwolił na rozwinięcie różnorodnych form aktywności popularyzacyjno-naukowej: konferencje, wykłady, koncerty, warsztaty z dziećmi, organizacja uroczystości miejskich<sup>373</sup>.

Plany obejmują z kolei lokalizację *Muzeum Żeglarstwa* względnie *Muzeum Morskiego* bądź *Muzeum Modernizmu* na końcu rewitalizowanego aktualnie po likwidowanych

---

<sup>371</sup> M. Matczak, B. Ołdakowski, *Polskie porty morskie w 2010....*, s. 7.

<sup>372</sup> D. MacCannell, *Turysta.....*, s. 143-144.

<sup>373</sup> D. Płaza-Opacka, *Gdynia – miasto z morza – muzeum z marzeń jej mieszkańców. Muzeum miasta Gdyni i jego działalność w nowej siedzibie*, „Rocznik Gdyński” nr 20, Gdynia 2008, s. 13-25.

funkcjach rybackich pirsu dalmorowskiego. Do innych gdyńskich muzeów należy zaliczyć: *Gdyńskie Muzeum Motoryzacji*, *Muzeum Inkluzji w Bursztynie* oraz zabytki pomilitarne, w tym obiekt tzw. Torpedowni Gdynia Babie Doły. Nowym obiektem muzealnym planowanym do realizacji w do 2014 roku będzie *Muzeum Emigracji*, zlokalizowane w zabytkowym budynku Dworca Morskiego, po dostosowaniu go do nowych funkcji. Funkcja muzeum wpisująca się będzie w tradycje marynistyczne Gdyni i nawiązywać do historycznej roli polskiej emigracji – zwłaszcza w okresie II RP<sup>374</sup>. Jak deklaruje Jacek Debis z Agencji Rozwoju Gdyni, która współpracuje z miastem przy organizacji muzeum: *Chcemy stworzyć nowoczesne, interaktywne muzeum, gdzie nie będzie przykurzonych gablotek i nudnych papierów. Poprzez historie konkretnych ludzi pokażemy główne ośrodki polskiej emigracji: Paryż, Chicago, Londyn oraz przyczyny tego ruchu w różnych latach - od XIX w. po najnowszą emigrację do Anglii*<sup>375</sup>.

Formą gdyńskiego parku tematycznego jest gdyński multiplex „Centrum Kultury Gemini” (zwany też *Silver Screenem*) gdzie obok kin i obiektów gastronomicznych organizowane są wystawy muzealne, galerie czy ekspozycje. Miejsce to jest najczęściej odwiedzanym obiektem rekreacyjnym Gdyni, jednak nie tyle z uwagi na jego atrakcyjność (architektura obiektu i wyposażenie wnętrza odwołuje się bowiem raczej do estetyki kiczu), co z uwagi na fakt, że obiekt ten jest jedynym kinem w mieście. Jak zwraca uwagę A. Chodubski: *Instytucja ta mimo swej nowoczesności nie znajduje pełnej akceptacji świata ludzi kultury; postrzegana jest jako rzeczywistość uczestnictwa masowego, powierzchownego, uproszczonych postaw, zachowań obcych dla tzw. kultury wysokiej. Centrum postrzegane jest w wymiarze życia dworcowego, toczącego się przy szybkim przemieszczaniu ludzi i zjawisk społecznych. Postrzega się Centrum przede wszystkim jako miejsce spotkań masowych dzieci i młodzieży, ukierunkowanych na życie kulturalno-rozrywkowe*<sup>376</sup>.

Parkiem tematycznym jest *Centrum Zabawy i Nauki Eksperyment* ulokowane w ramach kompleksu przestrzennego *Pomorskiego Parku Naukowo-Technologicznego*. Miejsca tego typu jak *eksperymentatorium* wkomponowane w strukturę Parku są formami przestrzeni interaktywnej, które łączą w sobie naukę i zabawę. Centrum składa się z ponad 30 stanowisk, zebranych w pięć grup tematycznych: Człowiek, Środowisko, Dźwięk, Fizyka, Optyka. Do innych parków tematycznych należy zaliczyć np.: park przygody *Kolibki Adventure Park*,

---

<sup>374</sup> *Muzeum Emigracji w Gdyni. Dworzec Morski. Idea-Projekt-Wizja*, Urząd Miasta Gdyni, Gdynia 2010.

<sup>375</sup> *Muzeum Emigracji rusza w świat*, „Dziennik Bałtyki”, z 5.04.2011.

<sup>376</sup> A. Chodubski, *Gdynia a współczesne wartości...*, s. 25.

Akwarium Gdyńskie, Planetarium, *Centrum Zoltar, Golf Park Gdynia*. W najbliższych latach planowana jest także budowa *Centrum Kultury* w Gdyni na obszarze dzisiejszego Parku Rady Europy. Projekt obejmuje stworzenie dzielnicy kulturalnej z Galerią Miejską, Galerią Sztuki i Mediateką. Galeria Sztuki będzie nie tylko przestrzenią wystawienniczą, ale też spełniać będzie funkcje konferencyjne. Organizowane tu będą także warsztaty artystyczne.

### 3.8.5. Nostalgia za dawnym obliczem miasta

Kreowanie w odbiorze społecznym nowego wizerunku miasta, jako miejsca dogodnego dla zabawy i odpoczynku wykazuje związek z przeobrażeniami obyczajowymi dokonującymi się na całym świecie, zgodnie z którymi człowiek w formie zabawy celebruje pewne symbole, będące wspomnieniami postaw pierwotnych, które miały znaczenie funkcjonalne w przeszłości<sup>377</sup>. Jak wykazały pierwsze podrozdziały to ciężka praca (wpierw fizyczna, potem wzbogacona o przetwórczą, przemysłową) ukształtowała gdyńską tożsamość. Jej związek z naturą, pierwotnymi ludzkimi doznaniem jest tak duży, że odciska się na osobowości i pozostawia trwałe ślady w ludzkiej świadomości. Stąd Gdynia historyczna była miastem pozytywistycznym, przemysłowym i morskim, które stworzyło od podstaw system gospodarki morskiej oraz wykształciło dojrzałą kadrę ludzi morza. Poczynając od lat 90-tych symbole nawiązujące do morskiego i industrialnego charakteru miasta, jak też towarzyszące im materialne desygnaty (nabrzeża, dźwigi portowe, magazyny bądź morskie rekwizyty prezentowane w muzeach) zaczęły nabierać innego znaczenia w przestrzeni społecznej Gdyni. Powoli zamiera ich realne, pierwotne i funkcjonalne znaczenie. Stały się za to integralnymi elementami gdyńskiej *pamięci zbiorowej* w znaczeniu nadawanym temu terminowi przez Maurice'a Halbwachsa<sup>378</sup>. Stąd aktualnie są obecne w stosowanych formach promocji, wydawnictwach, muzeach, ekspozycjach architektonicznych i urbanistycznych, czy w końcu w miejskich portalach internetowych, które stają się nośnikami przekazu przeszłości. Choć ich obecność w Gdyni historycznej nierozzerwalnie związana była z ciężką pracą, obecnie towarzyszą one gdynianom jako znaki, emblematy i rekwizyty wzbogacając ich doświadczenia estetyczne związane z zabawą i odpoczynkiem. Jak pisze bowiem Dean MacCannell: *Zarówno pracę maszyny, jak i człowieka można przenieść poza jej kontekst i*

---

<sup>377</sup> Szczegółową i adekwatną dla niniejszej pracy analizę tych przeobrażeń odnaleźć można w książce D. MacCannella, *Turysta...*. Autor opisuje współczesne czasy przez pryzmat zmierzchu etosu pracy i zastąpienia go etyką czasu wolnego, charakterystyczną dla nowej *leisure class*, która jednak nie stanowi dla autora terminu pejoratywnego. Współczesny człowiek zabawy jako „turysta” dysponuje bowiem znacznie szerszym i bogatszym wachlarzem doświadczeń, aniżeli człowiek ery przemysłowej, funkcjonujący wewnątrz jednego segmentu struktury społecznej.

<sup>378</sup> M. Halbwach, *Społeczne ramy pamięci*, Warszawa 2008, s. 128-171.

*pokazać na wystawie jako gotowy produkt*<sup>379</sup>.

Tak scharakteryzowane postawy społeczne choć korespondują z ważnymi przeobrażeniami cywilizacyjnymi rodzą jednak uczucie pewnej nostalgii. Trudno oprzeć się wrażeniu, że zabawie gdynian i przyjezdnych towarzyszy kryzys tożsamości miasta, które swoją siłę budowało niegdyś na bazie silnych związków z morzem. Wiele wskazuje na to, że wzorem zachodnioeuropejskich, upadających już niestety miast portowych, dawne przestrzenie portowe i stoczniowe Gdyni podlegać będą stopniowej rewitalizacji. Interpretacja współczesnych doznań estetycznych dokonywana przez pryzmat nostalgii i tęsknoty za przeszłością jest wyróżnikiem współczesnej kultury. Zgodnie z tezami Lyotarda romantyczna nostalgia, tęsknota za przeszłością i *poczucie straty* stanowią ważne komponenty kultury ponowoczesnej<sup>380</sup>. Zgodnie z jej założeniami celebrowanie przedmiotów materialnych, przestrzeni miejskich i składników infrastruktury przemysłowej uszlachetnia nasze doznania, które w minionych czasach były jednorodne, zamknięte wewnątrz jednego segmentu struktury społecznej.

Niemniej w przypadku Gdyni antynomia *nowoczesność-ponowoczesność* wyjątkowo silnie ujawnia swoje oblicze<sup>381</sup>. Gdynia jest bowiem miastem, które stworzone zostało niejako od podstaw wyłącznie dla gospodarki morskiej oraz w celu uformowania nowego typu postawy obywatelskiej, zrywającej z tradycyjnymi polskimi przyzwyczajeniami (konformizm i niewiara we własne siły) i tendencjami obecnymi niegdyś także na Pomorzu, które piętnowali m.in. Florian Znaniecki czy Lech Bądkowski. Po kilkudziesięcioletniej pracy nad polskim charakterem narodowym dochodzi do przeobrażenia cywilizacyjnego, który można określić mianem *deindustrializacji*. Skoro jednak wszystko, co powstało dotąd w Gdyni było konsekwencją industrializacji, stąd nie sposób inaczej interpretować *deindustrializacji*, niż przez pryzmat kryzysu tożsamości miasta.

Kolejny problem powstaje na bazie zależności pomiędzy dość popularnymi w Gdyni postawami konsumpcyjnymi, a oddolną aktywnością społeczną i gospodarczą, która zgodnie z przekazem propagandowym, licznymi statystykami i przytaczanymi badaniami podawana jest jako główny atut współczesnej Gdyni. Tymczasem zgodnie z założeniami B. Barbera postawa konsumpcyjna kłóci się z duchem obywatelskim, a nawet tłamsi indywidualną przedsiębiorczość kapitalistyczną, choć tendencje te mają wspólne korzenie

---

<sup>379</sup> D. MacCannella *Turysta...*, s. 56.

<sup>380</sup> B. Smart, *Postmodernizm*, Poznań 1998, s. 7.

<sup>381</sup> Dokładną wykładnię tej antynomii przedstawiam w opracowaniu: M. Graban, „*Nowoczesność i ponowoczesność*” – dwa oblicza Gdyni „Zeszyty Gdynskie Nr 2. Tożsamość kulturowo-cywilizacyjna Gdyni”, H. Głogowska, M. Gawron (red.), Gdynia 2007, s. 115-148.

światopoglądowe. Barber kojarzy konsumpcjonizm z „*etosem infantylizmu*”, który skutecznie neutralizuje etos pracy społeczeństwa przemysłowego<sup>382</sup>.

Przytaczane w pracy przykłady potwierdzają istnienie bogatej oferty miasta dla rozmaitych inicjatyw społecznych, umiejscowionych na pograniczu biznesu, nauki, rozrywki, kultury i sztuki. Należy jednak odróżnić przekaz promocyjny i propagandowy miasta od rzeczywistego zaangażowania się obywateli. Choć ten pierwszy odgrywa bardzo ważną rolę stając się instrumentem animacji oddolnych postaw społecznych, prawdą jest także, że miasto nie dysponuje wiarygodnymi danymi jak popularne są to inicjatywy i jak wielu obywateli rzeczywiście w nich uczestniczy.

Zgodnie z cytowanym powyżej uzasadnieniem socjologicznym wyzwolony od dawnych zależności strukturalnych gdynianin choć potencjalnie może rozwijać własną kreatywność (bo takie możliwości stwarza mu miasto) niekoniecznie musi chcieć to robić, bowiem styka się nowym typem zagrożeń. Zagrożenia te związane są z pokusą ulegania płytkim zachciankom i hedonistycznym przyjemnościom, czyli postawom, które raczej nie sprzyjają kreowaniu nowych wartości i twórczych postaw, a poza tym są sprzeczne z duchem obywatelskim. Potwierdzeniem małej aktywności obywatelskiej gdynian może być „opiekuńczy” i „roszczeniowy” profil większości gdyńskich organizacji pozarządowych, które w niewielkim stopniu rozwijają jednostkową kreatywność i nastawione są na realizację *dobra publicznego*.

Kolejne przykłady mogą w końcu dotyczyć małej aktywności życia politycznego w Gdyni, zdominowanego od wielu lat przez jedną siłę polityczną. W mieście nie prowadzi się dyskusji nad wyborami strategicznymi Gdyni, kierunkami zagospodarowania przestrzennego itd., a opozycja nie tylko, że nie artykułuje swoich kontrpropozycji, jej po prostu w ogóle w Gdyni nie ma. Brakuje także czasopism poświęconych miastu, zarówno prasy codziennej (która w przedwojennej Gdyni odgrywała przecież tak istotną rolę), jak i pism opiniotwórczych.

Warto w końcu zwrócić uwagę, na realizowany w Gdyni proces „*cichego wykluczenia*” z życia obywatelskiego miasta przedstawicieli tzw. *gorszej Gdyni*: mieszkańców postsocjalistycznych osiedli blokowych oraz robotników upadających dużych przedsiębiorstw gospodarki morskiej<sup>383</sup>.

---

<sup>382</sup> B.R. Barber, *Skonsumowani...*, s. 65-120.

<sup>383</sup> Proces tego wykluczania w warunkach polskich analizuje amerykański socjolog Devid Ost, dla którego nie uwzględnianie interesów robotniczych przez rządzących Polską liberałów zubaża współczesną demokrację i społeczeństwo obywatelskie. Por. D. Ost, *Kłęska „Solidarności”*. *Gniew i polityka w postkomunistycznej Europie*. Warszawa 2007, s. 365-409.



Wiele z mankamentów aktywności obywatelskiej i publicznej Gdyni nie stanowi wyróżnika tego miasta. W równym stopniu dotyczą one innych polskich ośrodków, a także miast zachodnioeuropejskich, które w pewnym stopniu dotknięte są postawami dekadentckimi. Postawy te rozpatrywane są w pracy przez pryzmat ich antytezy względem popularnych w okresie przemysłowym postaw opartych na ciężkiej pracy. Gdynianie ulegają przecież tym samym trendom cywilizacyjnym, co wszyscy Polacy, a także cała zachodnioeuropejska społeczność, pozbawiona głębszych motywacji dla podejmowania wielkich inicjatyw. Wielu młodych gdynian kształtowanych jest przez kulturę audiowizualną (telewizja, Internet, kontakty w sieci, cyberseks, które zastępują spotkania bezpośrednie) i zamyka się w samych sobie. Dostrzegalne są symptomy apatii, wyalienowania, które mogą sprzyjać postawom patologicznym.

Wnioski te można odnieść do głównej tezy badawczej niniejszej pracy, zgodnie z którą przeobrażenie czynników rozwojowych Gdyni ma charakter ewolucji, która dokonuje się: *od uwarunkowań odgórnych i systemowych* (okres międzywojenny i PRL) *po oddolne bądź jednostkowe i wewnętrzne* (współczesność). W świetle powyższych wniosków można sformułować wstępną wątpliwość: na ile owa przemiana (ewolucja) jest korzystna? Na ile czynniki oddolne zachowają siłę sprawczą zdolną do uruchomienia procesów rozwojowych miasta? Odpowiedzi na powyższe pytania nie będą łatwe ani jednoznaczne. Zgodnie z tezami wywiedzionymi z założeń filozofii komunitariańskiej i przedstawionymi w pierwszym rozdziale pracy człowiek pozbawiony zewnętrznych horyzontów moralnych dla własnego rozwoju, nie wzmacnia własnej podmiotowości lecz ją rozmiękcza. Zwiększa się jego niechęć dla inicjatyw obywatelskich i budowania więzi poziomych w społeczeństwie. Z drugiej jednak strony, rozluźnienie segmentów drabiny społecznej oraz wzrost znaczenia relacji sieciowych wyposaża współczesnego człowieka w znacznie większe możliwości rozwoju, aniżeli dawniej. Współczesny obywatel Gdyni musi być jednak świadomy, iż tą możliwość posiada, że jest zdolny do twórczego i kreatywnego działania. Po prostu: *musi, mu się* jeszcze chcieć coś robić.

### **3.9. Prawda czy iluzja? Pytanie o tożsamość i świadomość polityczną współczesnych mieszkańców Gdyni**

Pozytywna opinia gdynian na temat ich miasta znajduje odzwierciedlenie w skali poparcia dla decydentów. Wskazują na to wyniki wyborów samorządowych, które od początku transformacji systemowej faworyzują jedną, tę samą formację sprawującą władzę. Poparcie dla ekipy politycznej, którą reprezentowała Franciszka Cegielska, a obecnie

Wojciech Szczurek zawsze było bardzo wysokie. Od czasów wprowadzenia wyborów bezpośrednich kandydat na prezydenta W. Szczurek w każdych kolejnych wyborach odnotowywał wzrost poparcia. W wyborach samorządowych 2010 uzyskał rekordowe poparcie na poziomie 87,4 proc. Zgodnie z powszechnymi opiniami dzięki stabilności politycznej Gdynia może realizować spójną wizję rozwoju gospodarczo-społecznego<sup>384</sup>. Niemal 80 proc. mieszkańców uznaje rolę samorządu lokalnego w dokonujących się przemianach za bardzo istotną. Jak wynika z badań ankietowych społeczność Gdyni kojarzy realizowany w mieście kierunek przeobrażeń systemowych głównie z Franciszką Cegielską (61 proc.) i Wojciechem Szczurkiem (57 proc.)<sup>385</sup>. Według badań przeprowadzonych przez Pracownię Badań Społecznych DGA w końcu 2009 roku gdynianie w największym stopniu spośród innych badanych 32 miast w Polsce ufają swojemu prezydentowi (ponad 85 proc. wskazań na odpowiedzi „zdecydowanie” i „raczej ufam”<sup>386</sup>). Tak wysoka skala poparcia dla lokalnych decydentów, stałe utrzymywanie się dobrych notowań, a nawet tendencja wzrostowa jest zjawiskiem bez precedensu w polskich warunkach politycznych. Biorąc jednak pod uwagę charakteryzowaną w pracy unikatowość doświadczenia gdyńskiego sytuacji takiej trudno się dziwić.

Dla wyjaśnienia fenomenu dużej satysfakcji obywateli Gdyni z faktu zamieszkiwania w mieście, ich jednostronnego utożsamiania się z kierunkiem realizowanych reform przekładającego się na skalę poparcia dla lokalnych decydentów, warto odwołać się do wykładni gdyńskiej mitologii, którą określano też w pracy mianem narracji. Współcześni gdynianie wciąż ulegają gdyńskiemu mitowi sukcesu, którego źródeł należy się doszukiwać w okresie międzywojennym. Zmieniają się oczywiście akcenty znaczeniowe. Współczesna propaganda pokazuje Gdynię jako nowoczesne centrum biznesu i zaawansowanych technologii, miasto szczęśliwe, młode, otwarte na Europę i świat, a nie miasto gospodarki morskiej. Niemniej sama zasada odwołania do mitu wyjątkowości na przestrzeni kolejnych epok historycznych nie ulegała zmianie. Stąd według Marka Dutkowskiego synonimem Gdyni jest unikalne *genius loci*, które autor utożsamia z *duchem gry* oraz *szczęściem*. *Szczęście nie opuszczało Gdyni i jej mieszkańców*. - pisze Dutkowski - *Udało się wybudować port, ocalić miasto od zguby w czasie wojny, ograniczyć skutki PRL-owskiego ciemniactwa i wykorzystać wiele szans, jakie przyniosły lata 90-te XX wieku. Gdynia ma i miała szczęście do*

---

<sup>384</sup> *Czuć i rozumieć Gdynię*, Wywiad z prezydentem Gdyni Wojciechem Szczurkiem, „Dziennik Bałtycki”, nr 33(20146) z 10.02.2011, s. 18.

<sup>385</sup> M. Szmytkowska, I. Sagan, *Kształtowanie się postaw obywatelskich...*, s. 74.

<sup>386</sup> M. Sandecki, *Gdynia to najlepsze miejsce do życia. Sondaż samorządowy*, „Gazeta Wyborcza. Gazeta Trójmiasto” z 2010.01.14.

*burmistrzów i prezydentów, przedsiębiorców, działaczy społecznych, a nawet ludzi kultury. Specyfika gdyńskiego szczęścia polegała głównie na tym, że udają się tu przedsięwzięcia zbiorowe, które w innych miejscach kończą się niepowodzeniem. Prywatyzacja, wsparcie organizacji pozarządowych, transport publiczny, edukacja, handel detaliczny, bezpieczeństwo – to dziedziny, w których udało się osiągnąć bardzo wiele, dzięki różnym szczęśliwym zbiegom okoliczności, wysiłkowi i zgodzie. W efekcie tego Gdynia wygrywa<sup>387</sup>.*

Skala wykorzystania współczesnych środków propagandowych w kreowaniu pozytywnego wizerunku miasta nie odbiega od tych stosowanych w czasach historycznych, a pod pewnymi względami nawet je przewyższa. Nakłady na promocję gospodarczą miasta samego UM Gdyni sięgają ok. 1,5 mln zł rocznie<sup>388</sup>. Zwraca się także uwagę na profesjonalizm miejskich służb marketingowych, które umiejętnie dobierają tematy odwołując się do motywów przewodnich miasta. Należy zwrócić uwagę na umiejętność unikania tematów trudnych. W realizowanych strategiach miasta widoczne są odwołania do powierzchownej hasłowości, administracyjnego profesjonalizmu, technokratyzmu. Środki propagandy odwołują się do synonimów: *przedsiębiorcza Gdynia, miasto sukcesu*. Wiele z nich funkcjonuje w języku obiegowym, jak np. *Szybkie miasto Gdynia* kontra *Wolne Miasto Gdańsk*. Osoby wjeżdżające do miasta samochodami wita transparent: *Uśmiechnij się. Jesteś w Gdyni*. Pozytywny klimat miasta potęgują publikowane wyniki badań sondażowych oraz rozmaitych konkursów i rankingów potwierdzających przodującą pozycję miasta na tle innych polskich ośrodków. Przekaz propagandowy obecny jest nie tylko w wydawnictwach promocyjnych miasta i jego przekazie multimedialnym. Podobnie, jak w okresie międzywojennym jego ślady występują w publicystyce, a nawet opracowaniach naukowych bądź popularnonaukowych. Strategie wykorzystywania stylu zaangażowanego w badaniach dziejów Gdyni można odnaleźć w wydawnictwach *Verbi Causa*, a zwłaszcza w opublikowanej w 2006 roku *Encyklopedii Gdyńskiej*<sup>389</sup>. Przykładem stopniowego odchodzenia środowisk dziennikarskich od krytycznego obiektywizmu w opisywaniu dylematów rozwojowych współczesnej Gdyni mogą być także losy jednego z nielicznych czasopism gdyńskich ukazujących się po 1989 roku: „*Wiadomości Gdyńskie*”. Pismo to, ukazując się w latach 1996-2003 zachowywało cechy dziennikarskiej niezależności, na straży których stał ich redaktor naczelny, nieżyjący już Ronald R. Łaniecki<sup>390</sup>. Po wznowieniu

---

<sup>387</sup> M. Dutkowski, *Duch gry – genius loci Gdyni*, [w:] *Korzenie Gdyni*, Cześć I, Gdynia 2002, s. 133.

<sup>388</sup> *Memorandum Gdyni...*, s. 58.

<sup>389</sup> *Encyklopedia Gdyni...*

<sup>390</sup> E. J. Sitek, „*Wiadomości Gdyńskie*” *Dzieło życia Ronalda Henryka Łanieckiego*, „*Rocznik Gdyński*” nr 16, Gdynia 2003, s. 233-243.

działalności redakcja stopniowo ewoluowała w kierunku ośrodka gdyńskiej propagandy sukcesu, o czym mogą świadczyć same tytuły drukowanych tam obecnie artykułów. Charakteryzując stopniowe odchodzenie od obiektywnego przekazu w kreśleniu wizerunku Gdyni A. Chodubski formuje tezę o zastępowaniu wartości intelektualnych współczesnej Gdyni tzw. *poprawnością polityczną* oraz rzeczywistego rozpoznania sytuacji na gruncie naukowym wynikami ankiet robionych na zamówienie decydentów<sup>391</sup>. Z drugiej jednak strony stylowi prowadzonych analiz, o tyle trudno się dziwić, że słusznie odzwierciedla on przekaz symboliczny miasta utrwalony w jego strukturach semantycznych. Przekazowi ulegają politycy, dziennikarze, naukowcy, biznesmeni i działacze społeczni gdyż wszyscy czują się emocjonalnie związani z miastem.

Porównując rolę gdyńskiej mitologii w kreowaniu postaw społecznych Gdyni historycznej do Gdyni współczesnej natrafia się jednak na pewne, dość wymowne różnice. W okresie międzywojennym (a także PRL) propaganda państwowa wyolbrzymiała polskie zasługi w dziele zagospodarowania Bałtyku. Trudno jednak zaprzeczyć, że zasługi takie odnoszono. Dzięki umiejętnie wykorzystanym mitom udało się zmodernizować kraj, uzbroić polską armię i zmienić nastawienie psychologiczne polskiego społeczeństwa. Wyrazem silnego związku gdyńskiej, ale i ogólnopolskiej mitologii z rzeczywistością były realne sukcesy gospodarcze polskiej gospodarki morskiej, postępy w zagospodarowywaniu nabrzeża i budowie miasta, uprzemysłowienie i modernizacja kraju, etos pracy i służby ojczyźnie oraz zainteresowanie społeczeństwa (a zwłaszcza młodzieży) sprawami morskimi. Także w okresie powojennym mit gdyński wciąż odgrywał konstytutywną rolę choć wkomponowano go w struktury znaczeniowe komunistycznego państwa centralnie sterowanego. Generalnie, w okresie historycznym narracja służyła określonej celowi (tematowi) i pracowała w jego służbie. W tym celu kreowano wypaczony, a czasami nawet nieprawdziwy obraz rzeczywistości, ale pomimo tego (a może właśnie dlatego) strategia przyczyniała się do sukcesów.

Aktualnie sytuacja ulega odwróceniu. Współczesne mitologie gdyńskie, choć wciąż odwołują się do symboliki marynistycznej stopniowo tracą związek z realiami gospodarczymi miasta, jego habitusem. Stąd adekwatność antycypowanej przez Marka Dutkowskiego metafory *miasta szczęścia*<sup>392</sup>. Szczęście, traktowane właśnie jako semiotyczny *znak Gdyni* jest przecież zrzędzeniem losu bądź darem niebios, nie pojawia się ono w wyniku zasług bądź innych racjonalnych okoliczności. Albo się je ma, albo nie. Gdynianie odnoszą sukcesy, nie

---

<sup>391</sup> A. Chodubski, *Gdynia a współczesne wartości.....*, s. 22.

<sup>392</sup> M. Dutkowski, *Duch gry.....*, s. 131.

dlatego, że realizują taki bądź inny program, w wyniku konsekwentnych działań bądź ciężkiej pracy, lecz dlatego, że mają szczęście. Szczęście jest stygmatem miasta.

Mitologie gdyńskie przywoływane są, co prawda dla uzasadnienia ogólnie rozumianej zmiany instytucjonalnej w mieście – unowocześnienia gospodarki, zwiększenia jej innowacyjności, podniesienia jakości życia, rozbudowy oferty kulturalnej miasta i przede wszystkim w celu przyciągnięcia inwestorów, ich związek z kierunkowymi przeobrażeniami gospodarki miasta jest jednak niewielki. Mogą one firmować przedsięwzięcia nawzajem sprzeczne i wykluczające się jak np. związane z przedsiębiorczością i biznesem, jak i odpoczynkiem, turystyką, konsumpcją, wyrażające triumf jednostkowej podmiotowości (kreatywność, twórczość, niezależność, poczucie wpływu), jak i procesy dezintegracyjne (anomia, bezsilność, poczucie bezsensu). Można je wykorzystywać dla uzasadnienia rozwoju sektorów tradycyjnych, jak i zaawansowanych technologii, opartych na ciężkiej, ascetycznej pracy, jak i wysokiej jakości życia.

Dla wyjaśnienia sposobu oddziaływania społecznego gdyńskiego przekazu propagandowego dobrze się odwołać do wykładni naukowej wypracowanej przez przedstawicieli filozofii postmodernistycznej, zwłaszcza w zakresie ich analizy mediów. Zgodnie z tymi interpretacjami (stworzonymi m.in. przez Herberta Marshalla McLuhana bądź francuskiego antropologa Jeana Baudrillarda) współczesny przekaz propagandowy nie referuje już (choćby w sposób wypaczony) rzeczywistości, lecz jest odbiciem, kopią samego siebie<sup>393</sup>. Podobnie jest z gdyńską narracją, która zyskuje głównie wartość estetyczną, stając się czynnikiem dumy i prestiżu dla społeczeństwa i rządzących nim decydentów. Narracja ta staje się także ważnym kapitałem rozwojowym miasta, budując pozytywną opinię o Gdyni wśród przyjezdnych i potencjalnych inwestorów.

Tabela 1: Uproszczona wykładnia semiotyczna terminów funkcjonujących w przekazie społecznym Gdyni

	<b>Okres historyczny w rozwoju Gdyni</b>	<b>Okres współczesny (ponowoczesność)</b>
<b>Gospodarka morską</b>	prawda	znak (gra słów)
<b>Praca</b>	prawda	znak (gra słów)

*Źródło: opracowanie własne*

Rozróżnienie pomiędzy Gdynią współczesną, a Gdynią historyczną stanie się bardziej klarowne jeżeli w ślad za analizami współczesnych semiologów zdamy sobie sprawę, że

<sup>393</sup> J. Baudrillard, *Symulakry i symulacja*, Warszawa 2005, s. 11-12.

współczesność operuje tymi samymi punktami odniesienia, co przeszłość, tyle że współcześnie te punkty odniesienia tracą swój funkcjonalny związek z rzeczywistością na rzecz związku symbolicznego. Powyższa tabela obrazuje przeobrażenie *prawdy* w *znak*. Prawda przestaje być kryterium wartościującym w erze ponowoczesnej, zmierzch podejścia epistemologicznego jest wynikiem uznania jej relacyjności, z drugiej zaś strony terminy funkcjonujące w przeszłości odżywają dziś na nowo w formie arbitralnych, nie powiązanych z rzeczywistością *znaków, gry słów*. Jak twierdzi Ch. Barker: *Oznacza to, że obrazy przeszłości i teraźniejszości łączą się ze sobą w formie bricolage'u*<sup>394</sup>.

Przeobrażenie było badane w poprzednim rozdziale, na przykładzie metamorfozy starej Gdyni - przemysłowego miasta pracy, w kierunku postindustrialnego miasta wysokiej jakości życia, w którym morskość ma znaczenie muzealne. Zgodnie z kanonami *knowledge economy* można je także scharakteryzować jako przeobrażenie od gospodarki funkcjonalnej (powiązanej z zasobami), w kierunku gospodarki symbolicznej, w której zasoby (morze, infrastruktura portowa) wciąż odgrywają bardzo istotną rolę, jednak nie jest to już rola realna, lecz symboliczna, podsycana postmodernistycznym żalem, *doświadczeniem straty* i nostalgii za przeszłością. Stąd we współczesnej urbanistyce, a w tym także w urbanistyce przemysłowej, tak ważną rolę odgrywają kategorie społeczne i symboliczne, a nie tylko materialne, co było charakteryzowane w podrozdziale 1.2.5. W ramach doświadczenia ponowoczesności człowiek celebrytuje przedmioty materialne (poczynając od pamiątek rodzinnych, a kończąc na halach fabrycznych), które odgrywały funkcjonalne znaczenie w przeszłości, *czyta je z miejskiej przestrzeni, podobnie jakby czytał tekst*<sup>395</sup>. Stąd obserwowany w Gdyni silny nacisk na rewitalizację dawnych nabrzeży portowych nasyconych silnymi emocjami, wspomnieniami po ciężkiej pracy; koncepcja tworzenia coraz to nowych muzeów, odwołujących się do motywów charakterystycznych dla miasta (marynizm, modernizm itd.). Zarówno praca, jak i gospodarka morska kiedyś miały znaczenie realne, dziś mają znaczenie symboliczne.

Matrycą gdyńskich symboli, służącą ich odczytywaniu może być także miejski portal internetowy [www.gdynia.pl](http://www.gdynia.pl), będący swoistym *lustrem, znakiem, ikoną* miasta. Jak dowodzi Barbara Ewa Bossak Gdynia konstruując swój portal zrezygnowała co prawda z silnych odniesień historycznych, tak popularnych w przypadku portali internetowych Gdańska i Sopotu. Stąd nie ma tu odwołań do kontekstu, który towarzyszył powstawaniu miasta, brakuje sylwetek ojców założycieli miasta. Jednakże podkreślanie na każdym kroku europejskiego,

---

<sup>394</sup> Ch. Barker, *Studia kulturowe...*, s. 238.

<sup>395</sup> *Ibid.*, s. 430-433.

nowoczesnego, innowacyjnego charakteru miasta, przyjaznego nowym inwestorom jest wedle autorki zgodne z modernistycznym *genius loci* miasta, które powstało w okresie międzywojennym<sup>396</sup>.

Istotna metamorfoza dotyczy słów obecnych w przekazie semantycznym Gdyni, które kiedyś miały związek z rzeczywistością, teraz natomiast funkcjonują w przekazie propagandowym wspólnoty, jako hasła i „magiczne zaklęcia”, takie jak *miasto szczęścia*, *miasto z morza i marzeń*, choć większość z nich odwołuje się do motywu marynistycznego. Słowa przestały zatem odgrywać realne znaczenie dla gdynian, którzy uwierzyli w ich moc sprawczą, wyłącznie jako moc samych słów, co potwierdza, antycypowaną przez poststrukturalnych semiologów wykładnię ponowoczesności, jako ery, w której znak (symbol) krąży w obiegu społecznym, w sposób abstrakcyjny, powielany niczym matryca, bez realnego związku z rzeczywistością.

Badania opinii publicznej oraz skala poparcia dla decydentów rządzącym miastem potwierdzają, że gdynianie ulegli przekazowi propagandowemu wytworzonymu miejskie służby marketingowe. Dotyczy to różnych grup społecznych, które niezależnie od swojego statusu materialnego (oraz faktu, czy są oni przegranymi czy beneficjentami transformacji) utożsamiają się z kierunkiem reform realizowanych w mieście. Zgodnie z tezami semiologów badania te potwierdzają także, że obywatele Gdyni nie przywiązują dużej wagi do artykułowanych przez siebie opinii.

Dobrym potwierdzeniem powyższej hipotezy są wnioski z analiz ankietowych przeprowadzonych przez M. Szmytkowską. Jak wynika z badań, ci sami respondenci, którzy bardzo wysoko oceniają aktualnie rządzących, demonstrują konieczność utrzymania gospodarki morskiej w mieście i to nawet w branżach przechodzących największy kryzys strukturalny (jak przemysł stoczniowy bądź rybołówstwo), jakby nie zauważając, że wysoko oceniani przez nich decydenci firmują przedsięwzięcia mające raczej niewiele wspólnego z gospodarką morską<sup>397</sup>. Chociaż należy w tym momencie podkreślić, że respondenci raczej nie wiążą kondycji gospodarki morskiej w Gdyni z inicjatywą władz lokalnych lecz centralnych (to wobec ministerstwa kierują z reguły swoje protesty i żądania centrale związkowe), myślenie takie należy uznać za kolejny błąd w rozumowaniu respondentów, wpisujący się w popularną w Gdyni logikę: „złe władze centralne, dobre władze lokalne”. Prośba skierowana do respondentów o wskazanie „funkcji wiodącej” miasta w sposób naturalny wiąże się

---

<sup>396</sup> B. E. Bossak, *Wirtualny pejzaż kulturowy miast – Gdańsk, Sopot, Gdynia*, „Kultura i społeczeństwo” nr 1/2005, s. 153-170.

<sup>397</sup> M. Szmytkowska, *Tożsamość miejsc i ludzi. Gdynia i gdynianie*, „Zeszyty gdyńskie nr 4. Tożsamość kulturowo-cywilizacyjna Gdyni”, H. Głogowska, M. Gawron (red.), Gdynia 2009, s. 47.

przecież także z postulatami miejskiej strategii i polityki realizowanej przez władze samorządowe.

Wychodząc z tego punktu widzenia należy zwrócić uwagę, że opinie respondentów potwierdzają charakteryzowany przez postmodernistów fakt zerwania związku opinii społecznej na temat rzeczywistości z samą rzeczywistością. O ile opinie te (na poziomie opinii) pozostają w zgodzie z morską tożsamością miasta (bo taki jest przekaz narracyjny Gdyni jako miasta polskiej racji stanu), o tyle nie pociągają one za sobą realnego przełożenia na rzeczywistość, nacisku aby program morski rzeczywiście w mieście realizować. Obywatele Gdyni (i to nawet ci, którzy dotychczas związani byli z gospodarką morską) uznali widocznie, że i tak nic się już nie da zmienić w tej materii, albo że politycy miejscy wiedzą widać, co czynią.

Z wynikami tych analiz korespondują wnioski przedstawione w podrozdziale 3.7 zgodnie z którymi, nawet ta część społeczności Gdyni, którą można by zaklasyfikować do grupy *przegranych* (pracownicy upadających przedsiębiorstw gospodarki morskiej, bezrobotni, mieszkańcy wielkich zespołów mieszkaniowych, osoby starsze) wyraża pozytywne opinie o mieście i jego elicie zarządzającej dystansując się tym samym od charakterystycznej dla minionych czasów chęci i wiary w możliwość zmiany i poprawy swego losu. Mieszkańcy Gdyni, choć chcą aby miasto realizowało jakąś politykę morską, jednocześnie nie rozliczają decydentów z faktu realizacji bądź braku realizacji tej polityki. Innymi słowy, *gdynscy przegrani* wbrew intencjom badającego procesy polskiej transformacji Devida Osta nie są już zdolni do *politycznego gniewu*, co można by zinterpretować (stosując kryteria D. Osta) jako zubożenie podstaw społeczeństwa obywatelskiego w Gdyni<sup>398</sup>. Wnioski te zbieżne są także z tymi opiniami współczesnych środowisk antyglobalistycznych, które za największy mankament współczesnych czasów uznają brak wiary jednostek i wspólnot lokalnych w samą możliwość zmiany współczesnego (niesprawiedliwego w ich mniemaniu) porządku, powszechną bierność, osłabienie podmiotowości decyzyjnej i zdanie się na procesy współtworzone przez bezimienne siły rządzące światową gospodarką.

Zastosowana powyżej wykładnia odbioru społecznego Gdyni w oparciu o mitologię nie ma za zadanie deprecjacji tego odbioru. Rzeczą najgorszą z możliwych byłoby zdyskredytowanie pozytywnego nastawienia do Gdyni bądź demaskowanie go jako formy „falszywej świadomości”. Wręcz przeciwnie, scharakteryzowana powyżej mitologia, wiara gdynian, że żyją w *mieście szczęścia* - jest potężnym kapitałem społecznym, który zwłaszcza

---

<sup>398</sup> D. Ost, *Kłęska „Solidarności”...*, s. 409.



w warunkach gospodarki opartej na wiedzy może dostarczyć miastu wielu impulsów rozwojowych. Stanowi spoiwo tożsamości Gdyni, chroni ją przed niestabilnością i politycznymi konfliktami.

Podstawowy wniosek, jaki należałoby sformułować na bazie powyższych rozważań, skłaniać się będzie ku tezie, że samo odwołanie do mitologii nie generuje jeszcze nowych jakości, że musi ono zostać jeszcze w odpowiedni sposób ukierunkowane. Możliwe jest zmarnowanie potencjału. To od polityków lokalnych i nas samych zależy jaki rodzaj przedsięwzięć będziemy realizować. Postawa konsumpcyjna raczej sprzyja osłabieniu *ducha gry*, choć może się nim legitymować. Prowadzi ona do osłabienia silnych motywacji dla realizacji oddolnych inicjatyw, rozmiękcza jednostkową podmiotowość i skłonność do podejmowania decyzji. Zaproponowane ujęcie rekomenduje zatem odwołanie do postaw odważnych, aktywnych i asertywnych, które współczesna socjologia poststrukturalna określa mianem *tożsamości refleksyjnej*. To postawy zdolne do przełamania ponowoczesnego konsumpcjonizmu i bierności, a z drugiej strony postawy silnie osadzone w świecie, w realnie istniejących strukturach semantycznych wyposażonych w określone przyzwyczajenia, nawyki i znaczenia. Twórcza strategia wymaga zatem uwzględnienia *afektywnych pokładów starego habitusu*, czyli lokalnej tożsamości, wymaga postępowania spójnego i koherentnego z tradycją dla wyłonienia się nowych dyspozycji i wzorców zmiany<sup>399</sup>.

Odnosząc powyższe ujęcie do przykładu Gdyni rekomendacje dotyczyć będą podjęcia trudu nad przywróceniem związku gdyńskiej narracji z tymi realiami gospodarczymi miasta, które bazują na przyrodniczych i infrastrukturalnych uwarunkowaniach jego położenia. Jak bowiem pisano w podrozdziale 1.4.2. niniejszej pracy: *nie istnieją żadne przeszkody natury normatywnej, aby w ramach fabryk, hut i stoczni wciąż ciężko pracowali ludzie pomnażając społeczny dobrobyt, choćby miała to być praca przy taśmie produkcyjnej*<sup>400</sup>. Wysoki mandat poparcia dla lokalnych decydentów mógłby zostać wykorzystany dla przeprowadzenia trudnych reform i restrukturyzacji, których wymaga miasto - w sferze uporządkowania gospodarki nieruchomościami, wypracowania strategii przeobrażeń przemysłu stoczniowego, dostosowania rynku pracy do nowych wyzwań. Zgodnie z tezami zawartymi w rozdziale 2.7 istotną rolę odegra podjęcie próby włączenia miasta w globalny układ powiązań transportowych i logistycznych dzięki dostarczaniu gdyńskiemu portowi i przemysłom z nim kooperującym silniejszych impulsów rozwojowych. Działania takie, jak już zwracano uwagę w dłuższym okresie czasu odgrywało by rolę korzystną z kulturowo-społecznego punktu

---

<sup>399</sup> A. Gąsior-Niemiec, *Regionalność jako habitus...*, s. 64.

<sup>400</sup> Por: s. 82.

widzenia, wzmacniając gdyńską tożsamość przyczyniłyby się do większego upodmiotowienia obywateli, grup społecznych, przedsiębiorstw i inicjatyw społecznych nadając ich działaniom bardziej konkretny, namacalny i ukierunkowany charakter. Powracając do wykładni semiotycznej zaprezentowanej w tabeli - postulat ten można by odczytać jako nadanie słowom (znakom) funkcjonującym w przekazywaniu społecznym Gdyni ich pierwotnego, zgodnego z prawdą sensu.

## Zakończenie

Główne wnioski, które wylaniają się z pracy dotyczą modelu przeobrażeń dokonujących się w ramach czynników rozwojowych Gdyni pod wpływem przemian cywilizacyjnych związanych z wyzwaniem ery przemysłowej w okresie historycznym oraz z trendami kultury postindustrialnej i ponowoczesnej w okresie współczesnym, którego symbolicznym początkiem był rok 1989. Wnioski te układają się w trzy grupy konkluzji.

1) Pierwsza dotyczy wykładni modelu ewolucji czynników rozwojowych. Zgromadzona w pracy literatura przedmiotowa oraz materiał empiryczny dają podstawę do uogólnień, iż charakter ewolucji należy rozpatrywać z punktu widzenia miejsca lokalizacji czynnika rozwojowego. O ile w okresie historycznym rozwój Gdyni zależny był od czynników odgórnych, zewnętrznych i systemowych; o tyle w okresie współczesnym zależny jest od czynników oddolnych, wewnętrznych i jednostkowych. Zewnętrzny, egzogeniczny charakter czynnika rozwojowego Gdyni umożliwiła siła struktur państwa narodowego II RP oraz PRL-u, w ramach których funkcjonowała Gdynia. Młode miasto portowe w okresie historycznym było funkcją systemu gospodarczego tworzonego z dużym rozmachem i przy zaangażowaniu potężnych środków materialnych oraz propagandowych państwa. Systemowy charakter zależności ekonomicznych Gdyni charakteryzowany był na przykładzie sektora gospodarki morskiej powiązanego z innymi gałęziami polskiego przemysłu wydobywczego i przetwórczego oraz warunkującego impulsy rozwojowe miasta. Obecnie jednak na skutek dokonujących się w skali globalnej przeobrażeń cywilizacyjnych rozwój społeczno-gospodarczy Gdyni w znacznie większym stopniu niż dawniej zależy od czynników oddolnych i wewnętrznych (endogenicznych); od jej specyficznego kapitału społecznego, wiedzy, pomysłów i innowacji; a także przyjętych dokumentów strategicznych i konkretnych decyzji podejmowanych przez decydentów lokalnych, a także przedsiębiorstwa i niezależne grupy inicjatywne zlokalizowane w stowarzyszeniach, na uczelniach, w instytucjach publicznych. Zastosowane ujęcie wykazuje zatem zbieżność z modelem dychotomicznym, w którym cechy rzeczywistości ponowoczesnej zachowują jakościową odrębność od cech nowoczesności, którą w przypadku Gdyni utożsamiać można z porządkiem historycznym i tradycyjnym. Warto też zwrócić uwagę, że zastosowana w pracy metodologia pozwala zaklasyfikować okres PRL-u do ery przemysłowej, stąd jawi się on kontynuacją okresu międzywojennego w rozwoju Gdyni. Jak wykazano w pracy przy wszystkich różnicach politycznych w okresie 1945-1989 kontynuowano zamysł systemowego podejścia do

gospodarki z okresu międzywojennego, choć kontynuacja ta realizowana była *zbyt sumiennie* w zakresie koncentracji i centralizacji zarządzania. Okres ponowoczesny w odniesieniu do Gdyni wyznacza wzrost odpowiedzialności grup oddolnych i nieformalnych, wspólnot lokalnych osadzonych na określonych terytoriach, które samodzielnie mogą decydować o swoim rozwoju, same dla siebie stając się czynnikiem rozwojowym w oparciu o posiadane zasoby endogenne (materialne i pozamaterialne).

2) Drugi wniosek dotyczyć będzie problematycznych konsekwencji powyższego modelu przeobrażeń. Problematyczność tą rozpatruje się z punktu widzenia kondycji wspólnoty lokalnej miasta Gdyni w nowych uwarunkowaniach cywilizacyjnych. O ile jej rozwój zależny był od czynników zewnętrznych podlegał oczywiście wymiernym ograniczeniom, zachowywał jednak cechy klarowności i przewidywalności związane z decyzjami polityków krajowych wiążących los budującego się portu z kwestiami polskiej racji stanu, którą w okresie międzywojennym wyznaczał kontekst rywalizacji polsko-niemieckiej. Rozwój gospodarczy Gdyni wiązał się z rentą jej nadmorskiego położenia i przez to był silnie osadzony w przyrodniczych oraz infrastrukturalnych uwarunkowaniach rozwojowych. Wyzwolenie wspólnoty z determinant strukturalnych i systemowych jej rozwoju oraz stworzonych na ich bazie mitologii i narracji może wprowadzać nieprzewidywalność. Na gruncie przeobrażeń gospodarczych problem może przyjmować postać trudności w implementacji procedur gospodarki opartej na wiedzy, jej nadmiernej biurokratyzacji i standaryzacji. Jak wykazywano w pracy *gdynska przedsiębiorczość i innowacyjność* rozpatrywana jest we współczesnej Gdyni głównie przez pryzmat narzędzi formalno-administracyjnych, a metody jej inicjowania zdradzają pokrewieństwo z ujęciem technokratycznym realizowanym bez rozpoznania specyfiki kulturowej obszaru i realnych więzi gospodarczych odpowiadających tożsamości morskiej i transportowo-logistycznej głębokiego zaplecza gdyńskiego portu. Na gruncie antropologii poststrukturalnej problem wiąże się z konsekwencjami wyzwolenia człowieka z dawnych odniesień normatywnych i źródeł obiektywnego autorytetu, które wiodą do problemów określanych mianem *rozmiękczenia podmiotowości*. Powyższy problem znalazł silne potwierdzenie w analizowanej w pracy ewolucji postaw tożsamościowych obywateli Gdyni: od etosu pracy do etosu konsumpcji bądź odpoczynku. O ile historyczny gdynianin silnie osadzony w strukturze społecznej był człowiekiem ciężkiej, choć odtwórczej pracy, która pomimo uciążliwości przyczyniała się do wymiernych rezultatów rozpatrywanych nie tylko z perspektywy indywidualnej, ale i społecznej związanej z postępem cywilizacyjnym, o tyle gdynianin współczesny ulega silnym skłonnościom konsumpcyjnym nastawionym na preferencje dla

zaspakajania własnych potrzeb i wysokiej jakości życia. Ponadto w wymiarze identyfikacji i sądów wartościujących preferencje współczesnych gdynian kształtowane są w dużej mierze nie tyle przez nich samych co przez medialne ośrodki promocji i propagandy, publikowane w mieście sondaże, wyniki ankiet i konkursów przeprowadzanych na zamówienie decydentów; a także przez właścicieli koncernów globalnych, wykorzystujących nowoczesne techniki marketingowe w celu kreowania konsumenckich gustów. Dokonujące się w Gdyni procesy indywidualizacji i rozpadu więzi wspólnotowych wywołują też konsekwencje w postaci wzrostu dysproporcji społecznych i polaryzacji majątkowych. Nowa kultura demokratyczno-liberalna, która od lat 90-tych dominuje w Gdyni podważa dawne formy segmentacji klasowej i klasowe formy artykulacji interesów pracowniczych. Proces ten wzmacnia poczucie wykluczenia żywione przez jednostki i grupy społeczne, które nie są beneficjentami procesu transformacji, a z drugiej strony tracą oparcie w grupie bądź w organizacjach powoływanych dla reprezentacji ich interesów. W przeważającej mierze dotyczy to ludzi morza, a zwłaszcza zwalnianych z pracy stoczniovców, rybaków, którzy zmuszeni są zmieniać swój fach; marynarzy, i inne grupy zawodowe, które złożone są głównie z robotników najemnych. W pracy zwracano uwagę, że problem wykluczonych grup społecznych należy rozpatrywać nie tyle w kategoriach materialnych co kulturowych i psychologicznych. W Gdyni wiąże się on w sposób bezpośredni z kryzysem tożsamości morskiej miasta jako silnej kategorii identyfikacji jednostkowej dominującej w okresie międzywojennym i PRL. W społeczeństwie Gdyni obserwowany jest zatem proces silnej fragmentaryzacji społecznej. Charakterystyczna dla ponowoczesności złożoność i rosnący poziom skomplikowania relacji społecznych, nakładanie się nawzajem na siebie starych i nowych struktur utrudniają parametryzację czynników rozwojowych miasta oraz efektywne nimi zarządzanie. Choć z jednej strony tworzą się nowe formy organizacji społecznych i gospodarczych, a wiele z nich odwołuje się do tradycji gdyńskiej przedsiębiorczości i aktywności obywatelskiej; silne są także tendencje dezintegracyjne związane z narastającym poziomem strukturalnej złożoności oraz dominacją płynnych, miękkich i modułarnych form jednostkowej identyfikacji.

3) Trzecią grupę konkluzji należy zatem wiązać z próbą odpowiedzi na pytanie o sposoby przeciwdziałania naszkicowanym powyżej zagrożeniom rozwoju Gdyni oraz zwiastunom kryzysów obywatelskich tożsamości. Proponowane w pracy rekomendacje rozpatrują przywrócenie związku gdyńskich narracji z realiami gospodarczymi miasta, odwołującymi się do jego bazowych branż gospodarczych. Dysponowanie nowoczesną infrastrukturą portową daje możliwości włączenia Gdyni w orbitę globalnych oddziaływań i sprzężeń zwrotnych określanych mianem metropolizacji, relacji sieciowych, efektów

synergicznych. Możliwości takie posiada gmina jako najniższa jednostka szczebla administracji terenowej gdyż to ona dysponuje instrumentami zarządzania strategicznego będąc w stanie generować oddolne impulsy rozwojowe, które mogą posiadać oddziaływania globalne. Zwraca się uwagę, że właśnie w erze ponowoczesnej na skutek zmierzchu wykładni systemowych, deprecjonujących znaczenie jednostki i sprowadzających ją do trybu w machinie dziejowej, istnieją możliwości aby jednostka stała się kreatywnym podmiotem uruchamiającym procesy deterministyczne o dużej skali. Procesy metropolitalne realizują się nie tylko na bazie kabli światłowodowych. W przypadku miasta dysponującego infrastrukturą transportową, ulokowanego na skrzyżowaniu międzynarodowych korytarzy jest sprawą zupełnie naturalną, że efekt zwornika sieci może być generowany w pierwszym rzędzie na bazie tradycyjnej, materialnej infrastruktury transportowej. O słuszności strategii przywrócenia Gdyni silniejszych więzi z morzem świadczy także wykładnia kulturowa gospodarki postindustrialnej. Tożsamość Gdyni należy wiązać z jej nadmorskim położeniem, bo to ono uformowało określony typ postaw świadomościowych, które do dzisiaj są obecne w przekazie semantycznym wspólnoty. Waga tożsamości kulturowej przywołuje rangę terytorium na bazie której generowane są więzi społeczne. Dla gospodarki lokalnej posiadającej aspiracje globalne istotną rolę odgrywają takie czynniki jak: zasoby materialne, nieruchomości, grunty i infrastruktura portowa, gdyż to na bazie tych elementów można konstruować strategiczne plany rozwojowe. Istotną rolę w przypadku Gdyni odegra stworzenie większych możliwości dostarczania impulsów rozwojowych gdyńskim terenom nadmorskim i portowym przez wspólnotę samorządową. Do tego celu niezbędna będzie formalna decentralizacja zarządzania portami morskimi o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Procesom sprzyjać winna większa świadomość lokalnych decydentów, że rozwój sektora gospodarczego, który wciąż pozostaje największym gdyńskim pracodawcą leży nie tylko w gestii władz centralnych ale także samorządowych.

Reasumując, nadmorskie miasto Gdynia uformowane zostało w okresie międzywojennym w wyniku silnych impulsów zewnętrznych o charakterze systemowym; determinantami jej rozwoju były zarówno uwarunkowania międzynarodowe, jak i inicjatywa odrodzonego państwa polskiego, które pod wpływem presji zewnętrznej zdecydowało się w krótkim okresie czasu wybudować port narodowy na wąskim skrawku przyznanego Polsce wybrzeża. Dzięki zaangażowaniu państwa, inicjatywie obywatelskiej i olbrzymiej pracy całego narodu udało się osiągnąć bezprecedensowy sukces w skali międzynarodowej. Współczesna Gdynia nie może już swojego losu wiązać z czynnikami zewnętrznymi, jej rozwój w czasach globalizacji zależy wyłącznie od jakości decyzji podejmowanych przez

lokalnych decydentów, przedsiębiorców i liderów lokalnych, którzy na bazie tożsamości miasta a także jego zasobów geograficznych, infrastrukturalnych i gospodarczych uruchomią oddolne impulsy rozwojowe, które zapewnią miastu pomyślność w XXI wieku.

Tabela 2. Dychotomia czynników rozwoju Gdyni w perspektywie przeobrażeń cywilizacyjnych: *nowoczesność-ponowoczesność*.

	<b>Faza nowoczesna w rozwoju Gdyni (20-lecie międzywojenne i PRL)</b>	<b>Faza ponowoczesna w rozwoju Gdyni (poczynając od 1989 roku)</b>
<b>Czynnik rozwojowy</b>	system, państwo narodowe, hierarchia, władza	jednostka, samorząd terytorialny, sieć, rządzenie ( <i>governance</i> )
<b>Atrybut czynnika rozwojowego</b>	egzogeniczność	endogeniczność
<b>Gospodarka</b>	oparta na zasobach naturalnych (morze), przemysłowych i infrastrukturalnych, dominacja dużych przedsiębiorstw	oparta na wiedzy, dominacja małych firm głównie o charakterze usługowym
<b>Spoleczeństwo</b>	w stanie wysokiej mobilizacji, skoncentrowane wokół idei nadrzędnych (patriotyzm) z dużą rangą etosu pracy, ale i postaw odtwórczych inspirowanych przez propagandę	w stanie strukturalnego rozproszenia, z dużą rangą postaw indywidualistycznych i oddolnych, ale także konsumpcyjnych i roszczeniowych związanych z preferencją dla wysokiej jakości życia

Źródło: opracowanie własne

## Bibliografia

- Aktualny i przyszły profil gospodarczy województwa pomorskiego*, opracowanie publikacji ASM Centrum Badań i Analiz Rynku Sp. z o.o., Kutno 2010.
- Aktywność publiczna w teorii i praktyce*, prezentacja z konferencji z okazji 15 rocznicy uchwalenia Programu Współpracy – 6 IX 2010, [w:] *Nowoczesna, Odpowiedzialna, Wrażliwa, Aktywna*, nośnik CD, www.gdynia.pl/pozarzadowa.
- An integrated Maritime Policy for the European Union Brussels*, Brussels 2007.
- Babiński W., *Yacht Klub Polski. Korzenie żeglarstwa polskiego*, „Rocznik Gdyński”, nr 15, Gdynia 2003.
- Bagiński H., *Polska i Bałtyk. Zagadnienie dostępu Polski do morza*, Warszawa 1959.
- Bagiński H., *Zagadnienie dostępu Polski do morza*, Warszawa 1927.
- Balcer Ł., *Ustrój administracyjny Gdyni w latach 1920-1939*, „Rocznik Gdyński”, nr 5-1984.
- Barber B.R., *Skonsumowani. Jak rynek psuje dzieci, infantylizuje dorosłych i połyka obywateli*, Warszawa 2008.
- Barker Ch., *Studia kulturowe. Teoria i praktyka*, Kraków 2005.
- Bartnik Cz. S., *Polska teologia miasta*, [w:] *Miasto i kultura polska doby przemysłowej. Wartości*, H. Imbus (red.), Wrocław-Warszawa-Kraków 1993.
- Baudrillard J., *Spółczesność konsumpcyjna. Jego mity i struktury*, Warszawa 2006.
- Baudrillard J., *Symulakry i symulacja*, Warszawa 2005.
- Bauman Z., *Globalizacja. I co z tego dla ludzi wynika*, Warszawa 2000.
- Bauman Z., *Płynna nowoczesność*, Kraków 2006.
- Bauman Z., *Praca, konsumpcjonizm i nowi ubodzy*, Kraków 2006.
- Bauman Z., *Zindywidualizowane społeczeństwo*, Gdańsk 2008.
- Bauman Z., *Życie na przemiał*, Kraków 2004.
- Baziur G., *Armia Czerwona na Pomorzu Gdańskim 1945-1947*, Warszawa 2003.
- Bądkowski L., *Bronić prawdy, lecz bez idealizowania*, [w:] *Pro Memoria. Lech Bądkowski (1920-1984)*, J. Borzyszkowski (red.), Gdańsk 2004.
- Bąk M., Kulawczuk P., Krajewska E., Sontowski J., *Program wspierania rozwoju Małych i Średnich Przedsiębiorstw w Gdyni*, Raport sporządzony przez Polsko-Amerykańską Fundację Doradztwa dla Małych Przedsiębiorstw, Gdynia 2000.
- Beaujeu-Garnier J., Chabot G., *Zarys geografii miast*, Warszawa 1971.
- Beck U., *Spółczesność ryzyka. W drodze do innej nowoczesności*, Warszawa 2002.
- Beck U., *Władza i przeciwwładza w epoce globalnej. Nowa ekonomia polityki światowej*, Warszawa 2005.
- Bell D., *Ku wielkiej odnowie: religia i kultura w epoce postindustrialnej*, [w:] tegoż: *Kulturowe sprzeczności kapitalizmu*, Warszawa 1994.
- Benchmarking parków technologicznych w Polsce*, Warszawa 2008.
- Beyme von K., *Współczesne teorie polityczne*, Warszawa 2007.



- Białas T., *Liga morska i kolonialna 1930-1939*, Gdańsk 1983.
- Bieliński J., *Przemysł okrętowy w polityce rozwoju regionu i kraju*, [w:] *Przemysły morskie w polityce regionalnej UE*, A. S. Grzelakowski, K. Krośnicki (red.), Gdynia 2007.
- Bieńkowska- Ptasznik M., *Od asymilacji do wielokulturowości. Teoria socjologiczna w socjologii pogranicza* [w:] *Pogranicza i multikulturalizm w warunkach Unii Europejskiej. Implikacje dla wschodniego pogranicza Polski*, Tom I, K. Krzysztofek, A. Sadowski (red.), Białystok 2004.
- Biernacka M., *Człowiek korporacji. Od normatywizmu do afirmacji własnego Ja*, Warszawa 2009.
- Biernat T., *Mit polityczny*, Warszawa 1989.
- Błuś M., *Przyszłość polskich stoczni*, „Pomorski Przegląd Gospodarczy”, nr 2/2009 (41).
- Bocheński A., *Wędrowki po dziejach przemysłu polskiego 1945-1970*, Kraków 1997.
- Bomas P., *Urządzenia w porcie gdyńskim*, [w:] *Kronika o polskim morzu. Dzieje walk, zwycięstw i pracy*, Cz. Peche (red.), Warszawa 1930.
- Borkowski M., *Komentarz redakcyjny. Jak Feniks z popiołów*, „Namiary na morze i handel”, 08/2011.
- Borkowski M., *Wielka nadzieja DCT*, „Namiary na morze i handel” 01/2010.
- Borkowski M., *Wszyscy zyskują – Hamburg traci*, „Namiary na morze i handel” 16/2010.
- Borkowski M., *Zmiany w polskich portach. Taka szansa już się nie powtórzy*, „Gazeta Transportowa. Tygodnik logistyczny”, nr 18 (832)/2009, s. VII.
- Borowik J., *Antynomie w gospodarce morskiej*, [w:] „Gospodarka Narodowa”, nr 15-16/1937.
- Borowik J., *Gdynia. Port Rzeczypospolitej*, Toruń 1934.
- Borowik J., *Zadania i prace Instytutu Bałtyckiego na tle nowych warunków polskich*, [w:] *Instytut Bałtycki. Redivius*, Pamiętnik Instytutu Bałtyckiego, nr 43, Gdańsk-Bydgoszcz-Szczecin 1947.
- Borzyszkowski J., *Pomorska myśl polityczna Lecha Bądkowskiego – jego udział w ruchu kaszubsko-pomorskim*, [w:] *Pro Memoria. Lech Bądkowski (1920-1984)*, J. Borzyszkowski (red.), Gdańsk 2004.
- Bossak B.E., *Wirtualny pejzaż kulturowy miast – Gdańsk, Sopot, Gdynia*, „Kultura i społeczeństwo”, nr 1/2005.
- Bourdieu P., Wacquant L.J.D., *Zaproszenie do socjologii refleksyjnej*, Warszawa 2001.
- Brzeski M., *Gdynia – miasto a port*, „Pomorski Przegląd Gospodarczy”, nr 1/1999 (3), Gdańsk 1999.
- Brzosek B., *Współzawodnictwo pracy jako program społeczno-moralny*, [w:] *Współzawodnictwo pracy w życiu gospodarczym, społeczno-politycznym i propagandzie PRL*, B. Tracz (red.), Katowice 2008.
- Buchowski M., *Tożsamość Europejczyków: jedność i podziały*, [w:] *Dylematy tożsamości europejskich pod koniec drugiego tysiąclecia*, J. Mucha, W. Olszewski (red.), Toruń 1997.
- Burnewicz J., *Polski transport w unii*, „Namiary na morze i handel”, nr 13/2009.
- Castells M., *Siła tożsamości*, Warszawa 2008

- Castells M., *Spoleczeństwo sieci*, Warszawa 2007.
- Chądzyński J., Nowakowska A., Przygodzki Z., *Region i jego rozwój w warunkach globalizacji*, Warszawa 2007.
- Chodubski A., *Gdynia a współczesne wartości społeczno-polityczne świata*, „Zeszyty Gdynskie nr 3. Tożsamość kulturowo cywilizacyjna Gdyni”, H. Głogowska, M. Gawron (red.), Gdynia 2008.
- Chodubski A., *Regionalizm jako wartość kształtującego się ładu europejskiego*, [w:] *Regiony Europy. Uwarunkowania, wyzwania i perspektywy rozwoju*, A. Stępień-Kuczyńskiej, K. Dośpiał-Borysiak, R. Łoś (red.), Toruń 2009.
- Chodubski A., *Wstęp do badań politologicznych*, Gdańsk 2004.
- Chojnicki Z., *Postmodernistyczne zmiany globalnego porządku społeczno-gospodarczego*, [w:] *Polonia qvo vadis*, A. Kukliński (red.), Warszawa 1993.
- Chruścińek K., *Gdynia w literaturze lat 1918-1975*, [w:] *Dzieje Gdyni*, R. Wapiński (red.), Wrocław - Warszawa - Kraków - Gdańsk 1980.
- Chruściński K., *Ośrodek życia kulturalnego*, [w:] *Dzieje Gdyni*, R. Wapiński (red.), Wrocław - Warszawa - Kraków - Gdańsk 1980.
- Cichorska A., *Struktura demograficzna i narodowościowa mieszkańców Gdyni*, „Rocznik Gdyni”, nr 18, Gdynia 2006.
- Ciechocińska M., *Polski model przestrzeni postmodernistycznej*, [w:] *Polska przestrzeń w perspektywie długiego trwania*, A. Kukliński (red.), Biuletyn PAN KPZK, Zeszyt 178, Warszawa 1997.
- Ciesielska A., Parteka T., *Centra logistyczne Trójmiasta w tworzeniu funkcji metropolitalnej*, [w:] *Rola centrów logistycznych w rozwoju gospodarczym i przestrzennym kraju*, Biuletyn PAN KPZK, Zeszyt 225, T. Markowski (red.), Warszawa 2006.
- Ciesielski Cz., *Instytut Bałtycki. Zarys dziejów (1925-2005)*, [w:] *Komunikaty Instytutu Bałtyckiego*, R. XXXVIII-XXXXII, zeszyt 46, Gdańsk 2006.
- Ciesielski Cz., *Miejsce Gdyni w przygotowaniach obronnych Polski*, [w:] *Dzieje Gdyni*, R. Wapiński (red.), Wrocław - Warszawa - Kraków - Gdańsk 1980.
- Ciesielski Cz., *Powstanie Marynarki Wojennej i jej udział w rozwoju Gdyni*, [w:] *Dzieje Gdyni*, R. Wapiński (red.), Wrocław - Warszawa - Kraków - Gdańsk 1980.
- Cieśliński Cz., Struniewski T., *Z dorobku naukowego gdyńskich uczelni i instytucji*, [w:] *Gdynia. Sylwetki ludzi. Oświata i nauka. Literatura i kultura*, A. Bukowski (red.), Gdańsk 1979.
- Co może, a czego nie dzielnicowy radny*, „Dziennik Bałtycki”, nr 40 (20153)/ 2011, dodatek „Trójmiasto”.
- Czepczyński M., *Rozwój i upadek koncepcji osiedli blokowych*, [w:] Biuletyn PAN KPZK, zeszyt 190, T. Marszał (red.), Warszawa 1999.
- Czerwińska W., *Koncepcje rozwoju polskiej żeglugi morskiej i ich realizacja w latach 1919-1939*, [w:] *Polska myśl morska Gdańskie*, Gdańsk 1971.
- Czerwińska W., *Na morzu i zapleczu*, [w:] *Dzieje Gdyni*, R. Wapiński (red.), Wrocław - Warszawa - Kraków - Gdańsk 1980.
- Czerwińska W., *Narodziny portu*, [w:] *Dzieje Gdyni*, R. Wapiński (red.), Wrocław -

- Warszawa - Kraków - Gdańsk 1980.
- Czuć i rozumieć Gdynię, Wywiad z prezydentem Gdyni Wojciechem Szczurkiem, „Dziennik Bałtycki”, nr 33(20146) z 10.02.2011.
- Czupryńska S., Szymik-Mackiewicz M., *Orłowska córka teatru miejskiego w Gdyni*, „Rocznik Gdyniński”, nr 21, Gdynia 2009.
- Czynniki i mechanizmy zmian gospodarki i rynku pracy województwa pomorskiego do roku 2020*, Raport podsumowujący I etap badania pt: *Stan obecny i prognoza zmian oraz kierunków rozwoju gospodarki i rynku pracy w województwie pomorskim*, kierownik projektu dr B. Wyżnikiewicz, Gdańsk 2009.
- Ćwik W., *Historia administracji*, Zamość 2004.
- Dahrendorf R., *Klasy i konflikt klasowy w społeczeństwie przemysłowym*, Kraków 2008.
- Danek K., *O nowy kształt edukacji*, Toruń 1998.
- Danowska B., *Gdynianie okresu przełomów*, „Rocznik Gdyniński”, nr 18, Gdynia 2006.
- Dant T., *Kultura materialna w rzeczywistości społecznej. Wartości, działania, style życia*, Kraków 1999,
- Darski S., *W służbie żeglugi*, Gdańsk 1978.
- Dolniecki B., *Samorząd terytorialny. Zagadnienia ustrojowe*, Zakamycze 1999.
- Domański H., *Struktura społeczna*, Warszawa 2004.
- Domański R., *Gospodarka przestrzenna. Podstawy teoretyczne*, Warszawa 2006.
- Domański R., Marciniak A., *Sieciowe koncepcje gospodarki miast i regionów*, Warszawa 2003.
- Domiter M., *Polityka handlowa UE w świetle regulacji GATT/WTO*, [w:] *Problemy wymiany handlowej w integrującej się Europie*, K. Budzowski, K. Kaszuba, S. Wydymus (red.), Kraków-Rzeszów 2004.
- Dopierała B., *Wokół polityki morskiej Drugiej Rzeczypospolitej*, Poznań 1978.
- Drozdowski M.M., *Eugeniusz Kwiatkowski*, Rzeszów 2005.
- Drucker P.F., *Polityka zarządzania*, Kraków 1998.
- Drucker P.F., *Społeczeństwo pokapitalistyczne*, Warszawa 1999.
- Drucker P.F., *Zarządzanie w XXI wieku*, Warszawa 2000.
- Drzazga D., *Planowanie i zarządzanie w obszarach metropolitalnych – próba konkluzji (raport z konferencji)*, [w:] *Planowanie i zarządzanie w obszarach metropolitalnych*, T. Markowski (red.), Biuletyn PAN KPZK, Zeszyt 221, Warszawa 2005.
- Drzazga D., *Raport „Rola centrów logistycznych w rozwoju gospodarczym i przestrzennym kraju” - wnioski i rekomendacje dla władz rządowych i samorządowych*, [w:] *Rola centrów logistycznych w rozwoju gospodarczym i przestrzennym kraju*, Biuletyn PAN KPZK, Zeszyt 225, T. Markowski (red.), Warszawa 2006.
- Drzemczewski J., *Francuzi w Stoczni Marynarki Wojennej*, „Obserwator Morski”, nr 4 (35)/2011.
- Drzemczewski J., *Ostatni transatlantyk „Stefan Batory”*, Seria Wydawnicza „Księgi Floty Ojczystej”, tom 41.

- Dutkowski M., *Duch gry – genius loci Gdyni*, [w:] *Korzenie Gdyni*. Część I, Gdynia 2002.
- Dylus A., *Idea subsydiarności a integracja Europy*, [w:] *Europa. Fundamenty jedności*, A. Dylus (red.), Warszawa 1998.
- Dymnicka M., *Osiedla za bramą a ciągłość kulturowa i społeczna w kształtowaniu przestrzeni miejskiej*, [w:] *Gettoizacja przestrzeni miejskiej*, B. Jałowiecki, W. Łukowski (red.), Warszawa 2007.
- Dzieje Gdyni – dziełem narodu*, Rozmowa z prof. dr. Romanem Wapińskim, „Rocznik Gdyni” 1977, Gdynia 1978.
- Dzieje Gdyni*, R. Wapiński (red.), Wrocław - Warszawa - Kraków - Gdańsk 1980.
- Eberhardt P., *Twórcy polskiej geopolityki*, Kraków 2006.
- Eliade M., *Sacrum i profanum*, Warszawa 1999.
- Encyklopedia Gdyni*, Gdynia 2006.
- Fachowców i stoczni żal*, wywiad z Rami Ungarem, „Nasze Morze Maritime magazine”, nr 8(44)/ 2009.
- Filipiak I., *Gdynia – pisząca się opowieść*, [w:] *Trójmiasto. Przewodnik Krytyki Politycznej*, Tom XXIII, Gdańsk 2010.
- Filipkowski S., Malessa S., *Podstawy urbanistycznego rozwoju m. Gdyni*, [w:] *XV lat polskiej pracy na morzu*, A. Majewski (red.), Gdynia 1935.
- Florida R., *Narodziny klasy kreatywnej*, Warszawa 2010.
- Foucault M., *Nadzorować i karać*, Warszawa 1998.
- Frankowski P., *Armatorzy stawiają na rozwój*, „Namiary na morze i handel”, nr 06/2011.
- Fukuyama F., *Zaufanie. Kapitał społeczny a droga do dobrobytu*, Warszawa 1997.
- Furmanek W., *Zarys humanistycznej teorii pracy (z perspektywy pedagogiki pracy)*, Toruń 2008.
- Gawin D., *Spółczesność obywatelska w epoce globalizacji*, [w:] *Globalizacja i my. Tożsamość lokalna wobec globalnych trendów rozwojowych*, R. Piekarski, M. Graban (red.), Kraków 2003.
- Gąsior-Niemiec A., *Regionalność jako habitus. Instytucjonalne uwarunkowania podmiotowości na poziomie regionalnym*, [w:] *Oblicza lokalności. Tradycja i współczesność*, J. Kurczewska (red.), Warszawa 2006.
- Gdynia – Grudzień 1970 (kalendarium wydarzeń)*, „Rocznik Gdyni”, nr 9, Gdynia 1989/90.
- Gdynia – to najlepszy interes jaki zrobiła Polska !* Wydawnictwo promocyjne opracowane na podstawie danych Samodzielnego Referatu Analiz Statystycznych , Gdynia 2008.
- Gdynia najlepszym sprawdzianem siły i potęgi Polski*, wywiad Kuriera Bałtyckiego z czołowym publicystą Rumunii, redaktorem naczelnym *Curuntul*, posłem Pamfilem Szeicar, „Kurier Bałtycki”, nr 83 z 3.07.1937, s. 3.
- Gdynia. Słoneczne miasto z temperamentem. Gdynia zaprasza*, Folder promocyjny 1998.
- Gdyniacy Kaszubi*, J. Mordawski (red.), Gdynia 2006.
- Giddens A., *Nowoczesność i tożsamość. „Ja” i społeczeństwo w epoce późnej nowoczesności*, Warszawa 2006.

- Gilarek K., *Państwo narodowe a globalizacja – dynamika powstania nowego ładu*, Toruń 2004.
- Gilarek K., *Rola państwa w dobie globalizacji (przykład Polski)*, [w:] *Globalizacja a tożsamość*, J. Zdanowski (red.), Warszawa 2003.
- Gizicki W., *Kosowo – kto następny ? Czy Europa się dezintegruje ?*, [w:] *Polityczne dylematy Europy*, W. Gizicki (red.), Toruń 2009.
- Gorzela G., *Miasto jako przedmiot badań ekonomii*, [w:] *Miasto jako przedmiot badań naukowych w początkach XXI wieku*, B. Jałowiecki (red.), Warszawa 2008.
- Gorzela G., Smętkowski M., *Metropolia i jej region w gospodarce informacyjnej*, Warszawa 2005.
- Gospodarka Gdyni w latach 1990-2000. Przemiany strukturalne i tendencje rozwojowe*, Program przygotowany dla Regionalnego Biura do Spraw Rozwoju Mieszkaniowego w Europie Wschodniej Agencji Stanów Zjednoczonych do Spraw Rozwoju Międzynarodowego, Gdynia 1997.
- Górski A.S., *Samorządowcy chcą stworzyć metropolię ale bez rządów Gdańska*, „Dziennik Bałtycki” z 24.01.2011.
- Graban M., „*Nowoczesność i ponowoczesność*” – dwa oblicza Gdyni, „Zeszyty Gdyńskie nr 2. Tożsamość kulturowo cywilizacyjna Gdyni”, H. Głogowska, M. Gawron (red.), Gdynia 2007.
- Graban M., *Czy „dwie wieże” staną się symbolem zmięczenia rybackich tradycji Gdyni ?*, „30 dni”, nr 1 (75) /2008.
- Graban M., *Julian Rummel – twórca polskiej żeglugi handlowej*, [w:] *Julian Rummel. Gdynianin-Polak-Europejczyk*, Materiały pokonferencyjne, Gdynia 2004.
- Graban M., *U wrót korytarza*, „Namiary na morze i handel”, nr 02/2011.
- Grotowska-Leder J., *Fenomen wielkomiejskiej biedy. Od epizodu do „underclass”*, Łódź 2002.
- Grzelak G., *Powrót do własnego domu*, [w:] *Korzenie Gdyni. Część I*, Gdynia 2002.
- Guć M., *Kluczem do sukcesu jest nieustanny twórczy niepokój*, rozmowę prowadzi L. Szmidtko, „Pomorski Przegląd Gospodarczy”, nr 2/2008 (37).
- Guć M., *Samorządna Gdynia*, „Rocznik Gdyński”, nr 18, Gdynia 2006.
- Gustowski L., *Na morze ! Gdańsk-Gdynia. Garść myśli morskich i portowych*, Poznań 1931.
- Guzicki L., Żurawicki S., *Historia polskiej myśli społeczno-ekonomicznej 1914-1945*, Warszawa 1974.
- Halbwasch M., *Spoleczne ramy pamięci*, Warszawa 2008.
- Hampden-Turner Ch., Trompenaars A., *Siedem kultur kapitalizmu*, Kraków 2006.
- Hatch M. J., *Teoria organizacji*, Warszawa 2002.
- Hilchen F., *Nasz handel morski*, [w:] *Kronika o polskim morzu. Dzieje walk, zwycięstw i pracy*, Cz. Peche (red.), Warszawa 1930.
- Hilchen F., *Porty polskie. Urządzenia przeladunkowe. Organizacja i eksploatacja*, Warszawa 1956, s. 9-11.
- Hildebrandt A., *Międzynarodowy handel morski*, „Pomorski Przegląd Gospodarczy,

- Gospodarka morską”, nr 2/2009 (41).
- Hołowiński J., *Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Okrętowe „Polskarob”*, [w:] *Brama na świat. Gdynia 1918-1939*, M. Rdesiński (red.), Gdańsk 1976.
- Hryniewiecki A., *Rybolówstwo morskie*, [w:] *XV lat polskiej pracy na morzu*, A. Majewski (red.), Gdynia 1935.
- Huras B., „Wspólnota Interesów” w Gdyni, „Rocznik Gdyni”, nr 5, Gdynia 1984.
- Jacher W., Swadźba U., *Od tradycyjnego do komunikatywnego etosu pracy ? Specyfika etosu pracy w Polsce*, [w:] *Wartości, postawy i więzi moralne w zmieniającym się społeczeństwie*, J. Mariański, L. Smyczek (red.), Kraków 2008.
- Jak rozpocząć działalność gospodarczą. Informator dla przedsiębiorcy*, Gdynia, Edycja II, wrzesień 2008.
- Jakimowicz-Ostrowska I., *Kobiety w mieście portowym Gdynia*, „Zeszyty Gdyni Nr 3. Tożsamość kulturowo-cywilizacyjna Gdyni”, H. Głogowska, M. Gawron (red.), Gdynia 2008.
- Jakimowicz-Ostrowska I., *Mniejszości narodowe w Gdyni po II wojnie światowej*, „Zeszyty Gdyni nr 1. Tożsamość kulturowo cywilizacyjna Gdyni”, H. Głogowska, M. Gawron (red.), Gdynia 2006.
- Jakimowicz-Ostrowska I., *Wielokulturowy obraz Gdyni u progu XXI w.*, „Zeszyty Gdyni nr 2. Tożsamość kulturowo cywilizacyjna Gdyni”, H. Głogowska, M. Gawron (red.), Gdynia 2007.
- Jałowiecki B., *Fragmentacja i prywatyzacja przestrzeni*, [w:] *Gettoizacja przestrzeni miejskiej*, B. Jałowiecki, W. Łukowski (red.), Warszawa 2007.
- Jałowiecki B., *Globalny świat metropolii*, Warszawa 2007.
- Jałowiecki B., *Przemiany miast i zbiorowości miejskich* [w:] *Współczesne społeczeństwo polskie. Dynamika zmian*, J. Wasilewski (red.), Warszawa 2006.
- Jałowiecki B., Szczepański M. S., *Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej*, Warszawa 2006.
- Jałowiecki B., *Współczesne przekształcenia struktury osadniczej i przestrzeni miejskiej*, [w:] *Cywilizacja informacyjna a przekształcenia przestrzeni. Zmiany strukturalne metropolii polskich*, Biuletyn PAN KPZK, Zeszyt 186, J. Kołodziejski, T. Parteka (red.), Warszawa 1999.
- Janiszewski L., *Morze i społeczeństwo. Ogólny zarys teorii marynizacji*, „Roczniki socjologii morskiej”, Tom IX., Wrocław-Warszawa-Kraków 1994.
- Janiszewski L., Sosnowski A., *Socjologia morska. Wybór zagadnień*. Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk-Łódź 1984.
- Jaruzelski W., *Pod prąd. Refleksje rocznicowe*, Warszawa 2005.
- Jasiński P., Ross C., *Unia Europejska a władze lokalne i regionalne, Samorząd terytorialny a Unia Europejska*, Zeszyt 2, Warszawa 2000.
- Jean C., *Geopolityka*, Wrocław - Warszawa - Kraków 2003.
- Jeliński B., *Konkurencyjność międzynarodowa europejskiego przemysłu okrętowego w warunkach integracji*, [w:] *Problemy wymiany handlowej w integrującej się Europie*, K. Budzowski, K. Kaszuba, S. Wydymus (red.), Kraków-Rzeszów 2004.

- Jereś Cz., *Budownictwo okrętowe w Gdyni 1920-1945*, Gdańsk 1980.
- Jewtuchowicz A., *Terytorium i współczesne dylematy jego rozwoju*, Łódź 2005.
- Jopkiewicz I., *Gdynia dwudziestolecia międzywojennego dziennikarskim okiem widziana*, [w:] *Wędrowniki po dziejach Gdyni. Część I*, D. Płaza-Opacka, T. Stegner (red.), Gdynia 2004.
- Kardas M., *Zarys dziejów „Polskiej YMCA” i jej gdyńskiego ogniska w latach 1932-1950*, „Zeszyty Gdyńskie Nr 5. Tożsamość kulturowo-cywilizacyjna Gdyni”, M. Gawron, H. Głogowska (red.), Gdynia 2010.
- Kardas M., *Stefan Franciszek Sokół. Komisarz Rządu w Gdyni*, Pelplin 2002.
- Kareł B., *Rozwój oświaty i kultury w Gdyni w latach 1945-1966*, [w:] *Gdynia. Seria popularno-naukowa „Pomorze Gdańskie” nr 5*, Gdańsk 1968.
- Karwacki R., *Reporterskie obrazy Gdyni*, [w:] *Gdynia. Sylwetki ludzi. Oświata i nauka. Literatura i kultura*, A. Bukowski (red.), Gdańsk 1979.
- Kasprowicz B., *Byłem juniorem*, Gdynia 1965.
- Kasprowicz B., *Handel zagraniczny Rzeczypospolitej Polskiej drogą morską*, [w:] *XV lat polskiej pracy na morzu*, A. Majewski (red.), Gdynia 1935.
- Kasprowicz B., *Twórca Gdyni Eugeniusz Kwiatkowski i jego ludzie*, [w:] *Gdynia. Sylwetki ludzi. Oświata i nauka. Literatura i kultura*, A. Bukowski (red.), Gdańsk 1979.
- Kaszubszczyzna w Gdyni w okresie międzywojennym*, „Wiadomości Gdyńskie. Ogólnopolskie pismo społeczno-kulturowe”, nr 6 (55)/ 2001.
- Klarner Cz., *Śląsk i Pomorze jako symbole naszej niezależności*, [w:] *Światopogląd morski*, J. Borowik (red.), Toruń 1934.
- Klem D., *Organizacja i działalność Korporacji Kupieckiej w Gdyni w latach 1927-1939*, [w:] *Wędrowniki po dziejach Gdyni Część II*, D Płaza-Opacka, T. Stegner (red.), Gdynia 2007.
- Klemp A., *Udział Kaszubów i osób związanych z Kaszubami w życiu Gdyni i okolicznych miejscowości*, [w:] *Gdyńscy Kaszubi*, J. Mordawski (red.), Gdynia 2006.
- Klerner Cz., *Rola inicjatywy prywatnej w rozbudowie Gdyni*, [w:] *Kronika o polskim morzu. Dzieje walk, zwycięstw i pracy*, Cz. Peche (red.), Warszawa 1930.
- Kopczyńska-Jaworska B., *Miasto i miejskość w systemie wartości Polaków*, [w:] *Miasto i kultura polska doby przemysłowej. Wartości*, H. Imbus (red.), Wrocław-Warszawa-Kraków 1993.
- Korda K., *Praca organiczna polskich towarzystw ludowych na Pomorzu w latach 1891-1920, Źródła i stan badań*, [w:] *Z dziejów kultury Pomorza XVIII-XX wieku. Tom III*, J. Borzyszkowski, C. Obracht-Prondzyński (red.), Gdańsk 2006.
- Korzón N., *Wywóz węgla polskiego czynnikiem rozwoju portu gdyńskiego*, [w:] *XV lat polskiej pracy na morzu*, A. Majewski (red.), Gdynia 1935.
- Koselnik B., *Polska w Gdyni. Od osady rybackiej do portu pełnomorskiego*, [w:] *Z dawnych i nowych dziejów Polski nad Bałtykiem*, Szczecin 1970.
- Kosiedowski W., *Zarządzanie rozwojem regionalnym i lokalnym*, [w:] *Gospodarka regionalna i lokalna*, Z. Strzelecki (red.), Warszawa 2008.
- Kot J., *Zarządzanie rozwojem gmin a praktyka planowania strategicznego*, Łódź 2003.
- Kowalik T., *Historia ekonomii w Polsce. 1864-1950*, Wrocław-Warszawa- Kraków 1992.

- Kowalski B., *Morskie i terytorialne aspekty w gospodarce Rzeczypospolitej 963-1959*, Londyn 1980.
- Kowalski P.W., *Gdynia traci tożsamość*, „Gazeta Wyborcza”, dodatek „Trójmiasto” z 2-3.05.2011.
- Krajewski K., Śliwa J., *Lokalna przedsiębiorczość w Polsce. Uwarunkowania rozwoju*, Warszawa 2004.
- Krause W., *Problemy odbudowy i rozbudowy Gdyni powojennej*, [w:] *Gdynia. Seria popularno-naukowa „Pomorze Gdańskie”* nr 5, Gdańsk 1968.
- Król K., *Struktura przestrzenna i społeczna zjawiska żebractwa w Polsce*, [w:] *Forum. O bezdomności bez lęku*, rok I, Gdańsk 2008.
- Kryński H.E., *Województwo gdańskie. Studium społeczno-gospodarcze*, Gdynia 1961.
- Kubiak J., *Państwo a społeczeństwo obywatelskie w czasach globalizacji i transnacionalizacji*, [w:] *Oblicza lokalności. Ku nowym formom życia lokalnego*, J. Kurczewska, Warszawa 2008 (red.).
- Kucharski J., *Gdynia Stefana Żeromskiego*, [w:] *Gdynia. Sylwetki ludzi. Oświata i nauka. Literatura i kultura*, A. Bukowski (red.), Gdańsk 1979.
- Kuchta- Wybult A., *Czynniki kształtujące obywatela gdyńskiego w okresie międzywojennym*, [w:] *Wędrowki po dziejach Gdyni. Cześć I*, D. Płaza-Opacka, T. Stegner (red.), Gdynia 2004.
- Kula H., *Grudzień 1970 w Gdyni ( w świetle nowo ujawnionych dokumentów)*, „Rocznik Gdyński”, nr 10-1991.
- Kupliński J., *Dom Bawełny w Gdyni*, „Rocznik Gdyński”, nr 15, Gdynia 2003.
- Kupliński J., *Gdynia portem bawełnianym (1930-1939)*, „Nautologia. Polskie Towarzystwo Nautologiczne”, nr 3 /95.
- Kurczewska J., *Technokraci i ich świat społeczny*, Warszawa 1997.
- Kutta J., *Druga Rzeczpospolita i Kaszubi 1920-1939*, Bydgoszcz 2003.
- Kuźniar R., *Polityka i siła. Studia strategiczne – zarys problematyki*, Warszawa 2006.
- Kwaśniewska K., *Tereny i obiekty kulturalno-rekreacyjne w strefie nadmorskiej Gdyni oraz ich społeczna akceptacja*, „Rocznik Gdyński”, nr 21, Gdynia 2009.
- Kwiatkowska W., *Rewolucja grudniowa w Gdańsku i Gdyni: stan świadomości manifestantów i strajkujących*. [w:] *Grudzień przed Sierpniem. W XXV rocznicę wydarzeń grudniowych*, L. Mażewski, W. Turek (red.), Gdańsk 1996.
- Kwiatkowski E., *Dysproporcje*, Warszawa 1931.
- Kwiatkowski E., *Dziesięć prawd o Gdyni*, [w:] *Archiwum polityczne Eugeniusza Kwiatkowskiego*, M. M. Drozdowski, E. Kwiatkowska-Obrąpalska (red.), Warszawa 2002.
- Kwiatkowski E., *Historyczna rola Gdyni*, [w:] *Powrót Polski nad Bałtyk. Antologia tekstów historycznych*, M. M. Drozdowski (red.), Warszawa 1997.
- Kwiatkowski E., *Pisma o Rzeczypospolitej Morskiej*, Szczecin 1985.
- Kwiatkowski E., *Powiązania funkcjonalne w polityce gospodarczego planowania na Wybrzeżu*, Gdańsk - Bydgoszcz - Szczecin 1948.
- Lach Z., Skrzyp J., *Geopolityka i geostrategia*, Warszawa 2007.



- Landau Z., Roszkowski W., *Polityka gospodarcza II RP i PRL*, Warszawa 1995.
- Landau Z., Tomaszewski J., *Zarys historii gospodarczej Polski 1918-1939*, Warszawa 1999.
- Lash S., *Refleksyjność i jej sobowtóry: struktura, estetyka, wspólnota*, [w:] U. Beck, A. Giddens, S. Lash, *Modernizacja refleksyjna*, Warszawa 2009.
- Laska A., *Narodowa Partia Robotnicza 1920-1937. Studia z dziejów ruchów społecznych w Drugiej Rzeczypospolitej*, Rzeszów 2004.
- Latoszek M., *Pomorze. Zagadnienia etniczno-regionlne*, Gdańsk 1996.
- Lubecki F., *Rybołówstwo morskie*, [w:] *Kronika o polskim morzu. Dzieje walk, zwycięstw i pracy*, Cz. Peche (red.), Warszawa 1930.
- Luhmann N., *Systemy społeczne. Zarys ogólnej teorii*, Kraków 2007.
- Luttwak E., *Turbokapitalizm. Zwycięzcy i przegrani światowej gospodarki*, Wrocław 2000.
- Liotard I-F, *Kondycja ponowoczesna. Raport o stanie wiedzy*, Warszawa 1997.
- Łęgowski S., *Port w Gdyni*, [w:] *XV lat polskiej pracy na morzu*, A. Majewski (red.), Gdynia 1935.
- Łoginow J., *Słowackie zaplecze*, „Namiary na morze i handel”, nr 18/2010.
- MacCannell D., *Turysta. Nowa teoria klasy próżniaczej*, Warszawa 2002.
- Machaliński Z., *Gospodarcza myśl morska II Rzeczypospolitej 1919-1030*, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk 1975.
- Maćkowski Z., *Gdynia Wielkie Miasto Polskie jako narodowy nadmorski bastion Polski*, szkic referatu, Radom 1933.
- Maik W., *Podstawy geografii miast*, Toruń 1997.
- Majczyño J., *Polska flota handlowa. Zarys zagadnień polityki żeglugowej i rozwoju floty handlowej w Polsce Ludowej*, Gdynia 1960.
- Małecka T., *Przemysł. Warunki rozwoju*, [w:] *Problemy gospodarcze Drugiej Rzeczypospolitej*, K. Kozłowski (red.), Warszawa 1989.
- Małkowski K., *Bedeker Gdynski*, Gdynia 2001.
- Mamica Ł., *Sieciowy charakter interakcji innowacyjnych jako czynnik przewagi konkurencyjnej układów metropolitalnych*, [w:] *Planowanie i zarządzanie w obszarach metropolitalnych*, T. Markowski (red.), Biuletyn PAN KPZK, Zeszyt 221, Warszawa 2005.
- Markowski K., *Rola państwa w gospodarce rynkowej*, Warszawa 1992.
- Markowski T., Marszał T., *Metropolitan areas of Poland – challenges and policy recommendations*, [w:] *Metropolies and metropolitan areas – structures, functions and role (based on polish and brazilian experience)*, T. Marszał, W. Zmitrowicz (red.), Warszawa 2007.
- Markowski T., *Teoretyczne podstawy rozwoju lokalnego i regionalnego*, [w:] *Gospodarka regionalna i lokalna*, Z. Strzelecki (red.), Warszawa 2008.
- Markowski T., *Zarządzanie rozwojem miast*, Warszawa 1999.
- Marody M., Giza-Poleszczuk A., *Przemiany więzi społecznych. Zarys teorii zmiany społecznej*, Warszawa 2004.
- Marzęda K., *Proces globalizacji korporacyjnej*, Bydgoszcz-Warszawa-Lublin 2007.

- Masik G., *Zmiany rynku pracy w Gdyni w okresie transformacji*, „Rocznik Gdyński”, nr 17, Gdynia 2005.
- Matczak M., Ołdakowski B., *Polskie porty morskie w 2010 roku. Podsumowanie i perspektywy na przyszłość*, Raport Actia Consulting 2010.
- Matczak M., *Województwo pomorskie na logistycznej mapie Polski z uwzględnieniem portów morskich* [w:] *Przemysły morskie w polityce regionalnej UE*, A. S. Grzelakowski, K. Krośnicki (red.), Gdynia 2007.
- Mattelart A., *Spółeczeństwo informacji*, Kraków 2004.
- Matyja R., *Państwowość PRL w polskiej refleksji politycznej lat 1956-1980*, Kraków-Nowy Sącz 2007.
- Mażewski Lech, Mażewski Longin, *Spółeczno-ekonomiczna treść postulatów z lat 1970/ 1971 i Sierpnia' 80, [w:] Grudzień przed Sierpniem. W XXV rocznicę wydarzeń grudniowych*, L. Mażewski, W. Turek (red.), Gdańsk 1996.
- McLuhan M., *Zrozumieć media. Przedłużenie człowieka*, Warszawa 2004.
- Memorandum Gdyni*, Gdynia 2010.
- Mędrzecki W., Rudnicki Sz., Żarnowski J., *Spółeczeństwo Polskie w XX wieku*, Warszawa 2003.
- Michalewska-Pawlak M., *Europeizacja samorządu – wpływ Unii Europejskiej na aktorów lokalnych i regionalnych*, [w:] *Europeizacja – mechanizmy, wymiary, efekty*, A. Pacześniak, R. Riedel (red.), Oslo-Toruń-Wrocław 2010.
- Michałowska J., *Terror i wyniszczenie*, [w:] *Dzieje Gdyni*, R. Wapiński (red.), Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk 1980.
- Mielcarek R., *Budowa portu handlowego w Gdyni w latach 1934-1939*, Gdańsk 2001.
- Mikos S., *Stanowisko Wolnego Miasta Gdańska w sprawie budowy portu w Gdyni*, [w:] *Gdańsk-Gdynia-Europa- Stany Zjednoczone w XIX i XX wieku*, M. Andrzejewski (red.), Gdańsk 2000.
- Mikułowski-Pomorski J., *Kultura jako komunikacja w społeczeństwie sieci*, [w:] *Spółeczeństwo informacyjne. Wizja czy rzeczywistość*, L. H. Haber (red.), Tom I, Kraków 2004.
- Milewska I., Rzymowski S., *Bezrobocie w Gdyni w latach 1990-2002. Przyczyny-Zmiany-Struktura-Skutki-Przeciwdziałanie*, „Rocznik Gdyński”, nr 16, Gdynia 2003.
- Mindur M., *Wzajemne związki i zależności między rozwojem gospodarki a transportem*, Warszawa 2004.
- Miotke-Dzięgiel J., *Turystyka Morska*, Gdańsk 2002.
- Miszczuk A., Miszczuk M., Żuk K., *Gospodarka samorządu terytorialnego*, Warszawa 2007.
- Miształ Z., *Gospodarka morska w Polsce w latach 1945-1975*, Gdańsk 1978.
- Miształ Z., *Rozwój gospodarki Gdyni w latach 1950-1975*, [w:] *Dzieje Gdyni*, R. Wapiński (red.), Wrocław - Warszawa - Kraków - Gdańsk 1980.
- Moczulski L., *Geopolityka. Potęga w czasie i przestrzeni*, Warszawa 1999.
- Modrzejewski A., *Kwestie społeczno-polityczne w trójmiejskich przemówieniach i homiliach papieża Jana Pawła II*, „Zeszyty Gdyńskie nr 4. Tożsamość kulturowo-cywilizacyjna

- Gdyni”, M. Gawron, H. Głogowska (red.), Gdynia 2009.
- Modzelewski W.T., Żukowski A., *Polski samorząd w stosunkach międzynarodowych. Zarys problematyki*, [w:] *Samorząd terytorialny. Studium politologiczne*, J. Marszałek-Kawy (red.), Toruń 2009.
- Morskie społeczności lokalne: teoria i empiria*, L. Janiszewski, R. Woźniak (red.), Szczecin 1991.
- Muzeum Emigracji rusza w świat*, „Dziennik Bałtyki”, z 5.04.2011.
- Muzeum Emigracji w Gdyni. Dworzec Morski. Idea-Projekt-Wizja*, Urząd Miasta Gdyni, Gdynia 2010.
- Naisbitt J., *Megatrendy. Dziesięć nowych kierunków zmieniających nasze życie*, Poznań 1997.
- Narojek W., *Planujące społeczeństwo. Próba socjologii gospodarki socjalistycznej*, Warszawa 1973.
- Nawrot W., *Globalny kryzys finansowy XXI wieku. Przyczyny, przebieg, skutki, prognozy*, Warszawa 2009.
- Netka K., *Obrona Stoczni Marynarki Wojennej*, „Dziennik Bałtycki”, nr 40 (20153) z 18.02.2011.
- Niewiadomski Z., *Planowanie przestrzenne. Zarys problemu*, Warszawa 2001.
- Nikt nam nie obiecywał, że będzie lekko*, z Teresą Kamińską, prezesem zarządu Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej rozmawia Maciej Borkowski, „Namiary na morze i handel”, nr 23/10.
- Nowacki J., *Kolosa przyznane*, „Dziennik Gdyni. Tygodnik bezpłatny”, nr 1 z 18.02.2011.
- Nowak-Kiełbikowska M., *Polska-Wielka Brytania w dobie zabiegów o zbiorowe bezpieczeństwo w Europie 1920-1937*, Warszawa 1989.
- Nowicka K., *Funkcje ulicy Świętojańskiej w Gdyni*, „Rocznik Gdyni”, nr 18, Gdynia 2006.
- Obertyński E., *Gawędy o starej Gdyni*, Gdańsk 1987.
- Obracht-Prondzyński C., *Ruch kaszubsko-pomorski u progu XXI wieku. Stan organizacyjny i dylematy programowe*, [w:] *Ślązacy, Kaszubi, Mazurzy i Warmiacy – między polskością a niemieckością*, A. Sakson (red.), Poznań 2008.
- Obracht-Prondzyński C., *Kaszubi. Między dyskryminacją a regionalną podmiotowością*, Gdańsk 2002.
- Obracht-Prondzyński C., *Ku samorządowemu Pomorzu. Szkice o kształtowaniu się ładu demokratycznego*, Gdańsk 2002.
- Obracht-Prondzyński C., *W kręgu problematyki kaszubsko-pomorskiej. Studia i szkice*, Gdańsk-Wejherowo 2003.
- Odyniec M., *Gdynia w prasie niemieckiej Wolnego Miasta Gdańska 1920-1939*, Gdańsk 1983.
- Orchowska-Smolińska A., *Architektura portu gdyńskiego lat międzywojennych – najcenniejsze spośród niezachowanych budynków*, „Rocznik Gdyni”, nr 21, Gdynia 2009.
- Orlicz-Dreszer G., *Walka o morze*, [w:] *Powrót Polski nad Bałtyk. Antologia tekstów historycznych*, M. M. Drozdowski (red.), Warszawa 1997.

- Oseńkowski Cz., *Referendum 30 czerwca 1946 roku w Polsce*, Warszawa 2000.
- Osiński J., *Administracja publiczna na tle zmian instytucji państwa w XXI wieku*, [w:] *Administracja publiczna na progu XXI wieku. Wyzwania i oczekiwania*, J. Osiński (red.), Warszawa 2008.
- Ost D., *Kłęska „Solidarności”. Gniew i polityka w postkomunistycznej Europie*, Warszawa 2007.
- Ostapkowicz J., *Banki w Gdyni w latach 1926-1939*, „Rocznik Gdyni”, nr 15, Gdynia 2003.
- Ostrow J.M., *Culture as a Fundamental Dimension of Experiens: A Discussion of Pierre Bourdieu's Theory of Human Habitus*, [w:] *Pierre Bourdieu, Volume I*, D. Robbins (red.), London-Thousand Oaks- New Delhi 2000.
- Palmowski T., *Morskie funkcje Gdyni*, [w:] *Zespół miejski Gdyni. Przyroda-gospodarka-społeczeństwo*, H. Piekarek-Jankowska, M. Dutkowski (red.), Gdańsk 1998.
- Panasik R., *Przyroda. Człowiek. Polityka. Z dziejów filozofii niemieckiej XVIII/XIX wieku*, Warszawa 2002.
- Pankau F., *Obszar metropolitalny Zatoki Gdańskiej – problemy rozwoju, delimitacji, planowania zagospodarowania przestrzennego*, [w:] *Planowanie i zarządzanie w obszarach metropolitalnych*, T. Markowski (red.), Biuletyn PAN KPZK, Zeszyt 221, Warszawa 2005.
- Pańkow W., *Czy koniec pracy w Polsce*, [w:] *Solidarność. Wydarzenie. Konsekwencje*.
- Parysek J.J., *Miasta polskie na przełomie XX i XXI wieku. Rozwój i przekształcenia strukturalne*, Poznań 2005.
- Parysek J.J., *Podstawy gospodarki lokalnej*, Poznań 1997.
- Piasecki A.K., *Samorząd terytorialny i wspólnoty lokalne*, Warszawa 2009.
- Pisera K., *W części dzielnic potrzebne było losowanie radnych*, „Polska Dziennik Bałtycki” z 29.03.2011.
- Piskozub A., *Dziedzictwo polskiej przestrzeni*, Wrocław 1987.
- Piskozub A., *Polska morska. Przygoda XX wieku*, Toruń 2004.
- Piskozub A., *Wokół dziejowych funkcji Morza Bałtyckiego*, [w:] *Komunikaty Instytutu Bałtyckiego*, R.X.Z.19, Gdańsk 1973.
- Piskozub A., *Z prądem i pod prąd epoki*, Koszalin 1997.
- Pistel H., *Polska żegluga handlowa*, [w:] *Kronika o polskim morzu. Dzieje walk, zwycięstw i pracy*, Cz. Peche (red.), Warszawa 1930.
- Piwnicki G., *Kultura polityczna środowiska kadry Marynarki Wojennej przez pryzmat mitu politycznego i obyczajowości ceremoniału morskiego*, „Zeszyty Gdyni” nr 1. Tożsamość kulturowo cywilizacyjna Gdyni”, H. Głogowska, M. Gawron (red.), Gdynia 2008.
- Plan realizacji działań priorytetowych polityki morskiej Rzeczypospolitej Polskiej*, załącznik nr 2 do dokumentu *Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polski* przygotowanego przez Międzyresortowy Zespół do Spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa, marzec 2009.
- Planowanie morskie na tle planowania komunikacyjnego*, Skrypt z wykładów J. Paszkowicza, Gdańsk 1950.

- Plewiński L., *Polska polityka transportu morskiego w dobie integracji z Unią Europejską*, Szczecin 2004.
- Płaza-Opacka D., *Gdynia – miasto z morza – muzeum z marzeń jej mieszkańców. Muzeum miasta Gdyni i jego działalność w nowej siedzibie*, „Rocznik Gdyński”, nr 20, Gdynia 2008.
- Płaza-Opacka D., Stegner T., Szykiel E., *Po słońce i wodę. Polscy letnicy nad Bałtykiem w XIX i w pierwszej połowie XX wieku*. Gdańsk 2004.
- Polacy pracujący a kryzys fordyzmu*, J. Gardawski (red.), Warszawa 2009.
- Polkowski B., *Struktura zawodowa ludności miasta portowego Gdyni*, V Naukowy Zjazd organizowany przez Instytut Bałtycki, Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego, Gdynia 1936.
- Polkowski B., *Z czego składa się Gdynia*, [w:] *Brama na świat: Gdynia 1918-1939*, M. Rdesiński (red.), Gdańsk 1976.
- Polskie Linie Oceaniczne. Studium ekonomiczne*, Gdańsk 1980.
- Połom M., Palmowski T., *Rozwój i funkcjonowanie komunikacji trolejbusowej w Gdyni*, Pelplin 2009.
- Pomoc społeczna w Gdyni. Rok 2007*, Sprawozdanie z działalności Miejskiego Ośrodka Pomocy Społecznej w Gdyni.
- Ponad 52 miliony zł dla gdyńskiego PPNT*, „Wiadomości Gdyńskie”, nr 2 (83)/ 2009.
- Popławski J.L., *Środki obrony (1887)*, [w:] J.L.Popławski, *Wybór pism*, T. Kulak (red.), Wrocław 1998,
- Porębski K., *Sprawy morskie Polski*, Gdynia 1996.
- Port gdyński obrasta magazynami*, „Namiary na morze i handel”, nr 01/2011.
- Poskrobko B., *Nowe podejście do bogactwa przyrodniczego jako podstawa retardacji wykorzystania zasobów*, [w:] *Retardacja materialnego przekształcania zasobów przyrodniczych. Osiągnięcia, Problemy, Perspektywy*, J. Kostecka (red.), Biuletyn PAN KPZK, Zeszyt 242, Warszawa 2010.
- Potencjał wolontarystyczny w Trójmieście*, Projekt badawczy Ex Ante realizowany w ramach Programu Operacyjnego Kapitał Ludzki. Regionalne Centrum Wolontariatu w Gdańsku, czerwiec 2009.
- Preferencje i zachowania komunikacyjne mieszkańców Gdyni w 2008 r. Raport z badań marketingowych*, Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, kwiecień 2009.
- Program Operacyjny „Zrównoważony rozwój sektora rybołówstwa i nadbrzeżnych obszarów rybackich 2007-2013”*, Warszawa 2007.
- Pusławski S., *Zagadnienia robotnicze w Gdyni*, „Uprawa Morza. Kwartalnik Morskiego Kolegium Ekonomicznego w Gdyni”, Zeszyt 2, Gdynia 1938, s. 33.
- Puzyna J., *Walka o scenę. Z dziejów teatru w Gdyni*, „Rocznik Gdyński” nr 18, Gdynia 2006.
- Radmor po transformacji*, rozmowa z Andrzejem Synowieckim, prezesem Radmor SA, „Wiadomości Gdyńskie”, nr 1 (77)/ 2008.
- Rakowski J., *Jedność statyczna i organiczna. Podstawy gospodarstwa narodowego*, „Kurier Bałtycki”, nr 117 z 6.08.1937.
- Raport o stanie zaawansowania prac nad budową infrastruktury liniowej oraz punktowej w*

- strefie korytarza transportowego Bałtyk-Adriatyk w Polsce na rok 2010*, raport sporządzili M. Graban i A. Jamry, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk 2010.
- Rdesiński M., *Początki kupiectwa gdyńskiego*, „Rocznik Gdyński”, nr 6, Gdynia 1985.
- Regulski J., *Państwo: model systemu*, [w:] *Przestrzeń w polityce gospodarczej*, J. Tarajkowski, L. Wojtasiewicz (red.), Poznań 2008.
- Restrukturyzacja transportu w Polsce w latach 1990-1994*, D. Rucińska (red.), Gdańsk 1996.
- Rifkin J., *Koniec pracy. Schyłek siły roboczej na świecie i początek ery postrynkowej*. Wrocław 2003.
- Ritzer G., *Magiczny świat konsumpcji*, Warszawa 2001.
- Rojowska E., Tomkiewicz M., *Gdynia 1939-1945 w świetle źródeł niemieckich i polskich. Aresztowania – Egzekucje - Wysiedlenia ludności cywilnej narodowości polskiej*, Gdynia 2009..
- Romaniak W., *Wybrane zagadnienia urbanistyki i architektury w województwie pomorskim w latach 1920-1939*, Warszawa 2005.
- Romanowski Cz., *Stocznie nad przepaścią*, „Nasze Morze. Maritime magazine”, nr 6(30)/2008.
- Romanowski Cz., *W doliczonym czasie*, „Nasze Morze. Maritime magazine”, nr 8(32)/ 2008.
- Romejko A., *Życie religijne w Gdyni*, „Zeszyty Gdyńskie nr 1. Tożsamość kulturowo cywilizacyjna Gdyni”, H. Głogowska, M. Gawron (red.), Gdynia 2006.
- Rozwój Polskiej myśli ekonomicznej na przestrzeni wieków*, S. Czaja (red.), Wrocław 2004.
- Rummel J., *Narodziny żeglugi*, Gdańsk 1980.
- Rummel J., *Sen o Gdyni*, [w:] *Brama na świat: Gdynia 1918-1939*, M. Rdesiński (red.), Gdańsk 1976.
- Rusak J., *Gdynia-Littoria (Latina). Zapomniana karta polsko-włoskiej współpracy i przyjaźni*, „Rocznik Gdyński”, nr 16, Gdynia 2003.
- Rybarski R., *O Narodzie , ustroju i gospodarce, Wstęp wybór i opracowanie Sz. Rudnicki*, Warszawa 1997.
- Rydlewski G., *Rządzenie w świecie megazmian. Studium politologiczne*, Warszawa 2009.
- Rydzewska N., *Wesoła pieśń o Gdyni*, [w:] *Pomorze i morze w poezji*, B. Arsoba, J. Borzyszkowski (red.), Gdańsk-Szczecin 1998.
- Ryszka F., *Polityka i wojna, Świadomość potoczna a teorie XX wieku*, Warszawa 1975.
- Rzeczkowski J., *Gdynia. Stan w 1983 roku i najbliższe zamierzenia rozwojowe*, „Rocznik Gdyński”, nr 4, Gdynia 1983.
- Sabastyański R., *Niezależni. Trójmiejska scena alternatywna 1980-1989*, „30 dni”, Gdańsk-Sopot- Gdynia- Pomorze, nr 5/6 (91/92), rok 2010.
- Sagan I., *Miasto. Scena konfliktów i współpracy. Rozwój miast w świetle koncepcji reżimu miejskiego*, Gdańsk 2000.
- Sagan I., *Percepcja i waloryzacja przestrzeni miejskiej Gdyni*, [w:] *Zespół miejski Gdyni. Przyroda-gospodarka-społeczność*, H. Piekarek-Jankowska, M. Dutkowski (red.), Gdańsk 1998.

- Salmonowicz H., *Bezpieczny, proekologiczny i konkurencyjny sektor transportu morskiego i śródlądowego jako element zrównoważonego rozwoju Unii Europejskiej*, [w:] *Wspólna europejska a polska polityka morską*, J. Kujawa, H. Klimek, T. Gutowski (red.), Gdańsk 2007.
- Sałajczyk S.P., *Wizje rzeczywistości międzynarodowej*, [w:] *Stosunki międzynarodowe. Geneza, struktura, funkcjonowanie*, E. Haliżak, R. Kuźniar (red.), Warszawa 1994.
- Sandecki M., *Gdynia to najlepsze miejsce do życia. Sondaż samorządowy*, „Gazeta Wyborcza. Gazeta Trójmiasto” z 2010.01.14.
- Santarek K., Bagiński J., Buczacki A., Sobczak D., Szerenos A., *Transfer technologii z uczelni do biznesu. Tworzenie mechanizmów transferu technologii*, Warszawa 2008.
- Sawicki J.K., *Rządowe próby wytyczenia założeń polityki morskiej państwa polskiego w latach 1993-1994*, [w:] *Komunikaty Instytutu Bałtyckiego*, R. XLV-XLVI, z. 48, Gdańsk 2010.
- Sąd ogłosił upadłość Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni*, „Gazeta Prawna” z 2011.04.07.
- Schierup C.U., *Multi-culturalism and ethnic mobilisation: Some theoretical considerations*, [w:] *Ethnic Mobilisation in a Multi-Cultural Europe*, J. Rex, B. Drury (red.), Avebury 1994.
- Schmitt C., *Teologia polityczna i inne pisma*, Kraków 2000.
- Scott J., *Władza*, Warszawa 2006.
- Semenov I.N.(red.), Filina L., Kotowska I., Pluciński M., Wiktorowska-Jasik A., *Zintegrowane łańcuchy transportowe*, Warszawa 2008.
- Semkow P., *Charakterystyka Gdyni w początkach lat siedemdziesiątych XX wieku w raportach Szluby Bezpieczeństwa*, „Zeszyty Gdynskie Nr 3. Tożsamość kulturowo-cywilizacyjna Gdyni”, H. Głogowska, M. Gawron (red.), Gdynia 2008.
- Sennett R., *Upadek człowieka publicznego*, Warszawa 2009.
- Siebeneichen A., Strasburger H., *Spór o Gdynię*, Toruń 1930.
- Sitek E.J., „Wiadomości Gdynskie” *Dzieło życia Ronalda Henryka Łanieckiego*, „Rocznik Gdynski”, nr 16, Gdynia 2003.
- Skorowski H., *Etos Kaszubów w twórczości literackiej Augustyna Necla*, Warszawa 2006.
- Skupowa J., *Gospodarka*, [w:] *Gdynia 1990-93. Przemiany i rozwój*, M. Dutkowski (red.), Gdynia 1994.
- Skupowa J., *Nowe osiedla mieszkaniowe w przestrzeni miejskiej Gdyni*, „Rocznik Gdynski”, nr 15, Gdynia 2003.
- Słobodzian B., *Rozwój idei samorządowej w Gdyni do II wojny światowej*, „Zeszyty Gdynskie nr 1. Tożsamość kulturowo cywilizacyjna Gdyni”, H. Głogowska, M. Gawron (red.), Gdynia 2006.
- Słobodzian B., *Organizacje pozarządowe we współczesnym ładzie kulturalnym Gdyni*, „Zeszyty Gdynskie nr 3. Tożsamość kulturowo cywilizacyjna Gdyni”, H. Głogowska, M. Gawron (red.), Gdynia 2008.
- Słobodzian B., *Współczesny system samorządu terytorialnego w Polsce*, Toruń 2006.
- Smart B., *Postmodernizm*, Poznań 1998.

- Sobociński A., *Przemiany społeczne w latach 1918-1975*, [w:] *Dzieje Gdyni*, R. Wapiński (red.), Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk 1980.
- Sobociński A., *Przewidywane zmiany struktury załóg pracowniczych wielkich zakładów pracy na przykładzie Gdyni*, Materiały na sesję naukową: „Prognozy społecznych aspektów rozwoju makroregionu północnego polski”, Gdańsk 1977.
- Sobociński A., *Rozwój miasta i jego funkcji*, [w:] *Dzieje Gdyni*, R. Wapiński (red.), Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk 1980.
- Sobociński A., *Życie polityczne*, [w:] *Dzieje Gdyni*, R. Wapiński (red.), Wrocław - Warszawa - Kraków - Gdańsk 1980.
- Sobociński A.W., *Przemiany społeczeństwa Gdyni w latach 1945-1970*, Gdańsk 1977.
- Sokołowska M., *Gdynia w gazetach przez 75 lat*, Gdynia 2001.
- Sokołowska M., *Gdyński Rotary Klub*, „Rocznik Gdyński”, nr 16, Gdynia 2003.
- Sokołowska M., *Życie codzienne gdynian*, [w:] *Korzenie Gdyni*, Cześć IV, Gdynia 2004.
- Sokół F., *Żyłem Gdynią*, Gdynia 1998.
- Sołtysik M., *Gdynia - miasto XX-lecia międzywojennego. Urbanistyka i architektura*, Warszawa 1993.
- Sołtysik M.J., *Dzielnica reprezentacyjna Gdyni*, „Rocznik Gdyński”, nr 21, Gdynia 2009.
- Sowula S., *Strefa przyciągnię inwesterów na tereny postoczniowe. City po gdyńsku*, „Gazeta Wyborcza. Trójmiasto” z 23 lutego 2011.
- Spitzer T., *Gdynia i jej znaczenie dla gospodarstwa Polski*, Kraków 1933.
- Stahl M., *Samotność ustrojowa samorządu terytorialnego – prawda czy fałsz ?*, [w:] *Dziesięć lat reformy ustrojowej administracji publicznej w Polsce*, J. Parchomiuk, B. Ulijsz, E. Kruk (red.), Warszawa 2009.
- Staniszki J., *Władza globalizacji*, Warszawa 2003.
- Stanowisko Towarzystwa okrętowców Polskich KORAB w sprawie dramatycznej sytuacji polskich przedsiębiorstw gospodarki morskiej oraz List otwarty do premiera Rzeczypospolitej Polskiej p. Leszka Millera*, „Polityka Przemysłowa”, nr 2 (523), II/2003.
- Steyer D., *Półwiecze Polski na morzu*, Gdańsk 1970.
- Steyer D., *Problemy robotnicze Gdyni 1926-1939*, Gdańsk 1959.
- Stiglitz J.E., *Globalizacja*, Warszawa 2004.
- Stoczniowcy bez pracy*, „Morski Rynek Pracy. Dodatek specjalny do Namiarów na Morze i Handel”, 02/10 Styczeń.
- Strategia Rozwoju Gdyni. Cele rozwoju i zadania realizacyjne*, Gdynia 1998.
- Strategia Rozwoju Portu Gdynia do roku 2015*, Gdynia 2003.
- Strategia Rozwoju Województwa Pomorskiego 2010*, Gdańsk 2005.
- Strąg W., *Polityka morska w latach 1944-1979 ze szczególnym uwzględnieniem sfery gospodarczej*, [w:] *Polityka morska państwa w 40-leciu PRL sesja naukowa*, Gdańsk 1986.
- Strefa Rozwojowa VI Korytarza TINA*. Prezentacja wyników badawczych projektu Phare CBC/Interreg, W. Szydarowski (red.), Gdynia 2000.



- Strzelecki Z., *Polityka regionalna*, [w:] *Gospodarka regionalna i lokalna*, Z. Strzelecki (red.), Warszawa 2008.
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gdyni*, Gdynia 1999.
- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gdyni*, Gdynia 2009.
- Surdej A., *Współzależność gospodarcza a autonomia polityki gospodarczej państw*, [w:] *Platon na Wall Street. Konserwatywne refleksje o kryzysie ekonomicznym*, J. Kloczkowski, J. Price (red.), Kraków 2010.
- Susmarski P., *Pracujący w przemyśle stoczniowym – diagnoza stanu obecnego i analiza trendów*, „Pomorski Przegląd Gospodarczy, Gospodarka Morska”, nr 2/2009 (41).
- Synak B., *Przemiany kaszubskiej tożsamości*, [w:] *Ślązacy, Kaszubi, Mazurzy i Warmiacy – między polskością a niemieckością*, A. Sakson (red.), Poznań 2008.
- Sytuacja społeczno-gospodarcza Gdyni w latach 2003-2007*, Raport opracowany przez Samodzielny Referat Analiz Statystycznych UM Gdyni, Gdynia 2007.
- Szacka B., *Czas przeszły, pamięć, mit*, Warszawa 2006.
- Szadurski Sz., *Dalmor nie został sprzedany*, „Dziennik Bałtycki” z 21.04.2011, s. 5.
- Szadurski Sz., *Rekordowe pieniądze na budowę tras rowerowych w Gdyni*, „Dziennik Bałtycki” nr 40 (20153) z 18, 02.2011.
- Szadziński W., *Nuda w społeczeństwie postindustrialnym*, [w:] *Kryzys postindustrialny. Interpretacje, prognozy. Perspektywa Europejska*, P. Mazurkiewicz i K. Wielecki (red.), Warszawa 2007.
- Szczerski K., *Unia Europejska, rynek i kryzys – rekonfiguracja władzy*, [w:] *Platon na Wall Street. Konserwatywne refleksje o kryzysie ekonomicznym*, J. Kloczkowski, J. Price (red.), Kraków 2010.
- Szczurek W., *Działalność gospodarcza gmin w portach morskich*, Gdańsk 2002.
- Szczurek W., *Własność i zarządzanie w portach morskich*, [w:] *Prawo w portach morskich*, Z. Brodecki (red.), Warszawa 1998.
- Szmytkowska M., *Gdynia w Metropolii Trójmiasta*, [w:] „Rocznik Gdyński”, nr 18, Gdynia 2006.
- Szmytkowska M., *Przestrzeń społeczna miasta w okresie transformacji. Przypadek Gdyni*, Warszawa 2008.
- Szmytkowska M., Sagan I., *Kształtowanie się postaw obywatelskich społeczności lokalnej Gdyni w nowych warunkach ustrojowych*, „Rocznik Gdyński”, nr 18, Gdynia 2006.
- Szmytkowska M., *Spółeczna różnorodność gdyńskich podprzestrzeni. Dobre i złe dzielnice w opinii mieszkańców*, „Rocznik Gdyński”, nr 21, Gdynia 2009.
- Szmytkowska M., *Tożsamość miejsc i ludzi. Gdynia i gdynianie*, „Zeszyty Gdyńskie nr 4. Tożsamość kulturowo cywilizacyjna Gdyni”, H. Głogowska, M. Gawron (red.), Gdynia 2009.
- Sztompka P., *Socjologia zmian społecznych*, Kraków 2005.
- Sztompka P., *Zaufanie. Fundament społeczeństwa*, Kraków 2007.
- Szubarczyk P., *Szkolnictwo samorządowe*, [w:] *Pomorze Gdańskie – powrót demokracji lokalnej 1990-1994*, J. Zaucha (red.), Gdańsk 1994.

- Szwankowska B., Szwankowski S., *Przekształcenia strukturalne kompleksów portowo-przemysłowych Gdańska i Gdyni*, [w:] *Ład polskiej przestrzeni. Studium przypadku – metropolia trójmiejska*, Biuletyn PAN KPZK, Zeszyt 199, J. Kołodziejcki, T. Parteka (red.), Warszawa 2001.
- Świniarski J., *Filozoficzne podstawy wiedzy o państwie*, [w:] *Nauka o państwie i polityce*, J. Tymanowski (red.), Łódź 2003.
- Taylor Ch., *Etyka autentyczności*, Kraków 1996.
- Teluk T., *Między globalizacją a regionalizacją*, „Międzynarodowy Przegląd Polityczny”, nr 3/4 (8/9)/ 2004.
- Thurow L.C., *Przyszłość kapitalizmu*, Wrocław 1999.
- Toczek R., *Lokalność gdyńska – prawda czy fałsz ?*, „Zeszyty Gdyńskie nr 2. Tożsamość kulturowo-cywilizacyjna Gdyni”, H. Głogowska, M. Gawron (red.), Gdynia 2007.
- Toczek R., *Związek Towarzystw w Gdyni*, „Rocznik Gdyński”, nr 15, Gdynia 2003.
- Toffler A., *Szok przyszłości*, Poznań 1998.
- Touraine A., *Samotworzenie się społeczeństwa*, Kraków 2010.
- Turczyk A., *Gdynia – niepełnosprawni na fali*, [w:] *Młodzi niepełnosprawni – aktywizacja zawodowa i nietypowe formy zatrudnienia*, E. Giermanowska (red.), Warszawa 2007.
- Uczciwek J., *Centrum Techniki Morskiej – innowacyjność dla bezpieczeństwa morskiego państwa*, „Rocznik Gdyński”, nr 20, Gdynia 2008.
- Uniłowski Z., *Gdynia na co dzień*, [w:] *Brama na świat: Gdynia 1918-1939*, M. Rdesiński (red.), Gdańsk 1976.
- Urry J., *Globalne układy złożone*, [w:] *Kultura w czasach globalizacji*, M. Jacyno, A. Jawłowska, M. Kempny (red.), Warszawa 2004.
- Veblen T., *Teoria klasy próżniaczej*, Warszawa 1998.
- Virillo P., *Bomba informacyjna*, Warszawa 2006.
- Wahl P., *Europejska polityka regionalna*, Szczecin 2003.
- Waldziński D., *Rozwój europejskich regionów nadmorskich w kontekście relacji między gospodarką a kulturą. Wprowadzenie w tematykę badawczą*, [w:] *Wspólna europejska a polska polityka morska*, J. Kujawa, H. Klimek, T. Gutowski (red.), Gdańsk 2007.
- Wapiński R., *Historia polskiej myśli politycznej XIX i XX wieku*, Gdańsk 1997.
- Wapiński R., *Świadomość polityczna w Drugiej Rzeczypospolitej*, Łódź 1989.
- Weber M., *Jakich metropolii potrzebuje Polska*, „Rzeczpospolita” z 15.07.2009, dodatek Samorząd C 6.
- Weber M., *Polityka jako zawód i powołanie*, Kraków 1998.
- Weber M., *Szkice z socjologii religii*, Warszawa 1984.
- Wenda T., *Budowa fundamentów na skrzyniach żelbetowych pod nabrzeża i mola w Porcie Gdyńskim*, referat wygłoszony na I-szym Polskim Zjeździe Hydrotechnicznym, Warszawa 3-5 stycznia 1929.
- Wenda T., *Rzut oka na warunki powstania portu w Gdyni*, [w:] *Powrót Polski nad Bałtyk. Antologia tekstów historycznych*, M. M. Drozdowski (red.), Warszawa 1997.

- Wenzel B., *Rzucić wyzwanie Hamburgowi*, „Namiary na morze i handel”, nr 02/2010.
- Widernik M., *Główne problemy gospodarczo-społeczne miasta Gdyni w latach 1926-1939*, Gdańsk 1970.
- Widernik M., *Handel zagraniczny przez Gdynię*, [w:] „Rocznik Gdyni”, nr 10-1991.
- Widernik M., *Porty Gdańska i Gdyni w życiu gospodarczym II Rzeczypospolitej*, Gdańsk 1991.
- Widernik M., *Powstanie i rozwój miasta*, [w:] *Dzieje Gdyni*, R. Wapiński (red.), Wrocław - Warszawa - Kraków - Gdańsk 1980.
- Widernik M., *Rola inteligencji w życiu Gdyni okresu międzywojennego*, „Rocznik Gdyni”, nr 19, Gdynia 2007.
- Widernik M., *Rozwój życia politycznego w Gdyni w latach 30-tych*, [w:] *Dzieje Gdyni*, R. Wapiński (red.), Wrocław - Warszawa - Kraków - Gdańsk 1980.
- Widernik M., *Życie polityczne Gdyni w latach 1920-1939*, Gdańsk 1999.
- Wiedza na wysokim poziomie*, rozmowa z Ewą Łowkiel, wiceprezydentem Gdyni, „Wiadomości Gdyni” nr. 4 (80) / 2008.
- Wielecki K., *Postny karnawał kryzysu postnowoczesności* [w:] *Kryzys postindustrialny. Interpretacje, prognozy. Perspektywa Europejska*, P. Mazurkiewicz i K. Wielecki (red.), Warszawa 2007.
- Wierzbicki A.P., *Początki społeczeństwa informacyjnego jako wyzwanie dla polskiej przestrzeni XXI wieku*, [w:] *Cywilizacja informacyjna a przekształcenia przestrzeni. Zmiany strukturalne metropolii polskich*, J. Kołodziejcki, T. Parteka (red.), Warszawa 1999.
- Więckowiak J., *Kościół Katolicki w Gdyni*, Pelpin-Gdynia 2000.
- Winiarski B., Winiarska F., *Przedmiot oddziaływań – gospodarka narodowa*, [w:] *Polityka gospodarcza*, B. Winiarski (red.), Warszawa 2000.
- Winiarski B., *Między dwiema wojnami*, [w:] *Polityka Gospodarcza*, B. Winiarski (red.), Warszawa 2000.
- Wojciechowski E., *Zarządzanie w samorządzie terytorialnym*, Warszawa 2003.
- Wojewódzka-Król K., Rolbiecki R., *Infrastruktura transportu*, Gdańsk 2008.
- Wolff-Powęska A., *Doktryna geopolityki w Niemczech*, Poznań 1979.
- Woźniak R., *Społeczność miasta portowego w warunkach transformacji ustrojowych*, „Roczniki socjologii morskiej”, Tom VIII, Wrocław – Warszawa - Kraków 1994.
- Woźniak R.B., *Społeczność miasta portowego w procesie przemian*, Szczecin 1991.
- Wójcik S., *Samorząd terytorialny w Polsce w XX wieku*, Lublin 1999.
- Wójcik S., *Zapomniana polska ekonomia społeczna XX wieku*, Lublin 2002.
- Wróbel A., *Żydzi w Gdyni w latach 1926-1939*, Toruń 2005.
- Wybory do Rad Dzielnic*, „Dziennik Gdyni. Tygodnik bezpłatny”, nr 1 z 18.02.2011.
- Wytrążek W., *Samorząd terytorialny w XX wieku w Polsce*, Lublin 2009.
- Zabiełło E., *Wzrost potencjału produkcyjnego Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni (od roku 1950)*, [w:] *Historia budownictwa okrętowego na Wybrzeżu Gdańskim*, E. Cieślak

- (red.), Gdańsk 1972.
- Zacher L.W., *Od społeczeństwa informacyjnego do społeczeństwa wiedzy (dylematy tranzycyjne: między informacją, wiedzą i wyobraźnią)*, [w:] *Spoleczeństwo informacyjne. Wizja czy rzeczywistość*, L. H. Haber (red.), Tom I, Kraków 2004.
- Założenia polityki morskiej Rzeczypospolitej Polski*, Dokument przygotowany przez Międzyresortowy Zespół do Spraw Polityki Morskiej Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa 2009.
- Zaremba M., *Komunizm jako system mobilizacyjny: casus polski*, [w:] *Komunizm. Ideologia, system, ludzie*, T. Szarota (red.), Warszawa 2001.
- Zasady i metody przekształcania struktur portowo-miejskich*, [w:] *Współczesne metamorfozy miast portowych*, M. Kochanowski (red.), Gdańsk 1998.
- Znamierowska-Rakk E., *Sprawa połączenia Bałtyku z Morzem Czarnym i Morzem Egejskim w polityce II Rzeczypospolitej*, [w:] *Międzymorze. Polska i kraje Europy Środkowo-Wschodniej. XIX-XX wiek*, Studia ofiarowane Piotrowi Łossowskiemu w siedemdziesiątą rocznicę urodzin, Warszawa 1995.
- Znamierowski Cz., *Szkoła prawa. Rozważania o państwie*, Warszawa 1999.
- Znaniński F., *Ludzie terazniejsi a cywilizacja przyszłości*, Warszawa 2001.
- Znaniński F., *Siły społeczne w walce o Pomorze*, [w:] *Polskie Pomorze Tom II. Przeszłość i kultura*, J. Borowik (red.), Toruń 1931.
- Znaniński F., *Socjologia walki o Pomorze*, Toruń 1935, s. 49.
- Żarnowski J., *Polska 1918-1939. Praca-Technika-Spoleczeństwo*, Warszawa 1992.
- Żelazny W., *Etniczność. Ład-konflikt-sprawiedliwość*, Poznań 2004.
- Żukowski K., *Samorząd terytorialny: wspólnota mieszkańców – państwo – prawo*, [w:] *Pomorze Gdańskie – powrót demokracji lokalnej 1990-1994*, J. Zaucha (red.), Gdańsk 1994.
- Żukowski T., *Fabryki – urzędy. Rozważania o ładzie społeczno-gospodarczym w polskich zakładach przemysłowych w latach realnego socjalizmu*, [w:] *Zmierzch socjalizmu państwowego. Szkice z socjologii ekonomicznej*, W. Morawski (red.), Warszawa 1994.
- Życki A., *II Rzeczpospolita w publicystyce sowieckiej. Polityka. Gospodarka. Stereotypy*, Ostrołęka-Warszawa 2006.
- Żywioł obcy w życiu gospodarczym Pomorza*, A. Wrzosek, S. Zwierz (red.), Wydawnictwa Instytutu Bałtyckiego, Zeszyt 2, Gdynia-Toruń 1937.

## Strony internetowe

<http://arg.gdynia.pl/> (23.05.2011)  
<http://arg.gdynia.pl/projekty/proj/kreogdynia.html> (23.05.2011)  
<http://gdynia.naszemiasto.pl/arttykul/650004,gdynia-najlepszym-miastem-wedlug-przekroju,id,t.html> (23.05.2011)  
<http://hgalus.republika.pl/tom.%2007.htm> (23.05.2011)  
<http://pl.wikipedia.org/wiki/Gdynia> (23.05.2011)  
[http://www.gdynia.pl/dla/inwestorow/forum/393\\_30131.html](http://www.gdynia.pl/dla/inwestorow/forum/393_30131.html) (23.05.2011)  
[http://www.gdynia.pl/dla/inwestorow/strategia/392\\_30127.html](http://www.gdynia.pl/dla/inwestorow/strategia/392_30127.html) (23.05.2011)  
[http://www.gdynia.pl/wszystko/o/gdyni/liczby/102\\_30107.html](http://www.gdynia.pl/wszystko/o/gdyni/liczby/102_30107.html) (23.05.2011)  
[http://www.gdynia.pl/wszystko/o/gdyni/liczby/102\\_30108.html](http://www.gdynia.pl/wszystko/o/gdyni/liczby/102_30108.html) (23.05.2011)  
[http://www.gdynia.pl/wszystko/o/gdyni/nagrody/183\\_.html](http://www.gdynia.pl/wszystko/o/gdyni/nagrody/183_.html) (23.05.2011)  
[http://www.gdynia.pl/wszystko/o/gdyni/strategia/186\\_30127.html](http://www.gdynia.pl/wszystko/o/gdyni/strategia/186_30127.html) (23.05.2011)  
[http://www.gdynia.pl/wydarzenia/70\\_65929.html?page=12](http://www.gdynia.pl/wydarzenia/70_65929.html?page=12) (23.05.2011)  
<http://www.portalmorski.pl/arttykul/index/molo-rybackie-dla-dewelopera/17251> (23.05.2011)  
<http://www.trojmiasto.pl> (3.02.2010)  
<http://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Gdynia-mowi-nie-metropolitalnemu-pomyslowi-Adamowicza-n47551.html> (23.05.2011)

## Spis rysunków, tabel i fotografii

### Rysunki

1. Mapa obszaru portowego Gdyni z 1935 r.....119
2. Diagram struktury zatrudnienia w Gdyni wg sektorów własności w 2009 r..... 168
3. Diagram struktury zatrudnienia wg sekcji PKD w 2009 r.....169
4. Przeładunki kontenerów w polskich portach morskich w okresie 2000 – 2010 (TEU)....186

### Tabele

1. Uproszczona wykładnia semiotyczna terminów funkcjonujących w przekazie społecznym Gdyni.....294
2. Dychotomia czynników rozwoju Gdyni w perspektywie przeobrażeń cywilizacyjnych: *nowoczesność-ponowoczesność*.....304

### Fotografie

1. Gdyńskie statki żeglugi przybrzeżnej.....125
2. Architektura modernistyczna Gdyni w służbie funkcji prestiżowych miasta.....194
3. Brukarze przy pracy - dzisiejsza ul. Świętojańska.....208
4. Ostatni polski transatlantyk.....243
5. Przykład wysokich standardów osiedlowych choć środowiska sztucznego i akulturowego (Wielki Kack).....272