

Kamil Dworaczek: Początki Solidarności w PKP

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.

[Solidarność Strajk](#)

16.07

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.

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.

[Czytaj artykuł Kamila Dworaczka Początki Solidarności w PKP na portalu przystanekhistoria.pl](#)

[Poprzedni Strona](#)

[Następny Strona](#)

Solidarność, Strajk

Artykuł

Postulaty strajkowe Kolejarzy Węzła Lubelskiego Lipiec 1980.

1. Podwyżka pobrań zasadniczych o 1300 zł miesięcznie dla wszystkich pracowników.
2. Wprowadzić wszystkie wolne soboty.
3. Zdobycie zasiłków rodzinnych z milicją i wojskiem.
4. Wprowadzić dodatek drożyzniany.
5. Poprawić zaopatrzenie w sklepach w artykuły spożywcze jak na Śląsku.
6. Wprowadzić jawność nagród i awansów.
7. Wybrać nową Radę Związkową reprezentującą interesy i broniącą ludzi pracy.
8. Zagwarantować niewyciąganie konsekwencji wszystkim pracownikom, organizującym i biorącym udział w zgromadzeniu robot.
9. Osoby występujące w imieniu załogi muszą być szczególnie chronione.
10. Generalnie poprawić warunki soc.-byt.
11. Funkcjonariusze MO i SB nie mają prawa wstępu do lokomotywni.
12. Przedstawiciele załogi gwarantują ład, porządek i dyscyplinę.
13. Wcześniejsze przejście na emeryturę w wieku 55 lat w drużynach trakcyjnych.
14. Do chwili zrealizowania wyżej wymienionych postulatów nikt nie podejmie pracy.

Kolego - Przyjacielu
Złamanie W/w postulatów to jest przystąpienie do pracy podważy działanie i sens innych którzy robią to dla dobra naszych Rodzin, Matek, Ojców i Dzieci.