

Instytut Pamięci Narodowej

<https://ipn.gov.pl/pl/wydawnictwo/o-ksiazkach/poczytaj/nie-tylko-o-ksiazkach/120902,Pomysl-narodzil-sie-w-drodze.html>

28.02.2026, 06:22

Pomysł narodził się w drodze

Rozmowa z dr. Kamilem Dworaczkiem z Oddziałowego Biura Badań Historycznych IPN we Wrocławiu, autorem książki „NSZZ »Solidarność« w PKP w latach 1980–1989. Przykład Dolnośląskiej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych”.

28.10.2020

Jakie problemy miały PKP na przełomie lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych?

Trzeba zwrócić uwagę na brak właściwych proporcji w inwestycjach, które ekipa Gierka prowadziła w latach siedemdziesiątych. Kładziono przede wszystkim nacisk na przemysł ciężki, węglowy, hutnictwo stali. Co z tego, że rósł wskaźnik wydobycia węgla, jeżeli transport kolejowy nie był wydolny. Brakowało lokomotyw i wagonów, ponieważ w kolejnych planach rocznych nie przewidywano zakupu nowego taboru lub części do jego naprawy. Zwiększał się też odsetek taboru niesprawnego, co skutkowało opóźnieniami w dostawach. To samo można powiedzieć o stanie infrastruktury kolejowej. Brakowało pieniędzy na inwestycje, naprawy. Pociągi musiały zmniejszać prędkość na wielu odcinkach. To wszystko powodowało, że ważna dla gospodarki kolej źle funkcjonowała.

A co z dwoma sztandarowymi inwestycjami dekady Gierka?

Ma Pan zapewne na myśli Centralną Magistralę Kolejową, która docelowo miała być doprowadzona z Górnego Śląska do portów trójmiejskich. Ukończono tylko odcinek do stolicy. Drugim projektem była szerokotorowa linia hutniczo-siarkowa, która miała zaopatrywać Hutę Katowice. Mimo tych dwóch przedsięwzięć można mówić o dużym niedoinwestowaniu kolei.

W sierpniu 1980 r. wydarzyła się katastrofa kolejowa pod Otłoczynem. Do wypadku mogło przyczynić się przemęczenie maszynisty pociągu towarowego. Jak wyglądała sytuacja pracowników PKP w 1980 r.?

Kolejarze nie zarabiali dobrze. W rezultacie wiele osób przechodziło do pracy w przemyśle ciężkim, szczególnie na Górnym Śląsku. Prowadziło to do dużej liczby wakatów w PKP. Dokumenty potwierdzają, że dostrzegano ten mankament, próbowano coś zrobić, niemniej jednak nie rozwiązano tego problemu. Nie wykonywano rocznych planów zatrudnienia. W rezultacie maksymalnie wykorzystywano dostępny zespół. Pracownicy, chcąc polepszyć swoje zarobki, brali nadgodziny. Było to również przyczyną wypadków, gdyż zmęczenie wpływało na osłabienie koncentracji. W książce podaję przykład płożowych, którzy musieli się zajmować większą liczbą torów, niż powinni, co niejednokrotnie skutkowało wypadkami.

Jak tę sytuację komentowały ówczesne związki zawodowe?

Być może na jakichś zebraniach dyskutowano na ten temat. Nie były to jednak związki z prawdziwego zdarzenia, gdyż współpracowały z dyrekcjami zakładów. Nie miały zamiaru doprowadzać do konfliktu z władzami przedsiębiorstwa. Pracownicy byli zostawieni sami sobie. To jedna z przyczyn powstania Solidarności.

Kiedy wybuchły pierwsze protesty w Dolnośląskiej DOKP? [Wspomina Pan w książce](#), że kolejarze

zachowali się bardzo odpowiedzialnie, a ich protest nie był uciążliwy dla pasażerów.

Protesty wybuchły jeszcze w sierpniu 1980 r., na przykład w samochodowni w Wałbrzychu. Odbływały się jednak w jednostkach, które nie były bezpośrednio związane z ruchem pociągów. Brano bowiem pod uwagę międzynarodowe konsekwencje ewentualnej niedrożności szlaków kolejowych. Obawiano się, że ZSRR w sytuacji zagrożenia ciągów komunikacyjnych do NRD może pokusić się nawet o interwencję w wewnętrzne sprawy Polski. Można tu przywołać lipcowy strajk w Lublinie, choć nie mieliśmy wówczas do czynienia z paraliżem całego transportu kolejowego. Według protokołu Biura Politycznego KC PZPR Edward Gierek mówił, że szczególnie kłopotliwa jest sytuacja ze strajkiem kolejarzy, ponieważ mogą pojawiać się pytania towarzyszy radzieckich. Warto dodać, że praca na kolei była traktowana jako służba. Osoby zatrudnione w sektorach służących społeczeństwu z reguły raczej nie strajkowały. Ta uwaga dotyczy całego okresu do momentu wprowadzenia stanu wojennego. Strajkujący w Stoczni Gdańskiej nawoływali kolejarzy, żeby nie przerywali pracy.

Jak zachował się związek zawodowy kolejarzy w sytuacji powstawania struktur Solidarności?

Zmieniono nazwę na Niezależny Samorządny Związek Zawodowy Pracowników Kolejowych PRL, co miało zmylić mniej zorientowanych pracowników PKP. Była to również próba wykazania, że organizacja staje się niezależna i będzie walczyć o prawa pracownika. We wrześniu i październiku 1980 r., kiedy starano się wynegocjować porozumienie z Ministerstwem Komunikacji, dotyczące głównie spraw socjalnych i materialnych pracowników PKP widać było, że resort starał się dowartościować oficjalny związek. Podpisywał z nim dokumenty, aby organizacja stała się wiarygodna w środowisku kolejarskim. Nie znam żadnego oficjalnego dokumentu, który by potwierdzał moją tezę, ale uważam, że ówczesne władze usiłowały prowadzić do dezorientacji pracowników zainteresowanych wstąpieniem do nowo tworzonego, niezależnego związku. To się udało w niewielkim stopniu. W rezultacie do NSZZPKPRL przystąpili urzędnicy administracji kolejowej, a także członkowie partii, natomiast zdecydowana większość kolejarzy dołączyła do Solidarności.

Postulatów kolejarskich było wiele. W jaki sposób doszło do ich konsolidacji?

Ta liczba mnie zadziwiła. Przeglądając dokumenty tylko z Dolnego Śląska i Opolszczyzny, trafiłem na listę kilkuset postulatów służb kolejowych. Często się pokrywały, w dużej mierze były związane z płacami i warunkami pracy. Za istotne uznawano np. dostarczenie lepszej jakości ręczników frotte. Formowanie Solidarności w przedsiębiorstwie umożliwiło spotkanie się ze sobą przedstawicieli poszczególnych DOKP. W dyskusji rozpoczął się proces konsolidacji postulatów. Stopniowo wydobywano najważniejsze. Wyselekcjonowano ich ostatecznie 45.

Czy kolejarze zwracali się o wsparcie do Lecha Wałęsy?

Zrobili tak po jednej z rozmów z przedstawicielami resortu, ponieważ minister komunikacji unikał kontaktu ze związkowcami i wysyłał swoich zastępców. Kiedy było widać, że ministerstwo nie ma zamiaru iść na ustępstwa, postanowiono zwrócić się do przewodniczącego związku, przebywającego wówczas w Jastrzębiu-Zdroju, a nocującego w Katowicach. Delegaci zdecydowali się wysłać z Wrocławia swoich przedstawicieli do Lecha Wałęsy. Ten jednak ich odprawił. Powiedział, że nie ma teraz czasu i zajmie się tym później. Tymczasem sprawa była istotna, ponieważ PKP były największym przedsiębiorstwem w kraju, zatrudniającym kilkaset tysięcy ludzi. Chodziło o zmniejszenie napięć na kolei i wywalczenie podwyżek. Przewodniczący Solidarności nie zauważył wagi problemu. Kolejarze wracali rozczarowani. Podczas podróży

samochodem z Katowic do Wrocławia wymyślili, że dalszym krokiem może być strajk głodowy osób, które przyjechały na negocjacje z wiceministrem komunikacji. Przygotowano oświadczenie o głodówce. Zostało ono poparte przez większość delegatów, którzy przyłączyli się do protestu. Był 21 października 1980 r.

Jaka była reakcja obozu władzy na głodówkę?

Początkowo władze były zaskoczone i nie miały pomysłu, co z tym wszystkim zrobić. Problemem było to, że każda złotówka, którą należałoby przeznaczyć na podwyżki, musiałaby być przemnożona przez kilkaset tysięcy, gdyż tylu było zatrudnionych w PKP. Nie strajkował jeden zakład, walczono o podwyżki w całej sieci. Władza kalkulowała, że mglistymi obietnicami uda się ten protest wygasić. Potwierdził to Janusz Kamiński, były wiceminister, który przez kilka dni był wysyłany do Wrocławia. Powiedział, że jego zadaniem była gra na czas i nic nie mógł kolejarzom zaproponować. Minister Mieczysław Zajfryd wolał wysłać podwładnego, niż samemu znaleźć się w kłopotliwej sytuacji. Konflikt więc narastał. Dopiero około 26 października 1980 r. podjęto decyzję o ustępstwach, przyznaniu podwyżek. Co prawda nie była to żądana kwota, ale satysfakcjonująca strajkujących.

Co było powodem wspomnianych ustępstw?

Sytuacja zaczęła się komplikować. W obozie władzy obawiano się, że wymknie się ona spod kontroli. Strajki solidarnościowe zapowiedziało nie tylko wrocławskie MPK, lecz także inne zakłady. Negocjacje prowadził głównie Antoni Lenkiewicz, przysłany przez wrocławską Solidarność. Doprowadziło to do tego, że kolejarze nie dali się oszukać. Na miejscu pojawił się minister pracy i polityki socjalnej Janusz Obudowski, późniejszy wicepremier. Był postrzegany jako osoba otwarta, gotowa do negocjacji, proponująca rozwiązania.

Niemniej jednak, kiedy porozumienie miało być podpisane, w ostatniej chwili władze chciały renegocjować kilka jego punktów.

Był to rezultat gry, która miała doprowadzić do wygaszenia protestu i uspokojenia nastrojów w całej PKP. Kiedy ten cel osiągnięto, starano się ponownie negocjować niektóre punkty. Chodziło o terminy wprowadzenia podwyżek.

Skąd głodujący otrzymywali wsparcie?

Było to przede wszystkim wsparcie duchowe, moralne. Wyrazy poparcia napływały z całej Polski. Mam na przykład kopię oświadczenia z podpisami studentów, m.in. byłego prezydenta Wrocławia Rafała Dutkiewicza, którzy w dwóch zdaniach wyrażają swoją solidarność. Dawało to poczucie, że kolejarze nie zostali sami i popierają ich przedstawiciele różnych grup społecznych. Codziennie przed lokomotywownią zbierały się tłumy. Należy wspomnieć o ks. Stanisławie Orzechowskim, który przyjechał do lokomotywowni, odprawiał msze, spowiadał i sam przystąpił do głodówki. Był autorytetem dla głodujących kolejarzy i pozytywnie wpływał na ich nastroje. Trzeba też powiedzieć o kolejowej służbie zdrowia, która monitorowała stan protestujących.

Czy Służba Bezpieczeństwa usiłowała wpływać na strajk?

Jeżeli chodzi o działania wrocławskiej SB wobec Solidarności, to dokumenty zostały dość mocno przetrzebione. Na pewno prowadzona była obserwacja zewnętrzna. Myślę, że SB miała dość dobrą orientację, jakie były nastroje wśród kolejarzy. Jako ciekawostkę dodam, że w lokomotywowni znaleziono legitymację służbową jednego z funkcjonariuszy.

W jaki sposób ówczesne media relacjonowały protest?

Przeświadczenie jest takie, że przekazywano wówczas wyłącznie propagandę, a telewizja kłamała. Generalnie tak było. Jednak z moich badań wynika, że nie można tego powiedzieć o mediach regionalnych: telewizji, radiu, prasie. Przykładowo na łamach popołudniówki „Wieczór Wrocławia” trudno było znaleźć ataki na kolejarzy. Myślę, że te relacje były całkiem rzetelne. Co ciekawe, kolejarze w miarę upływu czasu przekonywali się do dziennikarzy z Wrocławia. Dobrymi przykładami są Marek Tumidajewicz i Piotr Bielawski, dwaj pracownicy TVP Wrocław, filmowali strajk i w ciągu kilku miesięcy zmontowali pokazujący negocjacje materiał, któremu nadali tytuł *Kolejarze 80*, w nawiązaniu do słynnego dokumentu *Robotnicy 80*. Obaj filmowcy współpracowali później z pismem kolejarskiej Solidarności „Semafor”. To jednoznaczny dowód, że bycie pracownikiem TVP czy Polskiego Radia nie oznaczało przekazywania wyłącznie informacji propagandowych uderzających w Solidarność.

To nie był jedyny protest w Dolnośląskiej DOKP. Co było przyczyną kolejnego?

Co prawda zostało wynegocjowane i podpisane porozumienie, ale tak naprawdę władze nie do końca zamierzały dotrzymać jego postanowień. Odbływały się z przedstawicielami ministerstwa cykliczne spotkania, których celem było egzekwowanie kolejnych jego punktów. W listopadzie 1980 r. wicepremier Aleksander Kopeć powiedział w mediach, że będzie realizował postanowienia zawarte z oficjalnymi związkami. Wzbudziło to dużą irytację w środowisku kolejarskiej Solidarności i doprowadziło do protestu. Zatrzymano na kilka godzin ruch SKM i WKD, czyli kolei podmiejskich. Odbyło się to w godzinach, kiedy był mały ruch osobowy. Nie wpływało to na ruch dalekobieżny czy towarowy. Niemniej jednak w pewnym momencie miał być zatrzymany ruch w jednym z wrocławskich węzłów. Doszło do tego tylko na chwilę, gdyż rozpoczęto rozmowy. Tym razem przyjechał Zajfryd. Potwierdził, że dokument podpisany z przedstawicielami Solidarności PKP jest jedynym obowiązującym. Protest w tej sytuacji został odwołany. Nie oznaczało to jednak, że uzgodnione zapisy były w 100 proc. realizowane.

Pisze Pan, że protestujący pracownicy nie nosili mundurów, tylko kolejarskie czapki.

Protest się rozszerzał. Zakładano pogotowie strajkowe, wywieszano flagi na budynkach kolejowych, a przez megafony dworcowe informowano o postulatach komisji porozumiewawczej kolejarzy. Praca w ubraniach cywilnych wzbudzała kontrowersje. Nie wszyscy w Solidarności pochwaliли ten pomysł ze względu na kwestie związane z bezpieczeństwem.

Czy przeprowadzano protesty niezwiązane bezpośrednio z koleją?

Tak. Solidarność PKP była częścią związku zawodowego. Podejmowała więc akcje protestacyjne, do których wzywały władze organizacji. Ponieważ kolejarze nie mogli porzucić pracy, zakładali opaski czy wywieszali flagi, aby pokazać, że się solidaryzują. Tak było w marcu i październiku 1981 r.

Jaka była reakcja kolejarzy na wprowadzenie stanu wojennego?

Właściwie żadna. Były instrukcje związkowe, które określały działania poszczególnych zakładów. Zgodnie z nimi kolejarze nie mieli przystępować do strajku. Pomagali jednak, jak mogli, jako kolporterzy, łącznicy, ponieważ mieli możliwość poruszania się między województwami. Część pracowników PKP została internowana w pierwszych godzinach stanu wojennego, m.in. kierownictwo związkowe. Za działania opozycyjne groziły wówczas surowe represje.

Jakie były losy wspomnianego już kolejarskiego pisma „Semafor”?

Był to organ Międzyokręgowej Komisji Porozumiewawczej Kolejarzy, która jesienią 1981 r. przekształciła się w Krajową Sekcję Kolejarzy NSZZ „Solidarność”. „Semafor” zatrudniał profesjonalnych redaktorów, korektorów, miał też niezłych autorów, dziennikarzy, choćby tych z TVP, ale nie tylko. Po wprowadzeniu stanu wojennego pismo przestało być wydawane. Zostało zastąpione przez „Drogowskaz”, a później przez „Wolną Drogę”. Był to już periodyk regionalny. Część zespołu „Semafora” założyła „Wiadomości Bieżące”. „Wolna Droga” była wydawana z przerwami, bardzo nieregularnie do końca lat osiemdziesiątych. Po 1990 r. stała się ponownie legalnym ogólnopolskim pismem kolejarskiej Solidarności. Siedziba redakcji znajduje się obecnie we Wrocławiu.

Jakie jeszcze były formy działalności podziemnej?

Moja książka nie jest najgrubszą publikacją, ale opisuje działalność kolejarską na szczeblu ogólnopolskim. Nie ograniczam się tylko do Dolnego Śląska, niemniej jednak w aspekcie aktywności w podziemiu skupiłem się bardzo mocno na wątkach lokalnych. Wówczas doszło bowiem do dekompozycji Solidarności. Zniknęły struktury ponadregionalne. Te kontakty były sporadyczne i nietrwałe. Działalność była kontynuowana w zasadzie tylko w największych ośrodkach, np. Wrocławiu i Opolu. Najsłynniejszą akcją było umieszczenie transparentu na kominie lokomotywni wrocławskiej. Drukowano też wspomnianą „Wolną Drogę”. Dystrybuowano także inne pisma podziemne jak np. „Z Dnia na Dzień”, „Solidarność Walcząca”. Należy również wspomnieć o Kościele katolickim, który stanowił azyl. Odprawiano msze za ojczyznę, organizowano pielgrzymki kolejarskie na Jasną Górę *etc.* W kontekście działalności podziemnej trzeba wymienić Jerzego Dula i Zygmunta Sobolewskiego. Ten drugi uczestniczył w głodówce, a później był redaktorem naczelnym „Semafora”, pisał też dużo do „Wolnej Drogi”. Napisał pierwszą monografię o Solidarności w PKP.

Czy przewodniczącym Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność” interesowała się SB?

Został zarejestrowany przez SB na początku stanu wojennego pod pseudonimem „St. Malinowski”. Podchodzę do tej kwestii jednak bardzo ostrożnie. Moim zdaniem nie można potwierdzić, że przewodniczący pisał donosy czy był narzędziem w rękach SB i prowadził kombinacje operacyjne mające na celu zniszczenie Solidarności. Nie zachowały się bowiem żadne dokumenty potwierdzające realną współpracę.

Solidarność opracowała raport o stanie technicznym transportu kolejowego.

Były dwa ważne opracowania. Raport, o którym Pan wspomina, jest bardziej znany, ponieważ został upowszechniony w podziemiu bodaj przez wydawnictwo Rytm. Było także opracowanie dotyczące realizacji porozumienia wrocławskiego. Autorem dokumentu był głównie Zygmunt Sobolewski. Przy raporcie o stanie technicznym kolei pracowało wielu specjalistów z różnych dziedzin. Trzeba wymienić kolejarza z Warszawy Aleksandra Janiszewskiego, który zebrał tę grupę. Ciekawostką jest to, że sam minister komunikacji czytał ten dokument. Niestety nie zrobiono z tego użytku.

Jak przebiegało odtwarzanie struktur kolejowej Solidarności?

Ten proces nie różnił się od tego, co działo się w innych zakładach pracy. Najpierw formowały się komitety organizacyjne Solidarności. Odradzała się również ponadregionalna struktura, czyli

Krajowa Sekcja Kolejarzy. Doszło przy tym do sporów o fotel przewodniczącego, głównymi pretendentami do jego zajęcia byli Jerzy Dul z Wrocławia i Zbigniew Iwaniuk z Gdańska. Ostatecznie funkcję tymczasowego przewodniczącego powierzono Ewarystowi Waligórskiemu ze Szczecina. W 1989 r. po wyborach szefem Krajowej Sekcji Kolejarzy został Józef Dąbrowski z Krakowa. Wrocław przestał być wówczas siedzibą centrali związkowej. Później została ona przeniesiona do Warszawy, gdzie jest do dziś.

Wróćmy na zakończenie do wspomnianej głodówki z października 1980 r. Mija właśnie czterdziesta rocznica tego protestu. Jakie miał znaczenie dla regionu?

W środowisku kolejarskim to wydarzenie przez lata było bardzo ważne, gdyż budowano na nim tradycję walki z dyktaturą komunistyczną. W latach osiemdziesiątych obchodzono kolejne rocznice protestu, choć w niewielkiej skali, w zasadzie odbywało się to w konspiracji. Od lat dziewięćdziesiątych uroczystości nabrały większego rozmachu. Zawsze biorą w nich udział przedstawiciele PKP i władz państwowych. Do tej pory obchody rozpoczynały się przemarszem orkiestry kolejowej we Wrocławiu. Uczestnicy protestu wsiadali do specjalnego pociągu, którym jechali do lokomotywni. Niektórzy przechodnie byli zdezorientowani, nie wiedząc, co to za okazja, gdyż w kalendarium świąt państwowych nie ma takiej daty. W środowisku kolejarskim to wydarzenie nadal ma duże znaczenie. Warto wspomnieć, że w 2018 r. IPN wydał album *Stacja Solidarność* dotyczący historii tego protestu. W tym roku przygotował z kolei na ten temat wystawę, którą można obecnie oglądać przed budynkiem dworca Wrocław Główny.

Dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał Maciej Foks

[Poprzedni Strona](#)

[Następny Strona](#)

Polecamy

Powiązane wiadomości



**OPOZYCJA
W POLSCE**

Kamil Dworaczek

**NSZZ „Solidarność” w PKP
w latach 1980–1989.
Przykład Dolnośląskiej
Dyrekcji Okręgowej
Kolei Państwowych**



IPN WROCŁAW

NSZZ „Solidarność” w PKP w latach 1980–1989. Przykład Dolnośląskiej Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych

**OPOZYCJA
W POLSCE**

Kamil Dworaczek

**NSZZ „Solidarność” w PKP
w latach 1980–1989.
Przykład Dolnośląskiej
Dyrekcji Okręgowej
Kolei Państwowych**



IPN WROCŁAW