

Postulaty, masówki, strajki...

GORĄCY SIERPIEŃ POD BESKIDAMI

Podobno pod koniec sierpnia 1980 roku pociągi z Wybrzeża jechały na południe Polski ozdobione wymalowanymi przez strajkujących robotników napisami: „Krakowiacy i Ślązacy to ch... nie Polacy”. Była to reakcja na doniesienia prasy i telewizji, że wszędzie, poza Wybrzeżem, trwa spokojna i wytężona praca. Województwo bielskie znajdowało się pomiędzy Śląskiem i Małopolską, więc hasła te dotyczyły też zapewne mieszkańców tego regionu.

Takie opinie, których symbolem mogą być wspomniane wyżej, brutalnie sformułowane hasła z pociągów, były podwójnie niesprawiedliwe. Tu nie było silnej, zorganizowanej opozycji ani też strajkowych tradycji, jak na Wybrzeżu. Poza tym wcale nie panował tu tak wielki spokój, jakim chwaliły się władze.

Przed Gdańskiem było... Bielsko

- Był koniec lipca, kiedy zaczęło się coraz częściej mówić, że coś się dzieje. Mówiło się najczęściej o Lublinie, o kolejarzach. »Oni« strajkują, »oni« sobie coś wywalczyli, »oni« czegoś tam się domagają - wspomina Roman Walczak, w 1980 roku kierownik Wojewódzkiego Przedsiębiorstwa Komunikacji w Bielsku-Białej. - 6 sierpnia wracaliśmy objazdem z południowej zmiany. Ostro rozmawialiśmy o tym, że robota podła, że nikt nie dba o nas, kierowców, że jesteśmy bici z dwóch stron: ze strony pasażerów i ze strony dyrekcji. Mówiliśmy, że trzeba coś zrobić. Następnego dnia było to samo, tyle że po powrocie do domu usiadłem za stołem i ułożyłem listę postulatów. Od 8 sierpnia zacząłem pod tą listą zbierać podpisy od kolegów.

Walczak, gdy zaczynał zbierać podpisy pod postulatami, nie wiedział, że tego samego dnia odbył się pierwszy strajk w Bielsku-Białej: na krótki czas pracę przerwała część załogi Bielskich Zakładów Przemysłu Lniarskiego Lenko. Powrócono do pracy, gdy dyrekcja obiecała rozpatrzyć wysunięte tam postulaty wewnątrzzakładowe. Gdy trzy dni później Roman Walczak przekazywał dyrekcji WPK listę postulatów, popartych podpisami ponad 150 kierowców, wybuchł równie krótki, jak w Lenko, strajk na jednym z wydziałów Bielskiej Fabryki Maszyn Włókienniczych Befama, jednego z największych zakładów Podbeskidzia.

- Wszystkich nas wkurzały kombinacje części kierowników i dyrekcji z czasem pracy, stawkami zaszeregowania, nagrodami i premiami - opowiada Marcin Tyrna, który pracował wówczas na Oddziale Kół Zębatach Befamy. - Robotnikom śrubowano normy, nakładano coraz to nowe obowiązki, wymuszano pracę w nadgodzinach, a płace były kiepskie. Ludzie próbowali zgłaszać swe uwagi i zastrzeżenia związkowi zawodowemu, ale te były całkowicie bierne i oglądały się tylko na towarzyszy z Komitetu Zakładowego PZPR.

11 sierpnia kilkudziesięciu pracowników Oddziału Kół Zębatach przerwało pracę. Działo się to na hali Zakładu A Befamy tuż obok biurowca dyrekcji. - Zaraz pojawili się przedstawiciele dyrekcji. Zaczęliśmy jeden przez drugiego mówić o tym, co nas trapi. Wiedzieliśmy, że nas oszukują i wykorzystują, ale byliśmy jeszcze całkowicie zieloni. Nie mieliśmy spisanych postulatów czy żądań, a to, co wykrzyknęliśmy, spokoło się z natychmiastową obietnicą rozpatrzenia i realizacji. Po trzech godzinach wróciliśmy do pracy, ale ta iskra sprawiła, że ludzie w naszym zakładzie zaczęli coraz głośniejszymi głosem mówić o tym, co myślą.

Tyrna dodaje, że już podczas tego pierwszego strajku robotnicy, doprowadzeni do furii biernością zakładowych działaczy związkowych, zaczęli dopominać się o autentyczną reprezentację załogi. Było to, przypomnijmy, na długo przed rozlaniem się fali strajkowej na Wybrzeżu i sformulowaniem 21 postulatów, z których pierwszy mówił o konieczności utworzenia samorządnych i niezależnych związków zawodowych.

Poparcie dla Wybrzeża, rękawice dla załogi

Na kilka dni do bielskich zakładów powrócił względny spokój. Ale to były tylko pozory. W bielskim WPK dyrekcja zaczęła analizować postulaty załogi, a nawet powołała specjalną komisję, której zadaniem było zbieranie uwag pracowników. W ciągu kilku dni zebrała ona następnych 170 postulatów: chciało nie tylko podwyżek, ale też poprawy warunków pracy. Równolegle dyrekcja przedsiębiorstwa próbowała zastraszyć, a następnie kupić głównego wicherzyciela, Romana Walczaka. Dostał on propozycję podwyżki stawki godzinowej z 10,5 na 12,6 zł. Gdy nie przyjął, to dyrekcja podwyższyła swą ofertę: siedem milionów więcej na płace dla całej załogi! - Tacy właśnie byli: dać robotowi ochlap to przyciwnie. Ale myśmy się nie dali kupić - wspomina Walczak. Opowiada, jak później dyrekcja WPK wielokrotnie próbowała go zastraszyć milicją i sprawą prokuratorską. Było też publiczne ruganie i poniżanie oraz próby podzielenia załogi. Skutek był odwrotny - pracownicy coraz bardziej jednoczyli się. Gdy do zakładu dotarły spisane z Radia Wolna Europa gdańskie postulaty, załoga przyjął je za własne. Dodała jeszcze cztery żądania: zmianę składu dyrekcji, wybór nowych władz związkowych, podwyżka płac oraz realizacja wcześniej zgłoszonych 170 postulatów.

Pracownicy Fabryki Aparatów Elektrycznych Apena w Bielsku-Białej nie mieli dokładnej listy gdańskich postulatów, co nie przeszkodziło im... poprzeć je na masówce. Odbyła się ona 24 sierpnia na oddziale remontowym. - Wszyscy staliśmy się, co się dzieje na Wybrzeżu. Baliśmy się, że jeśli strajkują 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 dziesięć i spisaliśmy nasze postulaty. Pierwszy mówił o po-

parciu słusznych żądań komitetu strajkowego z Gdańska. Były też sprawy socjalne, jak choćby żądanie rękawic i czystych ubrań roboczych. Te postulaty przedstawiliśmy na naprędcie zorganizowanej masówce, a potem wywiesiliśmy na tablicy ogłoszeń. Strzeżliśmy tej kartki przed zniszczeniem jak lwy, więc kierownikom tam przychodzić. Mimo tego zgłaszało się do nas coraz więcej ludzi, chcących coś zrobić lub też po prostu wyrazić swą solidarność. Podobne postulaty w tym samym czasie wysunęli pracownicy kilku innych zakładów pracy, m.in. Śląskich Zakładów Przemysłu Tuszczowego w Bielsku-Białej.

Zaczęło 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 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.

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. Wzieliśmy z Gienniem nasze postulaty, schowaliśmy je za pazuchą i posłaliśmy 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 przyszedliśmy na ich spotkanie z przedstawicielami dyrekcji.

Czego nie widział pierwszy 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 załatwiono, 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. 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 zlorzeczenia pasażerów na brak transportu były liczne dowody sympatii i solidarności: ludzie przynosili pod bramę zajezdni żywność, napoje, nawet deficytowe papiery i kawę. Tymczasem dyrekcja WPK naprzemian krzykiem i obietnicami próbowała przerwać strajk. - Komitet strajkowy zaprasza nas do rozmowy, a reszta do pracy - takie słowa kierowcy słyszeli wielokrotnie.

Później, gdy dyrekcja była już bezsilna, do zajezdni zjechał pierwszy sekretarz Komitetu Wojewódzkiego PZPR Józef Buziński ze świtą 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 cieleciny 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 przyjmujemy, 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.

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 rządzą żaden Wałęsa. Tu już nie opowiadał o dawno niewidzianej cielecynie. Wiedział, że nie jest w takich opowieściach przekonujący. I tak nic 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 aplaudować z PZPR. Zebrałiśmy to żądanie, bo przedstawiciele dyrekcji powiedzieli, że listy postulatów z takim antysocjalistycznym punktem nie przyjmą - wspomina Urban.

W zamian załoga uzyskała dostęp do dyrekcyjnego teleksu, z którego mogła wysłać do gdańskiego MKS-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 syronek i małych fiatów nie zjechało z taśm produkcyjnych fabryki. Solidarny przestój w FSM trwał do ostatniego dnia sierpnia.

Wicherzyciel 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 stanął 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 biurowca drugiego oddziału Transbudu w Bielsku-Białej. - Nasz zakład był tuż obok, więc przyszedł i do nas. Stanął 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. Po wizycie Walczaka w Transbudzie zawiązał się komitet strajkowy, którego liderami zostało trzech Stanisławów: Mateja, Wysocki i Kiszczak.

Tego samego dnia, na sygnał, który nadszedł z Bielska-Białej, stanęły jeszcze między innymi kierowcy autobusów PKS i MPK w Oświęcimiu, a także pracownicy Fabryki Wtryskarek w Wadowicach. 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 wyjątkowo 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 niedzielnym rankiem 31 sierpnia, gdy praktycznie było już pewne, że za moment podpisane zostanie porozumienie w Gdańsku. - Wyjechalśmy na miasto, niewyspani, nieogoleni, ale pełni zwycięstwa. Pierwsi pasażerowie ściskali kierowcom ręce - kończy swe wspomnienia Roman Walczak.

ARTUR KASPRZYKOWSKI

PS. W czwartek, 11 września 1980 roku, w siedzibie bielskiego oddziału Stowarzyszenia PAX odbyło się pierwsze spotkanie organizacyjne Międzyzakładowego Komitetu Załogielskiego nowych samorządnych, niezależnych związków zawodowych w województwie bielskim (nazwa „Solidarność” pojawi się później). Przedstawiciele trzydziestu zakładów pracy na przewodniczącego MKZ wybrali Patrycjusza Kosmowskiego. Jego zastępcami zostali Roman Walczak i Roman Pisulak.