

# Przystanek historia

<https://przystanekhistoria.pl/pa2/tematy/solidarnosc/85652,Poczatki-Solidarnosci-w-PKP.html>



Podpisanie porozumienia z komisją rządową, Wrocław, 31 X 1980 r. (fot. Tadeusz Drankowski/ZNiO)

ARTYKUŁ

## Początki Solidarności w PKP

OKRES HISTORYCZNY

(1980-1990) Epoka Solidarności

Autor: KAMIL DWORACZEK 19.08.2021

Przez lata o strajku na kolei nie było mowy. Tuż po wojnie była ona zresztą zmilitaryzowana – niewykonanie polecenia służbowego traktowano jak odmowę wykonania rozkazu. Mimo coraz gorszej sytuacji materialnej kolejarzy w PRL zauważalnych protestów nie było. Wszystko zmieniło się w roku 1980.

W związku z pogarszającą się sytuacją gospodarczą, a co za tym idzie – również stopą życiową Polaków doszło wówczas do kolejnej erupcji społecznego niezadowolenia. Pierwsza fala strajków przeszła przez kraj w lipcu. Stanęły zakłady na Lubelszczyźnie, w tym lubelski węzeł Polskich Kolei Państwowych, zatrudniający prawie 2,5 tys. ludzi.

## **Branża strategiczna**

16 lipca został wstrzymany ruch pociągów, a stację zablokowało 70 lokomotyw i składów ustawionych zygzakiem na kilkudziesięciu zwrotnicach (stało się to powodem powstania plotki głoszącej, że lubelscy kolejarze przyspawali do torów lokomotywę, która miała przewieźć do ZSRS skład z polską szynką). Sytuacja była poważna. Mimo że na Lubelszczyźnie strajkowało 79 zakładów i 18 tys. ludzi, to właśnie wstrzymanie pracy w PKP budziło największe strapienie partyjnych władz.

„Najbardziej niepokojąca jest sytuacja na kolei. To uderzenie strategiczne. Lublin leży na trasie zaopatrzenia wojsk radzieckich w NRD. Jeżeli to się będzie przedłużać, należy liczyć się z pytaniami towarzyszy radzieckich”

– oceniał na posiedzeniu Biura Politycznego I sekretarz KC PZPR Edward Gierek.

W tym krótkim stwierdzeniu została zawarta cała istota problemu związanego z zatrzymaniem ruchu pociągów.

Polska, leżąca w sercu bloku sowieckiego, odgrywała ważną rolę ze strategicznego punktu widzenia. Tylko przez jej terytorium można było szybko i sprawnie przerzucić wojska sowieckie w razie potencjalnego konfliktu z Zachodem. Ale nawet w czasie pokoju szlaki te musiały być drożne, aby zapewnić dostawy dla żołdatów

stacjonujących w NRD i na zachodzie Polski.

W przypadku kraju suwerennego tego typu protest rodził perturbacje związane z przewozem towarów i pasażerów; w przypadku kraju niesuwerennego, a takim była PRL, dochodził jeszcze jeden aspekt, znacznie poważniejszy – implikacje międzynarodowe. Polska, leżąca w sercu bloku sowieckiego, odgrywała ważną rolę ze strategicznego punktu widzenia. Tylko przez jej terytorium można było szybko i sprawnie przerzucić wojska sowieckie w razie potencjalnego konfliktu z Zachodem. Ale nawet w czasie pokoju szlaki te musiały być drożne, aby zapewnić dostawy dla żołdaków stacjonujących w Niemieckiej Republice Demokratycznej i na zachodzie Polski. Stąd też podjęcie decyzji o kolejnych strajkach zawsze przychodziło dużo trudniej kolejarzom niż pracownikom innych sektorów gospodarki.

Zaognioną sytuację na Lubelszczyźnie i w innych częściach kraju udało się uśmierzyć dzięki obietnicom kolejnych podwyżek. Strajk na lubelskim węźle został zakończony po trzech dniach – 19 lipca. Władze, jak się wydawało, kupiły sobie spokój.

Jednak już w sierpniu okazało się, że nastroje w świecie pracy wcale nie zostały spacyfikowane. Kraj ogarnęła kolejna fala strajków – fala, która, jak się później okazało, zatopiła ekipę Gierka. Przełomowy okazał się strajk w Stoczni Gdańskiej, rozpoczęty 14 sierpnia 1980 r. Na liście postulatów stoczniowców znalazło się prawo do tworzenia niezależnego związku zawodowego. Do strajkujących dołączyli także kolejarze, oddelegowani przez załogi kilku jednostek PKP i zaplecza technicznego kolei w Trójmieście. Fala strajkowa wzbierała, w jej kulminacyjnym momencie w 750 zakładach na terenie całego kraju strajkowało 700 tys. osób. Gierek podjął decyzję o przystąpieniu do rozmów z robotnikami. Do Gdańska, Szczecina i Jastrzębia-Zdroju zostali wysłani jego najbliżsi współpracownicy z zadaniem wygaszenia strajków.



Fot. Janusz Wolniak

W Gdańsku największy opór rządowych negocjatorów budził postulat utworzenia wolnych, samorządnych związków zawodowych. Jego spełnienie stanowiło jednak dla protestujących warunek *sine qua*

non zakończenia strajku. Dopiero akceptacja tego żądania przez komunistyczne władze otworzyła drogę do zawarcia porozumienia, które podpisano 31 sierpnia. Dzień wcześniej porozumienie podpisano w Szczecinie, kolejne 3 września w Jastrzębiu-Zdroju...

Kolejarze nie odegrali w Sierpniu zauważalnej roli. Według ich relacji wynikało to z powszechnej obawy o reakcje ZSRS, gdyby doszło do strajku generalnego na kolei. Istotne znaczenie miał też etos służby – kolejarze byli świadomi, że ich strajk w znacznym stopniu utrudniłby życie przeciętnych obywateli. Nawet gdański Międzyzakładowy Komitet Strajkowy apelował do pracowników PKP o niepodejmowanie akcji strajkowej, jako że kolej stanowi ważny element układu komunikacyjnego Trójmiasta. W rezultacie w sierpniu 1980 r. kolejarze nie zaprotestowali. Kolejne miesiące pokazały jednak, że nie była to potulna i posłuszna władzy grupa zawodowa.

Po sierpniowym zwycięstwie, podobnie jak pracownicy innych branż, kolejarze przystąpili do tworzenia niezależnych związków zawodowych (od 17 września pod nazwą Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”). Wystąpili też z własnymi postulatami, m.in. podwyżki płac, które jednak spotkały się z oporem przedstawicieli Ministerstwa Komunikacji. Impas w rozmowach prowadzonych w świetlicy wrocławskiej lokomotywowni spowodował, że przebywający tam przedstawiciele kolejarskiej „Solidarności” z całej Polski zdecydowali się wysłać delegację do Lecha Wałęsy, przewodniczącego Krajowej Komisji Porozumiewawczej, przebywającego akurat na Górnym Śląsku. Dla przyspieszenia sprawy siódemka delegatów wsiadła do nyski udostępnionej przez jednego z dyrektorów PKP. Wałęsa wysłuchał ich relacji i powiedział:

„Macie rację, ale rozjedźcie się do domów, a my się waszymi sprawami zajmiemy w odpowiednim czasie”.

Nie takiej odpowiedzi oczekiwano od przewodniczącego Związku. Rozczarowani kolejarze podczas drogi powrotnej do Wrocławia zastanawiali się, jakie dalsze kroki w negocjacjach powinni podjąć. Wówczas narodził się pomysł głódówki protestacyjnej. Oświadczenie zredagowano jeszcze w samochodzie. Zawarto w nim protest przeciwko postawie prezentowanej w rozmowach przez stronę rządową oraz sprzeciw wobec przewlekania rejestracji „Solidarności”. Delegaci wrócili do świetlicy lokomotywowni z gotowym dokumentem. Rozgorzała dyskusja. Krzysztof Przaszyncki, lekarz ze szpitala kolejowego w Gdańsku, powiedział:

„Jako lekarz jestem przeciw, ale jako kolejarz jestem za”.

Głódówkę zaaprobowwała większość obecnych. 21 października 1980 r. przystąpiło do niej łącznie 34 delegatów.

## 141 godzin głodówki

Kolejarze zdawali sobie sprawę z tego, że jakaś forma nacisku na władzę jest konieczna, odrzucali jednak formułę strajku właściwego. Przeważał pogląd, że może on doprowadzić do inwazji ZSRS, który nie będzie chciał dopuścić do utraty kontroli nad ważnymi szlakami komunikacyjnymi. W ostatnich słowach oświadczenia napisano:

„Mając na uwadze dobro narodu polskiego, zdając sobie sprawę ze skutków strajku powszechnego, w celu jego zapobieżenia ogłaszamy swoją decyzję. Jednocześnie apelujemy do braci kolejarskiej, której jesteśmy reprezentantami, o rzetelną, wydajną pracę i zdyscyplinowanie, co pomoże nam w osiągnięciu słusznego celu”.

Pierwsze godziny i dni protestu upłynęły pod znakiem gorączkowej wymiany telegramów z ministrem komunikacji Mieczysławem Zajfrydem i dalszych bezowocnych negocjacji z przysyłanymi przez niego urzędnikami. Oburzenie kolejarzy wywoływały kłamliwe informacje podawane przez Dziennik Telewizyjny, szczególnie zaś telewizyjne wystąpienie Zajfryda z 22 października. Nieco inny obraz tego, co się działo we wrocławskiej lokomotywowni, przedstawiały wrocławskie media. Lokalna prasa codziennie publikowała rzetelne relacje z głodówki; również dziennikarze wrocławskiego radia i telewizji starali się być obiektywni. Nagłośnienie protestu przez media spowodowało, że pod świetlicę lokomotywowni ściągały tłumy wrocławian chcących zmanifestować swoją solidarność z pracownikami PKP. Na mieście kolejarze byli pozdrawiani przez przechodniów, a motorniczowie zatrzymywali swoje tramwaje, aby ich przepuścić.

Kolejarze zdawali sobie sprawę z tego, że jakaś forma nacisku na władzę jest konieczna, odrzucali jednak formułę strajku właściwego. Przeważał pogląd, że może on doprowadzić do inwazji ZSRS, który nie będzie chciał dopuścić do utraty kontroli nad ważnymi szlakami komunikacyjnymi.

Głosy poparcia sływały z całego kraju, przyjeżdżały delegacje „Solidarności” z różnych zakątków Polski. Głodujących odwiedzali członkowie regionalnych władz Związku, m.in. Jerzy Piórkowski, Władysław Frasyniuk i Krzysztof Turkowski, a stałego wsparcia udzielali Hubert Hanusiak i Antoni Lenkiewicz. Pracownicy PKP przysłali solidarnościowy list, pod którym podpisało się ponad tysiąc osób! Hasła popierające postulaty „Solidarności” były wypisywane na lokomotywach, co powodowało zadrażnienia z pogranicznikami z NRD, którzy nie chcieli wpuszczać do Görlitz takich pociągów. Wrocławskie Zakłady Drobiarskie z ul. Paprotnej dostarczyły głodującym kurczaki, co przez niektórych zostało odczytane jako prowokacja. Było to najprawdopodobniej spowodowane brakiem orientacji pracowników WZD w formie protestu obranej przez kolejarzy. Nietrafiony dar został przekazany do Domu Dziecka w Złotnikach.

Głodówka bezsprzecznie stała się aktem założycielskim „Solidarności” w PKP. Wydarzenia w lokomotywowni mocno przeżywali nie tylko kolejarze, lecz również członkowie Związku w całej Polsce i duża część wrocławian.

Szczególne znaczenie miała dla wrocławian Msza św. celebrowana przy lokomotywowni 26 października przez ks. Stanisława Orzechowskiego, podczas której mogli poczuć jedność, upewnić się, jak wielu myśli w podobny sposób. Wśród głodujących panowała dobra atmosfera. Zadzierzgano przyjaźnie i znajomości, prowadzono długie „nocne Polaków rozmowy”.

Głód przyczyniał się też oczywiście do zadrażnień. Szczególnie ok. 24 października, czyli po zerwaniu rozmów z komisją ministerialną bez wyraźnych perspektyw na ich wznowienie, atmosfera znacznie się pogorszyła. Uczestnik głodówki Zygmunt Sobolewski wspomina, że:

„ni z tego ni z owego i bez istotnej przyczyny wszyscy jednocześnie zaczęli na siebie warczeć”.

Wtedy nieoceniona okazała się obecność ks. Orzechowskiego, który rozładował napięcie, apelując o krótką modlitwę w ciszy. Głód doskwierał szczególnie w pierwszym okresie. Według zgodnej relacji uczestników protestu, po paru dniach odczuwanie łaknienia powoli ustępowało. Kryzysowe momenty jednak się

zdarzały - Krzysztof Ciurej wspomina o zapachach z pobliskiej piekarni, które przypominały o głodzie.



**Ksiądz Stanisław Orzechowski  
odprawia i Mszę św. dla  
uczestników głodówki, 26 X 1980  
r. (fot. Janusz Wolniak)**

Protest trwał już kilka dni, a dalej nie było widoków na rozwiązanie patowej sytuacji. Rządzący nie wykazywali woli ustępstw, podobnie jak zdeterminowani kolejarze. Napięcie rosło. Niewykluczone, że frakcja „twardogłowych” w obozie władzy blokowała decyzję o rozmowach i liczyła na to, że uda się w ten sposób sprowokować kolejarzy do podjęcia strajku powszechnego. Otworzyłoby to drogę do wprowadzenia stanu wojennego albo inwazji wojsk sowieckich. Jednak w środowisku kolejarskim nikt nie brał pod uwagę takiej formy protestu.

Przełom nastąpił dopiero po pięciu dniach - 26 października. Na ten dzień wrocławska „Solidarność” zapowiedziała strajk ostrzegawczy komunikacji miejskiej, który miał być wstępem do dalszych, bardziej zdecydowanych form protestu. Nie wiadomo, czy to było główną przyczyną zmiany postawy władz, w każdym razie wicepremier Aleksander Kopeć zgodził się - po rozmowie z Jerzym Piórkowskim i Włodzimierzem Badetkiem, przewodniczącym kolejarskiej „Solidarności” - na podjęcie negocjacji. Do lokomotywowni przyjechał minister pracy, płac i spraw socjalnych Janusz Obodowski. W porównaniu do poprzednich negocjatorów był osobą zdecydowanie bardziej otwartą, kompromisową i energiczną. Oczywiście mogło to wynikać z innych wytycznych i otrzymanych uprawomocnień. W efekcie strony szybko doszły do porozumienia w najważniejszych kwestiach. Obodowski obiecał nieco niższe kwoty niż te żądane przez kolejarzy, ale podwyżki były na tyle satysfakcjonujące, że nad ranem 27 października Badetek ogłosił decyzję o zakończeniu protestu. Jego uczestnicy przyjęli pierwszy posiłek po 141 godzinach głodówki.



Nie był to jeszcze koniec negocjacji; do omówienia pozostały inne, mniej istotne, postulaty. Ostateczne porozumienie parafowano dopiero 31 października. Po złożeniu podpisów wszyscy odśpiewali hymn narodowy. Udało się zorganizować szampana, trudniej było o kieliszki, napój rozlano więc do plastikowych kubków (zapamiętanych również przez wicepremiera Kopcia). Świętowano jednak nieco na wyrost – jak się później okazało, egzekwowanie postanowień zawartych w porozumieniu było niezwykle trudne i wymagało dalszych nacisków na władze.

Głódówka bezsprzecznie stała się aktem założycielskim „Solidarności” w PKP. Wydarzenia w lokomotywni mocno przeżywali nie tylko kolejarze, lecz również członkowie Związku w całej Polsce i duża część wrocławian. Historyk Włodzimierz Suleja, opisując to wydarzenie w 1986 r., zauważył, że podczas głódówki:

„znaczna część obojętnych do tej pory mieszkańców regionu w emocjonalny sposób zaczęła traktować sprawy «Solidarności»”.

Liczne gesty wsparcia pokazywały, że kiedy powstawała „Solidarność” pisana przez duże „S”, rodziła się również solidarność przez małe „s”. Nie będzie przesadą stwierdzenie, że głódówka zbudowała poczucie wspólnoty wrocławian i przyczyniła się do założenia wrocławskiej „Solidarności”.





Tekst pochodzi z numeru 7-8/2020 „Biuletynu IPN”

COFNIJ SIĘ