

LATO POD BESKIDAMI

sierpnia na oddziale remontowym. – Wszyscy słyszeliśmy, co się dzieje na Wybrzeżu. Baliśmy się, że jeśli strajkujący tam robotnicy pozostaną osamotnieni, to władza ich rozbije. Dlatego postanowiliśmy choć symbolicznie, w ciemno poprzeć ich żądania – wspomina Edward Kubas, pracujący wówczas jako ślusarz na oddziale remontowym „Apeny”.

– Zebraliśmy się chyba w dziesięciu i spisaliśmy nasze postulaty. Pierwszy mówił o poparciu słusznych żądań komitetu strajkowego z Gdańska. Były też sprawy socjalne, jak choćby żądanie rękawic i czystych ubrań roboczych. Te postulaty przedstawiliśmy na naprędce zorganizowanej masówce, a potem wywiesiliśmy na tablicy ogłoszeń. Strzeżliśmy tej kartki przed zniszczeniem jak lwy, więc kierownicy wpadli na inny pomysł: zabronili podległym sobie pracownikom tam przychodzić. Mimo tego zgłaszało się do nas coraz więcej ludzi, chcących coś zrobić lub też po prostu wyrazić swą solidarność – mówi. Podobne postulaty w tym samym czasie wysunęli pracownicy kilku innych zakładów pracy, m.in. Śląskich Zakładów Przemysłu Tuszczowego w Bielsku-Białej.

We wtorek 26 sierpnia na jeden dzień stanęła Bielska Fabryka Armatury „Befa”. Tam strajk, zainicjowany przez Wiesława Wróbla, zaczął się o 9.00, na przerwie śniadaniowej na hali wydziału mechanicznego. Zeszli się tam także pracownicy z innych oddziałów, nawet pierwsze osoby z biurowca. W sumie było to około pół tysiąca ludzi. Strajkujący poparli gdańskie postulaty, dokładając też własne.

Zaczął też wrzeć w największym bielskim zakładzie, Fabryce Samochodów Małolitrażowych. Tam głównymi ogniskami kontestacji były wówczas wydziały Narzędziowni i Utrzymania Ruchu. – Działaliśmy niezależnie od siebie, nawet nie wiedząc o sobie nawzajem – wspomina Henryk Urban, w 1980 roku technolog utrzymania ruchu na linii fiata. – Pewnego dnia zobaczyłem, że kilku pracowników siedzi w kącie hali i coś pisze, dyskutując zawzięcie. Okazało się, że spisują swe żądania. Dołączyłem się do nich. Spisaliśmy kilkanaście żądań, głównie ekonomicznych i socjalnych, choć nie zabrakło też poparcia dla strajkujących z Wybrzeża. Listę, pod którą zebrałem z Eugeniuszem Widyną podpisy większości pracowników naszego wydziału, oddaliśmy naszym kierownikom – wspomina.

Chyba dwa dni później Henryk Urban dowiedział się, że swe postulaty spisali też pracownicy z Narzędziowni. Co więcej: tamci mieli już wyznaczony termin spotkania z przedstawicielami



dyrekcji. – Niby ten sam zakład i nasi koledzy, ale hala za torami, odcięta od nas zupełnie. Wzięliśmy z Gienkiem nasze postulaty, schowaliśmy je za pazuchą i poszliśmy na Narzędziownię. Musieliśmy wyglądać podejrzanie, gdy chodziliśmy między maszynami, szukając kogokolwiek, z kim moglibyśmy wymienić doświadczenia, a w efekcie złączyć nasze siły. W końcu się udało. Na drugi dzień przyszliśmy na ich spotkanie z przedstawicielami dyrekcji – dodaje.

CZEGO NIE WIDZIAŁ I SEKRETARZ...

To wszystko odbywało się wewnątrz zakładów i mało kto wiedział, że na Podbeskidziu też coś się dzieje. Wszystko zmieniło się w środy rano, 27 sierpnia. – W jadącym do zajezdni autobusie czuło się ogromne napięcie – wspomina Roman Walczak z bielskiego WPK. – Kiedy dojechalśmy powiedziałem do kolegów: Słuchajcie, niczego nam nie zatławiono, trzeba ogłosić strajk. Zaczęła się dyskusja. Coraz więcej było za. Do stojącego z otwartymi drzwiami autobusu doszli mechanicy zajezdni. Po gorącej dyskusji wybrano komitet strajkowy – wspomina. Tego ranka na ulice stolicy Podbeskidzia nie wyjechał żaden autobus miejskiej komunikacji. Zaczęło się...

– Opowiadano nam później, że ludzie przyjęli to najpierw z niedowierzaniem. Stali na przystankach i czekali, aż wreszcie ruszyli jeden za drugim na nogach do pracy. Nikt się jednak nie złościł. To był nasz pierwszy sukces. Nasi pasażerowie w ten sposób rozpoczęli swój własny strajk – mówi Roman Walczak. Później zamiast zlorzczenia pasażerów na brak transportu były liczne dowody sympatii i solidarności: ludzie przynosili pod bramę zajezdni żywność, napoje, nawet deficytowe papierosy i kawę.

Tymczasem dyrekcja WPK na przemian krzykiem i obietnicami próbowała przerwać strajk. „Komitet strajkowy zapraszamy na rozmowy, a reszta do pracy” – takie słowa kierowcy słyszeli wielokrotnie. Później, gdy dyrekcja była już bezsilna,



do zajezdni zjechali pierwszy sekretarz Komitetu Wojewódzkiego PZPR Józef Buziński ze swiata oraz przedstawiciele władz Urzędu Wojewódzkiego i Wojewódzkiej Rady Związków Zawodowych. „Ja was rozumiem, ale zrozumcie i mnie. Na pewno się dogadamy. Ja, tak jak wy, od pół roku cielęciny nie widziałem” – czarował strajkujących Buziński. Zaraz po tych słowach zaproponował pracownikom WPK spore podwyżki. „Zarabiamy kiepsko i poprawa wynagrodzeń nam się należy, więc te pieniądze przyjmijmy, ale strajkować będziemy dalej, na znak solidarności z gdańską stoczną” – odpowiedział mu stojący dotąd z boku wydarzeń Patrycjusz Kosmowski, mistrz z zajezdni. Towarzysze zostali odprawieni z kwitkiem.

SYRENKI NIE ZJECHAŁY

Gorąco zaczęło się też w innych zakładach Bielska-Białej. W „Befamie”, tym razem na oddziale montażu w największym Zakładzie D, gdzie pracowało prawie półtora tysiąca ludzi, odbyła się masówka. Po pyskówce z dyrekcją powołano tam Komitet Strajkowy na czele z Włodzimierzem Górnym, który opracował listę postulatów. Na pierwszym miejscu umieszczono żądanie podpisania porozumienia z gdańskim Międzyzakładowym Komitetem Strajkowym. „Befama” stanęła dzień po WPK, a postulaty solidarnej załogi trafiły do Gdańska. Także tam pojawił się pierwszy sekretarz Buziński, który na spotkaniu z komitetem strajkowym grzmiał, że nie będzie mu w Bielsku rządził żaden Wałęsa. Tu już nie opowiadał o dawno niewidzianej cielęciny. Wiedział, że nie jest w takich opowieściach przekonujący. I tak nie nie wskórał – „Befama” wznowiła pracę 29 sierpnia, warunkowo zawieszając strajk do czasu wyjaśnienia sytuacji w Gdańsku.

Burzliwy przebieg miało też wspomniane spotkanie załogi Narzędziowni FSM i emisariuszy z innych wydziałów fabryki z dyrekcją. Pracownicy zaczęli zgłaszać taką masę postulatów, że postanowiono powołać Komitet Robotniczy, który szybko je zredaguje i przekaże władzom. Znalazł się w tym gronie Henryk Urban. – Było dla nas oczywiste, że pierwszym musi być żądanie wolnych związków zawodowych. Zaraz po nim wrzuciłem mój postulat utworzenia partii politycznej, konkurencyjnej wobec PZPR. Tłumaczyłem ludziom, że na nic nasz wysiłek i nawet niezależne związki, jeśli kierownicę nadal będą dzierżyć ludzie z PZPR. Zebrani przyjęli te słowa aplauzem, ale w końcu wykreśliliśmy to żądanie, bo przedstawiciele dyrekcji powiedzieli, że listy postulatów z takim antysocjalistycznym punktem nie przyjmą – wspomina Urban. W zamian załoga uzyskała dostęp do dyrekcyjnego telexu, z którego mogła wysłać do gdańskiego MKZ-u swe postulaty i słowa poparcia. Dla pewności dwóch emisariuszy załogi wzięło maszynopis i pociągiem zawiozło do stoczni. W FSM pierwsze wydziały rozpoczęły strajk 28 sierpnia, a od

następnego dnia strajkował już cały bielski zakład. Partyjni propagandziści zaczęli wyliczać, ile syrenek i małych fiatów nie zjechało z taśm produkcyjnych fabryki. Solidarny przestój w FSM trwał do ostatniego dnia sierpnia.

WICHRZYCIEL WALCZAK

W dzień po WPK stanęły w Bielsku-Białej, obok „Befamy” i FSM, także inne zakłady. Spora była w tym zasługa Romana Walczaka, szefa komitetu strajkowego bielskiej komunikacji autobusowej. – To był niesamowity człowiek. Dzień po tym, gdy stanęło WPK, zaczął robić za emisariusza. Pojawił się w zajezdni bielskiego PKS i po rozmowie z kierowcami zatrzymał autobusy tego przedsiębiorstwa – opowiada Roman Pisulak, w 1980 roku pracownik z biurowca drugiego oddziału „Transbudu” w Bielsku-Białej. – Nasz zakład był tuż obok, więc przyszedł i do nas. Stał na schodkach przy placu, gdzie stały samochody i zaczął krzyczeć. Słyszałem wszystko ze swego okna. Mówił o sytuacji w kraju, o strajkach na Wybrzeżu. Przekonywał, że jeśli będziemy razem, to nikt nas nie pokona. Był strasznie emocjonalnym mówcą, ale dobrym i skutecznym, skoro za chwilę stanął cały nasz zakład – wspomina. Po wizycie Walczaka w „Transbudzie” zawiązał się komitet strajkowy, którego liderami zostało trzech Stanisławów: Mateja, Wysocki i Kiszcak.

Tego samego dnia, na sygnał, który nadszedł z Bielska-Białej, stanęli jeszcze między innymi kierowcy autobusów PKS i MPK w Oświęcimiu, a także pracownicy Fabryki Wtryskarek w Wadowicach oraz Wytwórni Silników Wysokoprężnych w Andrychowie i Andrychowskiej Fabryki Maszyn. W wielu innych zakładach odbyły się burzliwe zebrania załóg, owocujące sformulowaniem własnych postulatów, a przede wszystkim poparciem dla strajkującego Wybrzeża. Następnego dnia, czyli 29 sierpnia, zaczęły strajk między innymi kierowcy z MPK i PKS w Żywcu, załogi oddziałów towarowych PKS w Kętach i Oświęcimiu, kierowcy z PKS w Cieszynie, a także pracownicy żywieckiego oddziału „Transbudu”. Wszystkie strajki miały już wyłącznie charakter solidarnościowy z MKS-em w Gdańsku.

Część strajków wygasła w sobotę 30 sierpnia po podpisaniu porozumienia w Szczecinie. Inne skończyły się w ostatnim dniu tego gorącego miesiąca. W nieformalnej strajkowej bazie, jaką była wówczas bielska zajezdnia WPK, strajk przerwano niedzielą rankiem 31 sierpnia, gdy praktycznie było już pewne, że za moment podpisane zostanie porozumienie w Gdańsku. – Wyjechaliśmy na miasto, niewyspani, nieogoleni, ale pełni zwycięstwa. Pierwsi pasażerowie ściskali kierowcom ręce – kończy swe wspomnienia Roman Walczak.

W czwartek 11 września 1980 roku w siedzibie bielskiego oddziału Stowarzyszenia PAX przy ul. Bohaterów Warszawy odbyło się pierwsze spotkanie organizacyjne Międzyzakładowego Komitetu Założycielskiego Samorządnych, niezależnych związków zawodowych w województwie bielskim. Wówczas nie było jeszcze nazwy „Solidarność”. Przedstawiciele trzydziestu zakładów pracy na przewodniczącego MKZ wybrali Patrycjusza Kosmowskiego. Jego zastępcami zostali Roman Walczak i Roman Pisulak. Takie były początki podbeskidzkiej „Solidarności”...

ARTUR KASPRZYKOWSKI

